ALL ANUNCIA OS RESULTADOS DO 1T14

Curitiba, 6 de maio de 2014 – América Latina Logística S.A. – ALL (BM&FBovespa: ALLL3; OTCQX: ALLAY), a maior empresa independente de serviços de logística da América Latina, anuncia seus resultados do primeiro trimestre de 2014 (1T14). A companhia oferece uma variedade completa de serviços logísticos, incluindo transporte ferroviário e rodoviário, distribuição, armazenagem, transporte customizado de contêineres combinado com distribuição fracionada e transporte intermodal porta-a-porta. A ALL é composta por quatro negócios principais: (i) ALL Operações Ferroviárias, (ii) Brado Logística, (iii) Ritmo Logística e (iv) Vetria Mineração.

Em 5 de junho de 2013, o Governo Argentino rescindiu as concessões da ALL no país, nas quais a Companhia detinha direitos econômicos. Como efeito da rescisão, os resultados provenientes das operações na Argentina são agora apresentados como "Resultados de Operações Descontinuadas". Portanto, os resultados da Argentina são apresentados em uma linha separada nas demonstrações de resultados da ALL Operações Ferroviárias. Com isso, as discussões sobre ALL Operações Ferroviárias referem-se somente às operações brasileiras, a não ser que de outro modo indicado. Além disso, os resultados do 1T13 podem diferir dos números previamente divulgados, devido à descontinuação e à segregação dos resultados.

Teleconferências:

Português
7 de maio de 2014
4ª feira
10h00

Inglês
7 de maio de 2014
4ª feira
11h30

Reunião com Analistas e Investidores:

9 de maio de 2014
6ª feira
8h30 a.m.

Blue Tree Towers
Av. Brigadeiro Faria Lima, 3989
Vila Olímpia
São Paulo - SP

DESTAQUES FINANCEIROS E OPERACIONAIS

- ✓ **O EBITDA Ajustado Consolidado cresceu 11,5% no 1T14 em comparação ao 1T13**, **alcançando R$444,7 milhões**, em função das contribuições positivas das Operações Ferroviárias e da Brado Logística, uma vez que o EBITDA Ajustado aumentou 11,3% e 41,4%, respectivamente. O aumento no EBITDA Ajustado Consolidado foi parcialmente compensado pela redução nos números da Ritmo Logística.

- ✓ **O volume da ALL Operações Ferroviárias cresceu 1,2% no primeiro trimestre de 2014,** comparado a um 1T13 atipicamente forte. O nível recorde de estoque de milho no final de 2012 e o preço favorável no mercado internacional impulsionaram as exportações durante janeiro e o início de fevereiro de 2013. Em 2014 tivemos uma sazonalidade tradicional, com volumes ferroviários fracos em janeiro e nos primeiros dez dias de fevereiro. Além disso, o crescimento de volume também foi impactado pelo aumento relevante no transporte de açúcar, que reduz a produtividade média e a capacidade de transporte no sistema ferroviário de bitola larga.

- ✓ **O *yield* médio de Operações Ferroviárias, medido em R$/000TKU, aumentou 8,7% no 1T14 ano-contra-ano.** O aumento no *yield* médio foi impulsionado pelo repasse da inflação e dos aumentos no preço do diesel para os contratos *take-or-pay* e para os preços de frete do mercado *spot.*

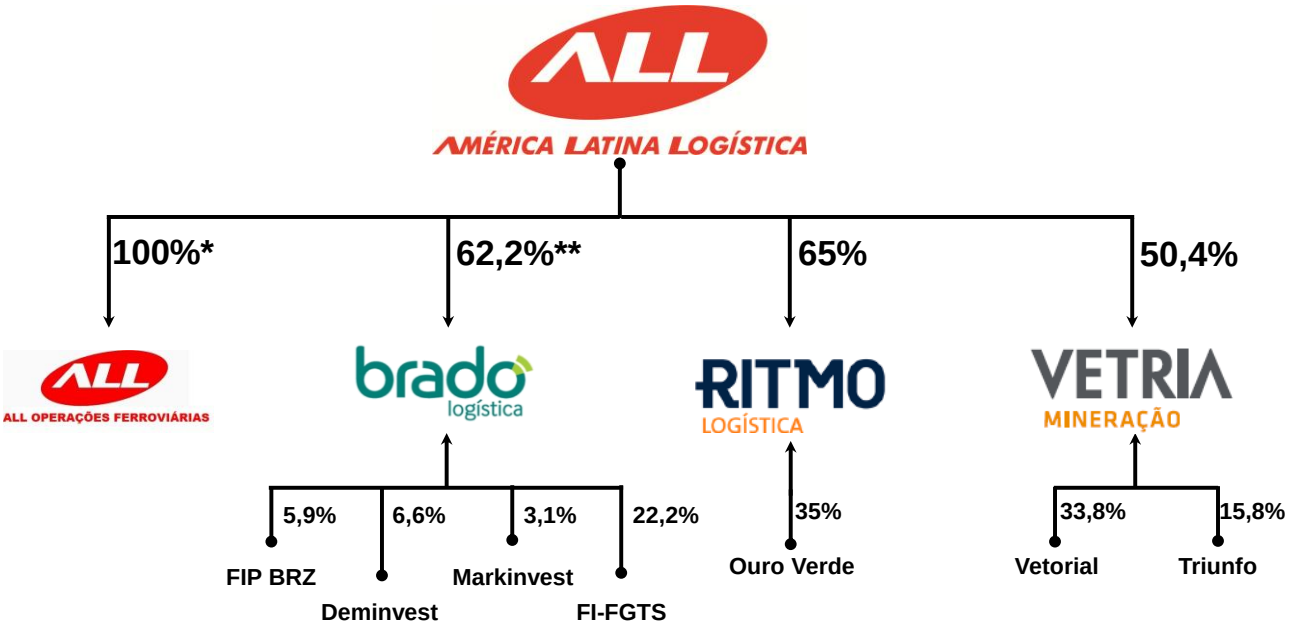
- ✓ **O EBITDA Ajustado da Brado Logística aumentou 41,4% no 1T14, alcançando R$14,5 milhões**, uma vez que o volume da Brado cresceu nos principais corredores em que a companhia opera – Bitola Larga e Paraná, onde foram adicionados locomotivas e vagões durante 2013 – e uma vez que teve um bom desempenho em custos e maiores margens durante o 1T14.

- ✓ **A Ritmo Logística não apresentou um bom desempenho no trimestre.** O volume caiu 16,4%, em função da (i) Unidade de Soluções Dedicadas, principalmente devido à descontinuação de operações de baixa rentabilidade nesse segmento, e (ii) Unidade Intermodal, uma vez que um cliente importante redesenhou sua estrutura e incorporou a operação rodoviária no 4T13, impactando os volumes desde então.

- ✓ **A Companhia obteve em março as últimas aprovações necessárias para a duplicação da ferrovia entre Campinas (SP) e Santos (SP).** As obras de duplicação já começaram nos dois segmentos que não possuíam as licenças e esperamos ter a malha duplicada em 12 meses. Quando concluída, a duplicação será um marco importante para aumentar estruturalmente a produtividade e capacidade em nosso corredor de Bitola Larga.

- ✓ **A Companhia está preparada para transportar os volumes do pico de safra no 2T e 3T,** em uma condição operacional melhor do que a enfrentada no mesmo período de 2013. As restrições de descarga que tivemos nos principais terminais de grãos desde o 2T13 foram eliminadas até janeiro de 2014, e o nosso terminal de Rondonópolis está operando na capacidade plena para absorver os volumes do pico de safra.

Estrutura de Negócios da ALL



ALL RAIL OPERATIONS

Pág 10 - 16

A ALL Operações Ferroviárias é composta por 4 concessões ferroviárias no Brasil, totalizando 13 mil quilômetros de ferrovias, por meio das quais a companhia transporta commodities agrícolas e produtos industriais. A malha ferroviária opera em uma área que é responsável por aproximadamente 80% do PIB do Brasil, onde estão localizados 4 dos portos mais ativos do Brasil, por meio dos quais aproximadamente 80% de toda a exportação de grãos do país é anualmente transportada.

brado logística

Pág 17 - 21

A Brado Logística é uma parceria entre ALL, Standard Logística e o FI-FGTS, que está desenvolvendo serviços de logística intermodal de contêineres, concentrando-se em serviços de transporte ferroviário, armazenagem, operação de terminais e outros serviços de logística. A Brado presta serviço no nível demandado pelo mercado varejista e pretende transformar a logística de contêineres no Brasil, consolidando a carga em terminais intermodais e transportando por ferrovia, num modelo muito eficaz em termos de custos.

RITMO LOGÍSTICA

Pág 22 - 25

A Ritmo Logística é uma empresa de logística rodoviária criada com a fusão da unidade de Serviços Rodoviários da ALL com as operações rodoviárias da Ouro Verde. A companhia oferece uma variedade de soluções logísticas para vários segmentos industriais no Brasil e na Argentina por meio da unidade de Operações Dedicadas. Além disso, a Ritmo está bem posicionada para desenvolver operações Rodoviárias Intermodais, fornecendo logística para um mercado ainda inexplorado de mais de 40 milhões de toneladas que têm sua origem ou destino na ferrovia da ALL, em um modelo de baixo capital empregado com a contratação de agregados e terceiros.

VETRIA MINERAÇÃO

A Vetria Mineração é uma empresa criada em uma parceira da ALL, Triunfo e Vetorial Mineração, com o objetivo de desenvolver uma solução integrada para a extração, logística e comercialização de minério de ferro do Maciço de Urucum, localizado na região de Corumbá-MS. A Vetria contará com um sistema integrado com mina própria em Corumbá, logística ferroviária por meio de um contrato operacional de longo prazo com a ALL e um terminal portuário privado em Santos. A Vetria ainda está sujeita a condições resolutivas para iniciar suas operações.

** Somente na ALL Malha Norte, a ALL possui 99.2% do capital.*

Tabela 1 - Destaques Financeiros (R$ milhões)	1T14	1T13	% Variação
ALL Operações Ferroviárias			
Receita Líquida	783,3	712,2	10,0%
EBITDA Ajustado	425,7	382,4	11,3%
Margem EBITDA (1)	0,5	0,5	0,6%
Lucro Líquido *	1,5	31,4	-95,2%
Lucro Líquido (2)	1,8	44,6	-96,0%
Brado			
Receita Líquida	67,8	67,1	0,9%
EBITDA Ajustado	14,5	10,3	41,4%
Margem EBITDA (1)	0,2	0,2	6,1%
Lucro Líquido*	5,9	1,5	289,6%
Ritmo			
Receita Líquida	54,8	58,7	-6,6%
EBITDA Ajustado	4,5	6,0	-24,6%
Margem EBITDA (1)	0,1	0,1	-2,0%
Lucro Líquido*	0,0	1,0	-97,6%
ALL Consolidado			
Receita Líquida	905,9	838,0	8,1%
EBITDA Ajustado	444,7	398,6	11,5%
Margem EBITDA (1)	0,5	0,5	1,5%
Lucro Líquido*	7,4	33,9	-78,1%
Lucro Líquido (2)	7,7	47,1	-83,7%
Lucro por ação (R$/Ação) **	0,0	0,0	-78,1%
Indicadores de Balanço Consolidados			
Ativo Total	18.777,6	17.779,2	5,6%
Patrimônio Líquido	4.898,3	4.313,2	13,6%
EBITDA Ajustado (acumulado dos últimos 12 meses)	1.876,2	1.740,8	7,8%
Dívida Líquida	4.646,0	3.982,5	16,7%
Dívida Líquida / EBITDA Ajustado (últimos 12 meses)	2,48	2,29	8,2%
Dívida Líquida / Patrimônio Líquido	0,9	0,9	2,7%

(1) Para a margem EBITDA, indica pontos percentuais ganhos/perdidos

(2) Exclui os efeitos do write-off de ativos da Argentina e os resultados da Argentina

** Refere-se à participação da ALL, após minoritários*

***O Cálculo de lucro por ação é baseado no número de ações existentes em 31 de março de 2013 e 2014*

Comentários de Alexandre Santoro, Diretor Presidente da ALL

Anunciamos os resultados do 1T14 apresentando um aumento de 11,5% no EBITDA Ajustado Consolidado, que alcançou R$444,7 milhões. O EBITDA Ajustado das Operações Ferroviárias cresceu 11,3%, para R$425,7 milhões e a Brado Logística contribuiu com um aumento de 41,4% em seu EBITDA Ajustado, para R$14,5 milhões. O crescimento no EBITDA Ajustado foi parcialmente compensado pelos números da Ritmo Logística.

O primeiro trimestre do ano é sazonalmente o período mais fraco em termos de volume transportado, uma vez que a safra de grãos normalmente começa a ser colhida em meados de fevereiro. No entanto, este não foi o caso em 2013. O nível recorde de estoque de milho no final de 2012 e o preço favorável no mercado internacional alavancaram as exportações durante janeiro e início de fevereiro do ano anterior, criando uma base forte de comparação para 2014. O volume caiu 20,8% em janeiro de 2014 quando comparado a 2013, mas aumentou 8,0% ano-contra-ano em fevereiro e março, mesmo com o atraso do início da colheita em 2014 no Mato Grosso devido às chuvas excessivas. Mesmo em comparação a um 1T13 atipicamente forte, o volume de Operações Ferroviárias cresceu 1,2% no 1T14, para 10.041 milhões de TKU.

Adicionalmente, o crescimento do volume agrícola também foi impactado por um aumento relevante no transporte de açúcar, especialmente no Corredor de Bitola Larga – o que liga o estado do Mato Grosso ao Porto de Santos. No 1T14, o volume total de açúcar aumentou 40,0% ano-contra-ano. O aumento no volume de açúcar reduz a produtividade média e a capacidade de transporte no sistema ferroviário de bitola larga, uma vez que as rotas de açúcar são tipicamente mais curtas, sua geografia mais difícil contribui para uma menor velocidade e a operação de açúcar apresenta uma produtividade de descarga muito menor no porto, quando comparada a outras cargas e rotas. O volume de commodities agrícolas caiu 1,7% no 1T14 em comparação ao 1T13.

O volume industrial aumentou 10,6% no 1T14 ano-contra-ano, uma vez que o Projeto Eldorado continuou a ter uma boa performance de volume, especialmente quando comparado ao seu *ramp-up* em 2013, e pelo crescimento da Brado, de acordo com seu plano de negócios. O volume de construção também apresentou um melhor desempenho no 1T14 em comparação aos trimestres anteriores, devido à demandas extras de alguns clientes.

O EBITDA Ajustado das Operações Ferroviárias aumentou 11,3% no 1T14, de R$382,4 milhões no 1T13 para R$425,7 milhões. O crescimento de EBITDA reflete principalmente (i) uma expansão do *yield* médio de 8,7%, uma vez que repassamos a inflação e os aumentos do preço do diesel para nossos contratos *take-or-pay* e para os preços do mercado *spot* e (ii) um aumento de volume no trimestre, em comparação ao 1T13.

Brado Logística continuou seu *ramp-up*, com um crescimento de volume de 7,9% no 1T14, para 16,3 mil contêineres transportados. O volume aumentou 12,2% no corredor de Bitola Larga e 30,1% no corredor Paraná, uma vez que a companhia adicionou vagões e locomotivas em 2013 e onde a maior parte dos investimentos da Brado em 2014 está concentrada. O EBITDA Ajustado da Brado cresceu 41,4% no trimestre, de R$10,3 milhões no 1T13 para R$14,5 milhões.

A Ritmo Logística não teve um bom trimestre, uma vez que o volume caiu 16,4% no 1T14 ano-contra-ano e reduziu seu EBITDA Ajustado em 24,6%, para R$4,5 milhões. Tanto a Unidade de Soluções Dedicadas como a Unidade Intermodal reduziram volumes no trimestre, impactadas, principalmente, pela descontinuação de operações de baixa rentabilidade e pelo redesenho operacional da logística de um cliente importante, que incorporou a operação rodoviária. O EBITDA Ajustado foi impactado pela perda de alavancagem operacional sobre o custo fixo.

As perspectivas para os próximos trimestres são positivas. Nossos investimentos durante o primeiro trimestre do ano e o início das operações em nosso terminal de Rondonópolis no 3T13 prepararam a Companhia para transportar os volumes do pico de safra no 2T e 3T de 2014. No segmento agrícola, esperamos carregar em Rondonópolis a maior parte do volume de commodities agrícolas que eram anteriormente carregadas em Alto Araguaia, aumentando a distância média transportada. Em complemento, o cenário operacional nos portos está melhor do que o enfrentado no 2T13 e 3T13. No segmento de grãos, as restrições de descarga enfrentadas nos principais terminais (TGG – Terminal de Granéis do Guarujá e T-XXXIX) foram eliminadas e estão operando na capacidade plena desde o início do ano. Os terminais de açúcar no Porto de Santos também devem passar a operar em um maior nível de descarga, contribuindo para a eficiência do porto. No segmento industrial, os volumes devem ser beneficiados pela Brado, que deve continuar seu período de *ramp-up,* e pelos volumes do Projeto Eldorado.

Em 12 de março, o IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis emitiu a licença de instalação para os dois trechos remanescentes referentes ao projeto de duplicação da ferrovia de Campinas (SP) ao Porto de Santos, o projeto mais relevante da Companhia atualmente, nos permitindo iniciar as obras nesses trechos. Essa duplicação representa um marco importante para o aumento estrutural de

produtividade e capacidade do principal corredor de exportação agrícola do Brasil. Iniciamos os trabalhos nesses trechos e esperamos concluí-los no início do próximo ano.

Em 15 de abril, nosso Conselho de Administração aprovou a proposta enviada pela Rumo Logística com o objetivo de combinar nossas operações com as da Rumo, por meio da incorporação das ações da ALL pela Rumo. A incorporação ainda está condicionada à aprovação dos acionistas da ALL em deliberação da Assembleia Geral Extraordinária a ser realizada em 8 de maio de 2014, às aprovações do CADE e da ANTT e, também, a outras condições precedentes. Se as condições precedentes forem cumpridas, os acionistas da ALL deterão 63,5% das ações da "Nova Companhia" após a consumação da operação.

DISCUSSÃO DOS RESULTADOS DA ALL CONSOLIDADO

O EBITDA Ajustado Consolidado cresceu 11,5% no 1T14, atingindo R$444,7 milhões, impulsionado por (i) um aumento de 11,3% no EBITDA Ajustado de Operações Ferroviárias, para R$425,7 milhões, e (ii) um crescimento de 41,4% no EBITDA Ajustado da Brado, que atingiu R$14,5 milhões. O crescimento do EBITDA Ajustado Consolidado foi parcialmente compensado pela redução de 24,6% nos números da Ritmo no 1T14.

Tabela 2 - Destaques Financeiros ALL Consolidado (R$ milhões)	1T14	1T13	% Variação*
Receita Líquida	905,9	838,0	8,1%
EBITDA Ajustado	444,7	398,6	11,5%
Margem EBITDA	49,1%	47,6%	1,5%
Lucro Líquido **	7,4	33,9	-78,1%
Lucro por ação (R$/Ação)	0,01	0,05	-78,1%

** Para a margem EBITDA indica porcentagem de pontos ganhos/perdidos*
*** Refere-se à participação da ALL, após minoritários*

A receita líquida consolidada da ALL aumentou 8,1% ano-contra-ano no 1T14, de R$838,0 milhões no 1T13 para R$905,9 milhões, em função, principalmente (i) do aumento de 8,7% no *yield* de Operações Ferroviárias e (ii) dos volumes da Brado.

Tabela 3 - EBITDA Ajustado (R$ milhões)	1T14	1T13	Variação	% Variação
ALL Consolidado	444,7	398,6	46,0	11,5%
ALL Op. Ferroviárias	425,7	382,4	43,3	11,3%
Brado Logística	14,5	10,3	4,2	41,4%
Ritmo Logística	4,5	6,0	(1,5)	-24,6%

A margem EBITDA consolidada aumentou 1,5 ponto percentual no 1T14 em comparação ao 1T13, impulsionada pelo aumento de (i) 0,6% na margem de ALL Operações Ferroviárias e (ii) 6,1% na margem da Brado Logística, parcialmente compensada pela redução de 2,0% na margem da Ritmo Logística.

Tabela 4 - Margem EBITDA %	1T14	1T13	% Variação*
ALL Consolidado	49,1%	47,6%	1,5%
ALL Op. Ferroviárias	54,3%	53,7%	0,6%
Brado Logística	21,4%	15,3%	6,1%
Ritmo Logística	8,2%	10,2%	-2,0%

**Indica pontos percentuais ganhos/perdidos*

ALL Operações Ferroviárias

O volume de ALL Operações Ferroviárias aumentou 1,2% ano-contra-ano, atingindo 10.041 milhões de TKU. O primeiro trimestre do ano é tradicionalmente um período de baixa sazonalidade para as Operações Ferroviárias, uma vez que a safra de grãos normalmente começa a ser colhida em meados de fevereiro. No 1T13, entretanto, este não foi o caso, pois o nível recorde de estoque de milho no final de 2012 e o preço de exportação favorável

afetaram positivamente o volume no 1T13, principalmente em janeiro, criando uma forte base de comparação para 2014.

Adicionalmente, o crescimento de volume também foi impactado pelo efeito do mix entre açúcar e outras cargas, especialmente no corredor de Bitola Larga – que liga o estado de Mato Grosso ao Porto de Santos. O aumento no volume de açúcar reduz a produtividade média e a capacidade de transporte no sistema ferroviário de bitola larga, uma vez que as rotas de açúcar e as operações de açúcar no porto apresentam uma eficiência de ativos menor do que a média. O volume de commodities agrícolas caiu 1,7% ano-contra-ano.

O volume industrial cresceu 10,6% ano-contra-ano. Este aumento foi impulsionado principalmente por um novo trimestre de bom desempenho de volume do Projeto Eldorado, que iniciou as operações no 1T13, e passou por um *ramp-up* até o 4T13, e uma vez que a Brado continuou seu *ramp-up* desde sua criação.

Apesar do crescimento marginal de volume no 1T14 contra o 1T13, os *yields* mais elevados levaram a um aumento de 11,3% no EBITDA Ajustado das Operações Ferroviárias no 1T14 em comparação ao 1T13. Os *yields* mais elevados refletiram o repasse da inflação e dos aumentos do preço do diesel.

Tabela 5 - ALL Operações Ferroviárias	1T14	1T13	% Variação*
Volume (TKU milhões)	10.041	9.925	1,2%
Receita Líquida	783,3	712,2	10,0%
Tarifa média (R$/ mil TKU)	78,0	71,8	8,7%
EBITDA Ajustado	425,7	382,4	11,3%
Margem EBITDA	54,3%	53,7%	0,6%

** Para a margem EBITDA indica porcentagem de pontos ganhos/ perdidos*

Brado Logística

O volume da Brado Logística cresceu 7,9%, de 15,1 mil contêineres no 1T13 para 16,3 mil contêineres no 1T14, com aumentos nos volumes dos corredores de Bitola Larga e Paraná, parcialmente compensados pela queda nos corredores Mercosul e Rio Grande.

O EBITDA Ajustado da Brado aumentou 41,4% no 1T14 contra o 1T13, alcançando R$14,5 milhões, uma vez que Brado apresentou (i) um incremento no número de contêineres movimentados, (ii) um aumento na distância média transportada e (iii) uma melhor margem EBITDA.

Tabela 6 - Brado Logística	1T14	1T13	% Variação*
Volume (Mil Contêiner)	16,3	15,1	7,9%
Receita Líquida	67,8	67,1	0,9%
Tarifa média (R$ mil/ Contêiner)	4,2	4,4	-6,4%
EBITDA Ajustado	14,5	10,3	41,4%
Margem EBITDA	21,4%	15,3%	6,1%

** Para a margem EBITDA indica porcentagem de pontos ganhos/ perdidos*

Ritmo Logística

O volume da Ritmo Logística caiu 16,4% no 1T14, de 17,3 milhões de quilômetros rodados no 1T13 para 14,5 milhões de quilômetros rodados. O volume foi afetado por (i) uma queda de 20,9% no volume do Negócio Intermodal, devido ao redesenho da estrutura logística de um cliente importante, que incorporou a operação rodoviária, e (ii) uma redução de 14,9% no segmento de Soluções Dedicadas, devido principalmente à descontinuação de operações de baixa lucratividade.

O EBITDA Ajustado da Ritmo caiu 24,6%, de R$6,0 milhões no 1T13 para R$4,5 milhões no 1T14, devido à queda de volume e ao pior desempenho na alavancagem do custo fixo, levando a uma redução da margem ano-contra-ano.

Tabela 7 - Ritmo Logística	1T14	1T13	% Variação*
Volume (KM Rodado Milhões)	14,5	17,3	-16,4%
Receita Líquida	54,8	58,7	-6,6%
Tarifa média (R$/KM Rodado)	3,8	3,4	11,8%
EBITDA Ajustado	4,5	6,0	-24,6%
Margem EBITDA	8,2%	10,2%	-2,0%

** Para a margem EBITDA indica porcentagem de pontos ganhos/ perdidos*

Vetria Mineração

A Vetria é uma empresa criada para operar na exploração, beneficiamento, transporte, comercialização e exportação de minério de ferro por meio de uma solução integrada. A Vetria irá investir (i) na expansão da capacidade de produção de sua Mina, (ii) na expansão da capacidade ferroviária, com investimentos na infraestrutura de vias permanentes e aquisição de material rodante, e (iii) na construção de um terminal portuário privado em sua propriedade localizada em Santos.

No início de 2013, a Vetria concluiu a primeira fase da Avaliação das Reservas Minerais localizadas em Corumbá (MS). O Processo de Certificação distingue Recursos Minerais em três categorias: Inferidos, Indicados e Medidos. A primeira fase de avaliação estimou os recursos minerais inferidos da mina da Vetria. A segunda fase da certificação da jazida avançou bem em 2013 e permitirá estimar os Recursos Minerais Indicados e Medidos.

A Coffey Mining, que está como responsável pela certificação estima que a jazida da Vetria possua aproximadamente 10 bilhões de toneladas de Recursos Minerais Inferidos com um teor médio de ferro de 46%, comparados com a estimativa inicial de 1 bilhão de toneladas de Recursos Minerais.

A Vetria pretende criar um sistema de minério de ferro integrado – solução de Mina, Ferrovia e Porto – com capacidade anual de produção e exportação de 27,5 milhões de toneladas de minério de ferro. Os investimentos previstos somam aproximadamente R$11,5 bilhões e estão condicionados à captação de recursos no mercado financeiros e/ou algum parceiro estratégico, sem qualquer garantia ou obrigação de financiamento pelos acionistas da Vetria.

Duas das condições necessárias para a efetividade do projeto da Vetria já foram alcançados: (i) em 27 de fevereiro de 2013, a autorização do Conselho de Defesa Nacional (CDN) para a transferência dos direitos minerários da Vetorial Mineração S.A. para a Vetria, foi publicada no Diário Oficial do Poder Executivo Federal e (ii) em 01 de novembro de 2013, o Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) emitiu a retificação da Licença Prévia Ambiental, adaptando-a para o projeto do porto da Vetria em Santos para a operação de minério de ferro.

Eventos subsequentes

Em 15 de abril de 2014, a ALL anunciou ao Mercado que seu Conselho de Administração aprovou a proposta enviada em 24 de fevereiro de 2014 pela Rumo Logística, com o objetivo de combinar as operações da ALL com as da Rumo, por meio da incorporação da ALL pela Rumo.

Como resultado da aprovação da proposta, os Conselhos de Administração da ALL e da Rumo assinaram um Protocolo e Justificativa para a Incorporação das ações da ALL pela Rumo.

A incorporação será submetida à deliberação dos acionistas da ALL, que se reunirão em uma Assembleia Geral Extraordinária no dia 8 de maio de 2014. Se a incorporação for aprovada pela Assembleia Extraordinária, a consumação da operação estará condicionada à aprovação do CADE, da ANTT e, também, de outros órgãos públicos cuja aprovação se faça necessária, assim como ao cumprimento das condições precedentes estabelecidas na proposta enviada pela Rumo.

RESULTADOS CONSOLIDADOS DA ALL

Tabela 8 - Resultados ALL Consolidado (R$ milhões)	1T14	1T13	% Variação
Receita Líquida	**905,9**	**838,0**	**8,1%**
ALL Operações Ferroviárias	783,3	712,2	10,0%
Brado Logística	67,8	67,1	0,9%
Ritmo Logística	54,8	58,7	-6,6%
EBITDA Ajustado	**444,7**	**398,6**	**11,5%**
ALL Operações Ferroviárias	425,7	382,4	11,3%
Brado Logística	14,5	10,3	41,4%
Ritmo Logística	4,5	6,0	-24,6%
Margem EBITDA	**49,1%**	**47,6%**	**1,5%**
ALL Operações Ferroviárias	54,3%	53,7%	0,6%
Brado Logística	21,4%	15,3%	6,1%
Ritmo Logística	8,2%	10,2%	-2,0%
Lucro Líquido	**7,4**	**33,9**	**-78,1%**
ALL Operações Ferroviárias *	1,5	31,4	-95,2%
Brado Logística *	5,9	1,5	289,6%
Ritmo Logística *	0,0	1,0	-97,6%
Lucro por ação (R$/Ação)	**0,01**	**0,05**	**-78,1%**

** Refere-se à participação da ALL, após minoritários*

Tabela 9 - Fluxo de Caixa ALL Consolidado (R$ milhões)	1T14	1T13	% Variação
Atividades Operacionais	**(127,0)**	**109,4**	**na**
ALL Operações Ferroviárias	(138,1)	87,0	na
Brado Logística	6,1	20,7	-70,6%
Ritmo Logística	5,0	1,6	203,2%
Atividades de Investimento	**(339,8)**	**(260,3)**	**30,5%**
ALL Operações Ferroviárias	(303,3)	(208,1)	45,8%
Brado Logística	(35,1)	(52,7)	-33,5%
Ritmo Logística	(1,4)	0,5	na
Atividades de Financiamento	**(109,2)**	**(15,8)**	**592,3%**
ALL Operações Ferroviárias	(148,4)	(69,6)	113,0%
Brado Logística	40,8	52,1	-21,7%
Ritmo Logística	(1,6)	1,8	na
Variação do Caixa	**(576,0)**	**(166,8)**	**245,4%**
ALL Operações Ferroviárias	(589,7)	(190,7)	209,3%
Brado Logística	11,8	20,1	-41,3%
Ritmo Logística	2,0	3,9	-49,8%
Caixa Final	**2.341,6**	**2.341,6**	**0,0%**
ALL Operações Ferroviárias	1.917,8	2.308,8	-16,9%
Brado Logística	392,4	24,9	1477,7%
Ritmo Logística	31,3	8,0	292,4%

Tabela 10 - Indicadores do Balanço ALL Consolidado (R$ milhões)	1T14	1T13	% Variação
Ativo Total	**18.777,6**	**17.779,2**	**5,6%**
ALL Operações Ferroviárias	17.791,1	17.312,4	2,8%
Brado Logística	844,4	344,6	145,0%
Ritmo Logística	142,0	122,1	16,3%
Patrimônio Líquido	**4.898,3**	**4.313,2**	**13,6%**
ALL Operações Ferroviárias	4.057,2	4.101,0	-1,1%
Brado Logística	746,5	120,9	517,6%
Ritmo Logística	94,6	91,3	3,6%
EBITDA Ajustado (acumulado dos últimos 12 meses)	**1.876,2**	**1.740,8**	**7,8%**
ALL Operações Ferroviárias	1.793,4	1.670,2	7,4%
Brado Logística	59,3	43,7	35,7%
Ritmo Logística	23,6	26,9	-12,1%
Dívida Líquida	**4.646,0**	**3.982,5**	**16,7%**
ALL Operações Ferroviárias	4.810,3	3.862,8	24,5%
Brado Logística	(167,6)	109,8	na
Ritmo Logística	3,3	9,9	-66,1%
Dívida Líquida / EBITDA Ajustado (últimos 12 meses)	**2,48**	**2,29**	**8,2%**
ALL Operações Ferroviárias	2,68	2,31	16,0%
Brado Logística	(2,83)	2,52	na
Ritmo Logística	0,14	0,37	-61,5%
Dívida Líquida / Patrimônio Líquido	**0,9**	**0,9**	**2,7%**
ALL Operações Ferroviárias	1,2	0,9	27,4%
Brado Logística	(0,3)	0,9	na
Ritmo Logística	0,0	0,1	-67,3%

**Inclui os resultados da Argentina*

ALL OPERAÇÕES FERROVIÁRIAS – DESCRIÇÃO DO NEGÓCIO

A ALL Operações Ferroviárias é composta de 4 concessões ferroviárias no Brasil, totalizando 13 mil quilômetros de ferrovias, 1000 locomotivas e 28 mil vagões, por meio dos quais a companhia transporta commodities agrícolas e produtos industriais. A malha ferroviária opera em uma área responsável por aproximadamente 80% do PIB do Brasil, onde estão localizados quatro dos portos mais ativos do Brasil e por meio dos quais aproximadamente 78% de toda a exportação de grãos do Brasil é transportada anualmente. Os resultados das operações são divididos em duas unidades de negócio: Commodities Agrícolas e Produtos Industriais.

A unidade de Commodities Agrícolas é constituída por três principais fluxos de transporte: (i) Fluxos de exportação, que transportam soja, farelo de soja, milho, açúcar e trigo dos terminais localizados no interior para os portos de Santos, Paranaguá, Rio Grande e São Francisco do Sul, (ii) Fluxos de importação, que transportam principalmente fertilizantes e trigo dos portos para o interior e (iii) Fluxos para distribuição no mercado interno, que consiste no transporte de commodities agrícolas para suprir as demandas de produção nas diversas regiões do Brasil.

Em Produtos Industriais, existem dois segmentos: Produtos Intermodais e Produtos Puramente Ferroviários. Os Produtos Intermodais incluem produtos que não eram historicamente transportados via ferrovia no Brasil, em função do nível de serviço requerido por estas operações, que estavam muito além do que era oferecido pelas ferrovias no passado. À medida que temos melhorado em nossos indicadores operacionais ao longo dos anos, passamos a ter condições de capturar estes volumes, normalmente em um modelo de parceria com nossos clientes, onde o investimento necessário é compartilhado entre ambos. A dinâmica de crescimento nesta unidade baseia-se na capacidade da companhia de adicionar novos projetos ou de expandir os projetos já existentes. A unidade é composta de produtos siderúrgicos e madeira, papel e celulose, produtos alimentícios e contêineres.

Em Produtos Puramente Ferroviários temos uma situação diferente, uma vez que mesmo antes da privatização esses volumes eram amplamente transportados por ferrovia. A unidade consiste no transporte de produtos de construção civil, óleo vegetal e combustível, que atualmente são transportados quase exclusivamente por ferrovia em nossa área de atuação. A grande participação de mercado que temos neste segmento nos deixa sujeito ao desempenho do mercado, e esperamos que o crescimento nesta unidade seja em linha com o PIB brasileiro no longo prazo.

Com relação à estratégia da ALL Operações Ferroviárias, a companhia espera crescer seu volume orgânico ano após ano. O crescimento é sustentado principalmente por ganhos de participação de mercado e melhorias de produtividade dos ativos, uma vez que o nível de Capex deverá se manter estável em cerca de R$800 milhões ao ano, diminuindo como percentual da receita ao longo dos anos. Adicionalmente, em 2012, concluímos a construção de nossa nova ferrovia de Alto Araguaia a Rondonópolis, que iniciou suas operações no 3T13.

Ficha Técnicos da ALL Operações Ferroviárias			
Malha Ferro (mil km)	13,0	Locomotivas	1.000
Colaboradores	8.588	Vagões	28.000
Unidades de Negócios	Commodities Agrícolas Produtos Industriais		
Portos	Santos (SP) Paranaguá (PR)		Rio Grande (RS) São Francisco (SC)
Concessões	ALL Malha Norte (MS/MT) – 2079 ALL Malha Oeste (MS) – 2026		ALL Malha Sul (SP/PR/SC/RS) – 2027 ALL Malha Paulista (SP) – 2028

DISCUSSÃO DOS RESULTADOS DA ALL OPERAÇÕES FERROVIÁRIAS

Tabela 11 - ALL Operações Ferroviárias (R$ milhões)	1T14	1T13	% Variação*
Volume (TKU milhões)	10.041	9.925	1,2%
Receita Líquida	783,3	712,2	10,0%
Tarifa média (R$/ mil TKU)	78,0	71,8	8,7%
EBITDA Ajustado	425,7	382,4	11,3%
Margem de EBITDA	54,3%	53,7%	0,6%

** Para a margem EBITDA indica porcentagem de pontos ganhos/ perdidos*

O volume transportado aumentou 1,2% contra um forte volume apresentado no 1T13. O primeiro trimestre é sazonalmente o mais fraco do ano em termos de volume transportado, pois a safra de grãos normalmente começa a ser colhida em meados de fevereiro, o que não foi o caso em 2013. O nível recorde de estoque de milho no final de 2012 e o preço favorável no mercado internacional impulsionaram as exportações durante janeiro e o início de fevereiro de 2013, criando uma forte base de comparação para 2014.

Adicionalmente, o crescimento no volume agrícola também foi impactado pelo aumento relevante no transporte de açúcar, principalmente no corredor de Bitola Larga – que liga o estado de Mato Grosso ao Porto de Santos. O aumento no volume de açúcar reduz a produtividade média e a capacidade de transporte no sistema ferroviário de bitola larga, pois este apresenta menor produtividade quando comparado a outras rotas e cargas. As rotas de açúcar são tipicamente mais curtas, apresentam uma geografia mais difícil que contribui para uma menor velocidade do trem e têm uma produtividade de descarga muito pior no Porto de Santos.

A receita líquida cresceu 10,0% no 1T14 quando comparada ao 1T13, atingindo R$783,3 milhões. O crescimento foi alcançado graças ao aumento de 8,7% no *yield* médio devido ao repasse da inflação e do aumento do preço do diesel para nossos contratos *take-or-pay* e para os preços no mercado *spot*.

O EBITDA Ajustado de Operações Ferroviárias cresceu 11,3% no 1T14 contra o 1T13, em função, principalmente, do (i) aumento de volume, (ii) incremento do *yield* médio e (iii) expansão de 0,6% na margem.

O TKB aumentou 2,6% no trimestre devido ao incremento de volume. O consumo de diesel aumentou 2,0% no 1T14 contra o 1T13, em função do crescimento do transporte de açúcar no mix de volume e pior produtividade do material rodante.

Tabela 12 - Dados Operacionais no Brasil	1T14	1T13	Variação
TKB (bilhões)	17,1	16,7	2,6%
Consumo de Diesel (Litros/ '000 TKB)	5,3	5,2	2,0%

Desde agosto tivemos um *ramp-up* operacional em nosso terminal de Rondonópolis, o qual opera normalmente desde o 4T13, e é capaz de carregar até 1 milhão de toneladas por mês. O projeto consiste em um trecho de 260 km de extensão entre Alto Araguaia (MT) e Rondonópolis (MT), e a construção de um terminal intermodal em Rondonópolis. O novo trecho avança em direção à fronteira agrícola brasileira e faz parte do principal corredor agrícola do país – ligando o estado do Mato Grosso a Porto de Santos. Em 2013, mais de 10 milhões de toneladas de commodities agrícolas foram carregadas em nosso terminal de Alto Araguaia. Com a extensão de nossa ferrovia, a maior parte deste volume será carregado em Rondonópolis em 2014, aumentando a distância média transportada e o TKU.

Commodities Agrícolas

Como a colheita da safra de grãos começa normalmente em meados de fevereiro, o primeiro trimestre é sazonalmente o período mais fraco do ano em termos de volume transportado. Em 2013, este cenário não foi o mesmo, pois o nível recorde do estoque de milho no final de 2012 e o preços favoráveis no mercado internacional, devido à quebra de safra nos Estados Unidos, impulsionaram as exportações em janeiro e início de fevereiro do ano anterior, criando uma forte base de comparação para 2014. O volume caiu 20,8% em janeiro de 2014 contra 2013, mas aumentou 8,0% ano-contra-ano em fevereiro e março, mesmo com as chuvas que adiaram o início da colheita no estado do Mato Grosso em 2014.

O crescimento do volume agrícola também foi impactado pelo aumento relevante do transporte de açúcar. Em um cenário de restrição da capacidade, o aumento no volume de açúcar reduz a produtividade média e a capacidade de transporte do sistema ferroviário de bitola larga, pois as rotas de açúcar são tipicamente mais curtas, sendo que a distância média pode ser até três vezes maior em outras cargas. A geografia mais difícil também contribui para uma menor velocidade do trem, pois o carregamento de açúcar é feito mais próximo do porto e, dessa forma, a representatividade do trecho ferroviário que cruza as montanhas nas rotas de açúcar é maior do que em rotas mais longas. A produtividade de descarga de açúcar no Porto de Santos também contribui para uma pior média de giro de ativos quando comparada a outras cargas, uma vez que o tempo de descarga terminais de açúcar é maior do que a média do porto.

O volume de commodities agrícolas caiu 1,7% no 1T14, de 7.623,2 milhões de TKUs no 1T13 para 7.493,9 milhões de TKU, impulsionado pelas quedas de (i) 72,4% no transporte de milho no trimestre, devido ao cenário de mercado em janeiro, (ii) 67,4% no volume de trigo, devido à queda da safra no estado do Rio Grande do Sul e 38,0% em fertilizantes. Estas quedas foram parcialmente compensadas pelos aumentos de (i) 41,3% no volume de soja, apesar do atraso na colheita, (ii) 40,0% no volume de açúcar e (iii) 9,7% em farelo de soja.

Tabela 13 - Commodities Agrícolas (TKU milhões)	1T14	1T13	Variação
Soja	4.486,2	3.174,8	41,3%
Farelo de Soja	864,2	787,6	9,7%
Fertilizantes	277,2	446,9	-38,0%
Açúcar	1.161,8	830,1	40,0%
Milho	574,1	2.080,2	-72,4%
Trigo	64,1	196,6	-67,4%
Arroz	66,4	106,9	-37,9%
Total	**7.493,9**	**7.623,2**	**-1,7%**

A receita líquida de commodities agrícola aumentou 9,7% no 1T14, alcançando R$619,8 milhões. Apesar de um volume menor no trimestre, a receita líquida foi compensada por um aumento de 11,6% no *yield* médio. O crescimento de *yield* refletiu o repasse de inflação e do aumento dos preços do diesel para nossos contratos *take-or-pay* e para os preços de frete no mercado *spot*.

O EBITDA Ajustado aumentou 10,2% no 1T14, para R$353,3 milhões, em função dos maiores *yields* e das melhores margens.

Tabela 14 - Commodities Agrícolas (R$ milhões)	1T14	1T13	% Variação*
Volume (TKU milhões)	7.494	7.623	-1,7%
Receita Líquida	619,8	565,2	9,7%
Tarifa média (R$/ mil TKU)	82,7	74,1	11,6%
EBITDA Ajustado	353,3	320,4	10,2%
Margem de EBITDA	57,0%	56,7%	0,3%

** Para a margem EBITDA indica porcentagem de pontos ganhos/perdidos*

Produtos Industriais

O 1T14 foi um trimestre positivo para o segmento industrial, com aumento de volume de 10,6% em comparação ao 1T13, impulsionado pelos fluxos Intermodais e pelos fluxos Puramente Ferroviários. Os fluxos intermodais cresceram 23,0% no trimestre enquanto que os fluxos Puramente Ferroviários aumentaram 1,7% ano-contra-ano.

Este aumento foi suportado por um crescimento de 114,8% em produtos de madeira, papel e celulose, em função, principalmente do volume do Projeto Eldorado, e do incremento de 18,0% no volume de contêineres transportados.

Tabela 15 - Produtos Industriais Intermodais (TKU milhões)	1T14	1T13	% Variação*
Siderúrgicos e Mineração	238,0	306,5	-22,4%
Madeira, Papel e Celulose	458,1	213,3	114,8%
Alimentos	10,2	21,3	-51,8%
Containers	462,9	392,2	18,0%
Outros	20,3	34,2	-40,6%
Total	**1.189,6**	**967,5**	**23,0%**

Nos fluxos puramente ferroviários, o volume cresceu 1,7% no 1T14 em comparação ao 1T13, atingindo 1.357 milhões de TKU. O volume de combustíveis caiu 1,7% no trimestre, dado que um problema pontual na planta de um cliente ocorrido no 4T13 continuou a impactar o volume no inicio do trimestre. Além disso, após vários trimestres apresentando queda, o volume de construção civil cresceu 20,3%, impulsionado pela maior demanda de alguns clientes.

Tabela 16 - Produtos Industriais Puro Ferro (TKU milhões)	1T14	1T13	Variação
Combustível	1.104,2	1.123,7	-1,7%
Óleo Vegetal	6,7	5,8	16,1%
Construção Civil	246,2	204,7	20,3%
Total	**1.357,1**	**1.334,1**	**1,7%**

A receita líquida de produtos industriais aumentou 11,2% no trimestre, impulsionada pelo crescimento de volume e do *yield* médio. O EBITDA Ajustado aumentou 16,8% no 1T14, para R$72,4 milhões, em função do crescimento de 2,1% na margem do segmento.

Tabela 17 - Produtos Industriais (R$ milhões)	1T14	1T13	% Variação*
Volume (TKU milhões)	2.547	2.302	10,6%
Receita Líquida	163,5	147,0	11,2%
Tarifa média (R$ / mil TKU)	64,2	63,9	0,5%
EBITDA Ajustado	72,4	62,0	16,8%
Margem de EBITDA	44,3%	42,2%	2,1%

** Para a margem EBITDA indica porcentagem de pontos ganhos/perdidos*

RESULTADOS ALL OPERAÇÕES FERROVIÁRIAS

Tabela 18 - ALL Operações Ferroviárias (R$ milhões)	1T14	1T13	Variação
Receita Líquida	**783,3**	**712,2**	**10,0%**
Custo dos Serviços Prestados	**(434,7)**	**(405,8)**	**7,1%**
Combustível	(137,0)	(118,3)	15,8%
Agregados e Terceiros	(25,5)	(18,8)	36,1%
Mão-de-Obra	(60,2)	(61,0)	-1,2%
Manutenção	(18,9)	(20,2)	-6,6%
Depreciação e Amortização	(125,5)	(118,5)	6,0%
Outros Custos	(21,2)	(50,9)	-58,4%
Aluguel de material rodante	(46,3)	(18,2)	154,8%
Receitas (despesas) operacionais	**(49,1)**	**(42,9)**	**14,4%**
Equivalência Patrimonial	**(2,7)**	**16,1**	**na**
Lucro Operacional	**296,9**	**279,5**	**6,2%**
Resultado Financeiro	(284,7)	(233,4)	22,0%
IR/Minoritários/Outros	(10,5)	(1,5)	601,8%
Lucro Líquido de operações continuadas	**1,8**	**44,6**	**-96,0%**
Lucro Líquido de operações descontinuadas	(0,2)	(13,2)	-98,2%
Lucro Líquido	**1,5**	**31,4**	**-95,2%**

Receita Líquida de Serviços

A Receita Líquida das Operações Ferroviárias cresceu 10,0% no 1T14, de R$712,2 milhões no 1T13 para R$783,3 milhões, impulsionado pelo aumento de 1,2% no volume e pelo aumento de 8,7% de *yield* no trimestre.

Custo dos Serviços Prestados

O custo dos serviços prestados da ALL Operações Ferroviárias aumentou 7,1% no 1T14, de R$405,8 milhões no 1T13 para R$434,7 milhões. O crescimento foi impulsionado pelo aumento de (i) 15,8% no custo de combustíveis, uma vez que houve aumentos de preços de diesel desde o 1T13 e devido à menor produtividade dos ativos durante o trimestre, levando ao pior consumo de diesel, (ii) 154,8% em Aluguel de material rodante e (i) 6,0% na depreciação e amortização, principalmente em função da entrada da operação do projeto Rondonópolis.

Receitas (despesas) operacionais

As despesas operacionais da ALL Operações Ferroviárias aumentaram de R$42,9 milhões para R$49,1 milhões no 1T14.

Equivalência Patrimonial

O resultado da Equivalência Patrimonial foi negativo em R$2,7 milhões no 1T14, contra positivos R$ 16,1 milhões no 1T13. No 1T13, obtivemos ganhos na Vetria, devido às variações da taxa de câmbio durante o período.

Resultado Financeiro

O resultado financeiro líquido da ALL Operações Ferroviárias aumentou 22,0%, para R$284,7 milhões negativos no 1T14. Esse crescimento foi impulsionado, principalmente, aumento no CDI (Certificado de Depósito Interbancário) e pelo aumento da inflação desde o ano passado.

Lucro Líquido das operações continuadas

No 1T14, o lucro líquido da ALL Operações Ferroviárias de operações continuadas foi de R$1,5 milhão positivos.

Lucro Líquido das operações descontinuadas

O lucro líquido das operações descontinuadas inclui perdas/lucros acumuladas nas operações na Argentina, sendo R$0,2 milhão negativo no 1T14.

Investimentos

Os investimentos da ALL Operações Ferroviárias no Brasil aumentaram 45,7% no 1T14, de R$208,1 milhões no 1T13 para R$303,3 milhões. O nível do Capex foi intensificado durante o primeiro trimestre do ano, uma vez que antecipamos parte dos investimentos para a duplicação do trecho ferroviário de Campinas a Santos depois de temos as licenças necessárias restantes para a duplicação.

O primeiro trimestre do ano é também, sazonalmente, aquele em que a empresa faz mais investimentos. Como o 1T é um trimestre com menos volumes transportados do que os outros, a manutenção da ferrovia e do material rodante é intensificada.

Tabela 19 - Investimentos (R$ milhões)	1T14	1T13	Variação
Manutenção	252,5	129,9	94,4%
Expansão	50,8	78,3	-35,1%
Total	**303,3**	**208,1**	**45,7%**

Fluxo de Caixa

Tabela 20 - ALL Op. Ferroviárias - Fluxo de Caixa (R$ milhões)	1T14	1T13	Variação
Lucro Líquido (Base Caixa)	**181,3**	**141,3**	**40,0**
Lucro Líquido *	1,8	44,6	(42,8)
Depreciação e Amortização	129,1	102,9	26,2
Stock Options	(2,4)	(2,5)	0,2
Variação Cambial e Encargos Financeiros (DRE-Caixa)	57,2	9,5	47,7
Impostos Diferidos	(4,3)	(13,2)	8,8
Variação de Capital de Giro	**(306,9)**	**(65,7)**	**(241,2)**
Clientes	(154,8)	29,0	(183,8)
Estoque	(17,7)	(43,6)	25,8
Fornecedores	(99,9)	(25,4)	(74,5)
Pessoal	(34,4)	(25,8)	(8,7)
Variação em Outras Contas Patrimoniais	**(12,5)**	**11,4**	**(23,9)**
Atividades Operacionais	**(138,1)**	**87,0**	**(225,1)**
Capex	(303,3)	(208,1)	(95,2)
Atividades de Investimento	**(303,3)**	**(208,1)**	**(95,2)**
Aumento de Capital / Recompra de ações	0,0	(19,9)	19,9
Dividendos e Juros sobre Capital Próprio	(0,0)	0,3	(0,3)
Captação	81,3	315,8	(234,5)
Amortizações / Pré-pagamentos	(229,7)	(382,6)	152,9
Atividades de financiamento da Argentina	0,0	16,6	(16,6)
Atividades de Financiamento	**(148,4)**	**(69,6)**	**(78,7)**
Variação do Caixa	**(589,7)**	**(190,7)**	**(399,1)**
Caixa Inicial	**2.507,6**	**2.499,4**	**8,1**
Caixa Final	**1.917,8**	**2.308,8**	**(390,9)**

**Exclui os efeitos do write-off de ativos da Argentina e os resultados da Argentina*

ANEXOS DA ALL OPERAÇÕES FERROVIÁRIAS

Tabela 21 - Balanço da ALL Operações Ferroviárias (R$ milhões)	1T14	4T13		1T14	4T13
Ativo Circulante	**3.373,1**	**3.781,8**	**Passivo Circulante**	**2.622,9**	**2.705,4**
Caixa, Bancos e Investimentos Financeiros	1917,8	2.507,6	Empréstimos/Financiamentos/Debêntures	1.145,2	1.096,7
Clientes	429,9	335,1	Fornecedores	651,0	677,8
Estoques	183,9	166,2	Impostos, taxas e contribuição	48,1	43,0
Tributos a recuperar	572,1	528,1	Arrendamento e Concessão	18,0	17,9
Outros valores a receber	269,4	244,8	Dividendos e juros sobre capital próprio	8,1	8,1
			Salários e enc. Sociais e FGTS a recolher	62,6	97,1
			Arrendamento Mercantil	368,0	364,6
Realizável a longo prazo	**1.696,8**	**1.660,0**	Outros valores a pagar	321,8	400,3
Arrendamento dos Contratos de Concessão	74,4	76,0			
Depósitos Judiciais	327,8	325,5	**Exigível a longo prazo**	**11.158,6**	**11.255,0**
IR Diferido / Impostos a recuperar	1154,8	1.121,3	Empréstimos/Financiamentos/Debêntures	5.582,9	5.625,3
Outros valores a receber	139,8	137,2	Provisão p/ conting. Trabalhistas	181,3	205,1
			Arrendamento e Concessão	1.704,9	1.647,4
			Arrendamento Mercantil	1.247,8	1.308,5
Permanente	**12.721,2**	**12.488,5**	Antecipações de créditos imobiliários	275,0	280,7
Investimentos	1954,6	1.925,3	Outros valores a pagar	2.166,7	2.188,1
Intangível	2348,8	2.356,1			
Imobilizado	8417,8	8.207,1	**Patrimonio Líquido**	**4.009,7**	**3.969,8**
Ativo Total	**17.791,1**	**17.930,2**	**Passivo Total**	**17.791,1**	**17.930,2**

Tabela 22 - Indicadores de Balanço (R$ milhões)	1T14	4T13	% Variação
Caixa, Bancos e Investimentos Financeiros	1.917,8	2.507,6	-0,2
Clientes	429,9	335,1	28,3%
Imobilizado	8.417,8	8.207,1	2,6%
Ativo Total	17.791,1	17.930,2	-0,8%
Fornecedores	651,0	677,8	-3,9%
Endividamento	6.728,1	6.722,0	0,1%
Patrimônio Líquido	4.009,7	3.969,8	1,0%
Dívida Líquida	4.810,3	4.214,4	14,1%
EBITDA Ajustado (últimos 12 Meses)	1.793,4	1.750,1	2,5%
Dívida Líquida/EBITDA Ajustado (últimos 12 Meses	2,7	2,4	11,4%
Dívida Líquida/Patrimônio Líquido	1,2	1,1	13,0%

BRADO LOGÍSTICA – DESCRIÇÃO DO NEGÓCIO

A Brado Logística é uma empresa criada pela ALL em sociedade com a Standard Logística e o FI-FGTS que está desenvolvendo a logística intermodal de contêineres, concentrando-se em transporte ferroviário, armazenagem, operação de terminais e retro áreas nos portos, movimentação e outros serviços de logística. O segmento de contêineres é fragmentado e requer serviços customizados. A Brado provê o nível de serviço demandado pelo mercado varejista e pretende transformar a logística de contêineres no Brasil, consolidando a carga em terminais intermodais e transportando por ferrovia, em um modelo muito eficaz em termos de custos. A ALL detém uma participação de 62,2% na Brado Logística.

A mais correta forma de olhar o negócio da Brado é dividindo suas operações entre as quatro regiões onde a companhia opera, representadas por seus corredores: (i) Corredor da Bitola Larga, ligando as regiões de Mato Grosso e São Paulo ao Porto de Santos, (ii) Corredor do Mercosul, que liga o Brasil e a Argentina, por meio de um terminal intermodal em Uruguaiana-RS, (iii) Corredor do Paraná, que liga o interior do Paraná aos Portos de Paranaguá e São Francisco, e (iv) Corredor de Rio Grande, ligando as regiões produtivas no estado do Rio Grande do Sul ao Porto de Rio Grande.

A participação atual da Brado no mercado de contêineres é inferior a 2%, considerando somente a área de atuação da ALL. A companhia planeja investir R$1 bilhão nos primeiros cinco anos de operação para alcançar uma participação de mercado de aproximadamente 12%, em um mercado de 2,6 milhões de contêineres. O Capex da Brado será 100% financiado por equity e dívida no balanço da Brado, sem capital vindo das Operações Ferroviárias da ALL.

Ficha Técnicada Brado Logística			
Terminais Intermodais e Complexos de Logística	*Uruguaiana (RS)* *Cruz Alta (RS)* *Esteio (RS)* *Porto Alegre (RS)* *Colombo (PR)* *Itajaí (SC)*	*Cambé (PR)* *Cascavel (PR)* *Guarapuava (PR)* *Araucária (PR)* *Cubatão (SP)*	*Curitiba (PR)* *Tatuí (SP)* *Araraquara (SP)* *Bauru (SP)* *Rondonópolis (SP)*
Locomotivas	*25*		
Vagões	*1.985*		
Colaboradores	*1.492*		
Corredores	***Bitola Larga*** *– Mato Grosso e São Paulo ao Porto de Santos* ***Paraná*** *– Interior do Paraná aos Portos de Paranaguá e São Francisco* ***Rio Grande*** *– Interior do Rio Grande do Sul ao Porto de Rio Grande* ***Mercosul*** *– Conexão entre Brasil e Argentina*		
Portos Servidos	*Santos (SP)* *Paranaguá (PR)* *São Francisco do Sul (SC)* *Rio Grande (RS)*		

DISCUSSÃO SOBRE OS RESULTADOS DA BRADO LOGÍSTICA

Tabela 23 - Volume (Contêineres mil)	1T14	1T13	Variação
Larga	5,4	4,8	12,2%
Mercosul	2,4	2,7	-11,4%
Paraná	5,6	4,3	30,1%
Rio Grande	2,9	3,3	-11,8%
Total	**16,3**	**15,1**	**7,9%**

A Brado Logística continuou seu *ramp-up* operacional, aumentando volumes em 7,9% no 1T14 ano-contra-ano. O crescimento de volume foi impulsionado pelos corredores Paraná e Bitola Larga, nos quais foram adicionados locomotivas e vagões durante 2013 e onde a maior parte dos investimentos da Brado em 2014 estão concentrados.

O volume do corredor Paraná aumentou 30,1% ano-contra-ano, impulsionado pelo bom desempenho de produtos refrigerados e produtos de madeira, papel e celulose. O corredor Bitola Larga cresceu 12,2% contra o 1T13, refletindo o início das operações no terminal Rondonópolis e a carga de retorno de Araraquara.

No corredor Rio Grande, o volume caiu 11,8% no 1T14 ano-contra-ano, impactado principalmente pelo fim de uma operação de polietileno no 3T13. No corredor Mercosul, que liga o Brasil à Argentina – o volume caiu 11,4%, impactado pelas operações na rede ferroviária argentina.

Em termos de TKU, o volume da Brado cresceu 18,0% no 1T14, de 392,2 milhões de TKUs no 1T13 para 462,9 milhões de TKU. O crescimento em TKU foi um resultado (i) do aumento no número de contêineres movimentados e (ii) da melhora na distância média transportada, impulsionado pelo corredor de Bitola Larga com o início das operações em Rondonópolis.

O EBITDA Ajustado da Brado aumentou 41,4% no 1T14 em comparação ao 1T13, alcançando R$14,5 milhões. Este crescimento significativo foi refletido (i) pelo aumento em TKU, e (ii) pela expansão de 6,1% na margem da Brado.

Tabela 24 - Brado Logística	1T14	1T13	% Variação*
Volume (Contêineres)	16,3	15,1	7,9%
Receita Líquida	67,8	67,1	0,9%
Tarifa média (R$ mil/ Contêineres)	4,2	4,4	-6,4%
EBITDA Ajustado	14,5	10,3	41,4%
Margem de EBITDA	21,4%	15,3%	6,1%

** Para a margem EBITDA indica porcentagem de pontos ganhos/perdidos*

As perspectivas para os próximos trimestres permanecem positivas. Com a capitalização da Brado, a companhia tem agora uma estrutura de capital preparada para cumprir seu plano de investimento e acelerar o crescimento de capacidade e volume em 2014. Adicionalmente, os terminais da Brado no complexo de Rondonópolis, Cambé e Cubatão devem incrementar o crescimento de volume no corredor Bitola Larga e do Paraná, uma vez que aumentam a capacidade de movimentação, permitem acesso a diferentes tipos de carga e aumentam a distância média transportada.

.

RESULTADOS DA BRADO LOGÍSTICA

Tabela 25 - Brado Logística (R$ milhões)	1T14	1T13	Variação
Receita Líquida	**67,8**	**67,1**	**0,9%**
Custo dos Serviços Prestados	**(52,7)**	**(53,9)**	**-2,2%**
Terminais de Terceiros	(1,4)	(1,3)	1,9%
Ponta Rodoviária/Distribuição	(10,9)	(15,3)	-28,6%
Mão-de-Obra	(13,8)	(12,4)	11,4%
Depreciação e Amortização	(5,5)	(3,7)	49,9%
Custo Ferroviário e Outros Custos Logísticos	(21,1)	(21,2)	-0,6%
Receitas (despesas) operacionais	**(6,7)**	**(7,4)**	**-10,1%**
Equivalência Patrimonial	**0,0**	**0,0**	**na**
Lucro Operacional	**8,4**	**5,8**	**44,5%**
Resultado Financeiro	6,0	(2,9)	na
IR/Minoritários/Outros	(8,5)	(1,4)	503,4%
Lucro Líquido*	**5,9**	**1,5**	**289,6%**

** Refere-se à participação da ALL, após minoritários*

Receita Líquida de Serviços

A Receita Líquida da Brado Logística aumentou 0,9% no 1T14 ano-contra-ano, de R$61,7 milhões no 1T13 para R$67,8 milhões, devido ao incremento de 7,9% no volume, de 15,1 mil contêineres no 1T13 para 16,3 mil contêineres, parcialmente compensado pela redução no *yield* líquido.

Custo dos Serviços Prestados

O custo dos serviços prestados da Brado Logística caiu 2,2% no 1T14, de R$53,9 milhões no 1T13 para R$52,7 milhões. A queda foi impulsionada principalmente pela redução de 28,6% em Ponta Rodoviária/Distribuição, devido ao início das operações em Rondonópolis, uma vez que diminui a distância entre a planta dos clientes e o terminal.

Receitas (despesas) operacionais

As receitas (despesas) operacionais da Brado Logística caíram para R$6,7 milhões no 1T14.

Resultado Financeiro

O resultado financeiro da Brado Logística melhorou de uma perda de R$2,9 milhão no 1T13 para um lucro de R$6,0 milhões no 1T14. Esta melhora foi impulsionada pelo aumento na receita financeira da Brado, em consequência da entrada de caixa de R$400 milhões no 3T13 devido à capitalização.

Lucro Líquido

O lucro líquido após minoritários da Brado Logística aumentou no 1T14, de R$1,5 milhão no 1T13 para R$5,9 milhões.

Investimentos

Os investimentos da Brado Logística foram de R$35,1 milhões no 1T14. O 1T13 foi bastante representativo em termos de investimentos em material rodante da Brado, o qual se normalizou ao longo do ano.

Tabela 26 - Investimentos (R$ milhões)	1T14	1T13	Variação
Terminais/Infraestrutura	14,4	12,1	18,7%
Material Rodante	20,7	40,6	-49,0%
Total	**35,1**	**52,7**	**-33,4%**

Fluxo de Caixa

Tabela 27 - Brado Logística - Fluxo de Caixa (R$ milhões)	1T14	1T13	Variação
Lucro Líquido (Base Caixa)	**15,8**	**6,1**	**9,8**
Lucro Líquido	5,9	1,5	4,4
Depreciação e Amortização	6,1	4,4	1,7
Stock Options	3,6	0,0	3,6
Variação Cambial e Encargos Financeiros (DRE-C	0,3	0,1	0,1
Impostos Diferidos	0,0	0,0	0,0
Variação de Capital de Giro	**(13,6)**	**21,3**	**(34,9)**
Clientes	(0,8)	(4,1)	3,4
Estoque	(0,0)	(0,0)	0,0
Fornecedores	(10,7)	25,0	(35,7)
Pessoal	(2,0)	0,5	(2,6)
Variação em Outras Contas Patrimoniais	**3,8**	**(6,7)**	**10,5**
Atividades Operacionais	**6,1**	**20,7**	**(14,6)**
Capex	(35,1)	(52,7)	17,7
Atividades de Investimento	**(35,1)**	**(52,7)**	**17,7**
Aumento de Capital / Recompra de ações	0,0	0,0	0,0
Dividendos e Juros sobre Capital Próprio	(0,4)	0,0	(0,4)
Captação	44,7	60,5	(15,9)
Amortizações / Pré-pagamentos	(3,4)	(8,4)	5,0
Atividades de Financiamento	**40,8**	**52,1**	**(11,3)**
Variação do Caixa	**11,8**	**20,1**	**(8,3)**
Caixa Inicial	**380,7**	**4,8**	**375,8**
Caixa Final	**392,4**	**24,9**	**367,6**

ANEXOS DA BRADO LOGÍSTICA

Tabela 28 - Balanço da Brado Logística (R$ milhões)	1T14	4T13		1T14	4T13
Ativo Circulante	**453,4**	**442,7**	**Passivo Circulante**	**80,6**	**93,8**
Caixa, Bancos e Investimentos Financeiros	392,4	380,7	Empréstimos/Financiamentos	25,3	29,1
Clientes	39,0	38,2	Fornecedores	25,3	36,5
Estoques	0,1	0,1	Impostos, taxas e contribuição	12,1	8,5
Tributos a recuperar	18,3	18,5	Salários e enc. Sociais e FGTS a recolher	8,7	10,7
Outros valores a receber	3,4	5,1	Arrendamento Mercantil	1,3	0,9
			Outros valores a pagar	8,0	8,1
Realizável a longo prazo	**6,5**	**6,1**			
Depósitos Judiciais	5,0	4,7	**Exigível a longo prazo**	**220,4**	**176,3**
IR Diferido / Impostos a recuperar	0,0	0,0	Empréstimos/Financiamentos	199,5	153,7
Outros valores a receber	1,5	1,4	Provisão p/ conting. Trabalhistas	5,6	5,1
			Arrendamento Mercantil	3,6	4,5
Permanente	**384,6**	**355,2**	Outros valores a pagar	11,7	12,9
Intangível	52,6	53,4			
Imobilizado	331,9	301,8	**Patrimonio Líquido**	**543,4**	**533,9**
Ativo Total	**844,4**	**804,0**	**Passivo Total**	**844,4**	**804,0**

Tabela 29 - Indicadores de Balanço (R$ milhões)	1T14	4T13	% Variação
Caixa, Bancos e Investimentos Financeiros	392,4	380,7	3,1%
Clientes	39,0	38,2	2,1%
Imobilizado	331,9	301,8	10,0%
Ativo Total	844,4	804,0	5,0%
Fornecedores	25,3	36,5	-30,8%
Endividamento	224,8	182,8	23,0%
Patrimônio Líquido	543,4	533,9	1,8%
Dívida Líquida	-167,6	-197,8	-15,3%
EBITDA Ajustado(últimos 12 Meses)	59,3	55,0	7,7%
Dívida Líquida/EBITDA Ajustado (últimos 12 Meses)	-2,8	-3,6	-21,3%
Dívida Líquida/Patrimônio Líquido	-0,3	-0,4	-16,7%

RITMO LOGÍSTICA – DESCRIÇÃO DO NEGÓCIO

A Ritmo Logística é uma empresa de logística rodoviária criada pela fusão da unidade de Serviços Rodoviários da ALL e das operações rodoviárias da Ouro Verde. A companhia presta uma variedade de soluções logísticas para vários segmentos industriais no Brasil e na Argentina por meio de sua unidade de Serviços Dedicados.A unidade de Serviços Rodoviários Intermodais oferece soluções aos clientes cujos volumes têm sua origem ou destino na ferrovia da ALL. A ALL detém uma participação de 65% na Ritmo Logística.

Na unidade de Serviços Dedicados, a companhia presta serviços customizados para (i) o segmento Automotivo, principalmente no transporte de autopeças entre as unidades de produção de seus clientes, (ii) o segmento de Carga Geral, atendendo os setores como de papel e celulose, produtos químicos e bens de consumo, e (iii) Ativos Especializados, que oferece soluções especiais de logística para os segmentos como de gases industriais, bebidas (high maltose) e vidros industriais.

Além disso, a Ritmo está bem posicionada para desenvolver serviços Rodoviários Intermodais, um mercado inexplorado de mais de 40 milhões de toneladas que têm sua origem ou destino nas malha ferroviária da ALL, num modelo de baixo capital empregado a partir da contratação de agregados e terceiros.

Ficha Técnica da Ritmo Logística	
Colaboradores	*550*
Unidades de Negócio/Frota Própria	***Automotivo*** *– Transporte de autopeças* ***Ativos Especializados*** *– High maltose, gases industriais e vidros* ***Carga Geral*** *– Papel e celulose, Bens de Consumo* ***Intermodal*** *– Serviços de ponta rodoviária*
Caminhões	*141*
Trailer	*429*

DISCUSSÃO SOBRE OS RESULTADOS DA RITMO LOGÍSTICA

A Ritmo Logística não teve um bom trimestre, uma vez que o volume caiu 16,4% no 1T14 ano-contra-ano, devido às Unidades de Soluções Dedicadas e de Negócios Intermodais.

Tabela 30 - Volume (KM Rodado milhões)	1T14	1T13	Variação
Operações Dedicadas	**10,9**	**12,8**	**-14,9%**
Automotivo	0,7	1,1	-33,0%
Carga Geral	4,2	5,1	-18,5%
Ativos Especializados	5,9	6,5	-8,9%
Intermodal	**3,6**	**4,5**	**-20,9%**
Total	**14,5**	**17,3**	**-16,4%**

O volume de Soluções Dedicadas diminuiu 14,9% no 1T14 ano-contra-ano, uma vez que a Ritmo apresentou queda (i) no segmento Automotivo, resultante da menor demanda e de restrições alfandegárias na Argentina, (ii) no volume de Ativos Especializados, causada pelo descontinuação de um volume de produtos químicos no 3T13 e (iii) no volume de Carga Geral, devido à descontinuação de operações de baixa lucratividade nesse segmento.

O volume da Unidade de Negócios Intermodais caiu 20,9% no 1T14 contra o 1T13. O resultado foi afetado pelo redesenho de um cliente importante no 4T13, que incorporou a operação rodoviária, impactando o volume desde então.

Tabela 31 - Ritmo Logística	1T14	1T13	% Variação*
Volume (KM Rodado milhões)	14,5	17,3	-16,4%
Receita Líquida	54,8	58,7	-6,6%
Tarifa média (R$/KM Rodado)	3,8	3,4	11,8%
EBITDA Ajustado	4,5	6,0	-24,6%
Margem de EBITDA	8,2%	10,2%	-2,0%

** Para a margem EBITDA indica porcentagem de pontos ganhos/perdidos*

O EBITDA Ajustado caiu 24,6% no trimestre, para R$4,5 milhões, com queda no volume transportado e perda de alavancagem operacional sobre o custo fixo.

A Ritmo continuará focada no *ramp-up* de sua Unidade Intermodal em 2014, fornecendo conexões com caminhões para alimentar a rede ferroviária da ALL. A companhia ainda tem um *market share* bastante pequeno no segmento, que deve ser beneficiado pelo cenário favorável de safra esperado para 2014.

RESULTADOS DA RITMO LOGÍSTICA

Tabela 32 - Ritmo Logística (R$ milhões)	1T14	1T13	Variação
Receita Líquida	**54,8**	**58,7**	**-6,6%**
Custo dos Serviços Prestados	**(51,5)**	**(53,4)**	**-3,6%**
Frota Agregada e Terceirizada	(31,5)	(34,2)	-8,0%
Mão-de-Obra	(4,8)	(7,3)	-33,9%
Combustível	(3,1)	(2,9)	9,6%
Manutenção	(2,7)	(2,7)	-0,4%
Depreciação e Amortização	(3,4)	(2,0)	69,3%
Outros	(6,0)	(4,3)	37,1%
Receitas (despesas) operacionais	**(2,2)**	**(1,6)**	**43,2%**
Equivalência Patrimonial	**0,0**	**0,0**	**na**
Lucro Operacional	**1,1**	**3,7**	**-70,4%**
Resultado Financeiro	(1,0)	(1,4)	-25,7%
IR/Minoritários/Outros	(0,0)	(1,3)	-97,9%
Lucro Líquido*	**0,0**	**1,0**	**-97,6%**

** Refere-se à participação da ALL, após minoritários*

Receita Líquida de Serviços

A Receita Líquida da Ritmo Logística diminuiu 6,6% no 1T14, de R$58,7 milhões no 1T13 para R$54,8 milhões, devido à redução nos volumes e sendo parcialmente compensada pelo aumento de 11,8% no *yield*.

Custo dos Serviços Prestados

O custo dos serviços prestados diminuiu 3,6% no trimestre, de R$53,4 milhões no 1T13 para R$51,5 milhões. A redução refletiu (i) a queda de 16,4% de volume no período, (ii) a redução de 8,0% de custos com Frota Terceirizada e de Terceiros e (iii) diminuição de 33,9% nos custos trabalhistas.

Receitas (despesas) operacionais

As receitas (despesas) operacionais da Ritmo Logística diminuíram de R$1,6 milhão para R$2,2 milhões no 1T14.

Resultado Financeiro

O resultado financeiro melhorou de uma perda de R$1,4 milhão no 1T13 para uma perda de R$1,0 milhão no 1T14.

Lucro Líquido

O lucro líquido caiu no trimestre, refletindo, principalmente, a redução da receita líquida e o aumento de Receitas (despesas) Operacionais.

Investimentos

Os investimentos da Ritmo atingiram R$1,4 milhão no 1T14, uma vez que a companhia substituiu parte da frota durante o período, como fez nos trimestres anteriores.

Tabela 33 - Investimentos (R$ milhões)	1T14	1T13	Variação
Ativos Rodoviários	1,4	(0,5)	na
Infraestrutura	0,0	0,0	na
Total	**1,4**	**(0,5)**	**na**

Fluxo de Caixa

O fluxo de caixa livre da Ritmo Logística aumentou R$1,5 milhão em comparação ao mesmo período de 2013, passando de R$2,1 milhões no 1T13 para R$3,6 milhões no 1T14.

Tabela 34 - Ritmo Logística - Fluxo de Caixa (R$ milhões)	1T14	1T13	Variação
Lucro Líquido (Base Caixa)	**3.4**	**3.2**	**0.2**
Lucro Líquido	0.0	1.0	(1.0)
Depreciação e Amortização	3.4	2.3	1.1
Stock Options	0.0	0.0	0.0
Variação Cambial e Encargos Financeiros (DRE-Caixa)	0.0	(0.1)	0.1
Impostos Diferidos	0.0	0.0	0.0
Variação de Capital de Giro	**1.1**	**(5.6)**	**6.8**
Clientes	5.3	0.6	4.7
Estoque	(0.0)	(0.6)	0.6
Fornecedores	(3.2)	(5.3)	2.0
Pessoal	(0.9)	(0.4)	(0.5)
Variação em Outras Contas Patrimoniais	**0.4**	**4.1**	**(3.7)**
Atividades Operacionais	**5.0**	**1.6**	**3.4**
Capex	(1.4)	0.5	(1.9)
Atividades de Investimento	**(1.4)**	**0.5**	**(1.9)**
Aumento de Capital / Recompra de ações	0.0	0.0	0.0
Dividendos e Juros sobre Capital Próprio	0.0	(0.9)	0.9
Captação	0.0	2.9	(2.9)
Amortizações / Pré-pagamentos	(1.6)	(0.2)	(1.4)
Atividades de Financiamento	**(1.6)**	**1.8**	**(3.4)**
Variação do Caixa	**2.0**	**3.9**	**(1.9)**
Caixa Inicial	**29.4**	**4.1**	**25.3**
Caixa Final	**31.3**	**8.0**	**23.3**

ANEXOS DA RITMO LOGÍSTICA

Tabela 35 - Balanço da Ritmo Logística (R$ milhões)	1T14	4T13		1T14	4T13
Ativo Circulante	**80,9**	**83,9**	**Passivo Circulante**	**18,0**	**21,9**
Caixa, Bancos e Investimentos Financeiros	31,3	29,4	Empréstimos/Financiamentos	8,2	8,7
Clientes	44,6	49,8	Fornecedores	3,6	6,9
Estoques	0,1	0,1	Salários e enc. Sociais e FGTS a recolher	4,7	4,9
Tributos a recuperar	3,7	4,3	Outros valores a pagar	1,5	1,5
Outros valores a receber	1,3	0,4		0,0	0,0
Realizável a longo prazo	**0,8**	**1,0**	**Exigível a longo prazo**	**29,4**	**31,0**
			Outros valores a pagar	29,4	31,0
Permanente	**60,2**	**62,5**			
Imobilizado	60,2	62,5	**Patrimonio Líquido**	**94,6**	**94,6**
Ativo Total	**142,0**	**147,5**	**Passivo Total**	**142,0**	**147,5**

Tabela 36 - Indicadores de Balanço (R$ milhões)	1T14	4T13	% Variação
Caixa, Bancos e Investimentos Financeiros	31,3	29,4	6,6%
Clientes	44,6	49,8	-10,5%
Imobilizado	60,2	62,5	-3,7%
Ativo Total	142,0	147,5	-3,7%
Fornecedores	3,6	6,9	-46,8%
Endividamento	34,7	36,3	-4,5%
Patrimônio Líquido	94,6	94,6	0,0%
Dívida Líquida	3,3	6,9	-51,8%
EBITDA Ajustado (últimos 12 Meses)	23,6	25,1	-5,9%
Dívida Líquida/EBITDA Ajustado (últimos 12 Meses)	0,1	0,3	-48,8%
Dívida Líquida/Patrimônio Líquido	0,0	0,1	-51,9%

EVENTOS PARA APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS DO 1T14

Teleconferências sobre os Resultados 1T14:

|PORTUGUÊS|
7 de maio de 2014 – 4ª feira
10h00 (9:00 a.m. US ET)
Tel: (11) 2188-0155
Senha: ALL

Replay: (11) 2188-0155
Senha: ALL

|INGLÊS|
7 de maio de 2014 – 4ª feira
11h30 (10:30 a.m. US ET)
Tel: +1 (646) 843-6054
Senha: ALL

Replay: (11) 2188-0155
Senha: ALL

Reunião APIMEC sobre os Resultados 1T14:

9 de maio de 2014 – 6ª feira
8:30h

Blue Tree Towers
Av. Brigadeiro Faria Lima, 3989
Vila Olímpia
São Paulo - SP

RSVP: www.all-logistica.com/ir or +55 (11) 3529-3777

Para informações adicionais, acesse nosso website - www.all-logistica.com/ri- ou entre em contato com nossa Área de Relações com Investidores:

Rodrigo Campos
Pedro Albuquerque
Vinícius Meirelles
Livia Leal
Fernanda Rosa

Tel.: (41) 2141-7459
ir@all-logistica.com

Nós fazemos declarações sobre eventos futuros que estão sujeitas a riscos e incertezas. Tais declarações têm como base crenças e suposições de nossa Administração e informações a que a companhia atualmente tem acesso. Declarações sobre eventos futuros incluem informações sobre nossas intenções, crenças ou expectativas atuais, assim como aquelas dos membros do Conselho de Administração e Diretores da companhia.

As ressalvas com relação a declarações e informações acerca do futuro também incluem informações sobre resultados operacionais possíveis ou presumidos, bem como declarações que são precedidas, seguidas ou que incluem as palavras "acredita", "poderá", "irá", "continua", "espera", "prevê", "pretende", "planeja", "estima" ou expressões semelhantes.

As declarações e informações sobre o futuro não são garantias de desempenho. Elas envolvem riscos, incertezas e suposições porque se referem a eventos futuros, dependendo, portanto, de circunstâncias que poderão ocorrer ou não. Os resultados futuros e a criação de valor para os acionistas poderão diferir de maneira significativa daqueles expressos ou sugeridos pelas declarações com relação ao futuro. Muitos dos fatores que irão determinar estes resultados e valores estão além da capacidade de controle ou previsão da ALL.

Tabela 37 - Resultados Financeiros	ALL Operações Ferroviárias			Brado			Ritmo			ALL Consolidado		
(R$ milhões)	1T14	1T13	% Variação	1T14	1T13	% Variação	1T14	1T13	% Variação	1T14	1T13	% Variação
Receita Líquida	**783,3**	**712,2**	**10,0%**	**67,8**	**67,1**	**0,9%**	**54,8**	**58,7**	**-6,6%**	**905,9**	**838,0**	**8,1%**
Custos de serviços prestados	**(434,7)**	**(405,8)**	**7,1%**	**(52,7)**	**(53,9)**	**-2,2%**	**(51,5)**	**(53,4)**	**-3,6%**	**(538,8)**	**(513,1)**	**5,0%**
Lucro Bruto	**348,6**	**306,3**	**13,8%**	**15,1**	**13,3**	**13,8%**	**3,3**	**5,3**	**-36,7%**	**367,1**	**324,9**	**13,0%**
Receitas (despesas) operacionais	(49,1)	(42,9)	14,4%	(6,7)	(7,4)	-10,1%	(2,2)	(1,6)	43,2%	(58,0)	(51,9)	11,7%
Resultado de Equivalência Patrimonial e Ganho	**(2,7)**	**16,1**	**na**	**0,0**	**0,0**	**na**	**0,0**	**0,0**	**na**	**(2,7)**	**16,1**	**na**
Lucro (prejuízo) operacional antes das despesas	**296,9**	**279,5**	**6,2%**	**8,4**	**5,8**	**44,5%**	**1,1**	**3,7**	**-70,4%**	**306,4**	**289,0**	**6,0%**
Despesas financeiras líquidas	(284,7)	(233,4)	22,0%	6,0	(2,9)	na	(1,0)	(1,4)	-25,7%	(279,7)	(237,7)	17,7%
Lucro (prejuízo) operacional	**12,2**	**46,1**	**-73,4%**	**14,4**	**2,9**	**392,9%**	**0,1**	**2,3**	**-97,8%**	**26,7**	**51,3**	**-47,9%**
Participações Minoritárias/Outros	(0,5)	(1,0)	299,6%	(3,6)	(0,4)	846,4%	(0,0)	(0,5)	-97,6%	(4,1)	(1,9)	110,9%
Imposto de Renda	(10,0)	(0,5)	2007,1%	(4,9)	(1,0)	378,0%	(0,0)	(0,8)	-98,1%	(15,0)	(2,3)	553,4%
Lucro Líquido de operações continuadas *	**1,8**	**44,6**	**-96,0%**	**5,9**	**1,5**	**289,6%**	**0,0**	**1,0**	**-97,6%**	**7,7**	**47,1**	**-83,7%**
Lucro Líquido de operações descontinuadas	(0,2)	(13,2)	-98,2%	0,0	0,0	na	0,0	0,0	na	(0,2)	(13,2)	-98,2%
Lucro Líquido	**1,5**	**31,4**	**-95,2%**	**5,9**	**1,5**	**289,6%**	**0,0**	**1,0**	**-97,6%**	**7,4**	**33,9**	**-78,1%**

** Refere-se à participação da ALL, após minoritários*

Tabela 38 - Resultados Financeiros por Unidade de Negócios (R$ milhões)	Commodities Agrícolas		Produtos Industriais		ALL Operações Ferroviárias		Brado		Ritmo		ALL Consolidado	
	1T14	1T13	1T14	1T13	1T14	1T13	1T14	1T13	1T14	1T13	1T14	1T13
Receita Líquida	619,8	565,2	163,5	147,0	783,3	712,2	67,8	67,1	54,8	58,7	905,9	838,0
Custos dos Serviços prestados	(305,6)	(289,8)	(129,0)	(116,1)	(434,7)	(405,8)	(52,7)	(53,9)	(51,5)	(53,4)	(538,8)	(513,1)
Lucro Bruto	314,2	275,4	34,5	30,9	348,6	306,3	15,1	13,3	3,3	5,3	367,1	324,9
EBITDA Ajustado	**353,3**	**320,4**	**72,4**	**62,0**	**425,7**	**382,4**	**14,5**	**10,3**	**4,5**	**6,0**	**444,7**	**398,6**
% da Receita Líquida												
Receita Líquida	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Custos dos Serviços prestados	-49,3%	-51,3%	-78,9%	-79,0%	-55,5%	-57,0%	-77,7%	-80,2%	-93,9%	-91,0%	-59,5%	-61,2%
Lucro Bruto	50,7%	48,7%	21,1%	21,0%	44,5%	43,0%	22,3%	19,8%	6,1%	9,0%	40,5%	38,8%
EBITDA Ajustado	**57,0%**	**56,7%**	**44,3%**	**42,2%**	**54,3%**	**53,7%**	**21,4%**	**15,3%**	**8,2%**	**10,2%**	**49,1%**	**47,6%**
Volume												
Em milhões de TKU	7.494	7.623	2.547	2.302	10.041	9.925					10.041	9.925
R$ / Unidade de Volume	**R$ / mil TKU**		**R$ / mil TKU**		**R$ / mil TKU**							
Receita Líquida	82,7	74,1	64,2	63,9	78,0	71,8						
Custos dos Serviços prestados	(40,8)	(38,0)	(50,7)	(50,4)	(43,3)	(40,9)						
Lucro Bruto	41,9	36,1	13,5	13,4	34,7	30,9						
EBITDA Ajustado	**47,1**	**42,0**	**28,4**	**26,9**	**42,4**	**38,5**						

Tabela 39 - Conciliação de EBITDA Ajustado	1T14				1T13			
(R$ milhões)	ALL Operações	Brado	Ritmo	ALL Consolidado	ALL Operações	Brado	Ritmo	ALL Consolidado
LOP antes de desp. Financeiras líquidas	**296,9**	**8,4**	**1,1**	**306,4**	**279,5**	**5,8**	**3,7**	**289,0**
Depreciação e Amortização	126,1	6,1	3,4	**135,6**	119,0	4,4	2,3	**125,7**
Resultado de Equivalência Patrimonial e Ganho (Perda) em Investimentos	2,7	0,0	0,0	**2,7**	(16,1)	0,0	0,0	**(16,1)**
EBITDA Ajustado	**425,7**	**14,5**	**4,5**	**444,7**	**382,4**	**10,3**	**6,0**	**398,6**

Tabela 40 - Balanço da ALL Consolidado (R$ milhões)	1T14	4T13		1T14	4T13
Ativo Circulante	**3.907,5**	**4.308,3**	**Passivo Circulante**	**2.721,6**	**2.821,2**
Caixa, Bancos e Investimentos Financeiros	2.341,6	2.917,6	Empréstimos/Financiamentos	911,5	893,3
Clientes	513,5	423,2	Debêntures	267,3	241,2
Estoques	184,1	166,3	Fornecedores	679,9	721,1
Arrendamento dos Contratos de Concessão	6,2	6,2	Impostos, taxas e contribuição	61,8	52,4
Tributos a recuperar	594,1	550,9	Arrendamento e Concessão	18,0	17,9
Desp. Pagas Antecipadamente	11,3	13,3	Dividendos e juros sobre capital próprio	12,1	12,6
Outros valores a receber	256,6	230,8	Salários e enc. Sociais e FGTS a recolher	74,4	111,8
			Adiantamentos de clientes	126,3	186,5
			Arrendamento Mercantil	369,3	365,5
			Outros valores a pagar	201,0	219,0
Realizável a longo prazo	**1.704,1**	**1.667,1**	**Exigível a longo prazo**	**11.408,3**	**11.462,3**
Arrendamento dos Contratos de Concessão	74,4	76,0	Empréstimos/Financiamentos	3.072,2	3.084,2
Depósitos Judiciais	332,8	330,2	Debêntures	2.736,7	2.722,5
IR Diferido / Impostos a recuperar	1.155,5	1.122,3	Provisão p/ conting. Trabalhistas	187,3	210,7
Outros valores a receber	134,7	133,5	Arrendamento e Concessão	1.704,9	1.647,4
Desp. Pagas Antecipadamente	6,7	5,3	Arrendamento Mercantil	1.251,4	1.313,1
Investimentos a longo prazo	0,0	0,0	Antecipações de créditos imobiliários	275,0	280,7
			Outros valores a pagar	2.180,9	2.203,8
Permanente	**13.166,0**	**12.906,3**	**Patrimonio Líquido**	**4.647,7**	**4.598,3**
Investimentos	1.954,6	1.925,3	Capital Social Realizado	3.448,3	3.448,3
Intangível	2.402,2	2.410,2	Reservas de Lucro / Capital	1.032,7	1.024,0
Imobilizado	8.809,2	8.570,7	Ajustes Patrimoniais	(83,9)	(120,6)
			Participações Minoritárias	250,6	246,5
Ativo Total	**18.777,6**	**18.881,7**	**Passivo Total**	**18.777,6**	**18.881,7**