

Prospecto de Distribuição Pública de Debêntures não Conversíveis em Ações de Emissão da



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA

ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S.A.

Companhia Aberta - C.N.P.J. nº 02.387.241/0001-60
Av. Brigadeiro Faria Lima, 3.729, 7º andar (parte) - São Paulo - SP

R\$ 80.000.000,00

Classificação de Risco Atlantic Rating para a Emissão: BBB

Classificação de Risco Standard & Poor's para a Emissão: BBB-

Emissão de 8.000 debêntures nominativas, escriturais, não conversíveis em ações, para subscrição pública, em série única, relativa à primeira emissão pública da ALL - América Latina Logística S.A. ("ALL Holding"), com valor nominal unitário de R\$ 10.000,00 (dez mil reais) em 1º de novembro de 2000 ("Data de Emissão"), perfazendo o valor total de R\$ 80.000.000,00, da espécie subordinada, com fiança prestada pela ALL - América Latina Logística do Brasil S.A. ("ALL Brasil"), com prazo de vencimento de três anos contados da Data de Emissão, vencendo em 1º de novembro de 2003, conforme deliberado na Assembléia Geral Extraordinária realizada em 13 de outubro de 2000 e nas Reuniões do Conselho de Administração realizadas em 13 de outubro e 24 de novembro de 2000. As debêntures serão remuneradas por 100% da taxa média dos depósitos interfinanceiros de um dia, "over extra grupo", expressa na forma percentual ao ano, base 252 dias, calculada e divulgada pela CETIP, capitalizados por uma sobretaxa efetiva de 1,75% (um inteiro e setenta e cinco centésimos por cento) ao ano.

As debêntures desta emissão possuem código ISIN nº BRPIUMDBS035.

"As informações contidas nesta publicação serão objeto de análise por parte da Comissão de Valores Mobiliários, que examinará a consistência das mesmas."

"O registro da presente distribuição não implica, por parte da Comissão de Valores Mobiliários, garantia da veracidade das informações prestadas ou julgamento sobre a qualidade da companhia emissora, bem como sobre as debêntures a serem distribuídas."

"Este Prospecto foi preparado com base em informações prestadas pela companhia emissora, visando ao atendimento dos padrões mínimos de informação estabelecidos para colocação e distribuição pública de títulos e valores mobiliários definidos pelo Código de Auto-Regulação da Associação Nacional dos Bancos de Investimento ("ANBID") para as Operações de Colocação e Distribuição Pública de Títulos e Valores Mobiliários no Brasil, o que não implica, por parte da ANBID, garantia de veracidade das informações prestadas ou em julgamento sobre a qualidade da companhia emissora, das instituições participantes e/ou dos títulos e valores mobiliários objeto da distribuição."

Coordenadores



Índice

Sumário da ALL Holding.....	1
Termos e Condições das Debêntures	4
Destinação dos Recursos.....	12
Capitalização	13
Demonstrações Financeiras Seleccionadas.....	14
Fatores de Risco.....	17
Atividades da ALL Holding.....	24
Histórico.....	24
Negócios da ALL Holding	25
Mercado de Atuação	26
Subsidiárias	26
Fatores Macroeconômicos.....	51
Produtos.....	54
Produtos em Desenvolvimento.....	54
Fornecedores.....	55
Clientes.....	55
Dependência de Mercados	55
Ação Governamental e Regulamentação da Atividade Ferroviária.....	55
Patentes, Marcas e Licenças.....	69
Contratos Relevantes	69
Recursos Humanos.....	71
Principais Concorrentes	71
Administração.....	71
Acionistas Controladores	74
Comentários da Administração sobre a Situação Financeira e os	
Resultados Operacionais	75
Valores Mobiliários	84
Pendências Administrativas e Judiciais	85
Transações com Partes Relacionadas	86
Tratamento Tributário Aplicável às Debêntures	87
Sistema Nacional de Debêntures	88
Anexo I da Instrução CVM nº 13/80	89

Anexos

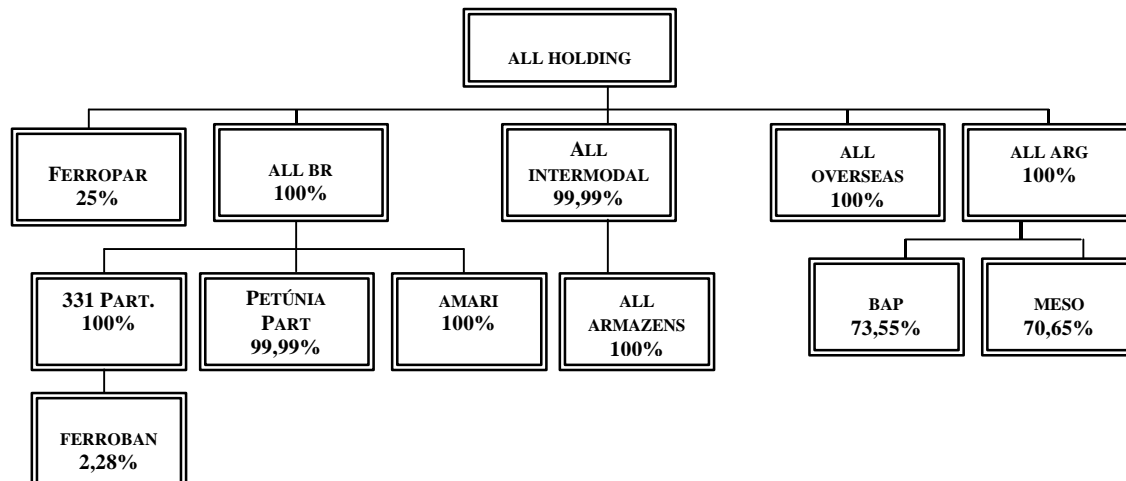
Anexo I	- Atas da Assembléia Geral Extraordinária e Reuniões de Conselho de Administração que Deliberaram a Emissão das Debêntures	113
Anexo II	- Formulário “Informações Anuais - IAN” Relativo ao Exercício de 1999.....	121
Anexo III	- Formulários “Informações Trimestrais - ITR” Relativo ao Trimestres Findos em 31 de Março, 30 de Junho e 30 de Setembro de 2000	187
Anexo IV	- Formulário “Demonstrações Financeiras Padronizadas - DFP” Relativo ao Exercício de 1999	271
Anexo V	- Demonstrações Financeiras, Notas Explicativas e Parecer dos Auditores Independentes Referentes aos Exercícios Findos em 31 de Dezembro de 1998 e 1999	309
Anexo VI	- Estatuto Social.....	361
Anexo VII	- Escritura Particular de Debêntures	393
Anexo VIII	- Relatórios das Agências de Classificação de Risco	441

SUMÁRIO DA ALL HOLDING

Os potenciais investidores devem observar que Ralph Inversiones S.A. (“ALL Argentina”) é mencionada neste prospecto como uma sociedade controlada da ALL Holding. No entanto, essa condição societária ainda está sujeita a autorização do Governo Argentino. Até que essa autorização seja concedida, as ações de emissão da ALL Argentina pertencem a determinados acionistas controladores da ALL Holding. Portanto, todas as menções neste prospecto a ALL Argentina como controlada ou subsidiária da ALL Holding devem ser entendidas neste contexto (veja os capítulos “Fatores de Risco – Fatores Relativos à ALL Holding – Contrato de Usufruto” e “Atividades da ALL Holding – Contratos Relevantes – Contrato de Usufruto”).

Em situação similar encontram-se Buenos Aires al Pacífico San Martín S.A (“BAP”) e Ferrocarril Mesopotámico General Urquiza S.A (“MESO”) (em conjunto “Concessionárias Argentinas”). Estas sociedades são mencionadas neste prospecto como controladas da ALL Argentina. No entanto, esta condição societária também está sujeita a autorização do Governo Argentino. Até que essa autorização seja concedida, as ações de emissão dessas sociedades pertencem a determinados acionistas controladores da ALL Holding. Portanto, todas as menções neste prospecto a BAP e a MESO como controladas da ALL Argentina devem ser entendidas neste contexto (veja o capítulo “Fatores de Risco – Fatores Relativos à ALL Holding – Contrato de Compra e Venda de Ações de Emissão da BAP e da MESO”).

A ALL – América Latina Logística S.A. (“ALL Holding”) é uma companhia de logística em transporte ferroviário. Controla três empresas ferroviárias, sendo uma no Brasil (ALL Brasil) e duas na Argentina (BAP e MESO). O organograma abaixo mostra a estrutura societária dessas sociedades:



A ALL Brasil é concessionária da malha ferroviária da região sul do Brasil, englobando os estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, com extensão total de 6.600 km. BAP e MESO são concessionárias de duas malhas ferroviárias na Argentina. A BAP explora uma malha ferroviária com extensão total de 5.690 km, cujas linhas principais vão de Mendoza, na fronteira com o Chile, a Buenos Aires e ao porto de Rosário, no rio da Prata. A MESO, com 2.740 km de extensão, explora uma linha principal que vai de Buenos Aires a Uruguaiana, local em que se interliga com a malha ferroviária da ALL Brasil, e a fronteira com o Paraguai, em Corrientes.

Essas malhas ferroviárias unidas transformam-se em um corredor de transporte que vai do interior do estado de São Paulo até a fronteira da Argentina com o Chile. Com isso, a Companhia interliga todo o Mercosul e pretende ser a melhor empresa de logística da América Latina. O mapa a seguir mostra o alcance das malhas da ALL Brasil, BAP e MESO unidas.



Além dessas três empresas, a ALL Holding está desenvolvendo o transporte intermodal por meio de sua controlada América Latina Logística Intermodal Ltda. (“ALL Intermodal”). A intermodalidade consiste em unir diferentes tipos de transporte.

Atualmente, a ALL Intermodal está operando um transporte bimodal com vagões *road railers*. Esses consistem em vagões de trens que tornam-se carretas de caminhão e vice-versa, permitindo que o transporte das mercadorias possa ser feito porta-a-porta para o cliente. Esses vagões já estão operando uma rota expressa (sem paradas) que vai de Buenos Aires a São Paulo.

Até 30 de setembro de 2000, a Companhia obteve uma receita líquida consolidada de R\$ 328,6 milhões, que foi 104,9% maior comparado com o mesmo período do ano anterior. A ALL Brasil, até 30 de setembro de 2000, apresentou lucro líquido consolidado de R\$ 22,7 milhões.

TERMOS E CONDIÇÕES DAS DEBÊNTURES

Seguem abaixo os principais termos e condições das debêntures de emissão da ALL Holding, bem como as principais condições da oferta pública. O potencial investidor deve ler todo o conteúdo do prospecto antes de tomar uma decisão de investimento.

Emissora	ALL – América Latina Logística S.A. (“ALL Holding”, ou “Companhia”, ou “Emissora”)
Controladas no Brasil	ALL – América Latina Logística do Brasil S.A. (“ALL Brasil” ou “Fiadora”) e América Latina Logística Intermodal Ltda. (“ALL Intermodal”)
Controladas na Argentina	Buenos Aires al Pacífico San Martín S.A (“BAP”) e Ferrocarril Mesopotámico General Urquiza S.A (“MESO”), (em conjunto “Concessionárias Argentinas”) controladas pela Ralph Inversiones S.A. (“ALL Argentina”)
Quantidade Total de Debêntures	8.000 (oito mil)
Valor Nominal Unitário	R\$ 10.000,00 (dez mil reais) (“Valor Nominal Unitário”)
Valor Total da Emissão	R\$ 80.000.000,00 (oitenta milhões de reais)
Número de Séries	Única
Forma, Conversibilidade e Espécie	Nominativas, escriturais, não conversíveis em ações, da espécie subordinada.

**Garantia Adicional
Fidejussória**

A ALL Brasil se obrigou, de forma irrevogável e irretratável, como fiadora e principal pagadora das Debêntures, com renúncia expressa aos benefícios de ordem previstos nos artigos 1.491, 1.492 e seguintes do Código Civil e nos artigos 261 e 262 do Código Comercial e no artigo 595 do Código de Processo Civil. A fiança abrange o pagamento de todas as obrigações das Debêntures constantes da Escritura Particular de Emissão de 8.000 Debêntures Não Conversíveis da Primeira Emissão da ALL – América Latina Logística S.A. (“Escritura de Emissão”), incluindo o valor nominal, remuneração e encargos moratórios contratados, se houver, inclusive decorrentes de eventuais demandas judiciais.

Data de Emissão

1º de novembro de 2000 (“Data de Emissão”).

Prazo

36 meses, a partir da Data de Emissão.

Data de Vencimento

1º de novembro de 2003.

Remuneração

As Debêntures renderão juros remuneratórios equivalentes a 100% da taxa média dos depósitos interfinanceiros de um dia, denominada Taxa DI, “over extra grupo”, expressa na forma percentual ao ano, base 252 dias, calculada e divulgada pela Central de Custódia e de Liquidação Financeira de Títulos – CETIP, doravante denominada “Taxa DI”, capitalizados por uma sobretaxa efetiva de 1,75% (um inteiro e setenta e cinco centésimos por cento) ao ano (“Remuneração”), pagos semestralmente a partir da Data de Emissão. As taxas serão calculadas de forma exponencial e cumulativa *pro rata temporis* por dias úteis decorridos, incidentes sobre o saldo do Valor Nominal não amortizado desde a Data de Emissão, ou data de vencimento dos juros imediatamente anterior, conforme o caso, até a data do seu efetivo pagamento.

Amortização Programada

O Valor Nominal Unitário das Debêntures será amortizado em 3 (três) parcelas anuais e sucessivas, sendo a primeira no valor de R\$ 3.334,00 (três mil, trezentos e trinta e quatro reais) e a segunda e a terceira no valor de R\$ 3.333,00 (três mil, trezentos e trinta e três reais), ocorrendo a primeira amortização em 1º de novembro de 2001, e as demais em 1º de novembro de 2002 e 1º de novembro de 2003.

Encargos Moratórios	Ocorrendo impontualidade no pagamento de qualquer quantia devida aos debenturistas, os débitos em atraso serão acrescidos de Remuneração, bem como de juros de mora de 1% (um por cento) ao mês, calculados desde a data de inadimplemento até a data do efetivo pagamento, e de multa moratória de 2% (dois por cento) sobre o valor devido, independentemente de aviso, notificação ou interpelação judicial ou extrajudicial.
Decadência dos Direitos aos Acréscimos	O não comparecimento do debenturista para receber o valor correspondente a quaisquer obrigações pecuniárias nas datas previstas na Escritura de Emissão não lhe dará o direito a qualquer acréscimo no período relativo ao atraso no recebimento, assegurados, todavia, os direitos adquiridos até a data do respectivo vencimento.
Preço de Subscrição e Forma de Pagamento	As Debêntures serão subscritas pelo seu Valor Nominal Unitário, atualizado pelos mesmos critérios fixados para a Remuneração das Debêntures, calculada <i>pro rata temporis</i> , desde a Data de Emissão até a data de integralização, que será em moeda corrente nacional, à vista. As debêntures poderão ser subscritas em até 6 (seis) meses contados da data de concessão do registro da distribuição na CVM. A subscrição será efetuada por meio dos procedimentos do Sistema de Distribuição de Títulos – SDT, disponibilizado pela CETIP.
Local de Negociação	A Emissão será registrada para negociação no mercado secundário através do Sistema Nacional de Debêntures (“SND”), administrado pela Associação Nacional das Instituições de Mercado Aberto (“ANDIMA”) e operacionalizado pela CETIP.

Resgate Antecipado

A Emissora reserva-se o direito de promover o resgate antecipado das Debêntures em circulação, nos dias 1º de novembro de 2001 e/ou 1º de novembro de 2002, mediante o pagamento do saldo do Valor Nominal não amortizado, acrescido da Remuneração devida até a data do resgate, calculada *pro rata temporis*, a partir da data do último pagamento da Remuneração, devendo a Emissora publicar aviso aos debenturistas com antecedência mínima de 45 (quarenta e cinco) dias da data de resgate. O resgate poderá ser total ou parcial, sendo, neste último caso, mediante sorteio nos termos do parágrafo primeiro do artigo 55 da Lei nº 6.404/76 e demais normas aplicáveis.

**Aquisição Antecipada
Facultativa**

A Emissora poderá, a qualquer tempo, após decorridos 120 (cento e vinte) dias do prazo de subscrição das Debêntures, adquirir as Debêntures em circulação, observado o disposto no artigo 55 da Lei nº 6.404/76, mediante pagamento do Valor Nominal acrescido da Remuneração devida até a data do resgate, calculados *pro rata temporis*, devendo a Companhia publicar “aviso aos debenturistas” com antecedência mínima de 15 (quinze) dias daquela data. As Debêntures adquiridas pela Emissora poderão ser canceladas, permanecer na tesouraria da Emissora, ou ser novamente colocadas no mercado. As Debêntures adquiridas pela Emissora para permanência em tesouraria nos termos deste item, se e quando recolocadas no mercado, farão jus à mesma Remuneração das demais Debêntures em circulação.

**Procedimento da
Distribuição**

O lançamento será público, com a conseqüente intermediação de instituições financeiras, para negociação no mercado de balcão organizado, adotando-se o procedimento diferenciado de distribuição referido no artigo 33 da Instrução CVM nº 13, de 30 de setembro de 1980, inexistindo reservas antecipadas, lotes mínimos ou máximos, sendo atendidos preferencialmente os clientes dos bancos coordenadores investidores institucionais, fundos e fundações presentes no mercado nacional.

Vencimento Antecipado

O Agente Fiduciário poderá declarar antecipadamente vencidas todas as obrigações objeto desta emissão e exigir o imediato pagamento pela Emissora das Debêntures ou Fiadora, independentemente de qualquer aviso ou notificação, na ocorrência das seguintes hipóteses: (i) protesto legítimo e reiterado de títulos contra a Emissora ou Fiadora, cujo valor agregado seja igual ou superior a R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais), ou a constituição da Emissora ou da Fiadora em mora por atraso no pagamento de obrigações de mesmo valor, salvo se o protesto ou constituição em mora tiver sido efetivado por erro ou má fé de terceiro, desde que validamente comprovado pela Emissora, ou se for cancelado, ou ainda, se o valor dos títulos protestados, ou da obrigação que esteja em atraso, for objeto de depósito em juízo, ou de qualquer forma elidido pela Emissora na primeira oportunidade processual cabível, em qualquer hipótese, no prazo máximo de 5 (cinco) dias úteis de sua ocorrência; (ii) decretação de falência da Emissora ou da Fiadora; (iii) pedido de concordata preventiva formulado pela Emissora ou Fiadora; (iv) falta de cumprimento pela Emissora de toda e qualquer obrigação relevante prevista na Escritura de Emissão, não sanada em 15 (quinze) dias, contados de aviso que lhe for enviado pelo Agente Fiduciário; (v) decisão judicial transitada em julgado declarando o vencimento antecipado de qualquer dívida da Emissora ou da Fiadora, em montante igual ou superior a R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais), em razão de inadimplemento contratual, ou cujo montante possa, de qualquer forma, vir a prejudicar o cumprimento das obrigações pecuniárias da Emissora decorrentes desta Emissão; (vi) a alteração do controle acionário da Emissora ou Fiadora (exceto para qualquer pessoa que controle os controladores da Emissora ou Fiadora ou seja por eles controlada). Na hipótese prevista neste item, os debenturistas se reunirão em assembléia convocada especialmente para este fim, e o Agente Fiduciário declarará antecipadamente vencidas somente as Debêntures possuídas pelos debenturistas que se manifestarem favoravelmente a tal vencimento antecipado.

(vii) a alienação de ativos da Emissora ou Fiadora em montante igual ou superior a R\$ 80.000.000,00 (oitenta milhões de reais). Na hipótese prevista neste item, os debenturistas se reunirão em assembléia convocada especialmente para este fim, e o Agente Fiduciário declarará antecipadamente vencidas somente as Debêntures possuídas pelos debenturistas que se manifestarem favoravelmente a tal vencimento antecipado; (viii) distribuição de dividendos enquanto não liquidadas as obrigações referentes às Debêntures, exceto se houver provisionamento dos juros remuneratórios e amortização para o ano subsequente, atendidas ainda as demais obrigações financeiras estabelecidas na Escritura de Emissão; e (ix) demais casos previstos na Escritura de Emissão ou em lei. Na ocorrência de vencimento antecipado, a Emissora obriga-se a efetuar o pagamento do valor nominal não amortizado, acrescido da Remuneração, calculada *pro rata temporis* desde a Data de Emissão ou a data do último pagamento da Remuneração até a data do seu efetivo pagamento que deverá ser efetuado em até 5 (cinco) dias úteis contados de comunicação neste sentido, a ser enviada pelo Agente Fiduciário à Emissora sob pena de, em não o fazendo, ficar obrigada, ainda, pelo pagamento dos encargos de multa e juros moratórios previstos na escritura de debêntures.

Obrigações Adicionais da Emissora

Dentre outras obrigações previstas na escritura de emissão, a Emissora obrigou-se a: (i) manter a relação de capital próprio sobre capital de terceiros de, no máximo, 1:4 (um para quatro); (ii) manter a razão adiante descrita superior a 1,15 (um inteiro e quinze centésimos): $\{(Geração\ Líquida\ de\ Caixa + Juros\ Totais) - Pagamento\ da\ Concessão/Arrendamento\} / (juros + amortizações\ totais)$; para os fins deste item, Geração Líquida de Caixa é definida como: valor da receita bruta da Emissora, diminuído dos (a) impostos incidentes sobre a receita bruta, (b) custo do produto vendido, (c) despesas com vendas e (d) despesas administrativas e gerais; ao resultado dessa subtração, acrescem-se os valores relativos à depreciação e amortização do diferido; e (iii) manter, diretamente ou através de qualquer de suas

subsidiárias, no mínimo, o montante total da dívida das empresas Ralph Inversiones S.A., Buenos Aires Al Pacífico San Martín S.A. e Ferrocarril Mesopotámico General Urquiza S.A., contratada com denominação ou com possibilidade de conversão em moeda diferente do peso argentino, protegido contra eventual desvalorização do peso argentino frente ao dólar norte-americano, durante o prazo das Debêntures, através de operações de “hedge”. Entende-se como operações de “hedge” contratos que protejam a Emissora e suas subsidiárias acima mencionadas livres de qualquer risco de eventual desvalorização do peso argentino frente ao dólar-norte americano. Durante o primeiro ano após a Data de Emissão, as operações de “hedge” serão somente contratos celebrados com instituições financeiras. Nos 2 (dois) anos subsequentes, as operações de “hedge” incluirão contratos que contenham recebíveis em dólares norte-americanos, desde que tais recebíveis sejam aprovados pela maioria dos Debenturistas em Assembléia convocada pelo Agente Fiduciário para este fim. A Emissora tem o direito de, a qualquer tempo, convocar assembléia especial de debenturistas com o fim de liberar-se das obrigações previstas neste item.

Destinação dos Recursos

Os recursos obtidos com a subscrição das debêntures da presente Emissão serão repassados à ALL Argentina a título de “adiantamento para futuro aumento de capital” (“AFAC”) (veja capítulo “Destinação dos Recursos”).

Local de Pagamento

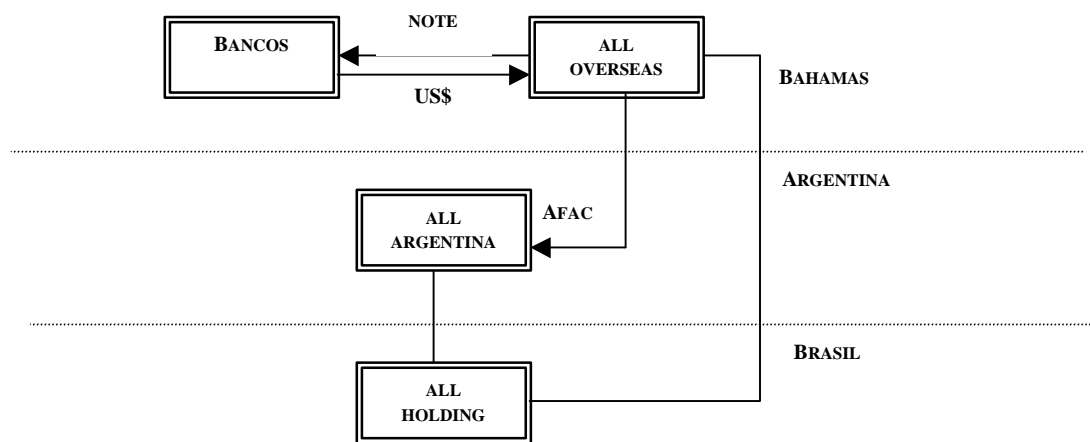
Os pagamentos referentes ao principal e à Remuneração a que fazem jus as Debêntures serão efetuados pela Emissora, por SND, administrado pela ANDIMA e operacionalizado pela CETIP, e no banco mandatário para os debenturistas que não estiverem vinculados ao SND.

Publicidade	Todos os atos e decisões decorrentes desta Emissão que de qualquer forma vierem a envolver interesses dos debenturistas, deverão ser veiculados, na forma de aviso, nos jornais “Folha de São Paulo”, “O Dia”, “Gazeta Mercantil” e “Diário Oficial do Estado de São Paulo” em prazos tais que permitam aos debenturistas o adequado acompanhamento das ocorrências durante o prazo de existência das Debêntures.
Banco Coordenador Líder	Unibanco – União de Bancos Brasileiros S.A.
Bancos Coordenadores	Banco BBA Creditanstalt S.A., Banco Brascan S.A. e Banco Fibra S.A.
Banco Escriturador das Debêntures	Banco Itaú S.A.
Banco Mandatário	Banco Itaú S.A.
Agente Fiduciário	Pentágono S.A. Distribuidora de Títulos e Valores Mobiliários

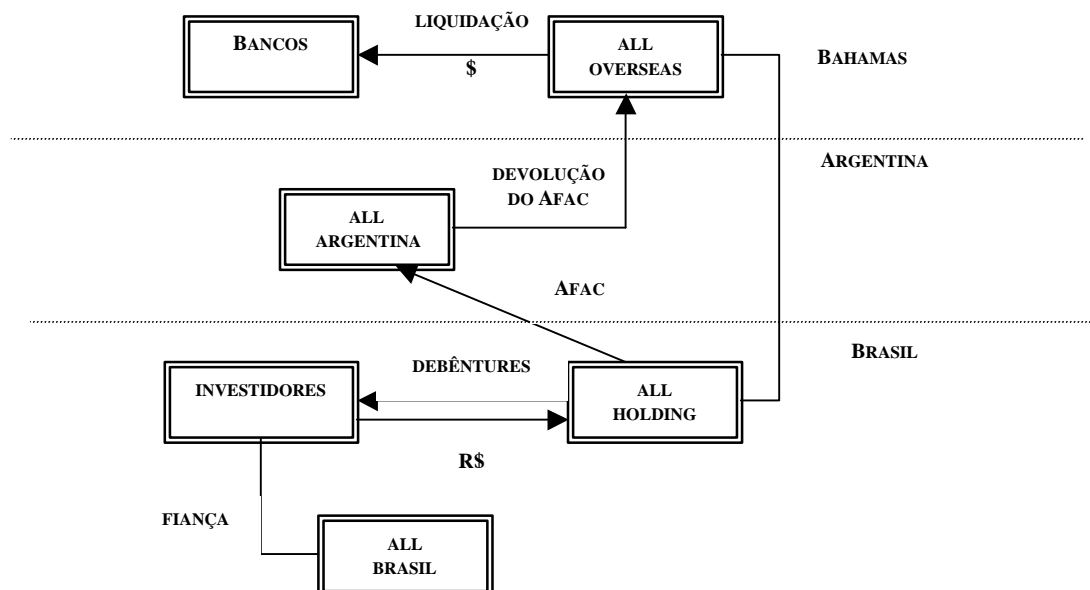
DESTINAÇÃO DOS RECURSOS

Os recursos obtidos com a subscrição das debêntures da presente emissão serão repassados à ALL Argentina a título de “adiantamento para futuro aumento de capital” (“AFAC”). O objetivo desse AFAC é liquidar a operação de empréstimo abaixo descrita.

Entre os meses de abril e setembro de 2000, a ALL - América Latina Logística Overseas Limited (“ALL Overseas”), sociedade controlada da ALL Holding, contratou diversos empréstimos sindicalizados com bancos internacionais que somaram aproximadamente US\$ 38,0 milhões. Esses recursos foram repassados à ALL Argentina a título de AFAC. A operação pode ser vista no fluxograma abaixo.



Os recursos obtidos com as debêntures desta emissão serão repassados à ALL Argentina a título de AFAC. Ato contínuo, a ALL Argentina pagará a ALL Overseas aproximadamente US\$ 38,0 milhões referente ao AFAC acima descrito. Esta última, por sua vez, liquidará o empréstimo sindicalizado. Essa operação pode ser vista no fluxograma abaixo.



CAPITALIZAÇÃO

A tabela abaixo apresenta o endividamento de curto e longo prazos e a capitalização total consolidada da Companhia, em 30 de setembro de 2000, e um “*pro forma*” ajustado exclusivamente para emissão das debêntures. As contas da tabela abaixo estão de acordo com o formulário “Informações Trimestrais - ITR” da Companhia, data-base de 30 de setembro de 2000. Essa tabela deverá ser lida em conjunto com as demonstrações financeiras auditadas e respectivas notas explicativas, contidas em outras seções do Prospecto.

Capitalização (em mil Reais)		
	Realizado	Ajustado
	30.09.00	Pro-forma
Passivo Circulante	283.362	203.362
Empréstimos e financiamentos	125.100	45.100
Fornecedores	8.890	8.890
Debêntures	21.233	21.233
Impostos, taxas e contribuições	10.572	10.572
Dívidas com pessoas ligadas	0	0
Outros	117.567	117.567
Exigível de Longo Prazo	323.954	403.954
Empréstimos e financiamentos	170.197	170.197
Debêntures	92.520	172.520
Provisão para perdas e controlada	0	0
Adiantamento para futuro aumento de capital	16.954	16.954
Outros	44.283	44.283
Patrimônio Líquido	184.113	184.113
Capital Social	198.969	198.969
Prejuízos Acumulados	(14.856)	(14.856)
Capitalização Total	791.429	791.429

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS SELECIONADAS

As tabelas abaixo apresentam o balanço patrimonial e as demonstrações de resultado da ALL Brasil, garantidora desta operação, em 30 de setembro de 2000 e 31 de dezembro de 1999. As demonstrações financeiras da ALL Brasil são auditadas pela PriceWaterhouseCoopers. Outras informações sobre a ALL Brasil estão descritas no subitem “ALL Brasil”, do capítulo “Atividades da ALL Holding – Subsidiárias”.

BALANÇO PATRIMONIAL (em mil Reais)

	30/09/00	31/12/99
Ativo Total	535.887	456.644
Ativo Circulante	147.334	145.918
Disponibilidades	57.645	77.046
Caixa e Bancos	71	264
Aplicações Financeiras	45.177	76.782
Conta caução	12.397	0
Créditos	46.635	41.665
Contas a receber de clientes	20.765	16.755
Provisão para devedores duvidosos	(2.662)	(3.339)
Contas a receber da RFFSA	28.532	28.249
Estoques	11.288	8.561
Outros	31.766	18.646
Despesas paga antecipadamente	4.694	7.035
Impostos a recuperar	9.635	8.365
Adiantamento a fornecedores	763	687
Adiantamento a pessoas ligadas	15.515	0
Outras contas a receber	1.159	2.559
Ativo Realizável a longo prazo	105.764	104.765
Créditos com pessoas ligadas	536	792
Com Coligadas	536	0
Com Controladas	0	2
Com outras pessoas ligadas	0	790
Outros	105.228	103.973
Despesas pagas antecipadamente	97.898	99.562
Depósitos judiciais	7.330	4.411
Ativo Permanente	282.789	205.961
Investimentos	6.105	6.061
Participações em coligadas	0	0
Participações em Controladas	6.105	6.061
Outros Investimentos	0	0
Imobilizado	248.990	177.715
Diferido	27.694	22.185

BALANÇO PATRIMONIAL (em mil Reais)

	30/09/00	31/12/99
Passivo Total	535.887	456.644
Passivo Circulante	128.345	111.199
Empréstimos e financiamentos	25.521	17.309
Debêntures	8.890	0
Fornecedores	11.791	15.308
Impostos, Taxas e Contribuições	9.600	8.820
Dividendos a pagar	0	0
Provisões	77	5.931
Provisão ajuste de hedge	77	0
Provisão para perdas em coligadas	0	2.734
Provisão para regularização de sinistros	0	3.197
Dívidas com pessoas ligadas	0	0
Outros	72.466	63.831
Contas a pagar a RFFSA	19.456	13.101
Arrendamento e concessão a pagar a RFFSA	29.224	24.537
Salários e encargos sociais	10.690	17.224
Adiantamento para indenização de sinistro	1.237	5.116
Adiantamento de clientes	9.373	0
Outras contas a pagar	2.486	3.853
Passivo exigível a longo prazo	239.178	199.732
Empréstimos e financiamentos	121.034	173.469
Debêntures	92.520	0
Provisões	6.266	6.311
Provisão para contingência trabalhista	6.266	6.311
Outros	19.358	19.952
Arrendamento e concessão a pagar	19.358	19.126
Outras contas a pagar	0	826
Resultados de exercícios futuros	0	0
Patrimônio líquido	168.364	145.713
Capital social realizado	233.588	233.588
Lucros/Prejuízos Acumulados	(65.224)	(87.875)

DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO (em mil Reais)

	30/09/00	31/12/99
Receita Bruta de Vendas e/ou Serviços	244.898	272.028
Deduções da Receita Bruta	(30.962)	(26.220)
Receita Líquida de Vendas e/ou Serviços	213.936	245.808
Custo de Bens e/ou Serviços Vendidos	(130.925)	(161.836)
Resultado Bruto	83.011	83.972
Despesas/Receitas Operacionais	(59.237)	(113.858)
Com Vendas	(1.216)	(2.669)
Gerais e Administrativas	(23.019)	(38.824)
Pessoal	(10.627)	(18.198)
Serviços de terceiros	(4.069)	(7.320)
Seguros	(2.814)	(3.022)
Legais e judiciais	(140)	(165)
Transporte e locomoções e viagens	(1.570)	(3.570)
Outras	(3.799)	(6.549)
Financeiras	(41.803)	(68.681)
Receitas Financeiras	12.109	22.089
Despesas Financeiras	(53.912)	(90.770)
Outras Receitas Operacionais	8.814	2.166
Outras Despesas Operacionais	(1.976)	(5.802)
Resultado da Equivalência Patrimonial	(37)	(48)
Resultado Operacional	23.774	(29.886)
Resultado não Operacional	(3)	8.202
Receitas	1	10.406
Despesas	(4)	(2.204)
Resultado Antes Tributação/Participação	23.771	(21.684)
Provisão para IR e Contribuição Social	(1.120)	0
Lucro/Prejuízo do período	22.651	(21.684)
NÚMERO AÇÕES, EX-TESOURARIA (mil)	20.651.467	20.651.467
LUCRO POR AÇÃO	0,00110	
PREJUÍZO POR AÇÃO		(0,00105)

FATORES DE RISCO

O investimento em debêntures envolve uma série de riscos que devem ser observados pelo potencial investidor. Esses riscos envolvem fatores de liquidez, crédito, mercado, regulamentação específica, entre outros, que se relacionam tanto à Emissora como às próprias debêntures objeto da emissão. O potencial investidor deve ler cuidadosamente todas as informações descritas neste prospecto antes de tomar uma decisão de investimento nas debêntures.

Fatores Relativos ao Ambiente Macroeconômico

Política Monetária

O Governo Federal influencia as taxas de juros praticadas na economia através de instrumentos de política monetária. Historicamente, esta política é instável, havendo grande variação nas taxas praticadas. Ademais, a política monetária brasileira, muitas vezes, tem sido influenciada por fatores externos ao controle do Governo Federal, tais como os movimentos dos mercados de capitais internacionais e as políticas monetárias dos países desenvolvidos, principalmente dos Estados Unidos.

O endividamento consolidado da ALL Holding em 30 de setembro de 2000 era de R\$ 396,7 milhões. Desse total, 75% contém cláusula com taxa de juros pós-fixada. As próprias debêntures da presente emissão rendem juros indexados ao CDI. Portanto, caso haja um aumento significativo das taxas de juros praticadas no mercado, o endividamento e os encargos da Companhia aumentarão, prejudicando seus resultados consolidados e sua capacidade de pagamento das debêntures.

Variação Cambial

A Companhia é controladora da ALL Argentina que, por sua vez, controla BAP e MESO. A moeda Argentina (peso) mantém paridade com o dólar norte-americano. Para reduzir os riscos da variação cambial, os recursos alocados pela Companhia à ALL Argentina, bem como todos os passivos da ALL Argentina, BAP e MESO são resguardados por instrumentos financeiros de proteção (“*hedges* cambiais”). No entanto, os *hedges* cambiais têm vencimento em dezembro de 2000. Portanto, quando os *hedges* cambiais

vencerem, se não a ALL Argentina, BAP ou MESO, por qualquer motivo, não renovarem esses contratos, eventual desvalorização do peso argentino reduzirá o patrimônio da Companhia, bem como elevará os passivos da BAP e MESO, afetando os resultados consolidados da Companhia.

Além disso, BAP e MESO são partes em diversos contratos oriundos do curso normal de suas atividades. Alguns desses contratos possuem valores não conversíveis em dólares norte-americanos. Assim, caso o peso argentino seja desvalorizado, as receitas da BAP e da MESO serão reduzidas em dólares norte-americanos, afetando seus resultados e impactando negativamente os resultados consolidados da Companhia.

Fatores Relativos à ALL Holding

Inexistência de Atividade Geradora de Caixa

A ALL Holding é uma sociedade cujos principais ativos são participações societárias em empresas ferroviárias. Portanto, suas únicas fontes de receita são dividendos e juros sobre o capital pagos por suas subsidiárias, aporte de capital de seus acionistas e captações nos mercados financeiro e de capitais. As subsidiárias, no entanto, apresentaram prejuízos nos últimos anos, não distribuindo dividendos ou juros sobre o capital. Portanto, caso as subsidiárias da Companhia não apresentem resultados positivos ou seus acionistas eventualmente não aportem capital ou ainda haja uma crise de liquidez nos mercados financeiros, a Companhia poderá não ter recursos suficientes para pagamento das obrigações oriundas das debêntures.

Contrato de Concessão da ALL Brasil

O principal ativo da Companhia é a sua participação na ALL Brasil, fiadora da presente operação. Essa empresa é concessionária de transporte ferroviário. No Brasil, a lei e o contrato de concessão prevêm diversas hipóteses de perda da concessão, tais como encampação, caducidade, rescisão, anulação da licitação e falência ou extinção da ALL Brasil. Assim, caso a concessão da ALL Brasil seja por qualquer motivo rescindida, a Companhia perderá uma de suas principais fontes de recursos, afetando negativamente sua capacidade de pagamento das debêntures (veja o capítulo “Atividades da Companhia – Regulamentação do Setor Ferroviário”).

Renegociação dos Contratos de Concessão com o Governo Argentino

Os contratos de concessão da BAP e MESO estão atualmente em fase de renegociação. Em virtude de as empresas não terem atingido as metas da concessão, o Governo Argentino suspendeu seus direitos e obrigações, iniciando a renegociação de seus termos (veja capítulo “Atividades da ALL Holding – Subsidiárias – ALL Argentina”). Essa renegociação envolverá pontos importantes, tais como preço da concessão, metas de investimentos, tarifas, etc. Após a renegociação com Poder Executivo da Argentina, o Congresso Nacional Argentino poderá se opor aos seus termos, suspendendo a sua eficácia. Caso o Governo Argentino, BAP e MESO não acordem sobre a renegociação dos contratos de concessão ou o Congresso Nacional Argentino se oponha aos mesmos, BAP e MESO poderão não firmar novos contratos de concessão ou terem seus contratos com eficácia suspensa, perdendo o direito de exploração das malhas ferroviárias, afetando conseqüentemente os resultados da Companhia (veja o capítulo “Atividades da ALL Holding – Histórico da Concessão na Argentina”).

Contrato de Usufruto

Alguns dos acionistas controladores da Companhia e a Companhia firmaram “Contrato de Transferência e Usufruto das ações da ALL Argentina”. Nos termos desse contrato, os acionistas transferem as ações da ALL Argentina para a Companhia, sujeita essa transferência à aprovação do Governo Argentino. Enquanto este não se manifestar sobre o contrato, a Companhia será usufrutuária das ações da ALL Argentina. Portanto, caso o Governo Argentino não aprove a transferência das ações, a Companhia será somente usufrutuária das ações da ALL Argentina por 20 anos, o que reduzirá o seu patrimônio.

Operações com Partes Relacionadas

A Companhia possui operações financeiras com suas empresas controladas. Atualmente, existem dois mútuos da ALL Brasil em favor da Emissora e fianças da Companhia em favor da BAP, ALL Overseas, ALL Brasil e ALL Intermodal (veja o capítulo “Transações com Partes Relacionadas”). Essas empresas, exceto a ALL Brasil, não foram objeto de auditoria legal para fins de verificação de suas potenciais contingências. Portanto, caso essas empresas venha a inadimplir com suas obrigações nos respectivos contratos, a Companhia poderá ser executada pelos credores afetando seus resultados e sua capacidade de pagamento das debêntures.

Fatores Relativos à ALL Brasil

Capacidade de Investimento para Implementação da Nova Estratégia

A ALL Brasil assumiu o controle da Malha Sul em fevereiro de 1997 após ter vencido o seu leilão de privatização. Desde então, estabeleceu uma estratégia orientada para o crescimento do volume de cargas transportadas, tanto em produtos e clientes existentes quanto para novos. As principais ações atualmente em curso para se implementar esta estratégia são: (i) recuperação, modernização e aquisição de material rodante (locomotivas e vagões), via permanente, equipamentos de comunicação e terminais de carga e descarga; (ii) implementação de um novo modelo de gestão que reorganizou a operação ferroviária e estabeleceu metas claras para todos os colaboradores da companhia; e (iii) ampliação do foco de um negócio ferroviário para um negócio de logística que envolva a ferrovia. Para sustentar essa estratégia de crescimento, a ALL Brasil precisa realizar investimentos substanciais.

A eficiência da ALL Brasil também está sujeita a alguns fatores que não estão sob seu controle. Operação dos portos, novas regulamentações no setor de ferrovia e desempenho econômico dos seus principais clientes são algumas variáveis que influenciam diretamente o sucesso da implementação de sua nova estratégia.

Assim, caso as ações implementadas pela ALL Brasil não produzam os resultados esperados em virtude de fatores alheios ao seu controle ou a ALL Brasil não faça os investimentos necessários, o seu crescimento poderá não ocorrer na velocidade desejada, impactando conseqüentemente seus resultados.

Cumprimento das Metas do Contrato de Concessão

De acordo com o contrato de concessão que outorgou o direito de exploração da Malha Sul, a ALL Brasil deve cumprir determinadas metas. Essas metas estão relacionadas com o aumento de produtividade no transporte, redução do número de acidentes e índices de satisfação dos clientes. Caso essas metas não sejam alcançadas, o contrato de concessão prevê que o Poder Concedente pode advertir ou multar a ALL Brasil dentro de determinados parâmetros por ele estabelecidos.

Para atingir suas metas, a ALL Brasil realizou e deverá continuar realizando investimentos substanciais na via permanente e nos equipamentos. Para obter esses recursos, a Administração vem obtendo capital dos acionistas, da própria operação e de terceiros, tais como o BNDES. Assim, se por algum motivo, não houver recursos disponíveis nas fontes de capital junto às quais a ALL Brasil planeja obtê-los, a sua capacidade de investimento poderá ficar limitada, dificultando o cumprimento das metas impostas pelo contrato de concessão, podendo levá-la a sofrer sanções.

Extinção da Concessão

A concessão outorgada para a ALL Brasil pode ser extinta dentro das seguintes hipóteses legais: (i) término do prazo contratual; (ii) encampação; (iii) caducidade; (iv) rescisão; (v) anulação da licitação; ou (vi) falência ou extinção da ALL Brasil.

Caso a ALL Brasil venha a perder a concessão para operar a Malha Sul, seus ativos poderão não ser suficientes para cumprir com todas as obrigações que esta venha a ter de honrar, inclusive aquelas relacionadas às debêntures desta emissão.

Concentração no Transporte de Produtos Agrícolas

Os principais clientes da ALL Brasil são empresas do setor agrícola. Essas empresas estão sujeitas a características muito peculiares ao setor, tais como dependência de financiamento do Governo, questões meteorológicas (secas, enchentes, etc.) e sazonalidade. Até setembro de 2000, o transporte de produtos agrícolas representou 57,14% da carga transportada pela ALL Brasil. Portanto, eventuais problemas que tenham impacto adverso no setor de produtos agrícolas impactarão negativamente nos resultados da ALL Brasil, afetando sua capacidade de pagamento das debêntures.

Riscos Ambientais

A ALL Brasil transporta produtos perigosos que têm um risco de dano ambiental, tais como derivados de petróleo e álcool. De janeiro a setembro deste ano, por exemplo, a os trens da ALL Brasil causaram dez acidentes na via permanente, todos envolvendo vazamento de combustíveis. Além disso, a companhia pretende transportar outros produtos perigosos, tais como benzeno, tolueno e xileno. Eventual dano ambiental no transporte

dessas cargas pode demandar da ALL Brasil despesas e ressarcimentos que poderão vir afetar negativamente seus resultados.

A ALL Brasil está sujeita à regulamentação federal, estadual e municipal sobre a matéria e à fiscalização de órgãos governamentais. Como exemplo disso, no ano de 1998, o Ministério Público do Paraná fez determinadas exigências quanto à capina química que a companhia realiza às margens da via permanente. As exigências foram cumpridas sem maiores conseqüências. No entanto, futuras exigências e novas legislações podem vir a demandar investimentos da ALL Brasil para se adequar às novas condições, o que pode vir a impactar negativamente em seus resultados.

Endividamento Elevado

Em 30 de setembro de 2000, a ALL Brasil possuía um passivo total de R\$ 367,5 milhões, o que representava 220% do seu patrimônio líquido. Desse total, R\$ 146,6 milhões referiam-se a empréstimos e financiamentos e R\$ 92,5 milhões a debêntures não conversíveis em ações. O passivo da ALL Brasil é na sua maior parte indexada a taxas pós-fixadas. Assim, caso no futuro as taxas de juros forem substancialmente elevadas, os encargos do endividamento da companhia serão elevados, afetando sua capacidade de pagamento das debêntures.

Dos principais contratos de que a companhia é parte, dois referem-se a empréstimos com o BNDES. O saldo de principal e juros desses contratos, em 30 de setembro de 2000, era de R\$ 109,5 milhões. Os contratos prevêem diversos compromissos e obrigações que a ALL Brasil deve observar, tais como aplicar os recursos recebidos unicamente na execução das obras na Malha Sul, manter determinados índices de solvência e liquidez, cumprir suas obrigações junto aos órgãos ambientais, não conceder preferência a outros credores quanto à garantia prestada, não fazer amortizações de ações, nem assumir novas dívidas, sem autorização prévia do BNDES, etc. A não observância dessas condições, bem como o inadimplemento das obrigações da companhia nestes contratos ou em outros contratos de financiamento a longo prazo, concede ao BNDES o poder de declarar o vencimento antecipado da dívida e exigir o seu pagamento integral. Se isso ocorrer, outras dívidas da ALL Brasil também poderão vencer antecipadamente afetando sua capacidade pagamento das debêntures desta emissão.

Fatores Relativos à Emissão das Debêntures

Súmula 176 do Superior Tribunal de Justiça

O Superior Tribunal de Justiça editou a Súmula nº 176 declarando ser “*nula a cláusula contratual que sujeita o devedor à taxa de juros divulgada pela ANBID/CETIP*”. De acordo com os acórdãos que sustentam a súmula, tanto a ANBID quanto a CETIP são instituições de direito privado, destinadas à defesa dos interesses de instituições financeiras. Portanto, essa cláusula é tida como subordinada ao arbítrio dos credores qualificados como instituições financeiras.

As debêntures a serem emitidas pelo ALL Holding serão remuneradas com referência à taxa paga aos Depósitos Interbancários – DI, divulgada diariamente pela CETIP. Assim, numa eventual execução judicial das debêntures, o tribunal poderá estender o entendimento fixado pela Súmula 176 e considerar que a taxa DI não é válida para indexar a remuneração da debênture. Neste caso, o índice que vier a ser estipulado pelo judiciário poderá conceder aos debenturistas uma remuneração inferior à da taxa DI, prejudicando a rentabilidade das debêntures.

ATIVIDADES DA ALL HOLDING

Os potenciais investidores devem observar que Ralph Inversiones S.A. (“ALL Argentina”) é mencionada neste prospecto como uma sociedade controlada da ALL Holding. No entanto, essa condição societária ainda está sujeita a autorização do Governo Argentino. Até que essa autorização seja concedida, as ações de emissão da ALL Argentina pertencem a determinados acionistas controladores da ALL Holding. Portanto, todas as menções neste prospecto a ALL Argentina como controlada ou subsidiária da ALL Holding devem ser entendidas neste contexto (veja os capítulos “Fatores de Risco – Fatores Relativos à ALL Holding – Contrato de Usufruto” e “Atividades da ALL Holding – Contratos Relevantes – Contrato de Usufruto”).

Em situação similar encontram-se Buenos Aires al Pacífico San Martín S.A (“BAP”) e Ferrocarril Mesopotámico General Urquiza S.A (“MESO”) (em conjunto “Concessionárias Argentinas”). Estas sociedades são mencionadas neste prospecto como controladas da ALL Argentina. No entanto, esta condição societária também está sujeita a autorização do Governo Argentino. Até que essa autorização seja concedida, as ações de emissão dessas sociedades pertencem a determinados acionistas controladores da ALL Holding. Portanto, todas as menções neste prospecto a BAP e a MESO como controladas da ALL Argentina devem ser entendidas neste contexto (veja o capítulo “Fatores de Risco – Fatores Relativos à ALL Holding – Contrato de Compra e Venda de Ações de Emissão da BAP e da MESO”).

Histórico

A Companhia foi constituída em 30 de setembro de 1997, fruto da cisão parcial da Iriri Participações S.A., tendo a denominação de Piuma Participações S.A. Naquela época, seu objeto social era a participação em outras empresas como acionista ou quotista.

Atualmente, a ALL Holding tem, de acordo com seu estatuto social, o seguinte objeto: i) participar de outras sociedades, empreendimentos e consórcios, cujo objeto seja relacionado com serviços de transporte, inclusive ferroviário; ii) explorar atividades relacionadas a serviços de transporte, tais como logística, intermodalidade, operação portuária, movimentação e armazenagem de mercadorias, exploração e administração de entrepostos de armazenagem e armazéns gerais; iii) adquirir, arrendar ou emprestar locomotivas, vagões e outros equipamentos ferroviários para terceiros; iv) exercer outras atividades afins, correlatas ou acessórias às descritas nas alíneas anteriores; e v) exercer outras atividades que utilizem como base a estrutura da Companhia.

Seus principais ativos são participações societárias em empresas que atuam na atividade de logística ferroviária (ALL Brasil e ALL Argentina) e intermodalidade (ALL Intermodal).

Em 1º de abril de 1999, a Companhia incorporou 100% das ações de emissão da ALL Brasil (na época, denominada Ferrovia Sul Atlântico S.A.), tornando-se sua controladora direta. Em 26 de maio do mesmo ano, a Companhia adquiriu, através da sua controlada argentina Ralph Inversiones S.A. (“ALL Argentina”), 73,55% do capital social da Buenos Aires al Pacífico San Martín S.A. (“BAP”) e 70,56% do capital social da Ferrocarril Mesopotámico General Urquiza S.A. (“MESO”), concessionárias de transporte ferroviário em sete províncias na Argentina, incluindo a província de Buenos Aires. Em 17 de maio de 1999, a Companhia constituiu a América Latina Logística Intermodal Ltda. (“ALL Intermodal”) cujo objeto social, de forma resumida, é a exploração de serviços de transporte intermodal de cargas e atividades relacionadas a serviços de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário, tais como logística, operação portuária, movimentação e armazenagem de mercadorias e contêineres. Por fim, em 23 de agosto de 1999, sua denominação foi alterada para ALL – América Latina Logística S.A. (“ALL Holding”).

Negócios da ALL Holding

Considerações Gerais

A Companhia é uma holding de participações societárias. Seus principais negócios estão relacionados com serviços de transporte ferroviário e logística desenvolvidos por suas subsidiárias.

Os primeiros anos de exploração da atividade ferroviária demandam altos investimentos. O cumprimento das metas impostas pelos contratos de concessão e a necessidade de se incrementar a produtividade exigem a aplicação de vultosos recursos em infraestrutura por parte do concessionário. Esses investimentos têm causado um acúmulo de prejuízos das subsidiárias da ALL Holding nos últimos anos, não tendo essas empresas distribuído dividendos à Companhia. Suas principais fontes de recursos, portanto, são aportes de capital de seus acionistas controladores e recursos obtidos nos mercados financeiro e de capitais. Detalhamento dos negócios desenvolvidos pela Companhia são expostos no item “Subsidiárias” deste capítulo.

Estratégia

A ALL Holding é uma empresa que investe em negócios de logística de transporte ferroviário. Para tanto, utiliza a malha ferroviária da ALL Brasil e da ALL Argentina. Juntas essas ferrovias formam um corredor que sai de Tatuí no interior de São Paulo (por meio de um acordo com a Ferrobán) e chega na cidade de Mendoza na Argentina, distante seis horas de Santiago no Chile por meio do transporte rodoviário.

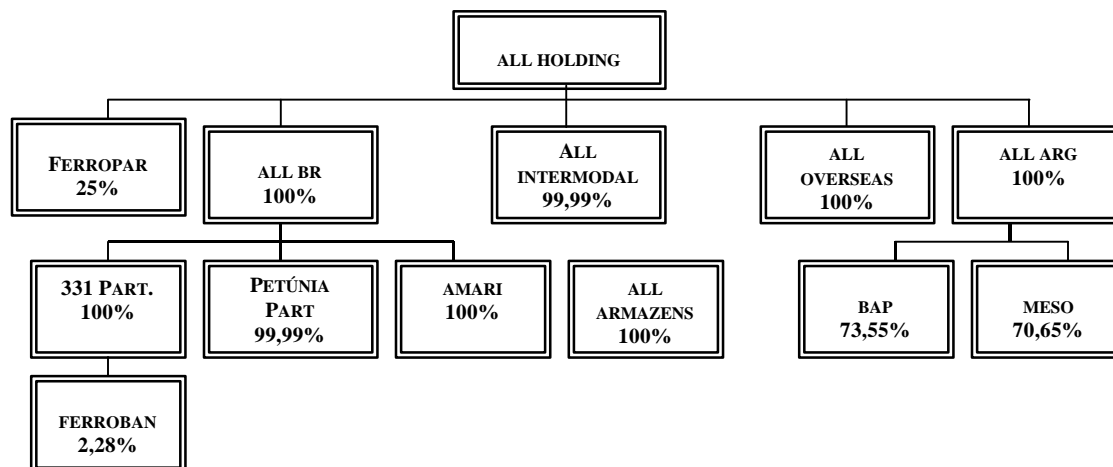
De forma geral, a estratégia em transporte de cargas da ALL Holding é direcionar suas subsidiárias para transportarem carga geral (produtos em contêineres e carga industrializada). Isso decorre de três razões principais: os produtos transportados possuem maior valor agregado; o frete pago nesse transporte é mais alto; e existe carga a ser transportada durante o ano inteiro, diminuindo o impacto da sazonalidade nos negócios da ALL Brasil e da ALL Argentina (veja o capítulo “ALL Holding – Subsidiárias – ALL Brasil – Sazonalidade”).

Mercado de Atuação

Os mercados de atuação da Companhia são aqueles explorados por suas subsidiárias. Detalhamento dos mercados explorados pela Companhia são expostos abaixo no item “Subsidiárias”.

Subsidiárias

A ALL Holding detém participação societária direta em cinco empresas. Essas empresas, por sua vez, controlam outras sete sociedades. O organograma abaixo mostra todas sociedades controladas da ALL Holding, direta e indiretamente, e as respectivas participações em cada uma.



O texto abaixo aborda os negócios de todas as sociedades controladas diretamente pela ALL Holding. Além dessas, os negócios da BAP e da MESO também são descritos pela relevância de suas operações.

ALL Brasil

Breve Histórico

A ALL Brasil foi constituída em 30 de abril de 1996, sob a denominação “Goitacazes Participações S.A”. Nessa época, a ALL Brasil não apresentava operações relevantes. Foi então que, em 27 de fevereiro de 1997, a ALL Brasil celebrou com a União Federal “Contrato de Concessão para Exploração e Desenvolvimento do Serviço Público de Transporte Ferroviário”, relativo à exploração da malha ferroviária localizada na região sul do país (“Malha Sul”). A concessão outorgada encerra-se em fevereiro de 2027, sendo renovável por mais 30 anos. Na mesma data, foi celebrado com a Rede Ferroviária Federal S.A. (“RFFSA”), por igual prazo, “Contrato de Arrendamento dos Bens Operacionais”. Por esse contrato, foram arrendados à ALL Brasil imóveis (estações, pátios, etc.) e material rodante (locomotivas e vagões) pertencentes à RFFSA e necessários à operação da Malha Sul.

Em 16 de setembro de 1999, a denominação social da ALL Brasil foi alterada de “Ferrovia Sul-Atlântico S.A.” para “ALL - América Latina Logística do Brasil S.A.”. Essa alteração ocorreu para adequar a denominação da companhia a nova área de atuação sua controladora ALL Holding (até a Argentina), surgida a partir da aquisição das ferrovias argentinas BAP e MESO. A inclusão do nome “Logística” ao final da nova denominação social também veio em decorrência da estratégia da companhia de ser não somente uma empresa de transporte ferroviário, mas uma empresa de logística que tem a malha ferroviária como instrumento principal de seus negócios.

Negócios

A ALL Brasil busca prestar um serviço que atenda seus clientes, transportando suas mercadorias “porta-a-porta”. Isto é, pretende ir além dos limites das linhas ferroviárias e transportar mercadorias da origem ao seu destino final. Para tanto, busca ser uma empresa de logística de transporte ferroviário. A palavra “logística” significa, no setor de

transportes, um conjunto de operações desenvolvidas com o objetivo de alcançar toda a cadeia ligada ao transporte, minimizando os custos envolvidos nas operações. Neste sentido, a estratégia da ALL Brasil é oferecer soluções para o transporte “porta-a-porta”, com o objetivo de prestar um serviço eficiente e com a melhor relação custo/benefício.

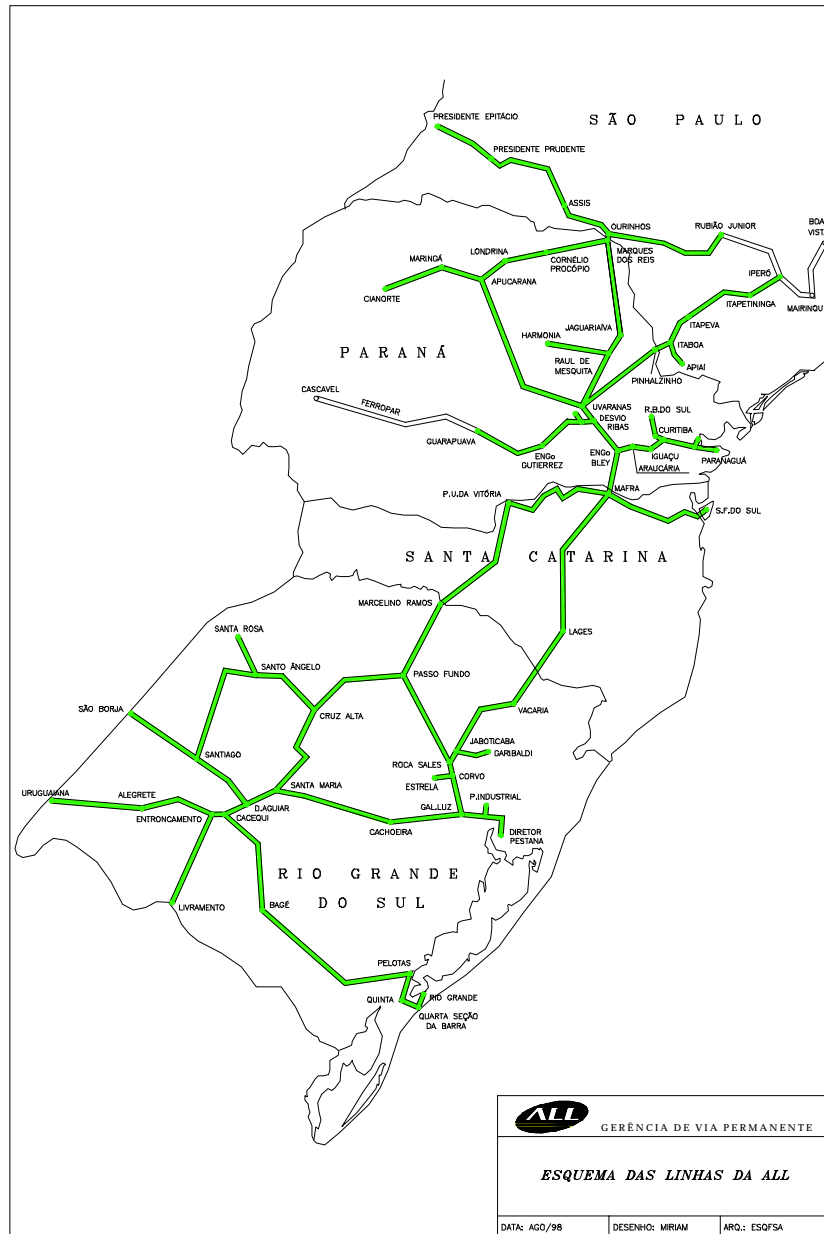
Malha Sul

A malha ferroviária da ALL Brasil tem extensão de aproximadamente 6.600 km, consistindo em dois corredores de tráfego principais: os corredores leste-oeste e norte-sul.

O corredor leste-oeste tem duas linhas principais. Uma delas, com extensão de aproximadamente de 700 km, liga as cidades de Maringá e Londrina (norte do Estado do Paraná) aos portos de Paranaguá e São Francisco do Sul. A outra linha tem extensão de aproximadamente 837 km. Liga a região oeste do Rio Grande do Sul ao porto de Rio Grande, localizado no litoral sul do Rio Grande do Sul. Essas linhas transportam mercadorias oriundas das regiões agrícolas em direção aos portos, com a finalidade de embarque para a exportação. Também servem de rota para o transporte de petróleo oriundo da Refinaria REPAR, em Araucária, em direção ao interior do Paraná. Por fim, conectam a malha da ALL Brasil com a malha da Ferrobán – Ferrovias Bandeirantes S.A. (“Ferrobán”), concessionária da malha ferroviária do Estado de São Paulo.

O corredor norte-sul tem uma linha principal de 1.417 km que liga as cidades de Ourinhos e Pinhalzinho (sul do Estado de São Paulo) a Uruguaiana (divisa do Rio Grande do Sul com o Paraguai) e Porto Alegre. Essa linha também conecta São Paulo a regiões industriais (incluindo a Refinaria de Petróleo Alberto Pascoalini S.A. e as Indústrias Ipiranga Petroquímica S.A. e OPP Petroquímica S.A.; essas duas últimas localizadas em Canoas e Triunfo, no Rio Grande do Sul, respectivamente) e à Argentina. O corredor norte-sul conecta a Malha Sul à malha da Ferrobán, tanto em Ourinhos, como em Pinhalzinho e Tatuí (divisa de São Paulo com o Paraná). Em função desse percurso, o corredor norte-sul transporta principalmente produtos manufaturados containerizados, materiais de construção, petróleo e seus derivados.

O mapa abaixo mostra, na região sul do país, os corredores leste-oeste e norte-sul, bem como as principais cidades interligadas.



Mercado de Atuação

O mercado de transporte ferroviário no Brasil é muito vasto. No Brasil, esse modal de transporte tem uma participação muito inferior no transporte de cargas, quando comparado aos países desenvolvidos. Nestes países, as ferrovias participam em média com 40% do total das cargas transportadas, enquanto no Brasil essa participação representa apenas 21%. Além disso, a pauta de produtos transportados em ferrovias no Brasil é extremamente concentrada. Se excluirmos o minério de ferro, o percentual de cargas transportadas cai para 6% do total dos produtos transportados. Em 1999, a ALL Brasil transportou apenas 10% da demanda de transporte da região sul. A empresa acredita que as oportunidades de crescimento são imensas tanto nos produtos que já transporta, como em cargas que têm vocação para transporte ferroviário, tais como, bebidas, gêneros alimentícios, cargas perigosas, componentes automotivos, etc.

Além disso, a região onde a ALL Brasil atua é extremamente estratégica. Como está situada entre a região sudeste (a mais rica do Brasil) e os países membros do Mercosul, a empresa é influenciada pelo comércio existente entre essas regiões.

A região sul do Brasil possui um total de 23 milhões de habitantes. A região destaca-se pela produção agrícola, representada, principalmente, pelas culturas de soja, trigo, milho, feijão, algodão e tabaco. É uma das regiões mais desenvolvidas economicamente do Brasil, tendo contribuído com 17,67% do PIB em 1999. O Rio Grande do Sul tem a maior economia da região, seguido pelo Paraná e por Santa Catarina. Rio Grande do Sul, Paraná e Santa Catarina representaram cada um, respectivamente, 7,95%, 6,06% e 3,66% do PIB nacional em 1999.

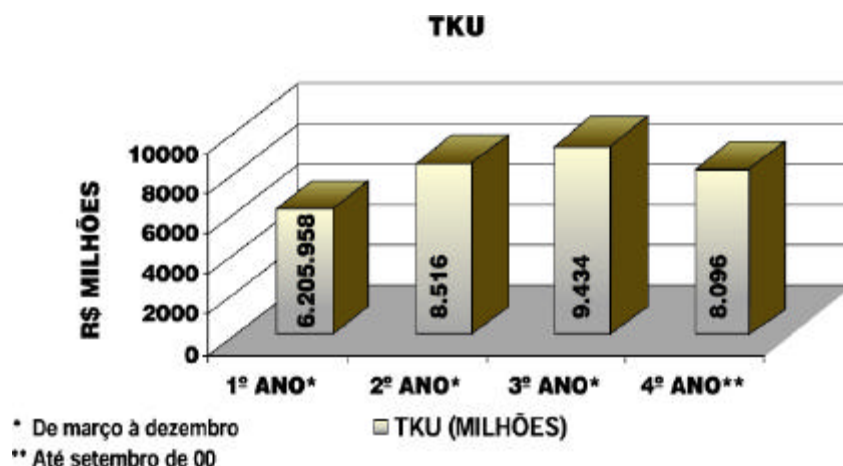
Não obstante a produção agrícola ser a principal força econômica da região sul, o setor industrial tem se desenvolvido acentuadamente nos últimos anos, particularmente, nas áreas urbanas de Porto Alegre e Curitiba. O parque fabril da região sul tem produzido papel, calçados, alimentos, produtos químicos, produtos têxteis e equipamentos mecânicos, dentre outros. Também foram instaladas montadoras de automóveis no Paraná e Rio Grande do Sul.

Da mesma forma, no tocante ao mercado exportador, a região sul tem se destacado enormemente. Enquanto a balança comercial brasileira apresentou déficits seguidos nos últimos anos, a região sul foi superavitária. No ano de 1999, os três principais estados da região, em conjunto, exportaram, aproximadamente, US\$ 11,5 bilhões em comparação com US\$ 12,4 bilhões, em 1998. O Rio Grande do Sul é o maior exportador, contribuindo com 43,5% do total das exportações regionais, seguido do Paraná e Santa Catarina com 34,2% e 22,3%, respectivamente.

A Operação da Malha Sul Antes e Depois da Privatização

As operações da Malha Sul têm um histórico de ineficiência. Quando estava sob a administração da RFFSA, a via permanente (trilhos) era mantida precariamente. Isso implicava em alta incidência de descarrilamentos de trens, atrasos nos serviços de transporte, longos ciclos de viagem, perda de negócios e baixa produtividade.

O volume médio anual transportado na Malha Sul entre os anos de 1993 e 1996 (antes da privatização) foi de 7.994 bilhões de tonelada quilômetro-útil (“TKU”). Entre 1997 e 1999 (já sob a administração da ALL Brasil) essa média aumentou para 8.518 bilhões de TKU. O gráfico, a seguir, ilustra a evolução do volume médio anual transportado de 1997 até 30 de setembro de 2000.



A ALL Brasil vem tomando uma série de medidas para aumentar a eficiência do transporte na Malha Sul. A empresa acredita que nos próximos três anos o tempo de ciclo médio nas rotas principais passará de aproximadamente 8 dias para 6 dias. As principais mudanças que estão sendo implementadas são as seguintes:

- i) adição de trens diretos que façam o percurso “porta-a-porta” em determinadas rotas;
- ii) diminuição do tempo de movimentação de carga, como resultado de (a) cláusulas contratuais que incentivem os clientes a evitarem atrasos no embarque e desembarque de cargas, (b) aumento de eficiência nos portos, (c) incremento das

condições de uso da via permanente e (d) concentração de pontos de transferência de carga em poucos locais; e

iii) manutenção regular e reparo das locomotivas, vagões, trilhos e infra-estrutura.

Como resultado dessas iniciativas, algumas melhorias já aconteceram. A taxa de acidente foi reduzida de 85 acidentes por milhão de trem-km¹ em 1997 para 41 acidentes por milhão de trem-km entre os meses de janeiro a setembro de 2000, sendo a meta estipulada no contrato de concessão 56 acidentes por milhão de trem-km. Além disso, a quilometragem média entre falhas² passou de 7.182 km/falha, em 1997, para 12.971 km/falha até setembro de 2000.

Via Permanente, Locomotivas e Vagões

Antes da privatização, a via permanente estava com muitos problemas causados por falta de manutenção. Na parte sul do corredor leste-oeste, especialmente, a falta de manutenção acarretou um grande número de interrupções e longos ciclos de viagens.

Para solucionar esses problemas, a ALL Brasil está investindo maciçamente na via permanente. Uma de suas iniciativas tem sido a troca dos dormentes de madeira por dormentes de cimento que têm vida útil de 50 anos em comparação aos dormentes de madeira que têm apenas 20 anos de vida útil. De janeiro até 30 de setembro de 2000, a ALL Brasil havia investido R\$ 15,6 milhões na via permanente.

À época da privatização, a ALL Brasil arrendou 337 locomotivas da RFFSA. Destas, apenas 182 estavam em condições de uso e 6 estavam completamente inutilizadas. Esse problema foi uma das principais causas das interrupções e atrasos nos serviços em 1997. Como solução, a ALL Brasil investiu naquele mesmo ano US\$22 milhões para recuperar 61 locomotivas. Em março de 1998, já havia 270 locomotivas operando. Atualmente, existem 350 locomotivas em condições de funcionamento.

¹ Número de acidentes ocorridos em cada milhão de quilômetro percorrido pelo trem.

² Número de falhas (interrupções) por milhares de quilômetros percorridos pelo trem.

A ALL Brasil realiza manutenções preventivas anuais em sua frota de locomotivas. O custo para tal manutenção é de aproximadamente US\$45 mil por locomotiva ao ano, excluindo custos com mão de obra. Desde que assumiu a gestão, a ALL Brasil já adquiriu 30 locomotivas, ao custo de R\$42 milhões.

A ALL Brasil arrenda aproximadamente 11.400 vagões da RFFSA. Atualmente, cerca de 10.800 estão em operação e os demais são utilizados para serviços internos da ALL Brasil, principalmente para transporte de material para via permanente (dormentes, pedras, etc.).

A tabela abaixo mostra os volumes de investimentos feitos pela ALL Brasil nos últimos três anos e nos primeiros nove meses de 2000.

Investimentos Realizados				
	<i>(valores em milhares de Reais)</i>			
	1997	1998	1999	2000*
Via Permanente	19.873	15.548	20.226	15.566
Locomotivas	24.297	19.799	60.607	33.959
Vagões	5.696	1.618	6.336	9.154
Telecomunicações/ Informática	2.024	163	6.430	1.419
Outros	15.140	3.111	1.879	6.391
Total	67.030	40.239	95.478	66.489

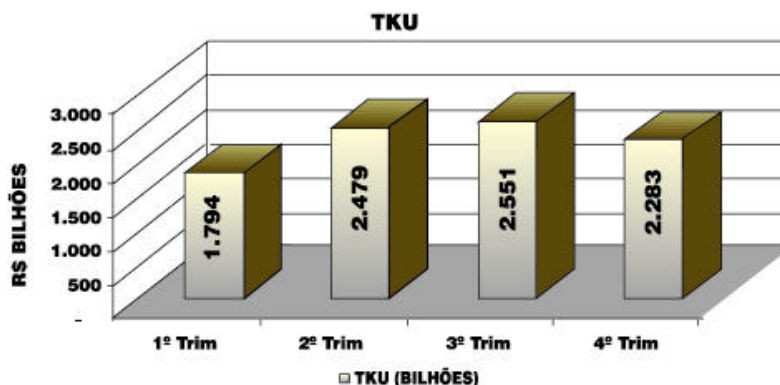
*até setembro

Para os períodos compreendidos entre os anos de 1997/1998 e 1998/1999, o Ministério dos Transportes atribuiu a ALL Brasil “Nota Excelente” pelo Critério de Avaliação de Desempenho – CAD, índice utilizado para avaliação da operação das concessionárias de malhas ferroviárias.

Sazonalidade

A ALL Brasil é afetada pela sazonalidade do setor agrícola. Do total de sua receita, 50,5% advém do transporte de grãos e derivados. Do total da safra agrícola, 68% é comercializado entre março e setembro. Em consequência, a receita mensal da companhia

é em média 50% superior neste período, em relação aos meses do resto do ano. Segue abaixo gráfico demonstrando a evolução do volume transportado em TKU da companhia, por trimestre, durante o ano de 1999.



Esforços vêm sendo feitos para diminuir o impacto dessa sazonalidade. Algumas das medidas consistem em transportar cargas perenes, que são transportadas uniformemente ao longo do ano. Alguns exemplos são produtos siderúrgicos destinados ao Mercosul e ao pólo automobilístico do Paraná, como também, cimento, produtos petroquímicos, etc. Outras iniciativas são contratos anuais com os clientes produtores de graneis para transporte de grãos durante a entressafra. Além disso, o transporte de cargas de retorno, principalmente fertilizantes importados, diminui a sazonalidade, na medida em que essas cargas fazem o percurso na direção oposta das cargas de graneis, isto é, saem dos portos em direção aos produtores.

Produtos e Serviços

Os produtos e serviços que a ALL Brasil fornece estão relacionados à logística de transporte ferroviário de cargas na região. A empresa busca atender as necessidades de transporte de seus clientes, levando suas mercadorias “porta-a-porta” de modo rápido e com menor custo. Desde que assumiu a gestão da Malha Sul, as primeiras iniciativas da ALL Brasil foram:

- i) *recuperação da imagem das ferrovias* - como consequência de muitos anos de falta de investimento na malha ferroviária e nas estações, o transporte ferroviário passou a ter imagem negativa perante os clientes; para recuperar a imagem do transporte, a

ALL Brasil implementou um programa de reforma e limpeza das estações, pátios e terminais, muitas vezes em parcerias com as prefeituras municipais; além disso, está investindo na reforma das locomotivas e vagões, pintando o logotipo da empresa nas locomotivas; e

- ii) *motivação dos empregados* - tem-se despertado nos colaboradores (como são chamados os empregados da ALL Brasil) o orgulho da profissão que exercem; metas de qualidade estão sendo estabelecidas e premiações são concedidas para aqueles que as atingem; os colaboradores também têm passado por programas de treinamento com o objetivo de se adaptarem à nova gestão privada; além disso, a ALL Brasil possui programa de *trainee*, para o qual contrata 25 jovens por ano, formados entre as melhores universidades da região sul; no ano 2000, a ALL Brasil conquistou o prêmio da Revista Exame “Maiores e Melhores” como uma das 100 melhores empresas para se trabalhar.

Além das iniciativas acima descritas, a ALL Brasil está reestruturando sua carteira de produtos, de modo a adaptar seus sistemas às necessidades dos clientes. A nova carteira está dividida em quatro produtos: trem expresso, trem unitário, bloco de vagões e vagão. Tais produtos podem ser assim descritos:

- i) *trem expresso* - consiste em um trem direto, ligando as grandes cidades dentro da área de atuação da ALL Brasil, com serviço intermodal “porta-a-porta”, para um número diversificado de clientes por trem; tem como características alto índice de pontualidade, cargas com alto valor agregado, velocidade muito alta (25 km/h), segurança diferenciada e tarifa competitiva;
- ii) *trem unitário* - consiste em um trem direto, dedicado ao transporte para um único cliente; tem como características pontualidade, frota de vagões dedicada, segurança diferenciada e tarifa que partilha os ganhos de produtividade com o cliente;
- iii) *bloco de vagões* - consiste em um trem com número mínimo de 15 blocos de vagões, dedicados a um único cliente; tem como características frota de vagões dedicada, segurança padrão e tarifa que partilha os ganhos de produtividade com o cliente; e

- iv) *vagão* - número de clientes indeterminado por trem; tem volume mínimo correspondente à capacidade de um vagão, segurança padrão e tarifa de mercado.

Ponto a ser ressaltado no trem expresso é que as cargas transportadas para a Argentina saem de sua origem com sua documentação alfandegária já regularizada. Por isso não é necessário aguardar autorização na fronteira para a passagem da carga, o que permite que o trem expresso cumpra rigorosamente seus prazos.

Produtos Transportados

Os produtos transportados pela ALL Brasil podem ser classificados de forma geral em produtos agrícolas, combustíveis, material de construção, fertilizantes e outros produtos. Antes da privatização, a RFFSA dava prioridade ao transporte de produtos agrícolas (principalmente na época de safra) e combustíveis, deixando os outros produtos em segundo plano. Atualmente, a ALL Brasil tem se dedicado a uma série de novos segmentos, como produtos petroquímicos, cargas paletizadas e em contêineres. Segue abaixo tabela contendo os produtos transportados em toneladas e por receita de janeiro até setembro de 2000.

Produtos	Toneladas (mil)	Ton/Kms (mil)	Receita Bruta (R\$)	Receita por Ton/km
Produtos Agrícolas				
Soja e Grãos	6.239	3.401	112.140	33
Arroz e Açúcar	782	795	18.724	24
Outros Produtos	637	334	8.384	25
Combustível	2.577	1.313	46.965	36
Materiais de Construção	1.655	914	21.538	24
Fertilizantes e Cal	1.209	754	16.499	22
Outros Produtos	304	584	20.648	35
Total	13.402	8.096	244.898	30

Produtos Agrícolas

Aproximadamente 57,14% de tudo o que foi transportado na Malha Sul de janeiro a setembro de 2000 correspondeu a produtos agrícolas. Historicamente, o produto mais transportado tem sido a soja e seus derivados seguida, em menores proporções, do malte, cevada, milho, arroz e trigo.

O Brasil é um dos maiores produtores mundiais de soja, tendo produzido 30,9 milhões de toneladas em 1999. Somente a região sul respondeu pela produção de 12,5 milhões de toneladas, das quais 3 milhões de toneladas foram transportadas pela ALL Brasil.

A maior parte da soja transportada foi produzida na região sul ou em regiões próximas (sul do Estado de São Paulo e no Mato Grosso do Sul). Outra parte vem do Paraguai e é transportada parte do percurso numa importante linha da ALL Brasil que sai da cidade de Uruguaiana e vai até o Porto de Rio Grande, para ser embarcada para exportação (veja neste capítulo o item “Negócios”). No decorrer do percurso do corredor norte-sul, parte da soja em grãos é transportada para esmagadoras, locais onde a soja é transformada em derivados. Esses derivados são posteriormente transportados até os portos e embarcados para exportação.

Combustíveis

Os combustíveis incluem principalmente gasolina, diesel, petróleo e álcool. Até setembro de 2000, a ALL Brasil transportou, aproximadamente, 2,8 milhões de toneladas de combustíveis, representando 19,2% do total da carga transportada pelas suas linhas.

Gasolina e derivados do petróleo são normalmente embarcados nas refinarias localizadas em Porto Alegre, Curitiba e Ourinhos e transportados para os distribuidores de combustível, principalmente Ipiranga, Shell, Texaco, Esso e BR. A ALL Brasil sofre forte concorrência do transporte rodoviário neste segmento, apesar da vocação natural para o transporte ferroviário neste tipo de carga.

Material de Construção

Os materiais de construção transportados são cimento, areia e pedra. Até setembro de 2000, a ALL Brasil transportou 1,65 milhões de toneladas de material de construção, o que representou 12,34% do total dos produtos transportados. A companhia estima que esse volume represente apenas 25% de todo o material de construção transportado na região sul. Esses produtos são transportados principalmente das filiais da Votoran e Camargo Corrêa, localizadas próximas a Curitiba, para São Paulo e Campinas.

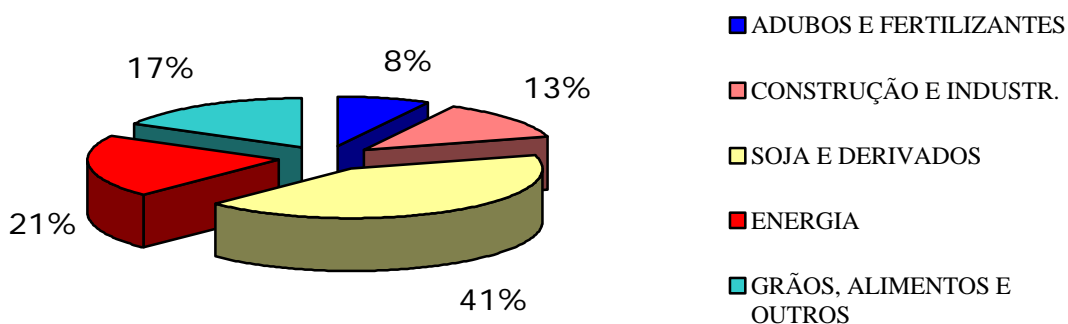
Fertilizantes

Fertilizantes corresponderam a 9% do total de cargas transportadas pela ALL Brasil até setembro de 2000. As cargas de fertilizantes saem dos portos de Paranaguá e Rio Grande, vindas do exterior, e são destinadas às regiões agrícolas do norte e oeste do Paraná e Rio Grande do Sul. A direção, neste caso, é oposta àquela que os trens da ALL Brasil fazem quando transportam produtos agrícolas. Existe, portanto, uma economia neste percurso. Contudo, existem limitações para essa economia, pois as cargas de produtos agrícolas excedem as cargas de fertilizantes.

Outros Produtos

A ALL Brasil transporta produtos acabados em contêineres. Consistem em uma imensa gama de mercadorias, tais como pneus, tintas, produtos siderúrgicos, etc. Essa categoria tem crescido substancialmente nos últimos anos.

O gráfico abaixo mostra a distribuição da receita líquida da ALL Brasil em cada tipo de segmento acima descrito (até 30 de setembro de 2000).



Principais Concorrentes

Tendo em vista que a ALL Brasil é arrendatária de 94% das linhas ferroviárias na região Sul do País, a principal concorrência não decorre de outras companhias ferroviárias, mas de outros modos de transporte. Entre esses, destacam-se o rodoviário. Além desse, a futura construção de oleodutos e gasodutos podem vir a criar pressão competitiva.

O modo rodoviário tem como característica o grande número de empresas de transporte e caminhoneiros autônomos. Assim, não há nenhuma empresa que individualmente detenha parcela significativa do mercado. O quadro abaixo demonstra o posicionamento da ALL Brasil no processo competitivo, na sua região de atuação, em relação a outros modos.

Transportes Modais na Região Sul		
	Quantidade transportada (tonelada Km)	Participação (%)
Ferrovário	10.119	2,29
Rodoviário	432.342	97,71
Total	442.461	100

A grande concentração do transporte de cargas pelas rodovias no Brasil foi consequência da falta de investimentos no transporte ferroviário e da priorização dos investimentos estatais nas rodovias.

A principal diferença entre os modos rodoviário e ferroviário é a existência de maior flexibilidade de rotas e horários no transporte rodoviário. O transporte ferroviário se caracteriza por uma vantagem competitiva na economia de escala, transportando maiores volumes, em longas distâncias a um custo menor. A ALL Brasil possui 11.400 vagões que correspondem a 22.356 carretas. Com este equipamento, a ALL Brasil tem capacidade de transportar 76.000 toneladas por dia, com um consumo de combustível duas vezes inferior ao do transporte rodoviário.

Vantagens Competitivas

Para enfrentar a concorrência e retomar o mercado perdido para o transporte rodoviário, a ALL Brasil está se valendo de algumas vantagens competitivas que possui:

- i) *posicionamento geográfico estratégico* - a Malha Sul cobre uma área onde se localizam importantes centros produtores de grãos, produtos energéticos (combustível e álcool), fertilizantes, cimento e automóveis; estende-se também por dois importantes corredores de tráfego: o corredor norte-sul, que é a única ferrovia que liga a Argentina às regiões sul e sudeste do Brasil; e o corredor leste-oeste, consistente em duas rotas ferroviárias importantes que interligam a região produtora de grãos do Paraná aos portos de Paranaguá e São Francisco do Sul e a região produtora de grãos do Rio Grande do Sul ao porto de Rio Grande;
- ii) *base de clientes* - a economia agrícola da região sul fornece uma base estável de clientes para as atividades da ALL Brasil; dentre seus clientes, estão algumas das maiores empresas de *agribusiness* do Brasil, tais como Ceval, Cargill, Santista e Coinbra, bem como grandes distribuidoras de petróleo, tais como Ipiranga, Shell, Texaco, Esso e Petrobrás; para essas empresas, ficaria economicamente inviável fazer todo o transporte de suas cargas por uma única modalidade; com o aumento da qualidade do serviço ferroviário, esses clientes tendem não somente a permanecer utilizando ferrovias, como também a aumentar os volumes das cargas transportadas pelo transporte ferroviário; e
- iii) *vantagens do transporte ferroviário* - o transporte ferroviário é mais competitivo do que o rodoviário, principalmente nos longos percursos, em razão de: (i) capacidade de transportar produtos com grande volume e peso (incluindo-se soja e outros grãos, combustíveis, cimento, etc.) por longas distâncias com custo reduzido; (ii) custos competitivos em relação ao transporte rodoviário, tendo em vista que, como a maior parte do transporte é feita por caminhoneiros autônomos, estes não conseguem se organizar para transportar grandes cargas em frotas; (iii) menor impacto que eventual aumento do preço do diesel terá sobre o custo do transporte ferroviário, tendo em vista que trens consomem menos diesel por tonelada/quilômetro em comparação aos caminhões; e (iv) menores custos da ferrovia, tendo em vista que os custos do transporte rodoviário são onerados principalmente pela cobrança de pedágios nas estradas.

ALL Argentina

A Ralph Inversiones S.A. (“ALL Argentina”) é controladora de duas empresas, BAP e MESO, sociedades com sede na Argentina e concessionárias de transporte ferroviário (“Concessionárias Argentinas”) (veja o organograma da ALL Holding no capítulo “Atividades da ALL Holding – Subsidiárias”)

A BAP explora uma malha ferroviária com extensão total de 5.690 km, cujas linhas principais vão de Mendoza, na fronteira com o Chile, a Buenos Aires e ao porto de Rosário, no rio da Prata.

A MESO explora uma linha principal que vai de Buenos Aires a Uruguaiana, local em que se interliga com a malha ferroviária da ALL Brasil, e a Corrientes, na fronteira com o Paraguai. A extensão total desta ferrovia é de 2.740 km.

O mapa abaixo mostra as redes ferroviárias exploradas pela BAP e pela MESO:



Histórico da Concessão na Argentina

Até o início da década de 90, o sistema de transporte ferroviário argentino era explorado pelo Governo Federal. Através da Lei nº 23.696, de 23 de agosto de 1989, (“Lei de Reforma do Estado”) o Estado Argentino iniciou seu processo de privatização de empresas estatais e de concessão de serviços públicos.

A Lei de Reforma do Estado incluiu a Ferrocarriles Argentinos (“Ferrocarriles”) no processo de privatização. A Ferrocarriles era a companhia ferroviária estatal detentora das linhas que compõem a malha férrea argentina. A malha estatal foi dividida em cinco malhas regionais que foram objeto de concessão a cinco empresas privadas: BAP, MESO, Ferroexpreso Pampeano S.A., Ferrosur Roca S.A. e Nuevo Central Argentino S.A..

Os contratos de concessão estabeleceram metas de investimento para os concessionários, desde que fossem eles favorecidos por alguns pressupostos. Os principais eram (i) crescimento econômico da Argentina; (ii) manutenção das tarifas e (iii) pagamento de pedágio pelas Províncias pela utilização das malhas. Nenhum desses três pressupostos se concretizou. A consequência disso foi que nenhuma das concessionárias cumpriu as metas da concessão e todas pararam de pagar ao Estado o preço devido pela concessão a partir de maio de 1995. Em 30 de setembro de 2000, BAP e MESO possuíam, em conjunto, um crédito contra as Províncias pela utilização das malhas férreas no valor de aproximadamente US\$ 10 milhões.

Em 17 de maio de 1995, o poder executivo expediu o Decreto nº 686, que autorizou o Ministro de Economia y Obras y Servicios Públicos a iniciar as negociações com os concessionários do sistema ferroviário de cargas. Visando à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão, o Estado argentino, através do referido decreto, orientou a supressão ou redução da obrigação de pagamento do preço pela concessão. Atualmente, BAP e MESO não estão pagando o preço da concessão para o Estado.

Em 1º de julho de 1997, o Decreto nº 605 autorizou a Secretaria de Transportes do Ministério de Economia y Obras y Servicios Públicos a renegociar todos os contratos de concessão dos serviços de transporte ferroviário de cargas. Os principais pontos da renegociação eram: (i) reprogramação dos investimentos; (ii) readequação do preço da

concessão ao nível das tarifas pagas pela prestação do serviço ferroviário; (iii) ampliação do objeto dos contratos de concessão, para o desenvolvimento de atividades comerciais paralelas ao serviço ferroviário, tais como utilização do imobilizado para instalação de redes de telecomunicações; e (iv) abertura à exploração, por outras empresas, das redes ferroviárias concedidas a outros concessionários, a fim de estimular a concorrência e suprir a demanda pelo transporte. As negociações, já avançadas, foram interrompidas por ocasião das eleições presidenciais na Argentina.

Eleito o novo presidente da Argentina em 24 de outubro de 1999, BAP e MESO foram as primeiras concessionárias a reiniciar a renegociação do contrato de concessão. Em 15 de outubro de 2000, ocorreu a primeira reunião com a Secretaria de Transportes. A expectativa da Administração é que o novo contrato de concessão esteja assinado no início do ano que vem. Estes contratos serão submetidos à apreciação das duas câmaras legislativas federais da Argentina. Essas câmaras podem se opor aos contratos de concessão e determinar a suspensão de sua eficácia. Mas enquanto não se manifestarem, os contratos surgem os efeitos jurídicos deles decorrentes. Caso BAP e MESO percam a concessão, o Governo Argentino deverá indenizá-las pelos investimentos feitos e pelos lucros cessantes.

BAP e MESO

BAP e MESO foram constituídas com o objetivo de serem concessionárias de transporte ferroviário de passageiros e de carga. Inclui-se ainda no seus objetos sociais a prestação de serviços a terceiros, locação de imóveis e demais atividades complementares para a adequada gestão e exploração comercial das redes ferroviárias que exploram.

Em 29 de dezembro de 1992 e em 15 de janeiro de 1993, o Poder Executivo Argentino outorgou, respectivamente, à BAP e à MESO, as concessões para exploração da suas atuais malhas ferroviárias (veja o mapa das ferrovias concedidas no capítulo “Atividades da ALL Holding – Subsidiárias – ALL Argentina”). À época, BAP e MESO eram controladas por Indústrias Metalúrgicas Pescarmona S.A. (“IMPESA”) e Román Marítima S.A., que detinham, respectivamente, 53,55% e 20% do capital social de cada uma das Concessionárias Argentinas. O Ministério de Economía y Obras y Servicios Públicos de la Nación (ex-Ferrocarriles) continuou detentor de 16% do capital social de cada empresa. Em agosto de 1993, os concessionários assumiram o negócio e iniciaram as operações. O prazo das concessões é de 30 anos, prorrogável por mais 10 anos.

Em 15 de janeiro de 1997, IMPSA comprou as ações da BAP e da MESO de propriedade da Román Marítima S.A. Um ano e meio depois, em 20 de agosto de 1998, a IMPSA vendeu suas ações para alguns dos atuais acionistas controladores da ALL Holding (veja o capítulo “Atividades da ALL Holding – Acionistas Controladores”). Posteriormente, em 26 de maio de 1999, os acionistas controladores venderam as ações para a ALL Argentina. A aquisição de tais ações ainda está sujeita à aprovação do Estado argentino (veja o capítulo “Atividades da ALL Holding – Contratos Relevantes – Contrato de Usufruto”). Atualmente, a ALL Argentina detém 73,55% do capital social da BAP e 70,56% do capital social da MESO.

Negócios

A principal atividade da BAP e MESO é a prestação de serviços ferroviários, voltados para o transporte de cargas. Procurando oferecer soluções logísticas para seus clientes, essas empresas têm desenvolvido serviços complementares e paralelos a sua atividade principal. Dentre estes serviços, destacam-se: (i) transporte multimodal, realizando o transporte de cargas “porta-a-porta”; (ii) armazenamento; (iii) emissão de *warrants*, títulos de crédito representativos de penhor de mercadorias em depósito; os *warrants* permitem à ALL Argentina distribuir ao longo do ano o fluxo de recebíveis oriundos do transporte de grãos, que se concentra em apenas três meses do ano; (iv) despacho aduaneiro; (v) manipulação de mercadorias em estações intermodais, que consistem em estações onde é feito o transbordo da carga; (vi) aproveitamento de imóveis para arrendamento; e (vii) exploração de rede de telecomunicações. Estes serviços geraram uma receita líquida de US\$ 5,6 milhões até 30 de setembro de 2000, equivalente a 12% do total da receita líquida da ALL Argentina. Esta receita cresceu 23% se comparada ao mesmo período em 1999.

O negócio de transporte ferroviário é segmentado pela BAP e MESO por tipo de serviço. Cada serviço é caracterizado pela espécie de vagão que é utilizado no transporte de determinada carga. Assim, os serviços são: (i) de borde alto; (ii) de vagões cobertos; (iii) graneleiros; (iv) de plataformas; (v) de tanques; (vi) *tolvas*; e (vii) *road railers*.

O serviço de borde alto, caracterizado por vagões com as laterais mais altas e, consequentemente, com maior capacidade de transporte, é utilizado principalmente no transporte de carvão coque (espécie de carvão residual de baixa qualidade), pela BAP, e de

pasta celulósica, pela MESO. Trata-se de um serviço cujos vagões estão, em geral, em bom estado de uso e com capacidade ociosa. A ALL Argentina fatura anualmente, com este serviço, US\$ 8,13 milhões, sendo aproximadamente US\$ 6,4 milhões provenientes de um único cliente, a Repsol – YPF S.A., empresa petrolífera da Argentina. São utilizados ao todo, nesse tipo de transporte, 247 vagões pela BAP e 344 vagões pela MESO.

Os vagões cobertos são utilizados para o transporte de diversos produtos de alto valor agregado, tais como, vinho, cal, conservas, cerveja, água e cerâmicas, transportados pela BAP; e fertilizantes, arroz processado e mercadorias em geral, transportadas pela MESO. A receita líquida da consolidada das Concessionárias Argentinas, até 30 de setembro de 2000, com este tipo de transporte foi de US\$ 11,9 milhões, concentrados principalmente no transporte de vinho e água. A BAP possui 1.604 vagões cobertos, enquanto a MESO possui 286 vagões.

O transporte em vagões graneleiros mostra-se como um dos negócios mais atrativos para as Concessionárias Argentinas em função da demanda reprimida neste segmento. Os principais produtos transportados são cereais, soja, arroz em casca, trigo e milho. A receita líquida conjunta das Concessionárias Argentinas, até 30 de setembro de 2000, com este tipo de transporte foi de US\$ 5,5 milhões, provenientes de mais de 70 clientes diferentes. São utilizados 770 vagões graneleiros pela BAP e 627 pela MESO, todos, em geral, em bom estado de conservação.

O vagão de plataforma é utilizado para o transporte de contêineres e produtos metalúrgicos. A receita líquida conjunta das Concessionárias Argentinas, até 30 de setembro de 2000, com este tipo de transporte foi de US\$ 8,0 milhões, provenientes de 40 clientes. A maior receita concentra-se na BAP, especialmente na linha férrea que liga Buenos Aires à Mendoza. Ao todo, são utilizados 363 vagões pela BAP e 259 vagões pela MESO, todos, em geral em bom estado de conservação e com capacidade ociosa. O vagão de plataforma oferece tarifas mais competitivas e serviços multimodais, tais como depósito fiscal (vantagem de não haver nenhum entreposto aduaneiro enquanto a mercadoria aguarda a liberação da receita federal) e armazenagem. Ainda, o desembarço aduaneiro é mais eficiente para vagões desse tipo do que para caminhões.

O vagão de tanque é oferecido exclusivamente pela BAP para o transporte de azeite. A receita líquida da BAP, até 30 de setembro de 2000, com este tipo de transporte foi de US\$ 1,3 milhões, provenientes de apenas dois clientes, sendo que 71% advém do cliente Nidera S.A.. São utilizados pela BAP 449 vagões para prestação deste serviço.

O vagão de *tolvas* é utilizado para o transporte de pedra, cimento, carvão e areia. A receita líquida conjunta das Concessionárias Argentinas, até 30 de setembro de 2000, com este tipo de transporte foi de US\$ 7,6 milhões, provenientes de 45 clientes. São utilizados 834 vagões pela BAP e 189 vagões pela MESO, todos, em geral, bem conservados e com boa capacidade para expansão do volume transportado.

Um novo vagão utilizado pela MESO é o *road railer*, um serviço inovador. Trata-se de meio de transporte bimodal que consiste em vagões de trens capazes de se transformar em carretas de caminhão (veja o capítulo “Atividades da ALL Holding – Subsidiárias – ALL Intermodal”). Este serviço entrou em operação no início de setembro de 1999 e até 30 de setembro de 2000, já foram contratados US\$ 370 mil em tal modalidade. Até o presente momento, estão sendo utilizados 118 vagões para o transporte de diversas mercadorias para um total de 20 clientes.

Outro serviço explorado pelas Concessionárias Argentinas é o arrendamento de imóveis. BAP e MESO receberam na concessão do serviço ferroviário inúmeros imóveis, quase todos em bom estado e bem localizados. As empresas estão utilizando estes imóveis para o armazenamento de cargas e arrendamento para terceiros com o objetivo de financiar seus investimentos no setor ferroviário. Até 30 de setembro de 2000, BAP e MESO auferiram uma receita líquida consolidada de aproximadamente US\$ 5,6 milhões com os arrendamentos.

Com relação à receita líquida global das Concessionárias Argentinas, 75% concentra-se no corredor leste-oeste, que liga Buenos Aires a Mendoza, a malha ferroviária da BAP.

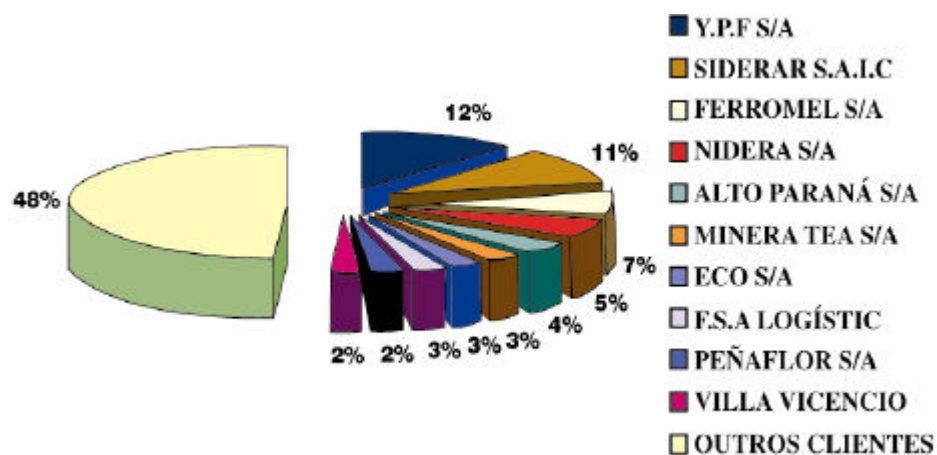
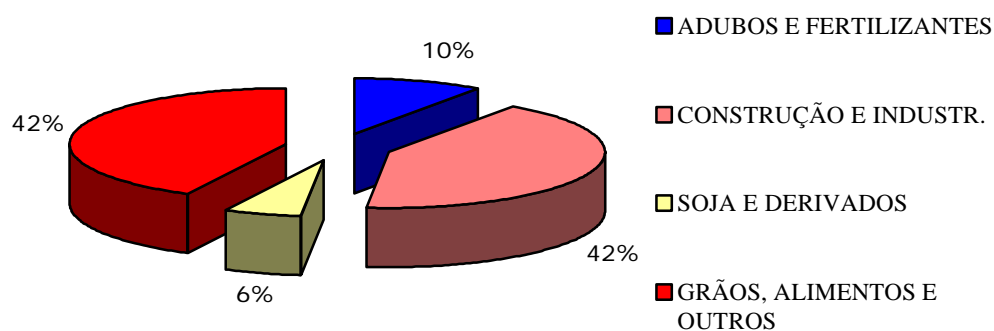
As tabelas abaixo ilustram a receita e o volume de carga transportada pelas Concessionárias Argentinas por tipo de vagão em julho de 2000:

BAP		
Tipo de Vagão	receita (em dólares)	volume (em dólares)
	<i>julho</i>	<i>julho</i>
Graneleiro	9.540.000,00	954.000,00
Plataforma	4.994.000,00	227.000,00
Coberto	11.700.000,00	468.000,00
Tolva	7.752.600,00	590.000,00
Borda Alta	6.402.000,00	264.000,00
Tanque	2.023.000,00	238.000,00
Total	42.411.600,00	2.741.000,00

Tipo de Vagão	MESO	
	receita (em dólares)	volume (em dólares)
	julho	julho
Graneleiro	2.832.375,00	269.750,00
Plataforma	2.710.800,00	150.600,00
Road Railer*	-	-
Coberto	1.152.000,00	96.000,00
Tolva	2.093.750,00	335.000,00
Borda Alto	1.730.000,00	96.000,00
Total	10.518.925,00	947.350,00

*Não se encontrava em atuação

Os gráficos abaixo mostram a distribuição da receita líquida conjunta das Concessionárias Argentinas, por tipo de produto e por clientes (até 30 de setembro de 2000).



Tarifas

Com relação às tarifas cobradas, estas foram fixadas inicialmente pelos contratos de concessão. No entanto, devido ao crescimento abaixo do esperado no setor de transporte e a concorrência de caminhões e hidrovias, as tarifas foram reduzidas ao longo do tempo. A tabela abaixo mostra as tarifas praticadas pela ALL Argentina em 30 de setembro de 2000, cobradas de acordo com o produto transportado ou tipo de serviço:

	Tarifa Média (em Pesos/TU)
	<i>Em Setembro de 2000</i>
Aubos e Fertilizantes	26,39
Construção e Indústria	19,63
Soja e Derivados	7,41
Grãos, Alimentos e Outros	15,97
Tarifa Média Total	16,76

Mercado de Atuação

O mercado de transporte ferroviário na Argentina tem um grande potencial de crescimento, apresentando participação de 7% no transporte geral de cargas, muito inferior ao dos países desenvolvidos. A empresa acredita que as oportunidades de crescimento são imensas tanto para os produtos que já transporta como para novos produtos.

Além disso, a região onde as Concessionárias Argentinas atuam é extremamente estratégica. As ferrovias da MESO são um importante corredor de exportação, interligando a capital Buenos Aires à malha ferroviária da ALL Brasil, que por sua vez vai até o Estado de São Paulo. A ferrovia liga-se também ao município de Corrientes, no Paraguai, situado na hidrovia Tietê-Paraná. Já a BAP atende a região central da Argentina, atravessando as principais províncias do país, ligando Buenos Aires a Mendoza, uma das mais importantes cidades do país. Além disso, Mendoza situa-se próxima à fronteira do Chile, país com quem Brasil e Argentina têm forte comércio internacional.

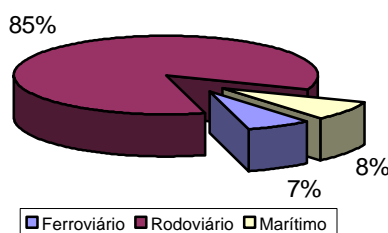
As ferrovias da ALL Argentina estão localizadas em uma região com um total de aproximadamente 25 milhões de habitantes. A região destaca-se, além da produção agrícola, pela produção de vinhos, conservas, derivados de petróleo e produtos metalúrgicos. É uma das regiões mais desenvolvidas economicamente da Argentina.

Principais Concorrentes

Tendo em vista que a BAP e a MESO são concessionárias exclusivas das malhas que operam, a principal concorrência que enfrenta é de outros meios de transporte. Entre esses, destaca-se o rodoviário.

O transporte rodoviário na Argentina tem como característica grande número de empresas de transporte e caminhoneiros autônomos. Assim, não há nenhuma empresa que individualmente detenha parcela significativa do mercado. O gráfico abaixo demonstra o posicionamento da ALL Argentina no processo competitivo, na sua região de atuação, em relação a outros meios de transporte.

Transportes Modais na Região da BAP e MESO



As principais vantagens competitivas do transporte ferroviário são: (i) segurança; (ii) possibilidade de transportar grandes volumes; (iii) longa extensão da rede ferroviária; (iv) conexão com países do Mercosul; (v) oferta de serviços integrais de logística (transporte, armazenamento, arrendamento de imóveis, transporte de mercadorias direto do cliente até as praças intermodais por meio de caminhão, etc.); (vi) capacidade de transportar diversos produtos a granel, em *pallets* ou em contêineres; e (vi) oferta de serviços bimodais, como o *road rail*.

Itacaiúnas

A Itacaiúnas Participações S.A. (“Itacaiúnas”) é uma sociedade cujo objeto social é a importação e comércio de materiais de fixação metálica ferroviários; e participação, sob qualquer modalidade, no capital de outras sociedades, no país ou no exterior, quaisquer que sejam os seus objetos sociais. Em 27 de setembro de 2000, seu capital social foi reduzido para R\$ 46,0 milhões. A Companhia pretende incorporar a Itacaiúnas nos próximos meses, não havendo operações relevantes a serem descritas.

ALL Intermodal

Uma das vantagens do modo rodoviário de transporte em relação ao ferroviário é a flexibilidade daquele no que diz respeito a rotas e transporte da origem para o destino das cargas. Assim, no início de suas operações, a ALL Brasil criou uma unidade de negócios para desenvolver o transporte intermodal, a solução para buscar as cargas que estão longe dos trilhos.

O transporte intermodal é a utilização de tecnologia que une diferentes modos de transporte, voltada para o atendimento do mercado de produtos acabados. Com o desenvolvimento do transporte intermodal, a ALL Holding constituiu, em maio de 1999, a América Latina Logística Intermodal Ltda. (“ALL Intermodal”). Seu objetivo é ser uma empresa de soluções logísticas de transporte intermodal para todos seus clientes, não havendo exclusividade de prestação de serviços para a ALL Brasil ou para a ALL Argentina.

Uma das formas de transporte intermodal é o transporte bimodal envolvendo os transportes rodoviário e ferroviário. Para o transporte bimodal, a ALL Intermodal utiliza vagões *road railers* que consistem em vagões de trens que se tornam carretas de caminhão e vice-versa. As fotografias abaixo mostram exemplos de vagões *road railers*.



As principais vantagens do transporte bimodal, com vagões *road railers* são: (i) eliminação da baldeação e manuseio da carga entre o trem e o caminhão; (ii) redução do investimento em terminais, tendo em vista que a carga não precisa ficar armazenada; (iii) redução da frota de caminhões nos longos percursos, descongestionando as estradas; (iv) aumento da segurança no cumprimento de prazos; e (v) agilidade e versatilidade na entrega das cargas. Alguns dos segmentos potenciais para aplicação do sistema bimodal são: higiene e limpeza, alimentos e bebidas, metalurgia e siderurgia, produtos químicos, papéis, cerâmica e pneus. Atualmente, os vagões *road railers* já operam nos percursos São Paulo – Porto Alegre e Porto Alegre - Buenos Aires. Esse tipo de transporte só é utilizado para os produtos transportados em trens expressos.

Os clientes da ALL Intermodal são empresas que transportam baixos volumes de cargas, mas com regularidade, normalmente empresas multinacionais, tais como Procter&Gamble, OPP Petroquímica, BASF, Duratex, etc.

Atualmente, a ALL Intermodal está sendo assessorada por uma consultoria norte-americana especializada nesse tipo de transporte com o objetivo de auxiliá-la a desenvolver melhor seus negócios. Até 30 de setembro de 2000, a ALL Intermodal auferiu uma receita líquida de R\$2,1 milhões.

ALL Overseas

ALL - América Latina Logística Overseas Limited (“ALL Overseas”) é uma sociedade com sede nas Bahamas. Sua única operação atualmente é relativa a captações no exterior que somam o valor de aproximadamente US\$ 38,0 milhões e cujos recursos foram repassados para a ALL Argentina a título de adiantamento para futuro aumento de capital (veja o capítulo “Destinação dos Recursos”).

Fatores Macroeconômicos

A Companhia, na qualidade de acionista de empresas ferroviárias, é afetada pelo ambiente macroeconômico que cerca suas controladas.

Política Cambial

ALL Argentina

Os investimentos da Companhia na ALL Argentina são influenciados pela política cambial adotada pelo governo argentino. A moeda argentina (peso) mantém paridade com o dólar norte-americano. Para reduzir os riscos da desvalorização do peso argentino frente ao dólar norte-americano, os recursos alocados pela Companhia à ALL Argentina, bem como todos os passivos da BAP e MESO são resguardados por instrumentos financeiros de proteção (“*hedges* cambiais”). Os *hedges* cambiais têm prazo de duração de 1 ano e vencem em dezembro de 2000. Além disso alguns dos contratos da BAP e MESO têm valores conversíveis em dólares norte-americanos.

Impacto sobre o custo

O preço dos combustíveis, principal componente dos custos dessas empresas ferroviárias, é sensivelmente afetado pelas variações cambiais. Do custo total, 30% e 15% dos custos da ALL Brasil e da ALL Argentina, respectivamente, referem-se à compra de diesel e lubrificantes consumidos pelas locomotivas. O diesel, produto derivado do petróleo, tem seu preço afetado pela variação cambial porque o preço do petróleo é cotado em dólares, nos mercados internacionais. Esse impacto é atenuado pelos mecanismos de determinação dos preços do diesel nos dois países. No Brasil, o preço do óleo diesel é controlado pelo Governo Federal. Na Argentina, o preço não é controlado, mas o Governo Federal subsidia parte do preço. Este subsídio não é constante e varia de acordo com a situação de mercado.

Impacto sobre a competitividade

O aumento do preço dos combustíveis tem impacto maior sobre a tarifa do transporte rodoviário do que sobre a do transporte ferroviário. O consumo de diesel dos caminhões por tonelada/km é maior do que o do consumo, por tonelada/km, das ferrovias. Portanto, embora o aumento do preço dos combustíveis gere custos adicionais significativos para as empresas de transporte ferroviário, esse aumento faz com que ganhem competitividade em relação ao transporte rodoviário, o que tem efeito positivo sobre as suas receitas.

Impacto sobre os fluxos de comércio

As variações cambiais também têm efeitos sobre os fluxos de comércio servidos pelas ferrovias da Companhia. Como grande parte da receita da ALL Brasil está vinculada ao transporte de produtos para exportação, a desvalorização do Real tende a aumentar as receitas da Companhia. Por outro lado, a desvalorização do dólar norte-americano e portanto do peso argentino tem por efeito o aumento de exportações de mercadorias argentinas, o que favorece as receitas da ALL Argentina, também mitigando eventuais efeitos negativos de uma valorização do Real face ao dólar e ao peso.

Política Monetária

A variação nas taxas de juros afeta diretamente os custos do endividamento da ALL Brasil e da ALL Argentina. Atualmente, 58% e 43% da estrutura de capital da ALL Brasil e ALL Argentina, respectivamente, é capital de terceiros. Do total no Brasil, 75% refere a taxas pós-fixadas. Embora encareça os custos do endividamento, o aumento das taxas de juros torna ambas companhias mais competitivas em relação ao transporte rodoviário. A maioria dos caminhoneiros têm financiamentos sobre seus veículos e são mais fortemente impactados por variações das taxas de juros do que o endividamento das empresas. Isso força os caminhoneiros a repassarem o aumento desse custo às tarifas, favorecendo indiretamente a competitividade da tarifa ferroviária.

Inflação

O impacto da inflação sobre os custos e receitas da ALL Brasil se dá principalmente em função dos custos de pessoal e do mecanismo de reajuste tarifário, respectivamente. Os custos de pessoal, que correspondem a 43% dos custos da empresa, podem ser reajustados anualmente pela inflação. Nos últimos três acordos coletivos, contudo, não houve reajuste de salários por conta da inflação.

As tarifas, por sua vez, são reajustadas anualmente pelo Ministério dos Transportes, em função do Índice Geral de Preços – Disponibilidade Interna, divulgado pela Fundação Getúlio Vargas (“IGP-DI/FGV”), nos termos do contrato de concessão. Atualmente, a

maioria das tarifas praticadas pela ALL Brasil são inferiores àquelas estabelecidas no contrato de concessão. A tabela abaixo mostra as tarifas praticadas pela ALL Brasil em 30 de setembro de 2000:

	Tarifa Média (Em Reais/TU)		
	<i>Em Setembro de 2000</i>	<i>1999</i>	<i>Variação</i>
Soja e Grãos	17,97	15,56	15,51%
Arroz e Açúcar	23,94	21,02	13,87%
Outros Produtos	13,17	14,95	-11,91%
Combustível	18,23	19,98	-8,78%
Materiais de Construção	13,02	11,95	8,96%
Fertilizantes e Cal	13,65	8,61	58,63%
Outros Produtos	67,92	33,28	104,08%
Tarifa Média Total	18,27	17,06	7,14%

Produtos e Serviços

A ALL Holding não comercializa nenhum produto nem presta nenhum serviço a terceiros. Informações sobre produtos oferecidos pelas subsidiárias da Companhia podem ser vistos no capítulo “Atividades da ALL Holding – Subsidiárias”.

Produtos e Serviços em Desenvolvimento

A Companhia, através de sua subsidiária Amari Participações S.A. (“Amari”), está desenvolvendo em parceria a instalação de uma rede de fibras óticas ao longo de suas linhas férreas.

A ALL Brasil é titular dos direitos de passagem das margens da rede ferroviária da Malha Sul. A Amari está em negociações com empresas do setor de telecomunicações para a construção de uma rede fibra ótica ao longo das linhas férreas. Esse empreendimento está em processo de autorização pelas autoridades competentes para que a cessionária dos direitos de passagem seja a Companhia. A contribuição da Amari para esse novo negócio será tão somente a cessão dos direitos de passagem, não havendo desembolso de recursos.

Fornecedores

A Companhia também não possui fornecedores de produtos ou serviços que sejam relevantes nos seus custos.

Clientes

Como não presta serviços nem comercializa produtos, a Companhia não possui clientes.

Dependência de Mercados

Como já dito, a ALL Holding não tem área de atuação direta. A área de atuação das suas subsidiárias de transporte ferroviário é limitada pelo alcance da malha ferroviária da ALL Brasil e da BAP e MESO. Essas três malhas juntas compreendem o sul do estado de São Paulo, toda a região sul do Brasil e a região norte da Argentina, indo até a fronteira com o Chile (veja o capítulo “Atividades da ALL Holding – Mercado de Atuação”). A sinergia entre as malhas da ALL Brasil e da BAP e MESO depende em grande medida do comércio no Mercosul. Por fim, como as três empresas são grandes transportadoras de grãos para portos, a performance das exportações no Brasil e na Argentina afeta a receita das empresas e conseqüentemente os negócios da Companhia. Essa limitação geográfica de atuação, contudo, é minimizada pela atuação da ALL Intermodal que conecta as linhas férreas com outros modos de transporte, tais como o rodoviário e o marítimo.

Ação Governamental e Regulamentação da Atividade Ferroviária

ALL Brasil

As principais normas a que a ALL Brasil está sujeita são as seguintes:

- i) Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências;
- ii) Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos;

- iii) Decreto nº 2.681, de 7 de dezembro de 1912, que trata da responsabilidade civil dos operadores ferroviários;
- iv) Decreto-Lei nº 1.571, de 31 de agosto de 1977, que trata de depreciação acelerada de vagões, terminais, ramais e desvios ferroviários;
- v) Lei nº 7.810, de 30 de agosto de 1989, que trata da redução de imposto de importação e imposto sobre produtos industrializados de equipamentos ferroviário nas condições que menciona;
- vi) Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996, que regulamenta os transportes ferroviários, tratando também da responsabilidade civil dos operadores ferroviários; e
- vii) Decreto nº 1.945, de 1º de julho de 1997, que institui a Comissão Federal de Transportes Ferroviários – COFER.

Lei de Concessões

A ALL Brasil é uma sociedade concessionária do serviço público de transporte ferroviário de cargas. Nesse sentido a Administração Pública pode influir nos seus negócios na condição de poder concedente (“Poder Concedente”).

Sendo o Poder Concedente uma das partes do vínculo contratual da concessão, não pode prevalecer sobre o contrato a mesma autonomia aplicável aos contratos firmados entre particulares. Isso porque os contratos celebrados por órgãos ou entes estatais direcionam-se ao atendimento do interesse público e este prepondera sobre os interesses privados.

A preponderância e defesa do interesse público levam à atribuição de prerrogativas ao Poder Concedente. Assim, de acordo com a Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, que institui normas para contratos da Administração Pública, pode o Poder Concedente: (i) modificar os contratos, unilateralmente, para melhor adequação às finalidades de interesse público, respeitados os direitos do contratado; (ii) rescindir, unilateralmente, seus contratos; (iii) fiscalizar a execução dos contratos; (iv) aplicar sanções motivadas pela inexecução total ou parcial do contrato; e (v) ocupar provisoriamente bens móveis, imóveis, pessoal e

serviços vinculados ao objeto do contrato, para a apuração administrativa de faltas contratuais pelo contratado, bem como na hipótese de rescisão do contrato administrativo.

Na hipótese de modificação unilateral do contrato pelo Poder Concedente, estabelece o artigo 65 da Lei nº 8.666/93 que os contratos poderão ser alterados, com as devidas justificativas, nos seguintes casos: (i) quando houver modificação do projeto ou das especificações desse para melhor adequação técnica aos seus objetivos; e (ii) quando necessária a modificação do valor contratual em decorrência de acréscimo ou diminuição quantitativa de seu objeto.

No caso de modificações do projeto ou das suas especificações para melhor adequação técnica dos objetivos do contrato, estabelece o artigo 58, § 2º, da Lei 8.666/93 que as cláusulas econômico-financeiras do contrato devem ser revistas para que se mantenha o equilíbrio contratual entre a Administração Pública e o contratado. Por outro lado, na hipótese de acréscimo ou decréscimo do valor contratual por alteração quantitativa, este pode ser alterado à razão de até 25%, mantidas as mesmas condições contratuais anteriores.

Além das modificações contratuais impostas unilateralmente pelo Poder Concedente, este ainda pode intervir na concessão com o fim de assegurar a adequação na prestação do serviço, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes. Cessada a intervenção, se não for extinta a concessão, a administração do serviço será devolvida à concessionária, precedida de prestação de contas pelo interventor, que responderá pelos atos praticados durante sua gestão (artigos 32 e 33 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995).

De acordo com a Lei nº 8.987/95, que dispõe sobre o regime de concessão da prestação de serviços públicos, a Administração pode extinguir a concessão através de encampação ou de rescisão por declaração de caducidade do contrato. Extinta a concessão, há imediata assunção do serviço pelo Poder Concedente, retornando a este todos os bens reversíveis, direitos e privilégios transferidos ao concessionário.

Considera-se encampação a retomada do serviço pelo Poder Concedente durante o prazo da concessão, por motivo de interesse público, mediante lei que dê autorização específica, após aviso prévio e pagamento de indenização. A indenização é realizada com o

pagamento das parcelas dos investimentos vinculados a bens reversíveis, ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido realizados com o objetivo de garantir a continuidade e atualidade do serviço concedido.

A inexecução total ou parcial do contrato pode acarretar, a critério do Poder Concedente, a declaração de caducidade da concessão ou a aplicação de sanções contratuais. A caducidade, que corresponde à rescisão unilateral do contrato, pode ser declarada quando: (i) o serviço estiver sendo prestado de forma inadequada ou deficiente; (ii) quando a concessionária descumprir cláusulas contratuais, ressalvadas as hipóteses de caso fortuito ou força maior; (iii) a concessionária perder as condições econômicas, técnicas ou operacionais para manter a adequada prestação do serviço; (iv) a concessionária paralisar o serviço ou concorrer para tanto; (v) a concessionária não cumprir as penalidades dentro dos prazos; (vi) a concessionária não atender intimação do Poder Concedente para regularizar o serviço; e (vii) a concessionária for condenada com sentença transitada em julgado por sonegação de tributos, inclusive contribuições sociais.

Órgão Regulador

O setor ferroviário é regulado pelo Ministério dos Transportes e, em especial, pela COFER.

Compete ao Ministério dos Transportes dispor sobre normas de segurança a serem observadas no setor ferroviário, bem como aprovar regulamentos das empresas do setor relativos aos direitos e deveres dos usuários, em especial no que diz respeito à Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor) e Decreto nº 1.832/96.

Para a fiscalização do cumprimento das normas do setor ferroviário, o Ministério dos Transportes poderá exigir: (i) relatórios periódicos sobre as atividades da Emissora; (ii) implantação de plano uniforme de contas; (iii) informações gerenciais; e (iv) manutenção do serviço adequado objeto da concessão.

A COFER é órgão colegiado com jurisdição sobre todo o sistema ferroviário nacional com as seguintes competências: (i) decidir, em grau de recurso, no que respeita à aplicação de penalidades, as controvérsias que surgirem entre a União e os concessionários, os concessionários e os usuários, e os concessionários entre si; (ii) manifestar-se quanto às modificações societárias que venham a ocorrer nas empresas concessionárias e que possam comprometer a relação contratual, ou, ainda, ensejar o estabelecimento de qualquer tipo de monopólio ou prática de abuso econômico; (iii) opinar, quando solicitada, sobre propostas de expansão ou de supressão de serviços ferroviários, atenta às necessidades emergentes da satisfação do interesse público objetivado na concessão; (iv) opinar, quando solicitada, sobre matérias pertinentes à modalidade ferroviária, relacionadas direta ou indiretamente aos contratos de concessão, especialmente em relação a normas gerais que disponham sobre níveis de qualidade e segurança dos serviços prestados; e (v) acompanhar e avaliar o desempenho de concessionários e o disciplinamento das relações operacionais entre concessionários e entre estes e usuários.

Aspectos Gerais da Regulamentação do Setor

O Decreto nº 1.832/96 disciplina, principalmente: (i) relações (a) entre a União e as operadoras ferroviárias; (b) entre estas e outras empresas que explorem comercialmente ferrovias; (c) entre as operadoras ferroviárias e seus respectivos usuários; e (ii) questões gerais relativas à segurança nos serviços ferroviários.

A construção de ferrovias e a operação ou exploração comercial dos serviços de transporte ferroviário poderão ser realizadas pelo Poder Público ou por empresas privadas, estas mediante concessão da União.

A desativação de trechos do subsistema ferroviário nacional comprovadamente antieconômicos, uma vez verificado o atendimento da demanda por outra modalidade de transporte, depende de autorização do poder executivo federal.

A ALL Brasil não pode impedir a travessia de suas linhas por outras vias, tubulações, redes de transmissão elétrica, telefônica e similares, anterior ou posteriormente estabelecidas, obedecidas as exigências técnicas e legais pertinentes. Caso a ALL Brasil instale via posterior a obra existente, fica a mesma obrigada a assumir todos os encargos decorrentes da construção e manutenção das obras e instalações necessárias ao cruzamento, bem como pela segurança da circulação no local.

A ALL Brasil está obrigada a garantir o tráfego mútuo e, no caso de sua impossibilidade, permitir a passagem de outros operadores ferroviários por suas linhas.

A ALL Brasil deve manter a via permanente, o material rodante, os equipamentos e as instalações em adequadas condições de operação e de segurança e estar aparelhada para atuar em situações de emergência, decorrentes da prestação do serviço de transporte ferroviário.

O preço dos serviços de transporte de carga poderá ser negociado diretamente com os usuários, respeitados os limites máximos das tarifas de referência homologadas pela União, à exceção do caso de transporte de cargas de características excepcionais, no qual tarifas e taxas especiais poderão ser negociadas entre a ALL Brasil e usuário (há também a possibilidade de tarifa diferenciada a usuário com elevado grau de dependência do transporte ferroviário). As tarifas de referência serão reajustadas, com base na variação do IGP-DI/FGV, sempre que houver alteração do poder aquisitivo da moeda que afete o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão. As referidas tarifas poderão ainda, com a mesma finalidade, ser revistas pela União a cada cinco anos, por determinação desta, ou a qualquer tempo, por solicitação da ALL Brasil.

Operações acessórias ao transporte, tais como carregamento e descarregamento, serão cobradas mediante preço acertado entre a ALL Brasil e o usuário.

Normas de Segurança

A ALL Brasil deve adotar medidas de natureza técnica, administrativa, de segurança e educativa destinadas a: (i) preservar o patrimônio da empresa; (ii) garantir a regularidade e normalidade do tráfego; (iii) garantir a integridade das mercadorias que lhe forem confiadas; (iv) prevenir acidentes; (v) garantir a manutenção da ordem em suas dependências; e (vi) garantir o cumprimento dos direitos e deveres do usuário.

Responsabilidade Civil

A responsabilidade civil da emissora é regulada, principalmente pelos Decretos nº 2.681/12 e 1.832/96. A ALL Brasil é responsável por todo o transporte de carga e operações acessórias e pela qualidade dos serviços prestados aos usuários, bem como pelos compromissos que assumir no tráfego mútuo, multimodal e nos ajustes com os usuários.

A responsabilidade da ALL Brasil começa com o recebimento da mercadoria e cessa com a entrega da mesma, sem ressalvas, ao destinatário. A responsabilidade fica limitada ao valor declarado pelo expedidor, obrigatoriamente constante do conhecimento de transporte e, havendo culpa recíproca entre a ALL Brasil e o usuário, a responsabilidade será proporcionalmente partilhada.

De acordo com o Decreto 1.832/96, a responsabilidade da ALL Brasil pelo que ocorrer de anormal nas operações a seu cargo, é elidida diante de (i) vício intrínseco ou causas inerentes à natureza do que foi confiado para transporte; (ii) morte ou lesão de animais, em consequência do risco natural do transporte dessa natureza; (iii) falta de acondicionamento ou vício não aparente, ou procedimento doloso no acondicionamento do produto; (iv) dano decorrente das operações de carga, descarga ou baldeação efetuadas sob a responsabilidade do expedidor, do destinatário ou de seus representantes; e (v) carga que tenha sido acondicionada em contêiner ou vagão lacrados e, após o transporte, o vagão ou contêiner tenham chegado íntegros e com o lacre inviolado.

A indenização pela ALL Brasil, nos casos de perda ou furto, será equivalente ao preço corrente da mercadoria no tempo e no lugar em que devia ter sido entregue; no caso

de avaria, será proporcional à depreciação por ela sofrida. Devem ser deduzidas as despesas que deixaram de ser feitas pelo fato da perda da mercadoria.

A despeito das responsabilidades atribuídas à ALL Brasil, é possível a contratação de transporte com cláusula de não garantia de mercadoria e a determinação prévia do máximo de indenização a pagar. A contratação em tais termos, todavia, deve ser opção do usuário e deve corresponder a abatimento na tarifa, sob pena de nulidade.

As estradas de ferro respondem também por todos os danos que a exploração de suas linhas causar aos proprietários marginais, exceto se o dano decorrer de infração do próprio proprietário.

Benefícios e Incentivos Fiscais

A Lei nº 7.810, de 30 de agosto de 1989, concede redução de 80% sobre o Imposto de Importação e o Imposto sobre Produtos Industrializados incidentes sobre equipamentos, máquinas, veículos, aparelhos e instrumentos, e seus respectivos acessórios, sobressalentes e ferramentas, importados pela ALL Brasil, desde que sem similar nacional e destinados a emprego exclusivo na execução do serviço de transporte ferroviário.

A ALL Brasil, conforme o Decreto-Lei nº 1.571, de 31 de agosto de 1977, ao adquirir vagões ferroviários de fabricação nacional, construir terminais, ramais ou desvios ferroviários, poderá proceder à depreciação acelerada desses bens para fins de apuração no lucro tributável, mediante aprovação do Ministério dos Transportes e sob a condição do uso efetivo dos bens por no mínimo cinco anos.

Regulamentação Ambiental

Dado o transporte de produtos perigosos e o exercício de atividades potencialmente poluidoras e modificadoras do ambiente, a ALL Brasil deve observar as regras impostas pelas seguintes normas:

- i) Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, alterada pela Lei nº 7.804, de 18 de julho de 1989, que dispõe sobre a política nacional do meio ambiente e atribui sanções aos poluidores do meio ambiente;

- ii) Resolução nº 1, de 23 de janeiro de 1986, do Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA, que prevê a elaboração de Relatório de Impacto Ambiental – RIMA;
- iii) Decreto nº 98.973, de 21 de fevereiro de 1990, que aprova o regulamento do transporte ferroviário de produtos perigosos;
- iv) Decreto nº 99.274, de 6 de junho de 1990, que dispõe sobre licenciamento e penalidades impostas a danos contra o meio ambiente;
- v) Decreto nº 1.797, de 25 de janeiro de 1996, que dispõe sobre a execução do Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, de 30 de dezembro de 1994;
- vi) Portaria do Ministério dos Transportes nº 204, de 20 de maio de 1997, que estabelece normas técnicas para o transporte ferroviário de produtos perigosos;
- vii) Portaria Normativa nº 113, de 25 de setembro de 1997, do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA, que obriga ao registro no Cadastro Técnico Federal de Atividades Potencialmente Poluidoras ou Utilizadoras de Recursos Ambientais;
- viii) Resolução CONAMA nº 237, de 19 de dezembro de 1997, que exige o licenciamento prévio para localização, construção, instalação, ampliação, modificação e operação de empreendimentos e atividades capazes de causar degradação ambiental; e
- ix) Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente.

Estudos e Licenças Ambientais

A construção, instalação, ampliação e funcionamento de estabelecimento que desempenhe atividades utilizadoras de recursos ambientais, consideradas efetiva ou potencialmente poluidoras, bem assim os empreendimentos capazes, sob qualquer forma, de causar degradação ambiental, dependem de (i) prévio licenciamento em órgão estadual competente integrante do Sistema Nacional do Meio Ambiente – SISNAMA e no IBAMA;

e (ii) registro no Cadastro Técnico Federal de Atividades Potencialmente Poluidoras ou Utilizadoras de Recursos Ambientais.

Todos os custos incorridos pelo órgão responsável pela emissão das respectivas licenças deverão ser ressarcidos pela empresa interessada ao órgão ambiental competente. As atividades modificadoras do meio ambiente dependem ainda de elaboração de RIMA, a ser feito por pessoal técnico habilitado, às custas do interessado.

Transporte de Produtos Perigosos

Os Decretos nº 98.973/90 e nº 1.797/96 e a Portaria nº 204/97, do Ministério dos Transportes, disciplinam o transporte ferroviário de produtos perigosos.

A ALL Brasil, para o transporte deste tipo de carga, deve se adequar a normas técnicas brasileiras e, na ausência dessas, a normas internacionalmente aceitas, visando à prevenção de acidentes danosos ao meio ambiente.

Cabe à ALL Brasil, dentre outros deveres, (i) treinar, sistematicamente, todo seu pessoal envolvido com manuseio, transporte, atendimento a emergências e vigilância de produtos perigosos e (ii) utilizar apenas veículos e equipamentos em boas condições operacionais e adequados ao uso a que se destinam.

O carregamento e descarregamento de produtos perigosos, via de regra, é de responsabilidade do expedidor e do destinatário, respectivamente. Tais operações podem, contudo, ser de responsabilidade da ALL Brasil, se assim acordado.

Infrações e Penalidades

A Lei nº 9.605/98 trata, dentre outros assuntos, das penalidades aplicáveis às hipóteses de danos ao meio ambiente.

O não cumprimento das medidas necessárias à preservação ou correção dos danos causados pela degradação da qualidade ambiental sujeitará o transgressor a:

- i) multa simples ou diária;

- ii) perda ou restrição dos incentivos e benefícios fiscais concedidos pelo poder público;
- iii) perda ou suspensão de participação em linhas de financiamento em estabelecimentos oficiais de crédito; e
- iv) suspensão de sua atividade.

Além das penalidades previstas acima, o poluidor é obrigado, independentemente da existência de culpa, a indenizar e a reparar os danos causados ao meio ambiente e a terceiros.

Por fim, quaisquer atividades da ALL Brasil que provoquem algum tipo de dano ambiental, também sujeitarão os responsáveis às sanções penais dispostas na Lei nº 6.938/81, modificada pela Lei nº 7.804/89.

ALL Argentina

O serviço de transporte ferroviário na Argentina está sujeito às seguintes normas:

- i) Lei nº 23.696, de 17 de agosto de 1989, denominada Lei de Reforma do Estado, que estabelece diretrizes para a privatização, total ou parcial, das atividades públicas produtivas, e a desregulamentação de serviços e atividades de interesse público;
- ii) Lei nº 2.873, de 1891, que regulamenta a prestação do serviço de transporte ferroviário; e
- iii) normas, de cunho administrativo, que regulamentam aspectos vinculados ao uso da infra-estrutura ferroviária, dos bens estatais, das condições de prestação do serviço ferroviário e as condições a que se deve ajustar o transporte ferroviário de cargas.

Lei de Reforma do Estado

Com base na Lei nº 23.696/89 foram outorgadas as concessões, à BAP e a MESO, para exploração integral do setor da rede ferroviária argentina integrado pela Linha General San Martín e a Linha Domingo Faustino Sarmiento, com exclusão dos ramais urbanos Retiro-Pilar e Onze de Setembro-Mercedes.

A Lei de Reforma do Estado foi o marco jurídico através do qual o Governo Argentino iniciou o processo de privatização, total ou parcial, das atividades públicas produtivas, e a desregulamentação de serviços e atividades de interesse público. O Anexo I da referida lei previa a inclusão da Ferrocarriles Argentinos, companhia ferroviária estatal detentora das linhas que compõem a malha férrea argentina, como empresa sujeita à privatização parcial, através da concessão.

Para fins de execução da Lei nº 23.696/89, o Poder Executivo Argentino sancionou o Decreto nº 666, de 1989, que dispunha sobre a privatização parcial da Ferrocarriles Argentinos. O objetivo deste decreto era viabilizar a privatização de forma a aumentar a participação do transporte ferroviário na mobilização de cargas e passageiros. Para isso, impõe um plano cujas metas eram: (i) diminuição da necessidade de financiamento para o setor; (ii) aumento do volume de transporte de cargas; (iii) aumento da receita da atividade; e (iv) cobrança pelo serviço de transporte de passageiros urbanos prestado pelas províncias.

O artigo 4º do Decreto nº 666/89 determinou a concessão integral da exploração das linhas ou setores da rede ferroviária nacional. Entende-se por concessão integral aquela na qual a concessionária assume, no setor objeto da contratação, a exploração comercial, a operação de trens e estações, a manutenção de material rodante, infra-estrutura e equipes e ainda a exploração das demais atividades complementares e subsidiárias.

Por fim, o referido decreto impõe ao Estado, através de seus órgãos, a fiscalização e observância das disposições contratuais, reservando-lhe o poder de aprovação em matéria societária, investimentos, prestação de serviços, verificação da manutenção dos bens concedidos, etc. durante o prazo da concessão, que é de 30 anos, renováveis por mais 10 anos.

Órgão Regulador

As concessões de serviços de transporte ferroviários se encontram sob o controle do órgão regulador denominado Comissão Nacional de Regulação do Transporte (“CNRT”). A CNRT é responsável por:

- i) aplicar e fazer cumprir as leis, decretos e demais normas que regulamentam o transporte;

- ii) fiscalizar as atividades das empresas de transporte automotor e ferroviário, incluindo-se:
 - a) verificação do avanço das obras e provisões do programa de investimentos do setor;
 - b) execução dos programas de manutenção da infra-estrutura e do material rodante;
 - c) vigilância sobre a conservação de todos os bens integrantes da concessão, segundo os padrões e critérios estabelecidos;
 - d) fiscalização do cumprimento dos contratos no tocante à exploração dos bens concedidos;
 - e) controle do pagamento das prestações, na forma e no prazo contratualmente estabelecidos;
 - f) controle do cumprimento das condições contratuais com relação à incorporação de pessoal proveniente da Ferrocarriles Argentinos às concessionárias de transporte ferroviário de cargas e passageiros;
 - g) controle dos serviços prestados por concessionários de serviços sob sua jurisdição, a fim de assegurar sua execução de acordo com o estabelecido nos contratos de concessão no tocante à qualidade e quantidade dos serviços prestados;
 - h) verificação da efetividade das garantias de cumprimento dos contratos e a vigência das apólices de seguro estabelecidas nos contratos de concessão;
 - i) solicitar informações e documentos necessários às empresas de transporte para verificar e avaliar o desempenho do sistema ferroviário;
 - j) aplicar as sanções previstas nas distintas normas legais relacionadas com o transporte e as penalidades fixadas nos contratos de concessão, no caso de inadimplência das obrigações estabelecidas;

Com relação à segurança do transporte ferroviário, a fim de controlar o uso das vias férreas, os bens imóveis, material rodante, equipamentos, assim como a execução das obras e provisões que integram o plano de investimentos do concessionário, o CNRT tem as seguintes faculdades:

- i) fiscalizar a adoção, por parte das empresas ferroviárias, das medidas para segurança dos bens afetados pela prestação dos serviços ferroviários, a fim de garantir sua normal prestação e a proteção das pessoas e coisas transportadas;
- ii) intervir na investigação dos acidentes ferroviários conforme a gravidade ou características particulares que requeiram sua direta. Ainda, o CNRT poderá intervir nos acidentes ferroviários ocorridos nos cruzamentos de nível entre vias férreas, ruas e caminhos, se solicitado pela Secretaria de Obras Públicas e Transporte do Ministério de Economia e Obras e Serviços;
- iii) habilitar ou reabilitar o estabelecimento de linhas, ramais e estações, que não afetem a segurança ferroviária;
- iv) requerer informação às empresas ferroviárias e efetuar inspeções para determinar o grau de cumprimento das normas relativas à segurança na operação e utilização das vias, material rodante, estruturas e equipamentos;
- v) ordenar as empresas ferroviárias a executar ações necessárias para dar cumprimento às normas sobre segurança ferroviária, quando se comprovem deficiências ou omissões em sua aplicação;
- vi) emitir ordens de emergência dirigidas às empresas ferroviárias, dispondo medidas de aplicação imediata, incluindo, se necessário, a interrupção das operações ferroviárias, em situações de perigo que justifiquem tal atitude;
- vii) chamar a atenção, aperceber ou impor multas a todo concessionário sob sua jurisdição que não cumpra as disposições relativas à segurança ou que não preste a colaboração requerida por uma ordem de emergência;

- viii) ordenar às empresas ferroviárias o imediato afastamento do serviço de qualquer empregado, temporariamente ou em definitivo, quando uma inspeção determine que o mesmo não se encontra em condições de prestar o serviço a seu cargo em condições de segurança;
- ix) conduzir ou solicitar investigações técnicas sobre matérias relativas à segurança do transporte ferroviário;
- x) emitir, quando julgue necessário, boletins técnicos informativos e recomendações relativas à segurança;
- xi) determinar as diretrizes gerais quanto aos procedimentos que deverão seguir as empresas ferroviárias no caso de acidentes; e
- xii) requerer o auxílio da força pública quando seja necessário ao exercício de suas funções, sob sua exclusiva responsabilidade.

Patentes, Marcas e Licenças

O logotipo da Companhia está fase de registro no Instituto Nacional de Propriedade Industrial – INPI. Não existem patentes ou contratos de licenciamento de que seja parte atualmente.

Contratos Relevantes

Os únicos contratos relevantes em que a ALL Holding é parte consistem (i) no contrato de transferência de ações e constituição de usufruto com seus acionistas controladores, (ii) no *Note Purchase Agreement* onde a Companhia compareceu como fiadora da BAP e (iii) nas debêntures da segunda série da primeira emissão da ALL Brasil, onde a Companhia compareceu como fiadora. Além desses, a Companhia contratou mútuos e prestou garantias fidejussórias (fiança e aval) em diversos contratos de natureza financeira que somavam, em 30 de setembro de 2000, aproximadamente R\$ 22,5 milhões (veja o capítulo “Transações com Partes Relacionadas”). No entanto, nenhum desses contratos de natureza financeira representavam individualmente mais de 5% do patrimônio líquido da Companhia, não sendo por essa razão aqui descritos.

Contrato de Usufruto

A Companhia e alguns de seus acionistas controladores firmaram, em 26 de maio de 1999, contrato de transferência e usufruto das ações da ALL Argentina. Esse contrato transfere à ALL Holding as ações mencionadas, sujeita essa transferência a autorização do Governo Argentino. Enquanto não há decisão do Governo, os acionistas constituíram a Companhia como usufrutuária das ações da ALL Argentina. Para tanto, foram-lhe concedidos direitos sobre as ações, incluindo dividendos, bonificações e voto em todas as assembléias da ALL Argentina.

Caso o Governo denegue o pedido, o usufruto extingue-se em 20 anos. Obtendo-se autorização do Governo, ficou estipulado no contrato que a ALL Holding deliberará um aumento de capital. Parte dos acionistas controladores integralizará o capital com as ações da ALL Argentina e a outra parte integralizará com dinheiro. O usufruto tem prazo de vigência de 20 anos, prorrogáveis por igual período, enquanto o Governo Argentino não decidir sobre a autorização ou não da transferência das ações.

Note Purchase Agreement

A BAP emitiu, em 1º de agosto de 2000, *Notes* (“Títulos de Crédito”) no montante total de US\$ 10 milhões. Os Títulos de Crédito vencem em 1º de agosto de 2005, sendo o valor principal devido somente no vencimento. Pagam juros de 5% ao ano, semestralmente, começando em 30 de dezembro de 2000.

A critério da BAP, os Títulos de Crédito podem ser resgatados antecipadamente a partir do 24º mês a contar da emissão. Nesse caso, pagam um prêmio de 10% sobre o valor principal se forem resgatados até o 48º mês. O prêmio passa a ser de 6,5% se o resgate ocorrer entre o 49º e o 60º mês. As Títulos de Crédito são conversíveis em ações de emissão tanto da BAP como da ALL Holding, a um preço de conversão de US\$100,00 por ação da BAP e US\$13,00 por lote de mil ações da ALL Holding. Esse preço de conversão é reajustado mensalmente a uma taxa anual que cresce 0,5% ao ano, começando de 6,5% no 1º ano a 8,5% no 5º ano. A ALL Holding é fiadora da BAP no pagamento integral dos Títulos de Crédito. O contrato está sujeito à Lei do Estado de Nova York e à Lei da República Argentina.

Debêntures da ALL Brasil

Em assembléias gerais extraordinárias realizadas em 2 de fevereiro, 11 de abril e 16 de maio de 2000, foi deliberada a emissão da segunda série da primeira emissão de debêntures da ALL Brasil. O valor total da emissão foi de R\$ 42 milhões, da espécie subordinada, com fiança da ALL Holding, com prazo de 5 anos e vencimento em 17 de maio de 2005. As debêntures pagam juros equivalentes à 100% da taxa paga pelo CDI acrescida de uma sobretaxa de 2,5% ao ano. As debêntures têm prazo de carência de pagamento de principal e juros de três anos. Após esse prazo, juros e principal são pagos em cinco parcelas iguais, semestrais e sucessivas até a data de vencimento. As debêntures não serão objeto de repactuação, podendo ser resgatadas nas datas de pagamento dos juros.

Recursos Humanos

A Companhia não possui empregados. Toda sua gerência é feita pela sua Administração, por empresas terceirizadas e por funcionários da ALL Brasil.

Principais Concorrentes

A ALL Holding não possui concorrentes diretos em virtude de sua natureza de sociedade holding. Suas controladas, no entanto, possuem concorrência nos mercados onde atuam. Maiores detalhes sobre aspectos concorrenciais da ALL Brasil e ALL Argentina podem ser vistos no capítulo “Atividades da ALL Holding – Subsidiárias”.

Administração

A Companhia é administrada por um conselho de administração e uma diretoria. Atualmente, existem 12 conselheiros e 7 diretores na Companhia, acumulando o Diretor Presidente o cargo de conselheiro.

Conselheiros e diretores possuem mandatos de três e dois anos, respectivamente, com possibilidade de reeleição. Segue abaixo breve descrição do currículo de cada administrador da Companhia.

Conselho de Administração

Luiz Kaufmann – Nascido em 7 de agosto de 1945, graduou-se em engenharia mecânica pela Universidade Federal do Paraná em 1968. Adquiriu o grau de “Master of Sciences” em engenharia industrial pelo Illinois Institute of Technology em 1971. Foi diretor-gerente da Arthur D. Little do Brasil (1977-1984); diretor e vice presidente do conselho de administração do Banco Multiplic S.A. (1985-1990); vice presidente da Petropar S.A. (1990-1993); membro do “board of directors” da Pioneer Hi-Bread International nos Estados Unidos da América (1993); e presidente da Aracruz Celulose S.A. (1993-1998). Atualmente, é membro do conselho de administração da ALL Holding.

Ricardo Arduini - Nascido em 26 de julho de 1948, graduou-se em engenharia mecânica pela Faculdade de Engenharia Industrial, em 1971. Adquiriu o diploma do curso de pós graduação em Administração de Empresas pela Fundação Getúlio Vargas. Foi vice-presidente da Companhia Industrial de Peças para Automóveis Cinpal (1973-1985); presidente da Macquay do Brasil; e membro do conselho de administração da Ferrovia Centro-Atlântica S.A. É conselheiro da ALL Holding desde 28 de abril de 2000.

Tarcísio Schettino Ribeiro - Nascido em 14 de fevereiro de 1951, graduou-se em engenharia pela Universidade Federal de Minas Gerais, em 1974. Ingressou como diretor da Viação Vale do Sol Ltda em 1990; é diretor da São Bernardo Ônibus Ltda (1985-presente data).

Marcelo Pereira Lopes de Medeiros - Nascido em 4 de maio de 1960, graduou-se em engenharia civil pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo em 1985. Foi membro dos conselhos de administração do Banco de Investimento CSFB Garantia S.A., da TAM - Transportes Aéreos Meridionais S.A. e Método Engenharia S.A.. É conselheiro da ALL Holding desde 28 de fevereiro de 2000.

Alexandre Behring Costa - Nascido em 20 de fevereiro de 1967, graduou-se em engenharia elétrica pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro em 1988. Adquiriu o título de “Master in Business Administration” pela “Harvard Graduate School of Business Administration Boston, MA” em 1995. Foi associado de verão (*summer job*) no setor de fusões e aquisições da Goldman, Sachs & CO (1994); vice-presidente e acionista do Modus Osi Technologies, Inc - Boca Raton - FL (1989-1993); e associado de verão (*summer job*) no Citibank da Flórida (1988). É conselheiro da ALL Holding e diretor-presidente desde 28 de fevereiro de 2000.

Diretoria

Pedro Roberto Oliveira Almeida - Nascido em 27 de março 1955, graduou-se em direito pela Universidade Gama Filho, em 1983, tendo se especializado em Direito do Trabalho. Foi chefe do departamento pessoal na Metalúrgica Ramos (1975); advogado e chefe do departamento pessoal no Grupo Ceres (1976-1986); advogado nas Lojas Americanas (1986-1985); e diretor de logística na Supermar Supermercados S.A. (1995-1997). É diretor de administração e recursos humanos da All Holding desde 05 de abril de 1999.

Raimundo Pires Martins da Costa - Nascido em 19 de novembro de 1960, graduou-se em engenharia civil pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais em 1984; adquiriu o título de “Master in Business Administration” pela Fundação Dom Cabral em 1997; foi gerente de programação de trens (1986-1987) e gerente de pátios terminais (1987-1995) na Companhia Vale do Rio Doce. É diretor de operações da ALL Holding desde 05 de abril de 1999.

Valter Luis de Souza - Nascido em 12 de abril de 1950, graduou-se em engenharia civil pela Universidade da Bahia. Completou o curso de pós graduação em engenharia ferroviária pelo Instituto Militar de Engenharia - IME em 1975, tendo se especializado em transporte ferroviário na “Société nationale des Schemins de fer Belges SNCB” na Bélgica, em 1989. Foi engenheiro de transporte da Empresa Brasileira de Planejamento de Transporte Geipot (1977-1978); gerente de transporte da Siderbrás (1978-1983 e 1987-1989); e diretor comercial da Tora Transportes Industriais Ltda. (1984-1987 e 1992-1998). É diretor comercial da ALL Holding desde 5 de abril de 1999.

Bernardo Vieira Hees - Nascido em 28 de outubro de 1969, graduou-se em economia em 1992 pela Universidade Católica do Rio de Janeiro. Adquiriu o título de “Master in Business Administration” pela Universidade de Warwick na Inglaterra em 1998. Trabalhou na área de planejamento financeiro do Banco Nacional (1993 – 1994); e área de Controles Financeiros do Banco Marka (1995– 1997); Ingressou na ALL como Gerente Comercial em 1999 e em 2000 assumiu o cargo de Diretor Financeiro.

Acionistas Controladores

A Companhia possui sete acionistas controladores. O quadro a seguir mostra quem são e quais as participações de cada um no seu capital social.

Acionista	Ordinárias	% ON	Preferenciais	% PN	Total (em %)
Judori Adm. e Empreendimentos Participações S.A.	2.064.709	19,58	1.768.346	10,15	13,70
Emerging Markets Capital Investments	1.860.687	17,65	4.671.230	26,80	23,35
Brasil Private Equity Fdo. M. Ações C.L.	1.363.201	12,93	2.299.253	13,19	13,19
Ralph Partners I (*)	1.196.685	11,35	4.163.434	23,89	19,16
Gruçai Participações S.A.	1.115.688	10,58	528.955	3,04	5,88
Railtex Global Investments LLC	835.303	7,92	383.641	2,20	4,36
Holding Brasil S.A.	553.204	5,25	18.915	0,10	2,05
Outros	1.554.920	14,75	3.593.769	20,62	18,41
Total	10.544.397	100,01	17.427.543	99,99	100,00

(*) Fundo administrado pela GP Investimentos S/C Ltda.

Os acionistas controladores a Companhia são todos investidores profissionais. Os acionistas de maior relevância são os fundos de investimento administrados pelo GP Investimentos S/C Ltda.

COMENTÁRIOS DA ADMINISTRAÇÃO SOBRE A SITUAÇÃO FINANCEIRA E OS RESULTADOS OPERACIONAIS

As demonstrações de resultado consolidadas da ALL Holding, apresentadas a seguir, para os primeiros nove meses encerrados em 30 de setembro de 1999 e 2000 estão qualificadas em conformidade com as Informações Trimestrais – ITR apresentadas pela Companhia em 30 de setembro de 2000 (e com as suas respectivas Notas Explicativas) incluídas neste Prospecto e devem, portanto, ser lidas em conjunto com as mesmas.

DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO CONSOLIDADO (em mil Reais)

	<i>Nove meses findos em</i>	
	2000	1999
	<i>(em milhares de Reais)</i>	
Receita Bruta de Vendas e/ou serviços	328.614	160.336
Deduções da Receita Bruta	(33.337)	(20.896)
Receita Líquida de Vendas e/ou Serviços	295.277	139.440
Custo de Bens e/ou Serviços Vendidos	(207.841)	(77.757)
Resultado Bruto	87.436	61.683
Despesas/Receitas Operacionais	(96.211)	(47.268)
Com Vendas	(5.145)	(2.752)
Gerais e Administrativas	(38.650)	(18.336)
Financeiras	(59.975)	(25.502)
Receitas Financeiras	13.156	13.723
Despesas Financeiras	(73.131)	(39.225)
Outras Receitas Operacionais	9.571	1.077
Outras Despesas Operacionais	(2.012)	(1.755)
Resultado Operacional	(8.775)	14.415
Resultado Não Operacional	(401)	10.586
Receitas	0	13.168
Despesas	0	(2.582)
Resultado Antes da Tributação	(9.176)	25.001
Provisão para IR e Contribuição Social	(1.120)	0
Participações Minoritárias	4.751	0
Lucro/Prejuízo do Período	(5.545)	25.001

Considerações Gerais

A Companhia é uma holding de participações societárias. Seus principais negócios estão relacionados com serviços de transporte ferroviário e logística desenvolvidos por suas subsidiárias.

Os primeiros anos de exploração da atividade ferroviária demandam altos investimentos. O cumprimento das metas impostas pelos contratos de concessão e a necessidade de se incrementar a produtividade exigem a aplicação de vultosos recursos em infra-estrutura por parte do concessionário. Esses investimentos têm causado um acúmulo de prejuízos das subsidiárias da ALL Holding nos últimos anos, não tendo essas empresas distribuídos dividendos à Companhia. Suas principais fontes de recursos, portanto, são aportes de capital de seus acionistas controladores e recursos obtidos nos mercados financeiro e de capitais.

Por essa razão, o resultado operacional consolidado da Companhia, descontadas as receitas e despesas financeiras, são em grande parte reflexo do resultado de suas controladas, principalmente da ALL Brasil e da ALL Argentina. Por outro lado, notar-se-á variações expressivas no resultado consolidado da Companhia. Na demonstração de resultado consolidada de 30 de setembro de 2000 foi consolidada a ALL Argentina, que não era controlada e não está incluída na demonstração de resultado de 30 de setembro de 1999. Ademais, a exata aferição do impacto da ALL Argentina no resultado consolidado da Companhia é prejudicada pelas seguintes razões: (i) a Companhia não dispõe de informações contábeis suficientes da ALL Argentina anteriores à data da aquisição, 26 de maio de 1999; e (ii) as demonstrações contábeis referentes ao período compreendido entre a aquisição e a assinatura do Contrato de Usufruto, em 26 de maio de 1999, não foram auditadas, pois até então a ALL Argentina não era efetivamente sociedade controlada da ALL Holding.

Tratamento Contábil do Arrendamento e da Concessão

Os principais ativos operacionais da ALL Brasil são arrendados da RFFSA de acordo com o Termo de Arrendamento, que estabelece que a ALL Brasil arrendará os ativos operacionais da Malha Sul, tais como a via permanente, locomotivas, material rodante, equipamentos, estações e outras instalações da RFFSA por um prazo de 30 anos (o mesmo prazo da Concessão). Este prazo pode ser prorrogado desde que a concessão seja

também prorrogada pelo mesmo período. O arrendamento é intransferível. O arrendamento prevê pagamentos com um valor presente de aproximadamente R\$ 202 milhões, dos quais aproximadamente R\$ 82 milhões foram pagos à RFFSA como sinal, com o saldo a ser pago em 112 prestações trimestrais de aproximadamente R\$ 4,4 milhões, iniciando-se em 15 de janeiro de 1999, sujeitas a correções com base no IGP-DI acumulado da data da celebração do contrato até a data do pagamento de cada parcela.

A concessão prevê pagamentos agregados de aproximadamente R\$ 10,8 milhões, durante o prazo da concessão de 30 anos. Deste montante, aproximadamente R\$ 4,5 milhões foram pagos ao Governo Federal como sinal, em dezembro de 1996. As parcelas restantes dos pagamentos da concessão eram devidos a partir de 15 de março de 1999, em prestações trimestrais de aproximadamente R\$ 211 mil. Essas prestações estão sujeitas a correções com base no IGP-DI acumulado da data da celebração do contrato até a data do pagamento de cada parcela.

Para a contabilização dos gastos de arrendamento e concessão, a ALL Brasil adota como critério básico a amortização linear por 30 anos. Contudo, com base em estudo operacional sobre a capacidade instalada para transporte em volume de tonelada por quilômetro útil – TKU, concluído em dezembro de 1998, a administração revisou sua estimativa de absorção dessa amortização até a companhia alcançar o seu ponto de equilíbrio operacional.

A partir do exercício social de 1998, a amortização da concessão e do arrendamento, refletida no resultado do exercício, está sendo calculada com base na proporção entre o volume de TKU transportado e o volume projetado para alcançar o ponto de equilíbrio operacional, estimado em 14 bilhões de TKU.

Uma vez que nos termos da concessão e do arrendamento, a ALL Brasil não esteve obrigada a efetuar qualquer pagamento das prestações até janeiro de 1999 (com pagamentos escalonados pelos 28 anos seguintes), para fins de contabilidade financeira, a companhia provisionou essas despesas de concessão e arrendamento desde a aquisição da concessão. Consequentemente, essas despesas provisionadas excederão seus pagamentos de caixa do arrendamento e concessão de 1997 até 2007, e os pagamentos brutos de caixa do arrendamento e concessão excederão suas despesas provisionadas de arrendamento e concessão daí em diante.

Comentários a respeito das variações das principais contas de demonstração de resultado consolidado da ALL Holding nos primeiros nove meses de 1999 e 2000

Receita Líquida de Vendas e/ou Serviços

A maior parte dessa receita provém do pagamento de tarifas pelos usuários do transporte ferroviário de carga da ALL Brasil e da ALL Argentina. Além disso, outra fonte de receita no resultado da ALL Argentina é proveniente de atividades acessórias ao transporte, tais como armazenamento, despacho aduaneiro, etc. (veja o capítulo “Atividades da ALL Holding – BAP e MESO – Negócios”). A tabela abaixo mostra a descrição das receitas da ALL Brasil e da ALL Argentina, por produto transportado, de janeiro a setembro de 2000.

	Receita por Produto da	
	ALL Brasil	ALL Argentina
	(Em milhares de Reais)	(Em milhares de Pesos)
<hr/> <i>Até Setembro de 2000</i> <hr/>		
Adubos e Fertilizantes	19.093	4.87
Construção e Indústria	30.954	20.77
Soja e Derivados	103.003	2.98
Combustível	50.578	-
Grãos, Alimentos e Outros	41.269	21.14
Total	244.898	49.76

A receita da ALL Brasil é contabilizada e os usuários são faturados à medida que os serviços de transporte de carga são prestados. Nos primeiros nove meses de 2000, comparados ao mesmo período em 1999, houve um incremento em toneladas úteis transportadas de 7% e de TKU de 15%, o que resultou no crescimento de 16,8% na receita de transporte de mercadorias.

De forma geral, o crescimento de 111,7% verificado nesta conta foi resultado principalmente da contabilização do resultado da ALL Argentina na demonstração de 30 de setembro de 2000, além do crescimento de 16% na receita operacional líquida da ALL Brasil; na ALL Argentina, houve um decréscimo de 7% na receita líquida de serviços, comparados com os segundo e terceiro trimestres de 2000.

Custos de Bens e/ou Serviços Vendidos

Os principais custos que afetam o resultado consolidado da Companhia consistem em despesas de pessoal, combustível, material, depreciação, arrendamentos e taxas relativas ao transporte rodoviário de cargas.

Esta conta cresceu de R\$ 139,4 milhões para R\$ 295,3 milhões no período analisado. Este crescimento deveu-se principalmente à contabilização do resultado da ALL Argentina na demonstração de 30 de setembro de 2000, além do crescimento de 17,8% no custo do serviço prestado pela ALL Brasil. A tabela abaixo mostra a composição dos principais itens do custo da ALL Brasil.

	Em Setembro de 2000		Em Setembro de 1999	
	(Em milhares de Reais)		(Em milhares de Reais)	
Pessoal	30.686	23%	36.681	33%
Combustível	43.849	33%	31.676	29%
Manutenção	20.573	16%	16.971	15%
Transporte Rodoviário	12.199	9%	4.095	4%
Arrendamento / Concessão	6.395	5%	6.162	6%
Depreciação	9.588	7%	7.530	7%
Outros	7.634	6%	8.021	7%
Total	130.925	100%	111.136	100%

Os custos de pessoal da ALL Brasil foram reduzidos em 16,34% nos primeiros nove meses de 2000 em relação aos primeiros nove meses de 1999, em virtude de redução do número de empregados e da terceirização de serviços. Os custos de combustível e lubrificantes aumentaram 38,4% em virtude do aumento da circulação de trens e da disponibilidade de locomotivas, associados ao aumento do preço do petróleo no decorrer do ano 2000. Outro crescimento relevante (198%) nos custos da ALL Brasil foi o transporte rodoviário de coleta e entrega de mercadorias, em virtude da ênfase dada pela companhia nos serviços de transporte “porta-a-porta”.

O aumento dos custos da ALL Argentina deveu-se ao crescimento dos custos variáveis em virtude do aumento do transporte de ponta, executado por caminhões e barcas, motivado pelo aumento do volume de produtos transportados em contêineres.

Resultado Bruto

O resultado bruto aumentou 41,8%, passando de R\$ 61,7 milhões para R\$ 87,4 milhões. A margem bruta foi reduzida de 44,2% nos primeiros nove meses de 1999 a 29,6% no mesmo período em 2000. Isto decorreu principalmente em função da contabilização da ALL Argentina na demonstração de resultado de 30 de setembro de 2000.

Com relação à ALL Brasil, houve uma redução de 0,9% na margem bruta em relação aos períodos analisados, em virtude do aumento um pouco maior dos custos em relação ao faturamento, principalmente em função do aumento preço do combustível.

Despesas com Vendas, Administrativas e Gerais

Esta conta consiste em despesas de pessoal, depreciação e amortização administrativa, seguros e serviços terceirizados. Houve um aumento de 107,6% em 2000 em relação a 1999, passando de R\$ 21,08 milhões em 1999 para R\$ 43,79 milhões em 2000, como resultado principalmente da contabilização do resultado ALL Argentina. As despesas da ALL Brasil, no período analisado, diminuíram 11,6%.

Resultado Financeiro

O resultado financeiro da Companhia foi uma despesa financeira líquida de R\$ 59,75 milhões nos primeiros nove meses de 2000 e de R\$ 25,5 milhões no mesmo período em 1999, representando um aumento de 135%. Apesar de o resultado financeiro da ALL Brasil no ano de 1999 ter sido impactado em R\$ 25,7 milhões pelos efeitos da variação cambial, a variação do resultado financeiro consolidado deveu-se principalmente ao crescimento do endividamento resultado da aquisição do controle da ALL Argentina.

Resultado Operacional

O resultado operacional da Companhia foi um prejuízo de R\$ 8,7 milhões nos primeiros nove meses de 2000 e um lucro de R\$ 14,4 milhões nos primeiros nove meses de 1999. A variação desta conta deveu-se principalmente à consolidação do resultado da ALL Argentina na demonstração de resultado de 30 de setembro de 2000.

Resultado Não Operacional

O resultado não operacional foi um prejuízo líquido de R\$ 401 mil nos primeiros nove meses de 2000 contra um resultado líquido de R\$ 10,6 milhões no mesmo período em 1999. Esta variação deveu-se principalmente à concessão pela ALL Brasil, em 1999, dos direitos de exploração da rede de fibras óticas da companhia, no valor de R\$ 10,1 milhões.

Lucro (Prejuízo) Líquido do período

O resultado nos primeiros nove meses de 2000 foi um prejuízo líquido de R\$ 5,5 milhões comparado com um lucro líquido de R\$ 25 milhões no mesmo período em 1999, novamente em função da consolidação do resultado da ALL Argentina.

Liquidez e Recursos de Capital

Endividamento

Em 30 de setembro de 2000, a posição de empréstimos e financiamentos da ALL Holding e suas taxas e vencimentos correspondentes, era a seguinte:

	Encargos anuais	Vencimentos	R\$ mil 30/09/00
Controladora			
Em moeda estrangeira – (variação cambial atrelada ao US\$)			
Financiamentos de locomotivas	10%	Dezembro 2007	8.688
Capital de giro	9% a 11%	Setembro/00 e Janeiro/01	15.742
Controladas			
Em moeda nacional			
Reforma de locomotivas	TJLP mais 8%	Março/99 até abril 2000	-
Para investimento BNDES	TJLP mais 5,25%	Trimestrais e mensais de janeiro/2000 até Abril/2010	54.218
Para investimento BNDES	TJLP mais 5% e 6,25%	Trimestrais e mensais de Maio/98 até fevereiro/2008	55.282
Aquisição de participação na Ferropar	4% no 1º ano e IGPM acumulado para o restante do período	23 de abril/2001	642
Debêntures			101.410
Em moeda estrangeira – (variação cambial atrelada ao US\$)			
Financiamentos à importação	Libor acrescida de 0,625% a 3,5%	Abril/00 a março/01	8.629
Arrendamento mercantil	14%	Parcelas mensais até julho/2002	116
Financiamento locomotivas	10%	Dezembro/2007	21.678
Capital de giro	10,9%	Janeiro/01	5.990
Capital de giro	10,9%	Julho/2000	-
Capital de Giro	9,5% a 11,25%	Agosto/2000 a Maio/20001	47.682
Capital de Giro	5% a 12,1%	Janeiro/2000 a Abril 2001	40.853
Capital de Giro	9% a 13,5%	Janeiro/2000 a Abril 2001	35.777
Total			295.297

Em garantia dos financiamentos foram entregues notas promissórias nos mesmos montantes do total financiado, exceto para o BNDES, para o qual foi criada conta caução que garante a liquidez do pagamento.

A ALL Brasil obteve uma linha de financiamento junto ao BNDES no valor de R\$175 milhões. Deste total, R\$80 milhões correspondem a financiamento direto do BNDES e R\$95 milhões a financiamento através de um agente financeiro. Estes recursos serão aplicados no projeto de modernização e reestruturação do sistema ferroviário e suas liberações deverão ocorrer de acordo com a realização do plano de investimentos da companhia, cujo término está previsto para o ano 2003. O prazo do empréstimo é de 10 anos com carência de 2 anos.

Investimentos

A tabela a seguir apresenta os investimentos da ALL Brasil e da ALL Argentina que, consolidados, consistem nos investimentos da ALL Holding nos nove meses encerrados em 30 de setembro de 2000:

	ALL Brasil		ALL Argentina
	<i>janeiro a setembro de</i>	<i>1999</i>	<i>janeiro a setembro de</i>
	<i>2000</i>		<i>2000</i>
	(Em milhões de Reais)		(Em milhões de Reais)
Locomotivas	33.959	60.607	2.026
Vagões	9.154	6.336	2.057
Via Permanente	15.566	20.226	4.178
Construções			1.934
Telecomunicações e Informática	1.419	6.430	
Outros	6.391	1.879	3.087
Desvio da via permanente (*)			11.141
Total	66.489	95.478	24.422

(*) Esta obra ocorreu em virtude da subida do Rio Saforcada o qual cobriu a via permanente da ALL Argentina.

VALORES MOBILIÁRIOS

Os únicos valores mobiliários emitidos pela ALL Holding e em circulação no mercado são as ações que compõem o seu capital social. A Companhia tem emitidas 27.971.938.583 de ações nominativas, sem valor nominal, que foram totalmente subscritas e integralizadas. Desse total, 10.544.395.551 são ações ordinárias e 17.427.543.032 são ações preferenciais.

Nos termos do estatuto social da Companhia, cada ação ordinária dá direito a um voto nas deliberações da assembléia geral. As ações preferenciais, por sua vez, não dão direito a voto. Têm, no entanto, prioridade no reembolso de seu valor patrimonial em caso de liquidação da Companhia, sem prêmio, além de dividendos, no mínimo, 10% maiores do que os atribuídos às ações ordinárias.

A Companhia distribuirá como dividendo obrigatório, em cada exercício social, 25% do lucro líquido ajustado no termos do artigo 202 da Lei nº 6.404/76. Desde a sua constituição, a Companhia não distribuiu dividendos para os seus acionistas, devido a inexistência de lucros até o ano de 1999.

PENDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS E JUDICIAIS

A única ação judicial onde ALL Holding é parte refere-se a um mandado de segurança visando suspender o recolhimento da Contribuição Provisória sobre Movimentação Financeira – CPMF. Obtida a liminar, esta foi cassada posteriormente. A Companhia havia provisionado os valores não recolhidos em função da liminar que foram pagos integralmente em agosto de 2000. Essa ação está atualmente em primeira instância aguardando sentença.

TRANSAÇÕES COM PARTES RELACIONADAS

As operações entre partes relacionadas são aquelas realizadas entre a Companhia e suas empresas controladas e seus acionistas controladores. Em 30 de setembro de 2000, essas operações consistiam (i) em garantias fidejussórias prestadas em favor das controladas, (ii) empréstimos obtidos com a ALL Brasil e (iii) no usufruto firmado com os acionistas controladores.

Os maiores contratos onde a Companhia prestou fiança são o *Note Purchase Agreement* da BAP e as debêntures da segunda série da primeira emissão da ALL Brasil. Tanto esses contratos como o contrato de usufruto estão descritos no capítulo “Atividades da ALL Holding – Contratos Relevantes”.

Além desses, a ALL Brasil concedeu diversos empréstimos para a ALL Holding entre os meses de julho e setembro de 2000, que somam atualmente R\$ 15 milhões. Esses empréstimos pagam juros equivalentes a 100% da taxa paga pelo CDI e têm vencimento em 31 de dezembro de 2000.

Por fim, a ALL Holding celebrou com o Banco BNL do Brasil S.A. contrato de fiança em favor da ALL Overseas em 10 de maio de 2000. Essa fiança tem valor de US\$ 3,5 milhões e vence em 7 de maio de 2001. Como garantia do pagamento, a Companhia assinou uma nota promissória no valor de US\$ 4,55 milhões.

TRATAMENTO TRIBUTÁRIO APLICÁVEL ÀS DEBÊNTURES

Imposto de Renda Retido na Fonte – IRRF

Como regra geral, o tratamento fiscal dispensado aos rendimentos produzidos pelas debêntures é o mesmo aplicado aos títulos de renda fixa, sujeitando-se, portanto, à incidência do IRRF, à alíquota de 20%.

Não obstante, há regras específicas aplicáveis a cada tipo de debenturista, conforme sua qualificação como pessoa física, pessoa jurídica, inclusive isenta, fundo de investimento, instituição financeira, sociedade de seguro, de previdência privada, de capitalização, corretora de títulos, valores mobiliários e câmbio, distribuidora de títulos e valores mobiliários, sociedade de arrendamento mercantil ou investidor estrangeiro.

Os debenturistas qualificados como pessoas físicas ou pessoas jurídicas isentas terão seus rendimentos tributados exclusivamente na fonte, ou seja, o imposto não é compensável. As entidades imunes estão dispensadas da retenção do imposto na fonte desde que declararem sua condição à fonte pagadora.

O IRRF pago por debenturistas qualificados como pessoas jurídicas tributadas pelo lucro presumido ou real é considerado antecipação, gerando o direito à restituição ou compensação do montante retido com o imposto apurado em cada período de apuração.

Os fundos de investimento e entidades de previdência privada fechadas estão sujeitos à incidência do IRRF. Na hipótese de aplicação financeira em debêntures realizada por instituições financeiras, seguradoras, entidades de previdência privada abertas, sociedades de capitalização, corretoras e distribuidoras de títulos e valores mobiliários e sociedades de arrendamento mercantil, há dispensa de retenção na fonte e do pagamento do imposto.

Em relação aos debenturistas residentes, domiciliados ou com sede no exterior, aplica-se, como regra geral, o mesmo tratamento cabível em relação aos rendimentos percebidos pelos residentes no País. Por sua vez, há um regime especial de tributação aplicável aos rendimentos auferidos pelos investidores externos cujos recursos

adentrarem o País de acordo com as normas do Conselho Monetário Nacional (Resolução nº 2.689, de 26 de janeiro de 2000). Nessa hipótese, os rendimentos auferidos por debenturistas estrangeiros estão sujeitos à incidência do imposto de renda, à alíquota de 15%. Em relação aos investimentos oriundos de países que não tributem a renda ou que a tributem por alíquota inferior a 20%, há incidência do imposto de renda à alíquota de 20%, idêntica à aplicável aos investidores domiciliados no País.

Nas operações com debêntures registradas para negociação no Sistema Nacional de Debêntures – SND, administrado pela Associação Nacional das Instituições do Mercado Aberto – ANDIMA e operacionalizado pela Central de Custódia e Liquidação Financeira de Títulos – CETIP, a retenção do imposto incidente sobre rendimentos auferidos por pessoas físicas ou jurídicas não financeiras titulares de contas individualizadas deve ser efetuada através do próprio sistema.

Os rendimentos auferidos por pessoas físicas ou jurídicas não financeiras que não possuam contas individualizadas do referido sistema devem ser creditados em suas respectivas contas pela Emissora, cabendo às instituições financeiras titulares das referidas contas a retenção do IRRF.

A retenção deve ser efetuada por ocasião do pagamento dos rendimentos aos debenturistas e o recolhimento do IRRF deve ser realizado até o terceiro dia útil da semana subsequente à do referido pagamento.

Contribuições para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público – PIS/PASEP e Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS

As contribuições para o PIS/PASEP e a COFINS incidem sobre o valor do faturamento mensal das pessoas jurídicas ou a elas equiparadas, considerando-se a totalidade das receitas por estas auferidas, independentemente do tipo de atividade exercida e da classificação contábil adotada para tais receitas.

A remuneração conferida a título de pagamento dos juros aos debenturistas qualificados como pessoas jurídicas constitui receita financeira, estando, portanto, sujeita às contribuições para o PIS/PASEP, à alíquota de 0,65%, e à COFINS, à alíquota de 3%.

Sobre os rendimentos auferidos por debenturistas qualificados como pessoas físicas não há incidência dos referidos tributos.

O pagamento das contribuições para o PIS/PASEP e da COFINS deve ser efetuado até o último dia útil da primeira quinzena do mês subsequente ao de auferimento da receita pelo debenturista.

Contribuição Provisória sobre Movimentação ou Transmissão de Valores e de Créditos e Direitos de Natureza Financeira – CPMF

A CPMF poderá atingir qualquer debenturista, independentemente de sua qualificação, incidindo sobre as movimentações financeiras realizadas em função da aquisição de debêntures ou posteriores pagamentos realizados aos debenturistas por ocasião da amortização, vencimento ou regate das debêntures.

A subscrição e integralização das debêntures deverá ser efetuada à vista e em moeda nacional. Para tanto, os debenturistas realizarão débito de sua conta corrente de depósito, incidindo CPMF sobre o montante lançado.

Os pagamentos efetuados pela Emissora aos debenturistas poderão ser diretamente creditados em sua conta corrente de depósito ou realizados mediante cheque cruzado e intransferível, que deverá ser depositado na conta corrente de depósito ou na conta de poupança do debenturista. Em qualquer das hipóteses, poderá haver nova incidência da CPMF por ocasião da movimentação ou transmissão dos recursos depositados.

A partir de 17 de julho de 2000, a alíquota da CPMF foi reduzida para 0,3%, estando sua extinção prevista para 16 de julho de 2002. A responsabilidade pela retenção e recolhimento da CPMF devida, como regra geral, é atribuída à instituição que realizar o lançamento a débito na conta corrente do debenturista.

SISTEMA NACIONAL DE DEBÊNTURES

Introdução

As debêntures serão negociadas através do Sistema Nacional de Debêntures – SN. O SND é administrado pela Associação Nacional das Instituições do Mercado Aberto – ANDIMA e operacionalizado pela Central de Custódia e de Liquidação Financeira de Títulos – CETIP, mercado de balcão organizado para negociação de títulos.

Participantes

São membros do SND, bancos comerciais, bancos de investimento, bancos múltiplos, sociedades distribuidoras e sociedades corretoras de títulos e valores mobiliários, outras instituições financeiras, pessoas jurídicas não-financeiras, investidores institucionais e companhias emissoras de debêntures.

Dentre os seus participantes podemos destacar 3 (três) figuras: (i) as companhias emissoras; (ii) os chamados “membros do mercado” (“Membro do Mercado” ou “Membros do Mercado”); e (iii) o banco mandatário.

As companhias emissoras têm as seguintes responsabilidades perante o SND: (i) informar ao administrador do sistema (a) o preço unitário de recompra por ocasião do resgate e (b) os valores relativos ao pagamento de prêmios, juros ou outra remuneração ligada às debêntures; (ii) na hipótese de suspensão de algum evento ligado às debêntures, como por exemplo, o pagamento de juros ou de principal, após tal suspensão ser devidamente aprovada pelos órgãos competentes da companhia emissora e pelo agente fiduciário, comunicar, com pelo menos um dia de antecedência, ao administrador do sistema a suspensão do evento; e (iii) comunicar ao superintendente-geral do sistema qualquer informação de que tenha conhecimento e que possa de alguma maneira afetar direta ou indiretamente a negociação de suas debêntures.

Caso a companhia emissora (i) tenha sua falência decretada; (ii) não realize o pagamento do valor de principal das debêntures (ressalvada a hipótese de comunicação prévia ao administrador do sistema indicada acima); ou (iii) não pague os valores devidos

ao SND, em função da utilização do sistema no prazo previsto, as debêntures de sua emissão serão bloqueadas e deverão ser retiradas do sistema.

São considerados Membros do Mercado os bancos comerciais, os bancos de investimento, os bancos múltiplos, as sociedades distribuidoras e as sociedades corretoras de títulos e valores mobiliários, autorizados pela CVM e pelo BCB, a operarem no mercado de capitais.

Podem atuar, como banco mandatário, os bancos comerciais e os múltiplos. Ao banco mandatário cabe operacionalizar o exercício dos direitos relativos às debêntures, cabíveis aos debenturistas. Dentre as responsabilidades do banco mandatário temos: (i) atuar como liquidante do emissor; (ii) verificar a quantidade, série e emissão das debêntures registradas no sistema, por ocasião da entrada e saída delas no sistema; (iii) conferir os registros no sistema de debêntures que não serão repactuados; (iv) efetuar, nos termos da escritura de emissão das debêntures, a conversão das debêntures em ações, se for o caso; (v) por ocasião do resgate parcial de debêntures, indicar aquelas que foram sorteadas, bem como o preço de resgate; e (vi) verificar o pagamento dos juros registrados no sistema.

Propriedade Fiduciária

Para que as debêntures entrem no sistema, elas são fiduciariamente transferidas à CETIP. A propriedade fiduciária consiste na transmissão da propriedade por uma das partes, o fiduciante, a outrem, o proprietário fiduciário. O primeiro aliena determinado bem ao último que, para todos os fins legais, adquire a propriedade do bem alienado. O proprietário fiduciário, por sua vez, se obriga perante o fiduciante, e a seus sucessores, a observar, no exercício do direito de propriedade, certas limitações e a até mesmo a alienar o bem ao fiduciante ou a seus sucessores.

A transferência da propriedade, em caráter fiduciário, à CETIP permite a livre negociação das debêntures no sistema, uma vez que, a despeito das várias negociações de que uma debênture pode ser objeto, a sua propriedade não muda, permanecendo com a CETIP. À medida em que a debênture é negociada, são alterados os registros nas contas do SND, como veremos abaixo, o que permite que a titularidade das debêntures seja transferida.

Na qualidade de proprietária fiduciária, a CETIP se obriga a se valer do seu direito de propriedade somente com fins de permitir que o debenturista negocie seu título e exerça seus direitos sob as debêntures. Outra limitação a qual a CETIP se sujeita diz respeito aos rendimentos auferidos sob as debêntures, os quais são automaticamente transferidos aos debenturistas, sendo a CETIP, dessa forma, apenas uma “ponte” entre a emissora e estes últimos.

Registro das Debêntures e Titularidade dos Debenturistas

Podemos distinguir as contas existentes no SND em dois grupos: (i) contas de participantes e (ii) contas de clientes de Membros do Mercado. Cada Membro do Mercado terá uma destas últimas contas, nos quais serão lançadas todas as operações de todos os seus clientes. Nas contas de cliente do Membro do Mercado, devem ser feitos o depósito/retirada de debêntures, como também a liquidação financeira, relativa aos créditos representados pelas debêntures, ou seja, aí serão lançados os créditos e débitos relacionados (a) às operações de negociação das debêntures; (b) ao resgate, juros, atualização monetária ou quaisquer outros direitos relativos às debêntures; (c) ao desconto de imposto de renda na fonte, de responsabilidade do Membro do Mercado; (d) aos encargos devidos, em função da participação no sistema ou do exercício de direitos.

A diferença básica, entre as contas de participantes e as contas de clientes de Membros do Mercado, está no fato de que estas últimas têm no SND apenas um registro sintético onde, sem a identificação do debenturista, são lançadas as operações de depósitos/retiradas de debêntures, ou conversão destas em ações, se for o caso. Isso não significa, entretanto que não exista um registro analítico sobre tais contas. Tal registro existe, mas não é de responsabilidade do SND, ficando a cargo do Membro do Mercado do qual o debenturista é cliente.

A titularidade das debêntures é presumida de duas maneiras: (i) quando o titular é participante do sistema, como, por exemplo, um investidor institucional, pelo crédito efetuado na sua posição própria de títulos e pelos documentos que originaram tal crédito; ou (ii) quando o titular é cliente de um Membro do Mercado, e, portanto, não participa diretamente do sistema, pelas notas de compra que lhe foram fornecidas pelo Membro do Mercado do qual é cliente.

Debêntures e Operações do Sistema

Ao SND, cabe atualizar automaticamente, de acordo com os prazos e condições das debêntures ali registradas, todos e quaisquer valores atribuídos às debêntures, quer sejam eles provenientes de juros, atualização monetária ou ainda de outra forma prevista de rendimento. Também automaticamente, antes do vencimento de qualquer obrigação relativa às debêntures, será expedida pelo sistema, notificação à companhia emissora e/ou a seus representantes comunicando o valor total por aquela devido. O resgate antecipado das debêntures não é automático, devendo a companhia emissora solicitar tal resgate à CETIP.

A ANDIMA e a CETIP não têm qualquer responsabilidade pelo não pagamento por parte da companhia emissora dos valores devidos sob as debêntures, informando os valores que lhe seriam devidos. Quaisquer pagamentos que a companhia emissora venha a efetuar aos debenturistas a título de reparação pelos danos causados, em função do atraso, só poderão ser efetuados através do sistema caso atendam a todos os debenturistas, de forma equânime. Isso que aquele que venha adquirir a debênture no futuro saiba as suas condições atuais, como por exemplo acordo efetuado pela emissora e os debenturistas quanto a prorrogação dos juros. A transferência das debêntures, na pendência de qualquer pagamento, transfere também ao comprador o direito ao recebimento dos valores em atraso.

Uma vez registradas no sistema, todas as operações relativas às debêntures devem ser realizadas através do SND, o que não impede, entretanto, que a companhia emissora retire as debêntures de sua emissão do SND, hipótese que só seria realizada com a aprovação da Assembléia de Debenturistas. Após aprovada a retirada das debêntures do SND, estas serão entregues aos seus respectivos titulares. Tal entrega se dá mediante ao registro das debêntures, em livro de registro das debêntures nominativas.

O SND registrará, entre outros, os seguintes negócios relativos às debêntures: (i) venda definitiva; (ii) venda com recompra ou revenda com ou sem preço unitário fixado; (iii) antecipação de recompra ou revenda; (iv) caução das debêntures.

Liquidação Financeira

Nas contas mantidas no SND, deve ser realizada, basicamente, a liquidação financeira das debêntures, ou seja, aí serão lançados os créditos e débitos relativos (i) às operações de negociação das debêntures; (ii) ao resgate, juros, atualização monetária ou a quaisquer outros direitos relativos às debêntures; e (iii) a desconto de imposto de renda na fonte.

A liquidação financeira das debêntures, quer seja em função de operações ligadas à negociação das mesmas como compra e venda, ou de juros, atualização monetária ou qualquer outro direito ligado às mesmas, só se dará mediante ordem do responsável pela liquidação ao banco mandatário, responsável pela centralização de todas as ordens de liquidação ligadas às debêntures e pela liquidação destas no sistema.

O banco mandatário, após o recebimento de todas as ordens de liquidação, as encaminha para os bancos em que os debenturistas mantêm contas de depósito à vista, a fim de que as ordens sejam liquidadas. Caso tais ordens não sejam aceitas, em função, por exemplo, de insuficiência de saldo em conta, a operação é automaticamente cancelada. As operações também são automaticamente canceladas, caso o emitente da ordem de liquidação sofra processo de falência ou de intervenção ou liquidação extrajudicial.

A não liquidação da operação, por insuficiência de recursos na conta de depósito à vista daquele que emitiu a ordem ou pela decretação de sua falência ou intervenção ou ainda liquidação extrajudicial, não responsabiliza, de forma alguma, a ANDIMA, a CETIP, ou o banco mandatário pela liquidação financeira da mesma.

Após o encerramento das atividades diárias do sistema cada participante que realizou qualquer negócio ou que tenha direito, em função dos títulos depositados, a algum recebimento no dia, receberá o chamado “Documento Consolidado de Operações”, que conterá todas as características das suas operações e/ou direitos a receber e, que é o único documento comprobatório de suas operações no sistema.

ANEXO I DA INSTRUÇÃO CVM Nº 13/80

ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S.A.

CNPJ/MF nº 02.387.241/0001-60

NIRE nº 35300152573

Av. Brigadeiro Faria Lima, 3729, 7º andar
São Paulo - SP

Emissão de 8.000 debêntures nominativas, escriturais, não conversíveis em ações, para subscrição pública, em série única, relativa à primeira emissão pública da ALL - América Latina Logística S.A., com valor nominal unitário de R\$10.000,00 (dez mil reais) em 1º de novembro de 2000, perfazendo o valor total de R\$ 80.000.000,00, da espécie subordinada, com fiança prestada pela ALL - América Latina Logística do Brasil S.A., com prazo de vencimento de 36 meses contados da Data de Emissão, vencendo em 1º de novembro de 2003, conforme deliberado na Assembléia Geral Extraordinária realizada em 13 de outubro de 2000 e nas Reuniões do Conselho de Administração realizadas em 13 de outubro de 2000 e 24 de novembro de 2000, cujas atas foram publicadas, respectivamente, em 31 de outubro de 2000, 31 de outubro de 2000 e 30 de novembro de 2000, no Diário Oficial do Estado de São Paulo e no Jornal “O Dia”, da Cidade de São Paulo. A emissão foi aprovada e devidamente registrada na Comissão de Valores Mobiliários – CVM, sob o nº [NÚMERO DO REGISTRO], em [DATA].

As debêntures desta emissão possuem código ISIN nº BRPIUMDBS035.

“O registro da presente distribuição não implica, por parte da Comissão de Valores Mobiliários, garantia da veracidade das informações prestadas ou julgamento sobre a qualidade da companhia emissora, bem como sobre as debêntures a serem distribuídas.”

ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S.A.

EMISSION

Nome: Raimundo Pires Martins da Costa
Cargo: Diretor de Operações

Nome: Pedro Roberto Oliveira Almeida
Cargo: Diretor de Gente e Relações Corporativas

UNIBANCO – UNIÃO DE BANCOS BRASILEIROS S.A. COORDENADOR LÍDER

Nome: MARCIO GUEDES PEREIRA JR.
Cargo:

Nome: Glenn Maljett
Cargo:

1 - Composição do Capital Social

A tabela a seguir demonstra a composição do capital social da Emissora (posição em 13 de outubro de 2000, data da última assembléia geral extraordinária):

ESPÉCIE *	SUBSCRITO		INTEGRALIZADO	
	QUANTIDADE	VALOR (EM R\$)	QUANTIDADE	VALOR (EM R\$)
Ordinárias	10.544.395.551	--	10.544.395.551	
Preferenciais	17.427.543.032	--	17.427.543.032	
TOTAL	27.971.938.583	198.969.000	27.971.938.583	198.969.000

* Ações sem valor nominal.

2 - Características Básicas da Emissão

A tabela a seguir traz um resumo de informações básicas referentes à presente emissão:

DEBÊNTURES	QUANTIDADE	VALOR NOMINAL (R\$)	MONTANTE (R\$)
<u>Série Única</u>	8.000	10.000	80.000.000,00
	<i>Custo Máximo da Distribuição</i>		1.840.000,00
	Taxa de Registro (*)		82.870,00
	Montante Líquido Para a Companhia		78.077.130,00

* 0,30% do total da emissão, limitado à R\$ 82.870,00.

3 - Demonstrativo do Custo da Distribuição

Custos Previstos no Contrato de Distribuição

O quadro a seguir demonstra os custos previstos no Contrato de Distribuição:

CUSTOS	MONTANTE EM R\$	% EM RELAÇÃO AO VALOR TOTAL DA EMISSÃO
COORDENAÇÃO	800.000,00	1,0%
GARANTIA FIRME	640.000,00	0,8%
COLOCAÇÃO	400.000,00	0,5%
TAXA DE REGISTRO	82.870,00	0,1%
TOTAL	1.922.870,00	2,4%

Composição do Custo da Distribuição

A remuneração devida pela Emissora aos Coordenadores pela obtenção do registro de emissão pública e a colocação das Debêntures, observará as seguintes condições:

- i) *Comissão de Coordenação:* a Emissora pagará aos Coordenadores uma comissão de coordenação única, no valor correspondente a 1,00% (um por cento) calculada sobre o valor total da emissão, rateada na proporção da garantia firme prestada por cada um dos Coordenadores, a ser paga no ato da liquidação das Debêntures aos Coordenadores;
- ii) *Comissão de Garantia Firme:* a Emissora pagará aos Coordenadores, a título de garantia firme de subscrição, uma comissão no valor correspondente a 0,80% (oitenta centésimos de por cento) calculada sobre o valor total da emissão, a ser paga no ato da liquidação das Debêntures aos Coordenadores, rateada na proporção da garantia firme de cada um dos Coordenadores; e
- iii) *Comissão de Colocação:* sobre as Debêntures efetivamente colocadas junto ao público pelos Coordenadores, a Emissora pagar-lhes-á uma comissão de colocação no valor correspondente a 0,50% (meio por cento) calculada sobre o montante Debêntures efetivamente colocadas, a ser paga no ato da liquidação das Debêntures aos Coordenadores, rateada na proporção da garantia firme de cada um dos Coordenadores.

Custo Unitário do Lançamento

A seguinte tabela apresenta o custo unitário do lançamento das debêntures objeto desta emissão:

Nº de Debêntures	Custo do Lançamento (R\$)	Custo por Debênture (R\$)
8.000	1.922.870,00	240,35

4 - Condições e Prazo de Subscrição e Integralização

A colocação das debêntures terá início após a concessão do registro de emissão pública por parte da Comissão de Valores Mobiliários - CVM e da 2ª (segunda) publicação do Anúncio de Início de Distribuição, conforme o disposto no artigo 26 da Instrução CVM nº 13/80, e encerramento no prazo máximo de distribuição previsto no item “Contrato de Distribuição de Debêntures” a seguir. As debêntures desta emissão poderão ser subscritas, a qualquer tempo, dentro do prazo de distribuição pública, e serão integralizadas, na forma estabelecida no item “Das Condições Gerais da Emissão das Debêntures”.

5 - Contrato de Distribuição de Debêntures

Observadas as condições previstas no contrato de colocação, celebrado entre a Emissora e os Coordenadores em 26 de outubro de 2000, os Coordenadores prestaram garantia firme de colocação de 8.000 (oito mil) debêntures, distribuídas conforme demonstra a tabela abaixo.

Banco	Quantidade
Unibanco	4.000
BBA	2.000
Brascan	1.300
Fibra	700
Total	8.000

Os Coordenadores terão o prazo de 2 (dois) dias contados da data da segunda publicação do anúncio de início de distribuição pública para promover a colocação das debêntures. Se até o final do prazo supra de 2 (dois) dias as debêntures desta Emissão não tiverem sido totalmente colocadas, cada Coordenador se responsabilizará pelo saldo não colocado, até o limite do lote disposto na tabela acima, devendo subscrevê-las e integralizá-las. As Debêntures não colocadas no prazo de subscrição de 6 (seis) meses contados da data de deferimento do pedido de registro na CVM deverão ser canceladas.

Outras instituições integrantes do sistema de distribuição de valores mobiliários poderão participar do lançamento das debêntures emitidas pela Emissora mediante adesão, através de instrumento específico, aos termos e condições do Contrato de Garantia Firme de Colocação e Distribuição de 8.000 Debêntures da Primeira Emissão da América Latina Logística S.A.

6 - Das Condições Gerais da Emissão das Debêntures

Número de Ordem da Emissão e Série

As debêntures serão da 1ª (primeira) emissão, emitidas em série única.

Montante da Emissão

O valor total da emissão será de R\$ 80.000.000,00 (oitenta milhões de reais), na Data da Emissão.

Data da Emissão

Para todo efeito legal, a Data de Emissão para todas as debêntures desta emissão será 1º de novembro de 2000.

Valor Nominal Unitário

As debêntures terão valor nominal unitário de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), na Data da Emissão.

Quantidade de Títulos

A emissão será constituída de 8.000 (oito mil) debêntures.

Prazo e Data de Vencimento

As debêntures terão prazo de 36 (trinta e seis) meses, contados da Data de Emissão, com vencimento em 1º de novembro de 2003.

Forma e Conversibilidade

As debêntures desta emissão são nominativas, escriturais e não conversíveis em ações.

Espécie

As debêntures desta emissão serão da espécie subordinada.

Garantia Adicional

As debêntures da presente emissão terão garantia fidejussória, responsabilizando-se, como fiadora, a ALL – América Latina Logística do Brasil S.A., sociedade controlada da Emissora. A ALL Brasil se obrigou na escritura, de forma irrevogável e irretratável, como principal pagadora das Debêntures, com renúncia expressa aos benefícios de ordem previstos nos artigos 1491, 1492 e seguintes do Código Civil e nos artigos 261 e 262 do Código Comercial e no artigo 595 do Código de Processo Civil. A fiança abrange o pagamento de todas as obrigações das Debêntures sob a Escritura, incluindo o saldo do Valor Nominal não amortizado, remuneração e encargos moratórios contratados, se houver, inclusive decorrentes de eventuais demandas judiciais.

Nos termos do artigo 12, inciso IX da Instrução CVM nº 28, de 29 de novembro de 1983, o Agente Fiduciário verificou a regularidade da fiança prestada pela Fiadora, bem como que o valor dos bens da Fiadora são suficientes e exequíveis para o pagamento das debêntures. No caso de inadimplemento da Emissora, deverá o Agente Fiduciário usar de toda e qualquer ação para proteger direitos ou defender interesses dos debenturistas, devendo para tanto executar judicialmente, observado o disposto na Escritura de Emissão, a Fiadora, aplicando o produto da execução no pagamento, integral ou proporcional, conforme o caso, dos créditos dos Debenturistas.

Remuneração

As Debêntures renderão juros remuneratórios equivalentes a 100% da taxa média dos depósitos interfinanceiros de um dia, denominada Taxa DI, “over extra grupo”, expressa na forma percentual ao ano, base 252 dias, calculada e divulgada pela CETIP, doravante denominada “Taxa DI”, capitalizados por uma sobretaxa efetiva de 1,75% (um inteiro e setenta e cinco centésimos por cento) ao ano (“Remuneração”). As taxas serão calculadas de forma exponencial e cumulativa *pro rata temporis* por dias úteis decorridos, incidentes sobre o saldo do Valor Nominal não amortizado desde a Data de Emissão, ou data de vencimento dos juros imediatamente anterior, conforme o caso, até a data do seu efetivo pagamento.

Periodicidade de pagamento

Os juros serão pagos semestralmente, a contar da Data de Emissão, vencendo-se nos dias 1º de maio e 1º de novembro de cada ano, ocorrendo o primeiro pagamento em 1º de maio de 2001 e o último na data de vencimento.

Fórmula de cálculo da remuneração

$$JR = VN \times [(f_1 \times f_2 \dots \dots \dots \times f_j) - 1]$$

onde,

JR = valor dos juros a ser pago no final de cada Período de Capitalização;

VN = saldo do valor nominal não amortizado da Debênture no início do Período de Capitalização;

(f₁ x f₂....x f_j) = fator de variação acumulado da Taxa DI, entre a data de início (inclusive) e data final (exclusive) do Período de Capitalização dos juros, calculado conforme fórmula abaixo:

Os termos f₁, f₂, f_j serão obtidos de acordo com a seguinte fórmula:

$$f_j = \left(1 + \frac{\text{Taxa DI}_j}{100} \right)^{\frac{DJ}{252}} \times \left(1 + \frac{1,75}{100} \right)^{\frac{1}{252}}$$

onde,

f_j =fator da Taxa DI, capitalizada pelo “spread” de 1,75% a.a., referente ao dia “j”;

Taxa DI_j = Taxa DI, em percentual ao ano, base 252 dias, calculada e divulgada pela CETIP, referente ao dia “j”;

DJ= número de dia (s) útil(eis) correspondentes ao prazo de validade da Taxa DI

Período de capitalização dos juros.

Define-se “Período de Capitalização” dos juros como sendo o intervalo de tempo durante o qual os juros serão acumulados de forma exponencial. O valor dos juros será agregado ao saldo do Valor Nominal não amortizado para efeito de apuração do saldo devedor das Debêntures. O pagamento dos juros será exigível somente no final do Período de Capitalização, ou seja, em 1º de maio e 1º de novembro de cada ano, sem prejuízo dos demais vencimentos previstos na Escritura de Emissão.

O primeiro Período de Capitalização se inicia na Data de Emissão (1º de novembro de 2000) e se encerra na data de primeiro pagamento de juros (1º de maio de 2001). Os demais Períodos de Capitalização se iniciam na data de vencimento do Período anterior e terminam na data de vencimento da remuneração seguinte, cada “Período de Capitalização” sucedendo o anterior sem solução de continuidade.

Apuração da Taxa DI

No caso de extinção ou impossibilidade legal de aplicação às Debêntures da Taxa DI, conforme definida nesta Escritura de Emissão, será utilizado em sua substituição o parâmetro legal que vier a ser determinado, se houver. Na sua ausência, o Agente Fiduciário deverá convocar Assembléia Geral de Debenturistas para a deliberação, de comum acordo com a Emissora, e no prazo máximo de 30 (trinta) dias, do novo parâmetro de remuneração das Debêntures. Caso não haja acordo entre os debenturistas e a Emissora na Assembléia, as Debêntures deverão ser resgatadas na sua totalidade pelo seu saldo do Valor Nominal não amortizado acrescido da Remuneração devida até 10 (dez) dias úteis após a data de realização da referida Assembléia de Debenturistas, calculada *pro rata temporis*, a partir da data do último pagamento da Remuneração.

Na ausência de critério legal, a remuneração que as Debêntures farão jus no período compreendido entre a data da última remuneração publicada e a data da aludida Assembléia será a Taxa DI média dos sessenta dias anteriores a extinção ou vedação legal da Taxa DI.

Amortização Programada

O Valor Nominal das Debêntures será amortizado em três parcelas anuais, a contar da Data de Emissão. A tabela abaixo mostra o cronograma de pagamento e os valores de amortização do Valor Nominal:

Data de Amortização	Valor Nominal
1º de novembro de 2001	R\$ 3.334,00 (três mil, trezentos e trinta e quatro reais)
1º de novembro de 2002	R\$ 3.333,00 (três mil, trezentos e trinta e três reais)
1º de novembro de 2003	R\$ 3.333,00 (três mil, trezentos e trinta e três reais)

Preço de Subscrição e Integralização

As Debêntures serão subscritas pelo seu Valor Nominal, atualizado pelos mesmos critérios fixados para a Remuneração, calculada *pro rata temporis* desde a Data de Emissão até a data de integralização, que será em moeda corrente nacional, à vista. As debêntures poderão ser subscritas em até 6 (seis) meses contados da data de concessão do registro da distribuição na CVM. A subscrição será efetuada por meio dos procedimentos do Sistema de Distribuição de Títulos – SDT, disponibilizado pela CETIP.

Resgate Antecipado Facultativo

A Emissora reserva-se o direito de promover o resgate antecipado das Debêntures em circulação, nos dias 1º de novembro de 2001 e/ou 1º de novembro de 2002, mediante o pagamento do saldo do Valor Nominal não amortizado, acrescido da Remuneração devida até a data do resgate, calculada *pro rata temporis*, a partir da data do último pagamento da Remuneração, devendo a Emissora publicar aviso aos debenturistas com antecedência mínima de 45 (quarenta e cinco) dias da data de resgate. O resgate poderá ser total ou parcial, sendo, neste último caso, mediante sorteio nos termos do parágrafo primeiro do artigo 55 da Lei nº 6.404/76 e demais normas aplicáveis.

Vencimento Antecipado

O Agente Fiduciário poderá declarar antecipadamente vencidas todas as obrigações objeto desta emissão e exigir o imediato pagamento pela Emissora das Debêntures ou Fiadora, independentemente de qualquer aviso ou notificação, na ocorrência dos seguintes eventos:

- i) protesto legítimo e reiterado de títulos contra a Emissora ou Fiadora, cujo valor agregado seja igual ou superior a R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais), ou a constituição da Emissora ou da Fiadora em mora por atraso no pagamento de obrigações de mesmo valor, salvo se o protesto ou constituição em mora tiver sido efetivado por erro ou má fé de terceiro, desde que validamente comprovado pela Emissora, ou se for cancelado, ou ainda, se o valor dos títulos protestados, ou da obrigação que esteja em atraso, for objeto de depósito em juízo, ou de qualquer forma elidido pela Emissora na primeira oportunidade processual cabível, em qualquer hipótese, no prazo máximo de 5 (cinco) dias úteis de sua ocorrência;

- ii) decretação de falência da Emissora ou da Fiadora;
- iii) pedido de concordata preventiva formulado pela Emissora ou Fiadora;
- iv) falta de cumprimento pela Emissora de toda e qualquer obrigação relevante prevista nesta Escritura de Emissão, não sanada em 15 (quinze) dias, contados de aviso escrito que lhe for enviado pelo Agente Fiduciário;
- v) decisão judicial transitada em julgado declarando o vencimento antecipado de qualquer dívida da Emissora ou da Fiadora, em montante igual ou superior a R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais), em razão de inadimplemento contratual, ou cujo montante possa, de qualquer forma, vir a prejudicar o cumprimento das obrigações pecuniárias da Emissora decorrentes desta emissão;
- vi) a alteração do controle acionário da Emissora ou Fiadora (exceto para qualquer pessoa que controle os controladores da Emissora ou Fiadora ou seja por eles controlada). Na hipótese prevista neste item, os debenturistas se reunirão em assembléia convocada especialmente para este fim, e o Agente Fiduciário declarará antecipadamente vencidas somente as Debêntures possuídas pelos debenturistas que se manifestarem favoravelmente a tal vencimento antecipado;
- vii) a alienação de ativos da Emissora ou Fiadora em montante igual ou superior a R\$ 80.000.000,00 (oitenta milhões de reais). Na hipótese prevista neste item, os debenturistas se reunirão em assembléia convocada especialmente para este fim, e o Agente Fiduciário declarará antecipadamente vencidas somente as Debêntures possuídas pelos debenturistas que se manifestarem favoravelmente a tal vencimento antecipado;
- viii) distribuição de dividendos enquanto não liquidadas as obrigações referentes às Debêntures, exceto se houver provisionamento dos juros remuneratórios e amortização para o ano subsequente, atendidas ainda as demais obrigações financeiras estabelecidas nesta Escritura de Emissão; e
- ix) demais casos previstos nesta Escritura de Emissão ou em lei.

Obrigações Adicionais da Emissora

Dentre outras obrigações previstas na escritura de emissão, a Emissora obrigou-se a:

- i) não alterar o controle acionário da Emissora (exceto para qualquer pessoa que controle os controladores da Emissora ou seja por eles controlada) sem que tenham sido constituídas garantias à presente emissão, em forma e condições que venham a ser ajustadas entre a Emissora e os debenturistas;
- ii) comunicar no prazo de até 5 (cinco) dias ao Agente Fiduciário qualquer descumprimento de natureza pecuniária ou não, pela Emissora, de quaisquer cláusulas, termos ou condições desta Escritura de Emissão e/ou de quaisquer contratos de que a Emissora seja parte;
- iii) manter a relação de capital próprio sobre capital de terceiros de, no máximo, 1:4 (um para quatro);
- iv) manter a razão adiante descrita superior a 1,15 (um inteiro e quinze centésimos): $\{(\text{Geração Líquida de Caixa} + \text{Juros Totais}) - \text{Pagamento da Concessão/Arrendamento}\} / (\text{juros} + \text{amortizações totais})$; para os fins deste item, Geração Líquida de Caixa é definida como: valor da receita bruta da Emissora, diminuído dos (i) impostos incidentes sobre a receita bruta, (ii) custo do produto vendido, (iii) despesas com vendas e (iv) despesas administrativas e gerais; ao resultado dessa subtração, acrescem-se os valores relativos à depreciação e amortização do diferido; e
- v) manter, diretamente ou através de qualquer de suas subsidiárias, no mínimo, o montante total da dívida das empresas Ralph Inversiones S.A., Buenos Aires Al Pacífico San Martín S.A. e Ferrocarril Mesopotámico General Urquiza S.A., contratada com denominação ou com possibilidade de conversão em moeda diferente do peso argentino, protegido contra eventual desvalorização do peso argentino frente ao dólar norte-americano, durante o prazo das Debêntures, através de operações de “hedge”. Entende-se como operações de “hedge” contratos que protejam a Emissora e suas subsidiárias acima mencionadas livres de qualquer risco de eventual desvalorização do peso argentino frente ao dólar-norte americano. Durante o primeiro ano após a Data de Emissão, as operações de “hedge” serão somente contratos celebrados com instituições financeiras. Nos 2 (dois) anos

subseqüentes, as operações de “hedge” incluirão contratos que contenham recebíveis em dólares norte-americanos, desde que tais recebíveis sejam aprovados pela maioria dos Debenturistas em Assembléia convocada pelo Agente Fiduciário para este fim. A Emissora tem o direito de, a qualquer tempo, convocar assembléia especial de debenturistas com o fim de liberar-se das obrigações previstas neste item.

Todas as menções às demonstrações financeiras da Emissora relativas às obrigações constantes nos itens ii e iii acima devem ser entendidas como demonstrações financeiras consolidadas.

Aquisição Antecipada Facultativa

A Emissora poderá, a qualquer tempo, após decorridos 120 (cento e vinte) dias do prazo de subscrição das Debêntures, adquirir Debêntures em circulação, observado o disposto no artigo 55 da Lei nº 6.404/76, mediante pagamento do Valor Nominal acrescido da Remuneração devida até a data do resgate, calculados *por rata temporis*, devendo a Companhia publicar “aviso aos debenturistas” com antecedência mínima de 15 (quinze) dias daquela data. As Debêntures adquiridas pela Emissora poderão ser canceladas, permanecer na tesouraria da Emissora, ou ser novamente colocadas no mercado. As Debêntures adquiridas pela Emissora para permanência em tesouraria nos termos deste item, se e quando recolocadas no mercado, farão jus à mesma Remuneração das demais Debêntures em circulação.

Prorrogação dos Prazos

Considerar-se-ão prorrogados os prazos referentes ao pagamento de qualquer obrigação, até o primeiro dia útil subseqüente, se o vencimento coincidir com dia em que não haja expediente comercial ou bancário na Cidade de São Paulo e na Cidade de Curitiba sem nenhum acréscimo aos valores a serem pagos, ressalvados os casos cujos pagamentos devam ser realizados pela CETIP, hipótese em que somente haverá prorrogação quando a data de pagamento coincidir com feriado nacional.

Local de Pagamento

Os pagamentos referentes ao principal e à Remuneração a que fazem jus as Debêntures serão efetuados pela Emissora, por intermédio do SND, administrado pela ANDIMA e operacionalizado pela CETIP, e no banco mandatário para os debenturistas que não estiverem vinculados ao SND.

Delegação

Nos termos do § 1º do artigo 59 da Lei 6404, de 15 de dezembro de 1976, a Assembléia Geral Extraordinária de 13 de outubro de 2000 delegou ao Conselho de Administração a competência para deliberar sobre as matérias previstas nos incisos VI a VIII de referido artigo 59, incluindo competência para deliberar e proceder a eventuais alterações nas condições de emissão das Debêntures, para decidir acerca da oportunidade da emissão, da época, das condições de vencimento, amortização e resgate das Debêntures, bem como sobre a época e condições do pagamento de juros, ágio ou deságio e prêmio, se houver, e, ainda, para propor, em nome da Emissora, à assembléia de debenturistas, as alterações que julgar necessárias com relação a Escritura.

Atendimento aos Debenturistas

Os Debenturistas serão atendidos na sede da Fiadora, na Av. Sete de Setembro, 2645, Cidade de Curitiba, Estado do Paraná, CEP nº 80230-010, ou pelos telefones nº (41) 321-7368, (41) 321-7485 e (41) 321-7555, fax nº (41) 223-3028 e (41) 321-7367.

7 - Procedimento da Distribuição

O lançamento será público, com a conseqüente intermediação de instituições financeiras, para negociação no mercado de balcão organizado, adotando-se o procedimento diferenciado de distribuição referido no artigo 33 da Instrução CVM nº 13, de 30 de setembro de 1980, inexistindo reservas antecipadas, lotes mínimos ou máximos, sendo atendidos preferencialmente os clientes dos bancos coordenadores, investidores institucionais, fundos e fundações presentes no mercado nacional.

Negociação

A emissão será registrada para negociação no mercado secundário, através do SND, administrado pela ANDIMA e operacionalizado pela CETIP.

8 - Destinação dos Recursos

Os recursos obtidos com a subscrição das debêntures da presente Emissão serão repassados à ALL Argentina a título de “adiantamento para futuro aumento de capital” (“AFAC”) (veja capítulo “Destinação dos Recursos”).

9 – Informações Complementares

Relacionamento entre os Coordenadores e a Emissora

O Unibanco – União de Bancos Brasileiros S.A., Coordenador Líder da Emissão, possui as seguintes transações com a ALL Brasil: (i) debêntures da primeira emissão de Debêntures, no valor de R\$ 96.610.533,00; (ii) abertura de crédito mediante repasse de empréstimo do BNDES, no valor de R\$ 59.628.908,00; e (iii) prestação de fiança no valor de R\$ 2.412.059,00.

O Banco BBA Creditanstalt S.A. tem contratados com a Emissora dois empréstimos com a BAP, para operações de capital de giro, no valor de US\$ 2,9 milhões e US\$ 4,7 milhões, com vencimento, respectivamente, em 11 de dezembro de 2000 e 17 de fevereiro de 2002. A ALL Brasil possui também depósitos à prazo neste Coordenador no valor de R\$ 3,7 milhões, com vencimento em 22 de outubro de 2002.

O Banco Brascan S.A. contratou com a Emissora operações de empréstimos para capital de giro com “swap de índices” no montante de R\$ 8.043.680,00 com vencimentos entre 15 e 22 de dezembro de 2000; e a mesma operação com a ALL Brasil no valor principal de R\$ 5.733.120,00, com vencimento em 30 de janeiro de 2001. Além dessas, contratou uma operação de fiança de R\$ 956.250,00 com vencimento em 15 de janeiro de 2001.

O Banco Fibra S.A. tem contratado com a Companhia uma linha de crédito no valor de R\$ 8,0 milhões, dos quais R\$ 7,0 milhões serão tomados pelas debêntures e R\$ 1,0 milhão é dado como garantia para financiamento de importação.

Contrato de Manutenção de Liquidez

Os Coordenadores não firmaram contrato de garantia de liquidez para as Debêntures.

Instituições Coordenadoras e Locais onde os Investidores Poderão Adquirir as Debêntures

Coordenador Líder

Unibanco – União de Bancos Brasileiros S.A.
Av. Eusébio Matoso, 891, São Paulo - SP

Coordenadores

Banco BBA Creditanstalt S.A.
Av. Paulista, 37 – 20º andar, São Paulo, SP

Banco Brascan S.A.
Av. Nações Unidas, 12.995 – 19º andar, São Paulo, SP

Banco Fibra S.A.
Av. Brigadeiro Faria Lima, 3.064 – 7º andar, São Paulo, SP

Banco Mandatário e Escriturador

Banco Itaú S.A.

Agente Fiduciário

Pentágono S.A. Distribuidora de Títulos e Valores Mobiliários
Avenida das Américas, 3.333, salas 307/8/9
Rio de Janeiro - RJ

Informações Complementares

Quaisquer outras informações complementares sobre a Companhia e a distribuição em questão, bem como exemplares deste prospecto de emissão, poderão ser obtidos junto aos Coordenadores e à Comissão de Valores Mobiliários - CVM.



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA

Emissora

ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S.A.
Av. Brigadeiro Faria Lima, 3.729, 7º andar (parte)
São Paulo - SP

Coordenadores

UNIBANCO - UNIÃO DE BANCOS BRASILEIROS S.A.
Av. Eusébio Matoso, 891
São Paulo - SP

BANCO BBA CREDITANSTALT S.A.
Av. Paulista, 37, 16º, 18º, 19º e 20º andares
São Paulo - SP

BANCO BRASCAN S.A.
Av. Almirante Barroso, 52 - 31º andar
Rio de Janeiro - RJ

BANCO FIBRA S.A.
Av. Brigadeiro Faria Lima, 3.064 - 7º andar
São Paulo - SP

Agente Fiduciário

PENTÁGONO S.A. DTVM
Av. das Américas, 3.333, 3º andar, grupo 307/8/9
Rio de Janeiro - RJ

Banco Mandatário

BANCO ITAÚ S.A.
Rua Boa Vista, 176
São Paulo - SP

Consultor Jurídico

LEVY & SALOMÃO - ADVOGADOS
Av. Brigadeiro Faria Lima, 2.601, 5º andar
São Paulo - SP