



**Prospecto de Distribuição Pública de Debêntures Não Conversíveis em Ações de  
Emissão da**



**AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA**

**R\$ 58.000.000,00**

Emissão de 5.800 (cinco mil e oitocentas) debêntures nominativas, escriturais, não conversíveis em ações, da primeira emissão da América Latina Logística do Brasil S.A. (“ALL”), com valor nominal unitário de R\$10.000,00 (dez mil reais) na data da emissão, perfazendo o valor total de R\$58.000.000,00 (cinquenta e oito milhões de reais), relativas à 1ª série, da espécie subordinada.

*“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 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.”*

Coordenador

**UNIBANCO**

**Unibanco - União de Bancos Brasileiros S.A.**

A data deste prospecto é maio de 2000

## Índice

Informações Cadastrais da ALL.....	3
Características da Emissão.....	4
Capitalização da Emissora.....	8
Anexo I da Instrução CVM nº 13/80.....	9
Fatores de Risco.....	22
Atividades da ALL.....	25
Histórico.....	25
Acionistas Controladores.....	25
Administração.....	27
Negócios da ALL.....	30
Mercados de Atuação.....	38
Dependência de Mercados Externos.....	42
Principais Concorrentes.....	42
Produtos e Serviços.....	44
Produtos e Serviços em Desenvolvimento.....	49
Clientes.....	49
Fornecedores.....	50
Recursos Humanos.....	50
Contratos Relevantes.....	52
Patentes e Marcas.....	69
Meio Ambiente.....	69
Fatores Macroeconômicos.....	70
Regulamentação da Atividade Ferroviária.....	71
Ação Governamental.....	78
Comentários da Administração sobre a Situação Financeira e os Resultados Operacionais.....	79
Valores Mobiliários.....	97
Pendências Administrativas e Judiciais .....	99
Transações com Partes Relacionadas.....	101
Sistema Nacional de Debêntures.....	102
Anexo I: Escritura de Emissão e respectivo aditivo	
Anexo II: Atas da Assembléia Geral Extraordinária e Reunião de Conselho de Administração que deliberaram a emissão das debêntures.	
Anexo III: Informações Anuais – IAN relativos ao exercício de 1998.	
Anexo IV: Demonstrações Financeiras, Notas Explicativas e Parecer dos Auditores Independentes referentes a 31 de dezembro de 1998.	
Anexo V: Informações Trimestrais - ITR referente ao trimestre findo 30 de setembro de 1999.	

### Informações Cadastrais da ALL

Qualificação	América Latina Logística do Brasil S.A.
Sede	Av. Brigadeiro Faria Lima, 3.729 – 7º andar, CEP 04538-905 – São Paulo – SP fones: (41) 321-7485/321-7555/321-7316 fax: (41) 321-7367/223-3028
Departamento de Acionistas	José Mauro Cidral Av. Sete de Setembro, 2645 CEP 80230-010 – Curitiba – PR fone: (41) 321-7520 fax: (41) 321-7367 e-mail: <a href="mailto:jmcidral@sulatlantico.com">jmcidral@sulatlantico.com</a>
Diretor de Relações com Investidores	Alceu Duilio Calciolari Av. Sete de Setembro, 2645 CEP 80230-010 – Curitiba – PR Fone: (41) 321-7368 fax: (41) 321-7367/223-3028 e-mail: <a href="mailto:duilio@sulatlantico.com">duilio@sulatlantico.com</a>
Auditores Independentes	Pricewaterhouse Coopers Auditores Independentes
Agente Escriturador das Ações	Banco Bradesco S.A.
Local de Negociação das Ações	Bolsa de Valores de São Paulo – BOVESPA e Bolsa de Valores do Rio de Janeiro – BVRJ
Jornais onde a Companhia divulga Informações	Gazeta Mercantil – Regional São Paulo Jornal O Dia Diário Oficial do Estado de São Paulo Diário Oficial da União

## CARACTERÍSTICAS DA EMISSÃO

### Sumário

O sumário abaixo contém informações sobre as debêntures da ALL bem como sobre as condições da oferta pública. O potencial investidor deve ler todo o conteúdo do prospecto antes de tomar uma decisão de investimento.

Emissora	América Latina Logística do Brasil S.A. (“ALL” ou “Companhia” ou “Emissora”)
Deliberação	Assembléias Gerais Extraordinárias realizadas em 2 de fevereiro de 2000 e 11 de abril de 2000 e Reunião do Conselho de Administração realizada em 2 de fevereiro de 2000.
Valor Nominal Unitário	R\$10.000,00 (dez mil reais)
Valor da Emissão da 1ª Série	R\$58.000.000,00 (cinquenta e oito milhões de reais)
Número de Séries	Indeterminadas conforme previsto no §2º, do artigo 59 da Lei 6.404/76, devendo cada nova série, exceto a primeira, ser objeto de aditamento à escritura de emissão, conforme o §2º, do artigo 61 da Lei 6.404/76.
Tipo e Espécie	Debêntures nominativas escriturais, não conversíveis em ações, da espécie subordinada aos credores quirografários.
Repactuação	As debêntures da 1ª Série não serão objeto de repactuação.
Número de Debêntures da 1ª Série	5.800 (cinco mil e oitocentas)
Data de Emissão das Debêntures da 1ª Série	25 de fevereiro de 2000
Data de Vencimento das Debêntures da 1ª Série	25 de fevereiro de 2005

Remuneração	As debêntures renderão juros equivalentes a 100% (cem por cento) da taxa média dos Depósitos Interfinanceiros de 1 (um) dia, denominada Taxa CDI-Over, expressa na forma percentual ao ano, calculada e divulgada pela Central de Custódia e Liquidação Financeira de Títulos (“CETIP”), mais uma sobretaxa efetiva de 2,5% (dois e meio por cento) ao ano. As taxas serão calculadas de forma exponencial e cumulativa <i>pro rata temporis</i> por dias úteis decorridos, base 252 (duzentos e cinquenta e dois) dias, incidentes sobre o valor nominal das debêntures 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 dos Juros Remuneratórios	Anualmente, a contar da data de emissão, isto é, todos os dias 25 de fevereiro dos anos 2001, 2002, 2003, 2004 e 2005
Aquisição Antecipada	Nos termos do §2.º, do artigo 55, da Lei n.º 6.404/76, a Companhia poderá a qualquer tempo, após decorridos 120 (cento e vinte) dias do prazo de subscrição das debêntures, promover a aquisição antecipada das debêntures em circulação da 1ª série, mediante pagamento do valor nominal da debênture, acrescido da remuneração paga a título de juros, devidos até a data do resgate, calculados <i>pro rata temporis</i> , devendo a Companhia publicar “aviso aos debenturistas” com antecedência mínima de 15 (quinze) dias daquela data. A aquisição poderá ser total ou parcial, neste último caso mediante sorteio. As debêntures adquiridas poderão ficar em tesouraria, ser canceladas ou ser novamente colocadas no mercado.

Resgate Antecipado	Nas datas de pagamento dos juros remuneratórios, a Companhia terá o direito de promover o resgate antecipado das debêntures em circulação, mediante o pagamento de seu valor nominal, acrescido dos juros remuneratórios incidentes sobre o valor nominal das debêntures desde a data de emissão, ou data de vencimento dos juros imediatamente anterior, conforme o caso, até a data do resgate, calculados <i>pro rata temporis</i> , devendo a Companhia 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 § 1º, do artigo 55 da Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976 e demais normas aplicáveis
Preço de Subscrição e Forma de Integralização	Será o seu valor nominal atualizado pela mesma taxa utilizada no item “remuneração”, desde a data de emissão até a data da efetiva subscrição e integralização. O preço de subscrição será pago a vista, em moeda corrente nacional e/ou Notas Promissórias da primeira emissão da Emissora, para distribuição pública, no ato da subscrição.
Local de Negociação	Sistema Nacional de Debêntures (“SND”), administrado pela Associação Nacional das Instituições de Mercado Aberto (“ANDIMA”), e operacionalizado pela CETIP
Procedimento da Distribuição	O lançamento será por meio de subscrição pública, registrada junto à Comissão de Valores Mobiliários, com a (“CVM”) conseqüente intermediação de instituições financeiras, para a negociação no mercado de balcão. Na subscrição e/ou colocação das debêntures da presente emissão será adotado o procedimento diferenciado de distribuição, previsto no artigo 33 da Instrução CVM n.º 13/80. A presente emissão pretende atender a investidores institucionais, fundos e fundações presentes no mercado nacional. Não será utilizada sistemática de sobras, lotes mínimos ou máximos.

Destinação dos Recursos Oriundos da 1ª Série	Os recursos captados com a emissão das debêntures da 1ª série serão utilizados para liquidar as notas promissórias, para distribuição pública, em circulação emitidas pela Companhia em 25 de agosto de 1999 (veja o capítulo “Valores Mobiliários – Notas Promissórias”).
Publicidade	Jornal “Folha de São Paulo”
Banco Coordenador	Unibanco – União de Bancos Brasileiros S.A. (“Coordenador”)
Banco Mandatário	Banco Itaú S.A.
Banco Escriturador das Debêntures	Banco Itaú S.A.
Agente Fiduciário	Oliveira Trust Distribuidora de Títulos e Valores Mobiliários Ltda.

## CAPITALIZAÇÃO DA EMISSORA

A tabela seguinte apresenta o endividamento de curto e longo prazo e a capitalização total da Companhia em 31 de dezembro de 1999. Essa tabela deverá ser lida em conjunto com as demonstrações financeiras auditadas e respectivas notas explicativas contidas em outras seções do presente Prospecto.

Capitalização (em milhões de reais)	
<b>Dívidas de Curto Prazo</b>	
<b>Moeda Nacional</b>	31/12/99
Capital de giro	1,9
Reforma de locomotivas	2,1
Ferropar	1,2
BNDES	5,1
<i>Total Moeda Nacional Curto Prazo</i>	<b>10,3</b>
<i>Moeda Estrangeira</i>	
Financiamento à importação	6,7
Leasing	0,1
Financiamento à locomotivas - Spoornet	0,1
<i>Total Moeda Estrangeira Curto Prazo</i>	<b>6,9</b>
<b>Total de Dívidas de Curto Prazo</b>	<b>17,2</b>
<b>Dívida de Longo Prazo</b>	
<i>Moeda Nacional</i>	
Nota Promissória	61,1
Reforma de locomotivas	0,1
Ferropar	0,1
BNDES	88,2
<i>Total Moeda Nacional Longo Prazo</i>	<b>149,5</b>
<b>Moeda Estrangeira</b>	
Financiamento à locomotivas - Spoornet	24,1
<i>Total Moeda Estrangeira Longo Prazo</i>	<b>24,1</b>
<b>Total de Dívidas de Longo Prazo</b>	<b>173,6</b>
<b>TOTAL DE DÍVIDAS DE CURTO E LONGO PRAZO</b>	<b>190,8</b>
<b>Patrimônio Líquido</b>	
Capital	233,6
Prejuízo Acumulado	(87,9)
<b>TOTAL DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO</b>	<b>145,7</b>
<b>CAPITALIZAÇÃO TOTAL*</b>	<b>336,5</b>

\*Soma do total de dívidas de curto e longo prazo e patrimônio líquido



## **ANEXO I DA INSTRUÇÃO CVM Nº 13/80**

América Latina Logística do Brasil S.A  
Av. Brigadeiro Faria Lima, 3.729 – 7º andar  
CEP 04538-905 – São Paulo – SP  
01.258.944/0001-26

Emissão de 10.000 (dez mil) debêntures nominativas escriturais, não conversíveis em ações, da primeira emissão, com valor nominal unitário de R\$10.000,00 (dez mil reais) na data da emissão, perfazendo o valor total de R\$100.000.000,00 (cem milhões de reais), com número indeterminado de séries. A primeira série consiste de 5.800 (cinco mil e oitocentas) debêntures, com data de emissão em 25 de fevereiro de 2000, com prazo de 5 (cinco) anos, vencendo em 25 de fevereiro de 2005. As debêntures da primeira série renderão juros equivalentes a 100% (cem por cento) da taxa média dos Depósitos Interfinanceiros de 1 (um) dia, denominada Taxa CDI-Over, expressa na forma percentual ao ano, calculada e divulgada pela CETIP, mais uma sobretaxa efetiva de 2,5% (dois e meio por cento) ao ano, podendo ser integralizadas em dinheiro e/ou Notas Promissórias da primeira emissão da Emissora, para distribuição pública, à vista, no ato da subscrição.

A emissão da 1ª Série foi deliberada nas Assembléias Gerais Extraordinárias realizadas em 2 de fevereiro de 2000 e 11 de abril de 2000 publicadas em 26 de fevereiro de 2000 e 27 de abril de 2000, respectivamente, e na Reunião do Conselho de Administração realizada em 2 de fevereiro de 2000 e publicada em 23 de fevereiro de 2000 no jornais “Diário Oficial do Estado de São Paulo” e “O Dia”.

Registro da primeira série da emissão junto à CVM foi concedido em 19/05/2000, sob o nº: CVM/SRE/DEB/2000/017.

*“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.”*

**UNIBANCO – UNIÃO DE  
BANCOS BRASILEIROS S.A**

**AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA  
DO BRASIL S.A.**

### Composição do Capital Social – Atual

A atual composição do capital social da Emissora, conforme o quadro abaixo, difere da composição estabelecida no artigo 5º de seu Estatuto Social em função do aumento do capital social, por subscrição privada, no valor de R\$70.070.000,00, mediante a emissão de 4.413.036.539 ações, sendo 1.750.236.452 ordinárias e 2.662.800.087 preferenciais, deliberado em Reunião de Conselho de Administração, datada de 31 de agosto de 1999 e ratificada em 7 de dezembro de 1999. O Estatuto Social da Emissora não reflete o referido aumento do capital social em virtude da necessidade da obtenção de prévia autorização do Ministério dos Transportes para qualquer alteração estatutária da Emissora, o que não foi realizado até a presente data. Este aumento de capital não necessitou de alteração estatutária pois foi realizado dentro dos limites estabelecidos para capital autorizado, conforme o *caput*, do artigo 168, da Lei 6.404/76.

ESPÉCIE *	SUBSCRITAS		INTEGRALIZADAS	
	QUANTIDADE	Valor (R\$)	QUANTIDADE	VALOR (R\$)
ORDINÁRIAS	8.190.494.361	—	8.190.494.361	—
PREFERENCIAIS	12.460.972.954	—	12.460.972.954	—
TOTAL	20.651.467.315	233.587.553,77	20.651.467.315	233.587.553,77

\* Ações sem valor nominal.

### CARACTERÍSTICAS BÁSICAS DA EMISSÃO

DEBÊNTURES	QUANTIDADE	PREÇO DE EMISSÃO (R\$)	MONTANTE (R\$ )
1ª SÉRIE	5.800	10.000,00	58.000.000,00
	CUSTO MÁXIMO DA DISTRIBUIÇÃO		662.870,00
	MONTANTE LÍQUIDO PARA A COMPANHIA		57.337.130,00

### Demonstrativo do Custo da Distribuição das Debêntures da 1ª Série

*Percentuais (%) em relação ao preço unitário da distribuição*

COMISSÃO/ DESPESA	PERCENTUAL/BASE DE CÁLCULO	MONTANTE (R\$)
COORDENAÇÃO	1,00%	580.000,00
COLOCAÇÃO	—	—
TAXA DE FISCALIZAÇÃO	0,14%	82.870,00*
TOTAL	1,14%	662.870,00

\*equivalente a 100 mil UFIRs

*Custo unitário do lançamento*

VALOR NOMINAL (R\$)	CUSTO POR DEBÊNTURE (R\$)	MONTANTE LÍQUIDO (R\$)
10.000,00	114,28	9.885,72

**Condições e Prazo de Subscrição e Colocação**

- A colocação das debêntures terá início após a concessão do registro de emissão pública por parte da CVM e da segunda publicação do Anúncio de Início de Distribuição, conforme artigo 26 da Instrução CVM nº 13/80, e encerramento no prazo máximo de distribuição primária previsto no item “Contrato de Colocação” abaixo;
- As debêntures desta emissão poderão ser subscritas, a qualquer tempo, dentro do prazo de distribuição pública, e serão integralizadas, na forma estabelecida no subitem 7 do item “Características Específicas da 1ª Série”, a seguir.

**Contrato de Colocação**

O Coordenador celebrou com a Emissora, em 3 de fevereiro de 2000, Contrato de Melhores Esforços de Colocação e Distribuição de 10.000 Debêntures da Primeira Emissão da ALL – América Latina Logística do Brasil S.A. que foi aditado em 13 de abril de 2000 (“Contrato de Colocação”). As principais disposições deste contrato estão a seguir descritas.

*Regime de Colocação*

Observadas as condições previstas no Contrato de Colocação, o Coordenador envidará os melhores esforços no sentido de colocar, junto ao público investidor, até 5.800 debêntures da primeira série, no prazo legal de 180 dias contados do deferimento do pedido de registro na CVM, para promover a colocação das debêntures. Se até o final do referido prazo as debêntures não tiverem sido totalmente colocadas, o Coordenador não se responsabilizará pelo saldo não colocado. A responsabilidade do Coordenador é limitada ao pagamento do preço de subscrição das debêntures que venha a subscrever e ao repasse, à Emissora, dos valores recebidos em pagamento do preço de subscrição das debêntures por ele colocadas. O Coordenador não firmará contrato de garantia de liquidez tendo por objeto as debêntures, nem será constituído fundo de sustentação.

### *Subcontratação*

O Coordenador poderá firmar contratos de adesão com outras instituições financeiras autorizadas a operar no mercado de capitais para que estas participem do Contrato de Colocação, sem qualquer ônus adicional à Emissora, ficando investido dos poderes de representação das referidas instituições financeiras, para os fins e efeitos previstos no artigo 15 da Lei n. 4.728, de 14 de julho de 1965, e demais legislações aplicáveis.

### *Remuneração*

A Emissora pagará o Coordenador uma comissão de 1,0%, calculada sobre o valor nominal das debêntures da 1ª série desta emissão efetivamente colocadas, a título de comissão de coordenação, como remuneração pelos serviços de obtenção do registro de emissão pública na CVM, análise econômico-financeira, assessoria jurídica e assessoria referente aos assuntos relacionados com a emissão da debêntures.

### *Rescisão e Prazo de Duração*

O contrato poderá ser rescindido nas seguintes hipóteses:

- i) incidência de novos tributos de qualquer natureza sobre as operações tratadas no Contrato de Colocação, ou aumento substancial das alíquotas ou valores dos tributos já incidentes na data de sua assinatura;
- ii) ocorrência de alterações nas normas legais ou regulamentares aplicáveis no mercado de capitais que venham, de qualquer forma, a alterar substancialmente as condições de mercado, tornando inviável, desaconselhável ou excessivamente onerosa a realização da presente operação por qualquer das partes, quer sob o aspecto administrativo, quer sob o aspecto jurídico;
- iii) ocorrência de aumento substancial de custos de registros da emissão na CVM;
- iv) indeferimento pela CVM do competente registro de emissão ou imposição de exigências de tal ordem que inviabilizem ou tornem impossível o registro da

emissão das debêntures nos termos e condições previstos na escritura de emissão;

- v) ocorrência de alterações nas normas legais e regulamentares, relativas à composição e diversificação das carteiras de entidades abertas e fechadas de previdência privada, entidades seguradoras, fundos mútuos de investimento, instituições financeiras, carteiras administradas, e outros investidores institucionais, que impeçam, restrinjam e/ou desestimulem a aquisição das debêntures por parte dos referidos investidores institucionais;
- vi) ocorrência de alterações na política monetária do Governo Federal, que impactem direta ou indiretamente no setor de atuação da Companhia e, que de qualquer modo, possam alterar substancialmente as perspectivas futuras da Emissora, ou a ocorrência de eventos graves de natureza política, econômica ou financeira que não possam ser razoavelmente previstos ou evitados e que tornem impossível ou extremamente oneroso para qualquer das partes o cumprimento das suas obrigações;
- vii) ocorrência de motivos de força maior (assim entendidos aqueles eventos imprevisíveis quanto à sua ocorrência ou às suas conseqüências, estranhos à vontade da Emissora e/ou Coordenador, inevitáveis, e que não sejam causados pela parte que vier a ser afetada pelo evento), que tornem o cumprimento dos termos e condições previstos no Contrato de Colocação inviável ou extremamente oneroso para quaisquer das partes;
- viii) ocorrência de eventos graves, inclusive situações especiais de mercado, de ordem política, econômica, social, tais como crises políticas em países da América Latina ou em outros países, que possam influenciar de forma relevante o mercado de capitais brasileiro, alterações no setor da Emissora ou mesmo, indicações de possíveis alterações no setor por parte das autoridades governamentais, que afetem ou indiquem que possam vir a afetar negativamente o preço de mercado das debêntures e a cotação de outros valores mobiliários da Emissora, ou ainda, quaisquer outros fatos que, direta ou indiretamente, tornem impossível ou desaconselhável a qualquer uma das partes o cumprimento das obrigações assumidas;
- ix) a critério do Coordenador, a alteração do controle acionário da Emissora (exceto para qualquer pessoa que controle os controladores da Emissora ou seja por eles controlado); e

- x) a exclusivo critério da Emissora, comunicando por escrito ao Coordenador tal decisão.

#### *Prazo de Duração*

O prazo de duração do Contrato de Colocação começa a partir da data de sua assinatura e finda, desde que cumpridas pelas partes todas as obrigações previstas neste Contrato 30 (trinta) dias após o decurso do prazo de 180 dias estabelecido para colocação das debêntures.

#### **Características das Debêntures**

A emissão de debêntures observará as seguintes características e condições aprovadas na assembléia geral extraordinária realizada em 2 de fevereiro de 2000:

#### *Características Gerais da Emissão*

1. **Deliberação:** As características gerais da emissão foram deliberadas nas Assembléias Gerais Extraordinárias realizadas em 2 de fevereiro de 2000 e 11 de abril de 2000.
2. **Montante da Emissão:** O valor total da emissão será R\$ 100 milhões, na data da emissão da 1ª série.
3. **Quantidade de Títulos e Valor Nominal Unitário:** A emissão será constituída de 10.000 debêntures com valor nominal unitário de R\$ 10 mil, na data da emissão da 1ª série.
4. **Forma e Conversibilidade:** Todas as debêntures desta emissão são nominativas, escriturais e não conversíveis em ações.
5. **Espécie:** As debêntures desta emissão serão da espécie subordinada aos credores quirografários da Emissora.
6. **Séries:** A emissão será realizada em número indeterminado de séries, conforme previsto no §2º, do artigo 59 da Lei 6.404/76, devendo cada nova série, exceto a

primeira, ser objeto de aditamento à escritura de emissão, conforme §2º, do artigo 61 da Lei 6.404/76.

7. **Negociação:** A emissão das debêntures da 1ª série será registrada para negociação no mercado secundário, através do SND, administrado pela ANDIMA e operacionalizado pela CETIP, conforme Instrução Normativa da Secretaria da Receita Federal nº 56/88.
8. **Repactuação:** Caberá ao Conselho de Administração da Emissora deliberar sobre as condições da repactuação das debêntures de cada série.
9. **Delegação:** Foi delegado ao Conselho de Administração da Emissora, com referência às deliberações tomadas na assembléia geral extraordinária realizada em 2 de fevereiro de 2000, poderes para a deliberação sobre as matérias prescritas nos incisos VI a VIII do artigo 59 da Lei nº 6.404/76.
10. **Procedimento da Distribuição Primária:** O lançamento das debêntures desta emissão será por meio de subscrição pública, registrada junto à CVM, com a conseqüente intermediação de instituições financeiras, para a negociação no mercado de balcão. Na subscrição e/ou colocação das referidas debêntures será adotado o procedimento diferenciado para a distribuição pública das debêntures, referido no artigo 33 da Instrução CVM nº 13/80, não existindo reservas antecipadas, lotes mínimos ou máximos, sendo atendidos, preferencialmente, os clientes dos Coordenadores que desejarem efetuar investimentos nas debêntures. A referida emissão pretende atender a investidores institucionais, fundos e fundações presentes no mercado nacional. As debêntures não colocadas no prazo de subscrição de dias contados da data de deferimento do pedido de registro na CVM deverão ser canceladas.

#### CARACTERÍSTICAS ESPECÍFICAS DA 1ª SÉRIE

1. **Deliberação:** As características das debêntures da 1ª série foram deliberadas nas Assembléias Gerais Extraordinárias realizadas em 2 de fevereiro de 2000 e 11 de abril de 2000 e na Reunião do Conselho de Administração realizada em 2 de fevereiro de 2000.
2. **Quantidade de Títulos:** A 1ª série desta emissão será constituída de 5.800 debêntures.

3. **Montante:** O valor da emissão da 1ª série será de R\$ 58 milhões, na data da emissão.
4. **Data de Emissão:** A data de emissão para as debêntures da 1ª série será 25 de fevereiro de 2000.
5. **Vencimento:** As debêntures da 1ª série terão prazo de 5 anos, contados da data de emissão, vencendo-se, portanto, em 25 de fevereiro de 2005.
6. **Juros Remuneratórios:** As debêntures da 1ª série terão juros remuneratórios equivalentes a 100% da taxa média dos Depósitos Interfinanceiros de 1 dia, denominada Taxa CDI-Over, expressa na forma percentual ao ano, calculada e divulgada pela CETIP. Além da referida taxa, incidirá uma sobretaxa efetiva de 2,5% ano. As referidas taxas serão calculadas de forma exponencial e cumulativa *pro rata temporis* por dias úteis decorridos, adotando-se como base 252 dias, incidentes sobre o valor nominal das debêntures desde a data de emissão, ou data de vencimento dos juros imediatamente anterior, conforme o caso, até a data do seu efetivo pagamento. A data do primeiro pagamento de juros das debêntures da 1ª série ocorrerá em 25 de janeiro 2001 e os demais sempre nos dias 25 de janeiro dos anos de 2002, 2003, 2004 e 2005, observado o disposto no item 7, abaixo.
7. **Subscrição e Integralização:** As debêntures da 1ª série poderão ser subscritas e integralizadas, a qualquer tempo, em até 180 dias contados da data do deferimento do pedido de registro na CVM, pelo seu valor nominal atualizado pela mesma taxa estabelecida no item anterior, desde a data de emissão até a data da efetiva subscrição e integralização, podendo ser colocadas com ágio ou deságio. A subscrição será efetuada por meio dos procedimentos do Sistema de Distribuição de Títulos – SDT, disponibilizado pela CETIP. O preço de subscrição será pago à vista, em moeda corrente nacional e/ou Notas Promissórias da primeira emissão da Emissora, para distribuição pública, no ato da subscrição.
8. **Prorrogação dos Prazos:** Considerar-se-ão prorrogados os prazos referentes ao pagamento de qualquer obrigação até o primeiro dia útil subsequente, se o vencimento coincidir com dia em que não haja expediente comercial ou bancário na Cidade de São Paulo e de Curitiba, sem qualquer acréscimo moratório aos valores a serem pagos.



9. **Juros e Multa de Mora:** Ocorrendo impontualidade no pagamento de qualquer quantia devida aos debenturistas, os débitos em atraso ficarão sujeitos, além da atualização e dos juros remuneratórios, a juros de mora de 1,0% ao mês, calculados desde a data de inadimplência até a data do efetivo pagamento, e a multa moratória de 2,0% sobre o valor devido, independentemente de aviso, notificação ou interpelação judicial ou extrajudicial.
10. **Decadência dos Direitos aos Acréscimos:** O não comparecimento de debenturista para receber o valor correspondente a quaisquer das 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.
11. **Resgate Antecipado:** Nas datas de pagamento dos juros remuneratórios, a Emissora terá o direito de promover o resgate antecipado das debêntures em circulação, mediante o pagamento de seu valor nominal, acrescido dos juros remuneratórios incidentes sobre o valor nominal das debêntures desde a data de emissão, ou data de vencimento dos juros imediatamente anterior, conforme o caso, até a data do resgate, calculados *pro rata temporis*, devendo a Emissora publicar aviso aos debenturistas com antecedência mínima de 45 dias da data de resgate. O resgate poderá ser total ou parcial, sendo, neste último caso, mediante sorteio nos termos do § 1º, do artigo 55 da Lei nº 6.404/76 e demais normas aplicáveis.
12. **Aquisição 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 n. 6.404/76. 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, quando recolocadas no mercado, farão jus aos mesmos juros remuneratórios incidentes sobre as demais debêntures em circulação.
13. **Local de Pagamentos:** Os pagamentos referentes ao principal e aos juros remuneratórios a que fazem jus as debêntures desta emissão 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.

**14. Vencimento Antecipado:** O Agente Fiduciário poderá declarar antecipadamente vencidas todas as obrigações das debêntures objeto desta emissão e exigir o imediato pagamento pela Emissora do valor nominal da debênture, atualizado monetariamente na forma do item 6 retro mencionado, acrescido dos juros calculados *pro rata temporis*, calculados desde a data da emissão até a data do seu efetivo pagamento, independentemente de qualquer aviso ou notificação, na ocorrência dos seguintes eventos:

- i) protesto legítimo e reiterado de títulos contra a Emissora cujo valor agregado seja igual ou superior a R\$1 milhão, ou a constituição da Emissora 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 dias úteis de sua ocorrência;
- ii) decretação de falência da Emissora;
- iii) pedido de concordata preventiva formulado pela Emissora;
- iv) falta de cumprimento pela Emissora de toda e qualquer obrigação relevante prevista na escritura de emissão, não sanada em 15 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, em montante igual ou superior a R\$1 milhão, em razão de inadimplemento contratual, inclusive do contrato de concessão, 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, desde que a decisão quanto à declaração de vencimento antecipado tenha sido aprovada por debenturistas que representem, no mínimo, a maioria das debêntures em circulação reunidos em assembléia convocada especialmente para este fim;

- vii) a alienação de ativos da Emissora em montante igual ou superior a R\$50 milhões, desde que a decisão quanto à declaração de vencimento antecipado tenha sido aprovada por debenturistas que representem, no mínimo, a maioria das debêntures em circulação reunidos em assembléia convocada especialmente para este fim;
- viii) demais casos previstos na escritura de emissão ou em lei; e
- ix) extinção ou perda da concessão nos casos previstos no contrato de concessão e na lei.

15. **Repactuação:** Não haverá repactuação para as debêntures da 1ª série desta emissão.

16. **Publicação na Imprensa:** Todos os atos e decisões decorrentes desta emissão que, de qualquer forma, vierem a envolver interesses dos debenturistas, deverão ser veiculados, na forma de avisos, no jornal “Folha de São Paulo”, em prazos tais que permitam aos debenturistas o adequado acompanhamento das ocorrências durante o prazo de existência das debêntures.

#### CARACTERÍSTICAS DOS TÍTULOS DAS DEMAIS SÉRIES DA EMISSÃO

A Reunião do Conselho de Administração da Emissora deliberará, nas épocas oportunas, sobre as datas de emissão, vencimento, pagamento dos juros e do principal, preço de subscrição, forma de integralização, repactuação e outras condições das debêntures das demais séries desta emissão. A emissão das demais séries será objeto do competente aditamento à escritura de emissão e prévio registro na CVM.

#### *Atendimento aos Debenturistas*

Todos os pagamentos aos debenturistas serão efetuados utilizando-se os procedimentos adotados pela CETIP ou, na hipótese do debenturista não estar vinculado àquele sistema, no Departamento de Acionistas da Emissora situado à Av. Sete de Setembro, 2645, Curitiba – PR.

#### *Banco Mandatário e Escriturador das Debêntures*

NOME: **BANCO ITAÚ S.A.**

ENDEREÇO: Rua Boa Vista, 185, 3º andar, São Paulo – SP

*Destinação dos Recursos*

Os recursos captados com a emissão das debêntures da 1ª série serão utilizados para liquidar as notas promissórias de distribuição pública em circulação emitidas pela Companhia em 25 de agosto de 1999 (veja o capítulo “Valores Mobiliários – Notas Promissórias”).

*Relacionamento da Emissora com o Coordenador da Distribuição*

O Coordenador mantém com a Emissora duas operações de crédito, sendo uma em moeda estrangeira e outra em reais, totalizando aproximadamente o montante de R\$79 milhões.

*Contrato de Garantia de Liquidez*

Não há e nem será firmado contrato de garantia de liquidez ou constituído fundo de sustentação para as debêntures objeto da presente emissão.

*Coordenador*

NOME: **UNIBANCO – UNIÃO DOS BANCOS BRASILEIROS S.A.**

ENDEREÇO: Av. Eusébio Matoso, nº 891, São Paulo – SP.

*Agente Fiduciário*

NOME: **OLIVEIRA TRUST DISTRIBUIDORA DE TÍTULOS E VALORES MOBILIÁRIOS LTDA.**

ENDEREÇO: Av. das Américas, 500, bloco 13, sala 205, Rio de Janeiro – RJ.

*Local de Aquisição das Debêntures*

As debêntures poderão ser adquiridas, durante o prazo de distribuição, na sede do Coordenador.

### *Informações Complementares*

Quaisquer informações complementares sobre a companhia e a distribuição em questão, poderão ser obtidas junto ao Coordenador da operação, ou na CVM.

## **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 que estão descritas neste prospecto antes de tomar uma decisão de investimento nas debêntures.*

### **Implementação da Estratégia e Capacidade de Investimento**

A ALL assumiu o controle da malha sul (“Malha Sul”) em fevereiro de 1997 após ter vencido o seu leilão de privatização. Desde então, estabeleceu-se uma estratégia orientada para o crescimento do volume de cargas transportadas, tanto em produtos e clientes existentes quanto para os 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 da Companhia de um negócio ferroviário para um negócio de logística que envolva a ferrovia. Para sustentar essa estratégia de crescimento, a ALL precisa realizar investimentos vultosos.

Outros fatores que podem influenciar a estratégia da ALL não estão sob seu controle, tais como operação dos portos, novas regulamentações no setor e desempenho econômico dos seus principais clientes. Assim, caso as ações implementadas não produzam os resultados esperados ou a ALL não faça os investimentos necessários, o seu crescimento poderá não ocorrer na velocidade desejada, impactando em consequência seus resultados.

### **Cumprimento das Metas do Contrato de Concessão**

De acordo com o contrato de concessão que outorgou à Companhia o direito de exploração da Malha Sul (“Contrato de Concessão”), a ALL 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 não sejam alcançadas as metas, o Contrato de Concessão prevê

que o Poder Concedente pode advertir ou multar a ALL dentro de determinados parâmetros por ele estabelecidos.

Para atingir essas metas, a ALL precisará realizar investimentos substanciais na via permanente e nos equipamentos. Para obter esses recursos, a Administração da ALL 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 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 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.

Caso a ALL 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 são empresas do setor agrícola. Essas empresas estão sujeitas a características muito peculiares do setor, tais como dependência de financiamento do Governo, questões meteorológicas (secas, enchentes, etc.) e sazonalidade. O transporte de produtos agrícolas representou, em 1999, 50,8% da carga transportada pela ALL, sendo que a soja e seus derivados representaram 82,7% do total agrícola. Portanto, eventuais problemas que tenham impacto adverso no setor de produtos agrícolas poderão impactar negativamente os resultados da ALL.

### **Riscos Ambientais**

A ALL transporta produtos perigosos que têm um risco potencial de dano ambiental, tais como derivados de petróleo e álcool. 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 reparos que poderão vir afetar negativamente seus resultados.

A ALL 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 ALL realiza às margens da via permanente (veja o capítulo “Atividades da ALL – Aspectos Ambientais”). As exigências foram cumpridas sem maiores consequências. No entanto, futuras exigências e novas legislações podem vir a demandar investimentos da ALL para se adequar às novas condições, o que pode vir impactar negativamente seus resultados.

#### **Súmula 176 do Superior Tribunal de Justiça**

O Superior Tribunal de Justiça editou a Súmula 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, esta cláusula é considerada potestativa em favor dos credores qualificados como instituições financeiras.

As debêntures emitidas pela ALL serão remuneradas por percentual sobre a 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 a da taxa DI prejudicando a rentabilidade da debênture.



## **ATIVIDADES DA ALL**

### **Histórico**

A ALL foi constituída em 30 de abril de 1996 com a denominação social de “Goitacazes Participações S.A”, não tendo apresentado operações relevantes antes da sua atual atividade, que foi definida na assembléia geral extraordinária realizada em 13 de janeiro de 1997, quando o seu objeto social foi alterado e foram definidos seus objetivos principais como: prestar serviços ferroviários de carga, armazenagem e transbordo e atuar como operadora portuária. Nesta ocasião, sua denominação social foi alterada para Ferrovia Sul-Atlântico S.A.

Em 27 de fevereiro de 1997, a ALL celebrou com a União Federal contrato de concessão para exploração e desenvolvimento do serviço público de transporte ferroviário da Malha Sul, com prazo até fevereiro de 2027, renovável por mais 30 anos (veja o capítulo “Contratos Relevantes – Contrato de Concessão”). No mesmo dia, foi celebrado com a Rede Ferroviária Federal S.A. (“RFFSA”), por igual prazo, contrato de arrendamento dos bens operacionais vinculados à prestação do serviço objeto da concessão (veja o capítulo “Contratos Relevantes – Contrato de Arrendamento”).

Em assembléia geral extraordinária realizada em 16 de setembro de 1999, a denominação social da Companhia foi alterada de “Ferrovia Sul-Atlântico S.A” para a atual “América Latina Logística do Brasil S.A.”. Essa alteração veio para ajustar a denominação da Companhia a sua nova situação advinda da aquisição, por alguns de seus acionistas controladores, das ferrovias argentinas Buenos Aires al Pacífico San Martín S.A (“BAP”) e Ferrocarril Mesopotámico General Urquiza S.A (“FMGU”). 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 da coletividade de seus negócios.

### **Acionistas Controladores**

A ALL é subsidiária integral da América Latina Logística S.A., antiga Piúma Participações S.A. (“ALL Holding”). Portanto, os acionistas controladores da ALL são os acionistas da ALL Holding, cujas participações societárias, em 31 de dezembro de 1999, estão descritas no quadro abaixo, seguida de uma explicação

sobre cada um dos acionistas, considerando ações ainda dependendo de homologação:

Membros do Grupo Controlador	Ações Ordinárias		Ações Preferenciais		Total	
	Quantidade	(%)	Quantidade	(%)	Quantidade	(%)
Emerging Markets Capital Investment	1.860.687.177	20,09	4.671.229.833	30,52	6.531.917.010	26,59
Brasil Private Equity Fundo Mútuo de Investimentos em Ações – Carteira Livre	1.363.200.747	14,72	2.299.253.197	15,02	3.662.453.944	14,91
Gruçaí Participações S.A.	795.648.045	8,59	0	0,00	795.648.045	3,23
Interfêrrea S.A. Serviços Ferroviários e Intermodais	1.336.142.969	14,43	3.083.472	0,02	1.339.226.441	5,45
Judori S.A.	1.890.744.426	20,42	1.150.265.235	7,51	3.041.009.661	12,38
Railtex Global Investments L.L.C.	681.984.043	7,36	130.238.209	0,85	812.222.252	3,30
Ralph Partners I	758.772.051	8,19	3.439.661.069	22,47	4.198.433.120	17,09
Outros	571.980.454	6,17	3.609.599.939	23,58	4.181.580.393	17,02
Total	9.259.159.912	100,0	15.303.330.954	100,0	24.562.490.866	100,0

Emerging Markets Capital Investments: empresa de investimentos localizada nas Ilhas Cayman controlada pela GP Capital Partners II L.P.

Brasil Private Equity Fundo Mútuo de Investimentos em Ações – Carteira Livre: fundo de investimentos nacional administrado pelo Banco de Investimentos Garantia S.A., apresentando como usufrutuários investidores institucionais brasileiros.

Gruçaí Participações S.A.: empresa nacional de investimentos.

Interfêrrea S.A. Serviços Ferroviários e Intermodais: empresa nacional de investimentos que investe em empresas de transporte, incluindo ações de ferrovias e prestadoras de serviços de transportes e infra-estrutura ferroviária, rodoviária e intermodal.

Judori S.A.: empresa nacional de investimentos que atua em privatizações e outras oportunidades;

RailTex Global Investments L.L.C.: empresa norte americana de investimentos da RailTex, Inc. e Global Environment Fund (GEF). RailTex é uma empresa norte americana líder em linhas férreas de curta distância. GEF é um fundo norte americano que investe em oportunidades internacionais.

Ralph Partners I: fundo de investimentos das Ilhas Cayman administrado pela GP Capital Partners L.P.

## **Administração**

A ALL é administrada por um Conselho de Administração e uma Diretoria. O Conselho de Administração é composto por 6 membros titulares e respectivos suplentes, eleitos pela assembléia geral, com prazo de mandato de 3 anos, permitida a reeleição. A Diretoria é composta por 5 membros titulares, eleitos pelo Conselho de Administração, com prazo de mandato de 2 anos, permitida a reeleição.

### *Remuneração*

A assembléia geral extraordinária de 30 de abril de 1999 fixou o montante global da remuneração dos conselheiros num valor máximo de R\$3 milhões, a ser rateado e distribuído pelo Conselho de Administração. Na mesma ocasião ficou estabelecida como remuneração dos diretores da ALL um valor máximo de R\$3 milhões, válido para o exercício social em curso, cabendo à Diretoria deliberar sobre a determinação dos montantes individuais a serem percebidos por cada diretor. As remunerações previstas tanto para os conselheiros como para os diretores já incluem benefícios de qualquer natureza e verbas de representação.

Abaixo consta um breve resumo do currículo dos membros da Administração:

### *Conselho de Administração*

Os atuais conselheiros da Companhia são:

#### Luiz Kaufmann – Presidente

Nascido em 7 de agosto de 1945. Formou-se em Engenharia Mecânica pela Universidade Federal do Paraná – UFPR, em 1968, e possui mestrado em Engenharia Industrial pelo Illinois Institute of Technology, concluído em 1971. Em 1977, ingressou como Diretor Gerente na Arthur D. Little do Brasil. Ingressou, em 1985, como Vice Presidente do Conselho Diretor e Diretor Gerente Geral no Banco Multiplic S.A. Foi Vice Presidente da Petropar S.A., em 1990. Em 1993, tornou-se Membro do Board of Director na Pioneer Hi-Bred International (EUA). Finalmente, entre 1993 e 1998 ingressou como Presidente na Aracruz Celulose S.A.

#### Ricardo Arduini – Conselheiro

Nascido em 26 de julho de 1948. Formou-se em 1971, pela Faculdade de Engenharia Industrial no curso de Engenharia Mecânica e é pós-graduado em Administração de Empresas pela Fundação Getúlio Vargas. Em 1973, ingressou na Cia Industrial de Peças para Automóveis Cinpal S.A. como Vice Presidente. Em 1985, tornou-se Presidente da Macquay do Brasil S.A. Posteriormente, ingressou como Membro do Conselho de Administração na Ferrovia Centro-Atlântica S.A.

Tarcísio Schettino Ribeiro – Conselheiro

Nascido em 14 de fevereiro de 1951. Formou-se em 1974 pela Universidade Federal de Minas Gerais – UFMG no curso de Administração de Empresas. Ingressou na Util S.A., em 1983, como Membro do Conselho de Administração. Desde 1985 até a presente data, é Diretor da São Bernardo Ônibus Ltda. Em 1990, ingressou como Diretor na Viação Vale do Sol Ltda.

João Maurício de Araújo Pinho – Conselheiro

Nascido em 20 de abril de 1934. Em 1959, tornou-se bacharel em Direito pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro – PUC/RJ. Ingressou na Ferrovia Centro-Atlântica S.A. em 1999, aonde ocupa os cargos de Membro do Conselho de Administração e Consultor Fiscal e Financeiro até a presente data.

Carlos Alberto da Veiga Sicupira – Conselheiro

Nascido em 1º de maio de 1948. Formou-se em Administração de Empresas pela Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ. De 1978 a 1981, foi Diretor no Garantia S.A. Corretora de Títulos e Valores Mobiliários. Em 1981, ingressou na Lojas Americanas S.A., aonde ocupou os cargos de Conselheiro, em 1981, Diretor Comercial, em 1982, Diretor Superintendente, a partir de 1983, Diretor Presidente, em 1986. No mesmo ano ingressou na Gartra Comércio Exterior S.A. como Diretor. Entre 1988 e 1989, foi Diretor do Banco Garantia S.A. Em 1992, retornou às Lojas Americanas S.A. como Presidente do Conselho de Administração.

Marcelo Pereira Lopes de Medeiros – Conselheiro

Nascido em 4 de maio de 1960. Formou-se em Engenharia Civil pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo – PUC/SP, em 1985. Em 1991, tornou-se Membro do Conselho de Administração no Banco de Investimento CSFB Garantia S.A. Em 1997, ingressou na TAM Transportes Aéreos Meridionais S.A.

como Membro do Conselho de Administração. Em 1998, ingressou como Membro do Conselho de Administração da Método Engenharia S.A.

#### *Diretoria*

Os atuais diretores da ALL, com mandato até 2 anos, são:

#### Alexandre Behring Costa – Diretor Presidente

Nascido em 20 de fevereiro de 1967. Formou-se, em 1988, pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro – PUC/RJ no curso de Engenharia Elétrica. Possui mestrado em Administração de Empresas pela Harvard Graduate School of Business Administration Boston, MA (EUA), concluído em 1995. Em 1988, ingressou como Associado de Verão no Citibank, MA – Pompano Beach, FL (EUA). De 1989 a 1993, foi Vice-Presidente e Acionista na Modus Osi Technologies, Inc. – Boca Raton, FL (EUA). Em 1994, ingressou na Golman, Sachs & Co. – New York, NY (EUA) como Associado de Verão, no setor de Fusões e Aquisições.

#### Pedro Roberto Oliveira Almeida – Diretor Administrativo e de Recursos Humanos

Nascido em 27 de março de 1955. Formou-se, em 1980, na Gama Filho Universidade – RJ no curso de Direito e especializou-se, em 1983, em Direito do Trabalho. Em 1975, ingressou na AGRIPPEC Construções como Chefe do Departamento Pessoal. Em 1975 ingressou na Metalúrgica Ramos, ocupando o cargo de Chefe do Departamento Pessoal, em 1975, e, simultaneamente de Advogado, entre 1976 e 1986. Foi Advogado das Lojas Americanas S.A., de 1986 a 1995. Neste mesmo ano tornou-se Diretor de Logística no Supermar Supermercados.

#### Raimundo Pires Martins da Costa – Diretor de Operações

Nascido em 19 de novembro de 1960. Formou-se em 1984 pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais – PUC/MG no curso de Engenharia Civil. Concluiu MBA, em 1997, pela Fundação Dom Cabral de Belo Horizonte. Em 1985, ingressou na Companhia Vale do Rio Doce como *trainee*, aonde ocupou os cargos de Gerente de Programação de Trens, até 1987, Gerente de Pátios e Terminais Ferroviários, entre 1987 e 1995, Gerente de Manutenção da Via Permanente, entre 1995 e 1997, e Assessor do Diretor do Sistema Sul, em 1998.

#### Alceu Duilio Calciolari – Diretor Financeiro

Nascido em 28 de janeiro de 1963. Formou-se em Administração de Negócios pela Faculdade Metropolitanas Unidas em 1985. Concluiu MBA, em 1994, pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo – PUC/SP. Em 1979, ingressou no Banco Real S.A. como Analista. Entre 1983 e 1996, foi Gerente Sênior na Arthur Andersen S/C Ltda.. Em 1996, tornou-se Diretor Financeiro na Tupy S.A.

#### Valter Luís de Souza – Diretor Comercial

Nascido em 12 de abril de 1950. Formou-se na Universidade de Brasília – UNB, no curso de Engenharia Civil, em 1974. Concluiu pós-graduação em 1975, em Engenharia Ferroviária pelo Instituto Militar de Engenharia IME. Possui, ainda, especialização em Transporte Ferroviário pela Société Nationale des Chemins de Fer Belges – BNCB (Bélgica), obtida em 1989. Em 1977, ocupou o cargo de Engenheiro de Transporte na Empresa Brasileira de Planejamento de Transporte GEIPOT. Entre 1978 e 1983 e entre 1987 e 1989, foi Gerente de Transporte na Siderurgia Brasileira S.A. – SIDERBRÁS. De 1992 a 1998, ocupou o cargo de Diretor Comercial na Tora Transportes Industriais Ltda.

### **Negócios da ALL**

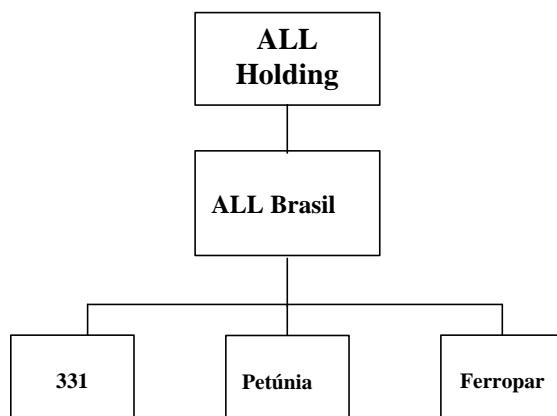
#### *Considerações Gerais*

A ALL é uma sociedade por ações, com sede na cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, com endereço na Av. Brigadeiro Faria Lima, 3.729 – 7º andar, mas com escritório principal na cidade de Curitiba, estado do Paraná, com endereço na Av. Sete de Setembro, 2645. De acordo com o seu estatuto social, seu objeto consiste em: (i) prestar serviços de transporte ferroviário; (ii) explorar serviços de carga, descarga, armazenagem e transbordo nas estações, pátios e terrenos existentes na faixa de domínio das linhas ferroviárias objeto da concessão; (iii) explorar os transportes modais relacionados ao transporte ferroviário; (iv) atuar como operador portuário, executando serviços e operações de movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário; (v) participar de projetos que tenham como objetivo a promoção do desenvolvimento sócio-econômico das áreas de influência, visando a ampliação dos serviços ferroviários concedidos; (vi) executar todas as atividades afins ou correlatas às descritas nos itens anteriores; e (vii) exercer outras atividades que utilizem como base a estrutura da Companhia.

Dentro do âmbito do seu objeto social, a ALL 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 as mercadorias retirando-as da origem e entregando-as no destino. Para tanto, tem adotado como visão “Ser a melhor empresa em logística de transporte ferroviário da América Latina”. A palavra “logística” significa, no setor de transportes, um conjunto de operações desenvolvidas de modo atuar em toda cadeia ligada ao transporte com o objetivo de minimizar os custos envolvidos. Nesse sentido, a estratégia da ALL é buscar soluções para todas as variáveis que envolvam o transporte “porta-a-porta”, com o objetivo de prestar um serviço eficiente e com a relação custo/benefício e utilizando sua malha ferroviária.

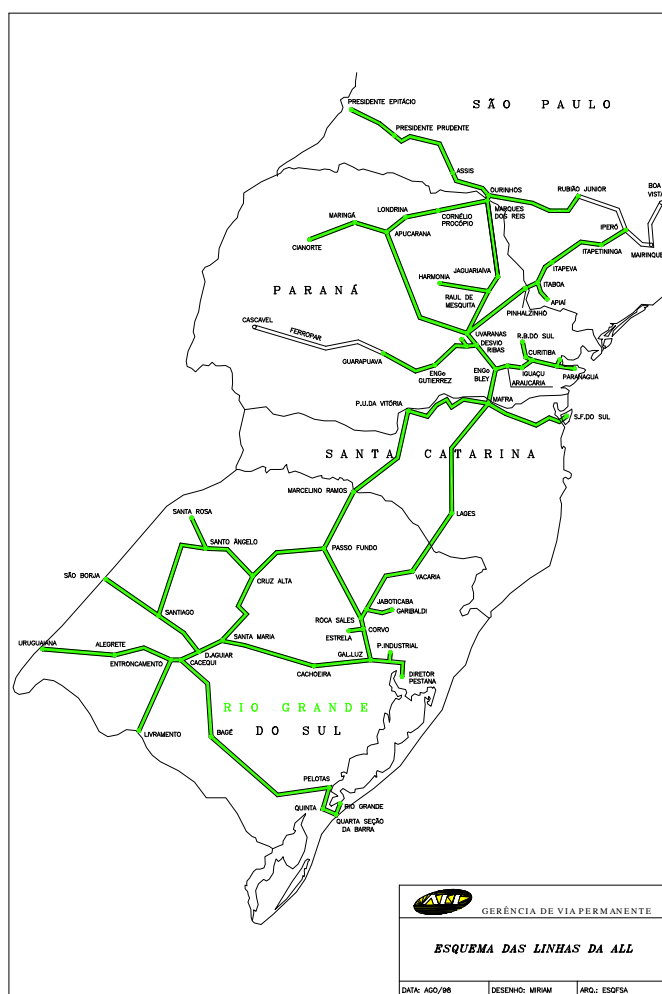
#### *Controladas*

A ALL possui três empresas controladas: 331 Participações S.A (“331”), Ferrovia Paraná S.A.(“Ferropar”) e Petúnia Participações Ltda. (“Petúnia”). A 331 e Petúnia são empresas de participações societárias. A primeira detém 2,28% da Ferrobán – Ferrovias Bandeirantes S.A. (“Ferrobán”). A Petúnia foi constituída em 22 de abril de 1998 e não possui nenhuma atividade atualmente. A Ferropar é uma concessionária de transporte ferroviário de cargas que opera o trecho Guarapuava- Cascavel, no Estado do Paraná. Segue abaixo um organograma da ALL, incluindo sua controladora.



## Malha Ferroviária

A malha ferroviária da ALL tem extensão de aproximadamente 6.600 km, consistindo de dois corredores de tráfego principais: os corredores leste-oeste e norte-sul. Esses corredores servem os principais centros de produção agrícola e industrial da região sul, conectando-os a três dos mais importantes portos brasileiros: Paranaguá, São Francisco do Sul e Rio Grande. A malha também se conecta com terminais em Ourinhos e Pinhalzinho, Uruguai e Santana do Livramento, os quais acessam os mercados de São Paulo, Argentina e Uruguai, respectivamente. Abaixo, pode-se ver o mapa da região sul demonstrando os corredores leste-oeste e norte-sul, bem como as principais cidades interligadas.





O corredor leste-oeste tem duas linhas principais. Uma delas, com extensão de aproximadamente de 700 km, liga Maringá e Londrina ao porto de Paranaguá. É a linha norte da Malha Sul. A outra linha, com extensão de aproximadamente 837 km, liga a região oeste do Rio Grande do Sul ao porto de Rio Grande. É a linha sul da malha da ALL. Essas linhas transportam cargas oriundas das regiões agrícolas em direção aos portos para serem embarcadas para a exportação. Também servem de rota para o transporte de petróleo oriundo da Refinaria REPAR, em Araucária, em direção ao interior do Paraná e conectam a malha da ALL com a malha da Ferrobán.

O corredor norte-sul tem uma linha principal de 1.417 km que liga as cidades de Ourinhos e Pinhalzinho a Uruguaiana ou Porto Alegre via Mafrá e Cacequi. Essa linha conecta São Paulo a outras regiões industriais do Brasil (incluindo a refinaria Alberto Pascoalini e as indústrias Ipiranga Petroquímica e OPP, localizadas em Canoas e Triunfo, no Rio Grande do Sul, respectivamente) e à Argentina. Esse corredor também conecta a Malha Sul à malha da Ferrobán tanto em Ourinhos como em Pinhalzinho e Tatuí, nesta última cidade através de acordo operacional (veja o capítulo “Atividades da ALL – Contratos Relevantes”). Em vista disso, o corredor norte-sul transporta principalmente produtos manufaturados containerizados, materiais de construção e petróleo e seus derivados.

#### *Histórica Ineficiência da Malha Sul*

Historicamente, quando sob a administração da RFFSA, as operações da Malha Sul foram ineficientes devido às más condições de manutenção da via permanente, implicando alta incidência de descarrilamentos, atrasos no serviço, longos ciclos de viagem, perda de negócios e redução de produtividade.

O volume médio anual transportado na Malha Sul quando sob a administração da RFFSA, entre 1993 e 1996, foi de 7.994 bilhões de tonelada quilômetro-útil (“TKU”), enquanto o volume médio anual transportado na Malha Sul quando sob a administração da ALL, entre 1997 e 1999, foi de 8.518 bilhões de TKU.

O quadro a seguir ilustra o volume transportado na Malha Sul nos três últimos anos.

Volume Transportado na Malha Sul			
Ano	1997	1998	1999
TKU (bilhões)	6,205958	8,516218	10,119642

A ALL 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 será melhorado de aproximadamente 8 dias para 6 dias como resultado das seguintes mudanças:

- (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 cláusulas contratuais que incentivam os clientes a evitarem atrasos no embarque e desembarque de cargas, do aumento da capacidade dos portos, da melhora da condição dos trilhos e da concentração de pontos de transferência de carga em poucos locais e
- (iii) manutenção e reparo das locomotivas, vagões, trilhos e infra-estrutura.

Como resultado dessas iniciativas tomadas pela gestão da ALL, algumas melhorias já ocorreram. A taxa de acidente da empresa foi reduzida de 85 acidentes por milhão de trem-km em 1997 para 45 acidentes por milhão de trem-km no mês de junho de 1999. A ALL pretende reduzir o número de acidentes aquém do máximo estipulado no contrato de concessão para 1999, que é 68 acidentes por milhão de trem-km. A quilometragem média entre falhas passou de 7.182 km/falha em 1997 para 12.885 km/falha em 1998.

#### *Trilhos e Equipamentos*

As principais linhas férreas da ALL em operação são: Iguaçu – PR a Paranaguá – PR (114 km), Iguaçu – PR a Uvaranas – PR (136 km), Uvaranas – PR a Apucarana – PR (333 km), Apucarana – PR a Londrina – PR (52 km), Apucarana – PR a Maringá – PR (64 km) e Mafra – SC a São Francisco do Sul – SC (212 km), todas essas compreendendo a parte norte do corredor leste-oeste. O corredor norte-sul compreende: Pinhalzinho – PR a Uvaranas – PR (128 km), Ourinhos – SP a Patio Industrial – RS (1.222 km), Uruguaiana – RS a Pinhalzinho – PR (1.617 km) e Uruguaiana – RS a Ourinhos – SP (1.853 km).

Antes da privatização, a RFFSA foi negligente na manutenção e lubrificação dos trilhos, particularmente na parte sul do corredor leste-oeste, o que acarretou um grande número de interrupções, longos ciclos de viagens e uma velocidade comercial média de apenas 16,8 km/h. A ALL está investindo para

melhorar a via permanente, inclusive trocando dormentes de madeira por dormentes de cimento. Os dormentes de cimento têm vida útil de 50 anos e, se danificados em descarrilamentos, podem ser reparados.

À época da privatização, a ALL arrendou 337 locomotivas da RFFSA, das quais apenas 182 estavam em condições de uso e 6 completamente inutilizadas. Essa precária condição das locomotivas foi uma das principais razões das interrupções e atrasos nos serviços em 1997. Para solucionar esse problema, a ALL investiu naquele mesmo ano US\$22 milhões para recuperar 61 locomotivas. Em março de 1998, já havia 270 locomotivas operacionais, sendo atualmente 335. A ALL também pretende realizar manutenções preventivas anuais na sua frota de locomotivas a um custo de aproximadamente US\$45 mil por locomotiva, excluindo custos com mão de obra. Desde que assumiu a gestão, a ALL já adquiriu 30 locomotivas, ao custo de R\$42 milhões (veja o capítulo “Atividades da ALL - Contratos Relevantes – Contrato de Compra e Venda de Locomotivas”).

A ALL arrenda aproximadamente 10.300 vagões da RFFSA. Existem aproximadamente 8.300 em operação e outros 900 requerem reparos. O restante dos vagões necessita apenas de reparos menores ou melhorias.

A tabela seguinte descreve a situação da frota de vagões em janeiro de 2000:

<b>Tipo de vagão</b>	<b>Operacional</b>	<b>Não Operacional</b>	<b>Total</b>
hopper fechado (graneleiro)	2.246	—	2.246
fechado hopper (graneleiro/ vagão de carga fechado)	3.754	—	3.754
Gôndola	1.161	4	1.165
hopper aberto (graneleiro aberto)	260	10	270
Tanques	1.529	7	1.536
Plataforma	791	170	961
fechado (vagão de carga fechado)	852	184	1.036
Gaiola	—	6	6
Outros (QNB, QNE e CBB)	—	92	92
<b>Total</b>	<b>10.593</b>	<b>473</b>	<b>11.066</b>

Na medida em que boa parte da frota de vagões da ALL foi fabricada em 1972, a Administração da ALL acredita que uma boa manutenção e procedimentos para melhor utilização dos vagões têm sido e serão suficientes para deixá-los em condições de atendimento dos serviços demandados.

A tabela abaixo mostra a evolução dos investimentos feitos pela ALL na via permanente e em equipamentos nos últimos 3 anos.

Investimento Realizado			
TIPO	1997	1998	Até Set. 99
Locomotivas	24.788	8.706	51.673
Obras Cíveis	424	796	474
Outros	14.277	2.352	2.336
Telecomunicação/Informática	1.600	101	3.236
Vagões	5.557	2.404	1.727
Via Permanente	20.535	10.180	12.575
TOTAL	67.181	24.539	72.021

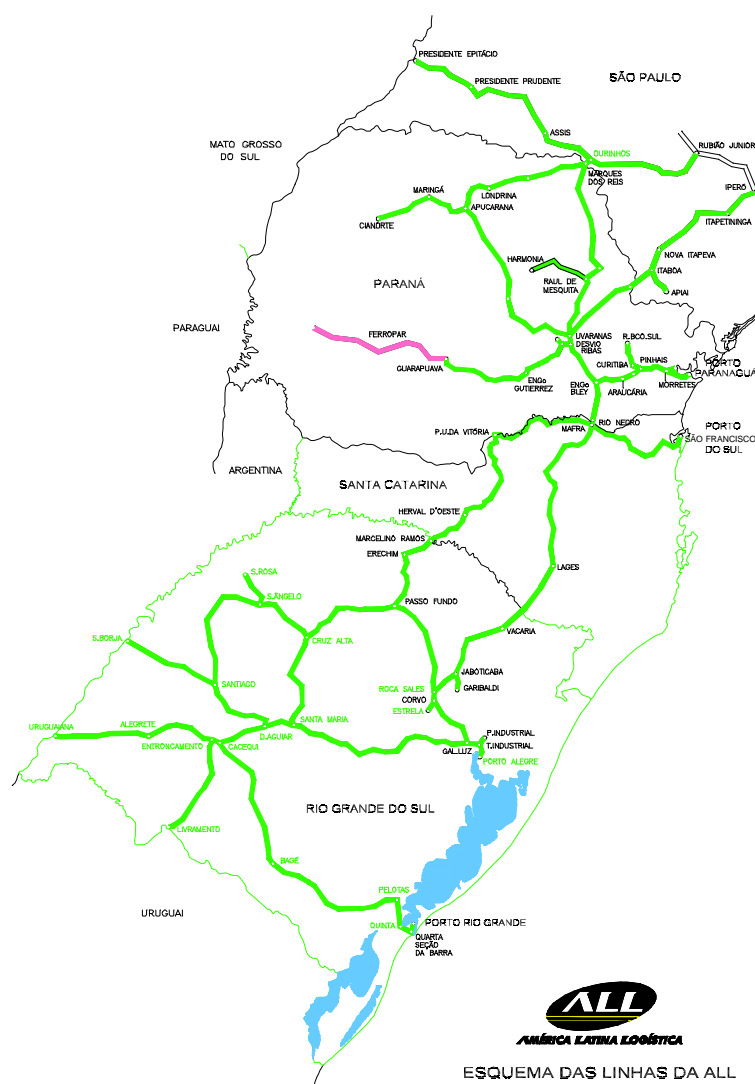
### *Portos*

A malha ferroviária da ALL tem conexão direta com os portos de Paranaguá, São Francisco do Sul e Rio Grande, portos estes que embarcam grandes quantidades de produtos agrícolas para a exportação. Aproximadamente 46,6% do total transportado pelas ferrovias da ALL foi embarcado em um desses três portos.

O porto de Paranaguá, localizado no Estado do Paraná, é o segundo maior porto do Brasil por volume movimentado e é o maior complexo portuário da América do Sul, considerando-se o volume exportado de produtos agrícolas. Os produtos mais exportados são: grãos, produtos alimentícios, petróleo, soja e seus derivados e açúcar. Em 1999, 14,97 milhões de toneladas foram movimentadas no porto de Paranaguá, sendo que 3,98 milhões de toneladas foram através das linhas da ALL. Por conta dos anos de ineficiência da Malha Sul quando estava sob a administração da RFFSA, o volume de carga transportada por trem declinou em relação ao transporte rodoviário. Em 1993, 40% das cargas embarcadas no porto eram transportadas por trem. Em 1997, esse número havia caído pela metade para 20%. Desde que a ALL assumiu a gestão da Malha Sul, o volume de cargas transportadas pela Malha Sul subiu para 52%.

O porto de São Francisco do Sul está localizado ao norte de Santa Catarina. Esse porto serve de escoamento da produção tanto da região sudeste como dos países Mercosul. Os principais produtos embarcados são: grãos (preponderantemente soja), produtos químicos e petroquímicos, contêineres, minérios e combustível. Em 1999, o porto movimentou aproximadamente 4,55 milhões de toneladas, sendo que 2,18 milhões de toneladas foram só de produtos derivados da soja. Nos últimos três anos, o porto de São Francisco do Sul teve um grande crescimento no embarque e desembarque de cargas tendo, em 1999, sendo que 1,4 milhões de toneladas foram transportados através das linhas da ALL.

O porto de Rio Grande está localizado ao sul do Rio Grande do Sul, servindo para escoamento da produção desse Estado e da região oeste de Santa Catarina. Os principais produtos ali embarcados são: grãos, cimento, produtos minerais e contêineres. Em 1999, o porto movimentou um total de 13,4 milhões de toneladas, das quais 0,8 milhões foram transportadas pelas linhas da ALL. Do total movimentado, 4 milhões eram de soja, das quais 20% foram transportadas pelas linhas da ALL.



Em 1993, o Governo Federal iniciou o processo de privatização de algumas atividades dos portos brasileiros, tais como embarque e desembarque, expansão de terminais, serviços de estocagem, etc. Até 1999, vários terminais nos principais portos brasileiros já tinham sido privatizados. O porto de Paranaguá, o maior porto da região, poderá ser privatizado nos próximos dois anos. A Administração da ALL acredita que a privatização dos portos aumentará a eficiência dos serviços, especialmente no que diz respeito à velocidade do embarque e desembarque, impactando positivamente a atividade da ALL, tendo em vista que um fator que reduz sua produtividade é a ineficiência e lentidão dos portos.

### **Mercados de Atuação**

No Brasil, o transporte ferroviário tem uma participação muito inferior no transporte de cargas quando comparado com os países desenvolvidos. Nestes países, as ferrovias participam em média com 40% do total das cargas transportadas enquanto que no Brasil o transporte ferroviário participa apenas com 21%. Além disso, a pauta de produtos transportados em ferrovias no Brasil é extremamente concentrada. Do total dos produtos transportados, excluindo-se minério de ferro, o percentual de 21% mencionado acima cai para 6% do total dos produtos transportados, denotando um grande potencial de crescimento. Em 1999, a ALL transportou apenas 10% da demanda de transporte na região sul. A Companhia acredita que as oportunidades de crescimento são imensas tanto nos produtos em que já transporta como em cargas que têm vocação para transporte ferroviário tais como bebidas, gêneros alimentícios, cargas perigosas, componentes automotivos, etc.

Como concessionária da Malha Sul, a ALL está naturalmente limitada ao transporte na região sul do País. No entanto, como está situada entre a região sudeste (a mais rica do Brasil) e os países membros do Mercosul, a ALL tem uma posição geográfica estratégica, sendo influenciada pelo comércio existente entre essas regiões. Mais especificamente com relação ao Mercosul, alguns dos acionistas controladores da ALL Holding adquiriram duas companhias ferroviárias argentinas. Essa aquisição estenderá a zona de atuação da ALL como mais adiante descrito.

### *Localização Geográfica*

O Brasil possui 5 regiões: norte, nordeste, centro-oeste, sudeste e sul. A região sul do Brasil inclui três Estados: Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Possuindo um total de 23 milhões de habitantes, essa região é a quarta mais

populosa do País. Faz fronteira a oeste com o Paraguai e Argentina e ao sul, com o Uruguai. No Brasil, faz fronteira com os Estados de São Paulo ao norte e Mato Grosso do Sul ao noroeste. As condições climáticas da região favorecem a produção agrícola, destacando-se entre os itens mais cultivados a soja, trigo, milho, feijão, algodão e tabaco.

A região sul é das 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, sendo seguido pelo Paraná e por Santa Catarina que representaram cada um 7,95%, 6,06% e 3,66% do PIB em 1999, respectivamente.

Como mencionado acima, a região destaca-se como grande produtora agrícola. Em 1999, o Paraná foi o maior produtor de grãos do País, com aproximadamente 18 milhões de toneladas. Na região sul, o Rio Grande do Sul e Santa Catarina são o segundo e terceiro maiores produtores, tendo produzido 15 milhões de toneladas e 3 milhões de toneladas, respectivamente. O quadro abaixo mostra os principais itens de produção agrícola da região sul por Estado nos últimos dois anos.

<b>Principais Produtos Agrícolas da Região Sul (em mil Ton)</b>										
	Milho		Soja		Trigo		Feijão		Arroz	
	1998	1999	1998	1999	1998	1999	1998	1999	1998	1999
Paraná	7.404	7.380	7.191	7.800	1.494	1.420	556	546	183	173
Santa Catarina	2.688	2.960	517	400	42	4.100	223	212	843	842
Rio Grande do Sul	4.503	3.690	6.616	4.100	555	7.260	152	144	5.382	5.114
Total – Região Sul	14.595	14.030	14.324	12.300	2.091	2.187	931	902	6.408	6.129
% da Produção Brasileira	48%	45%	46%	40%	96%	95%	35%	32%	57%	56%

Não obstante a produção agrícola ser a principal força econômica da região, 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, entre outros. Também foram instaladas montadoras de automóveis no Paraná e Rio Grande do Sul.

No mercado exportador, a região sul tem se destacado enormemente. Enquanto a balança comercial do Brasil apresentou déficits seguidos nos últimos anos, a região sul foi superavitária. No ano de 1999, os três Estados da região em conjunto exportaram aproximadamente US\$11,5 em comparação com US\$12,4 em 1998. O Rio Grande do Sul é o Estado que mais exporta, contribuindo com 43,5%

do total das exportações regionais, seguido do Paraná e Santa Catarina com 34,2% e 22,3%, respectivamente.

#### *Mercosul*

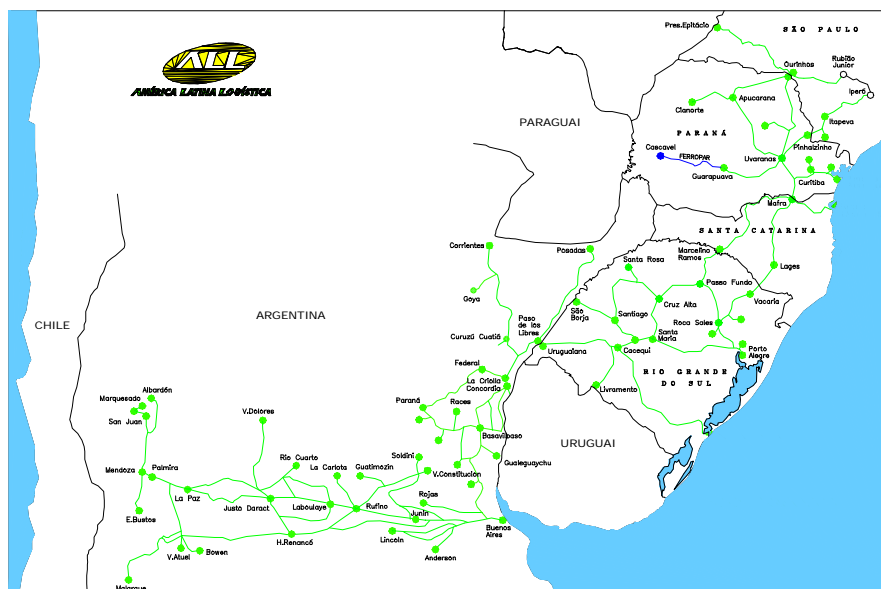
Como região fronteira com os países do Mercosul, a posição geográfica da região sul é estratégica. Desde a assinatura do acordo para a criação do Mercosul em 1991, o comércio entre os seus países membros (Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai) cresceu de US\$3,63 bilhões em 1990 para US\$18,29 bilhões em 1996. Do total das exportações brasileiras em 1999, 37% foi para os países do Mercosul. Os principais produtos exportados pelo Brasil são automóveis, instrumentos mecânicos e equipamentos elétricos, sendo os principais itens na pauta de importação automóveis, combustíveis e cereais.

#### *Aquisição da BAP e FMGU*

Evento relevante para a ALL foi a aquisição, por parte de alguns de seus acionistas controladores, das empresas ferroviárias argentinas BAP e FMGU. Foi dessa aquisição, inclusive, que surgiu a nova denominação social da Companhia, pois com a união das malhas ferroviárias no Brasil e na Argentina, a Companhia tornou-se uma empresa com potencial de transporte internacional na América Latina. O impacto dessa união é imenso principalmente no potencial de transporte da ALL, no que diz respeito a sua estratégia de atuação no Mercosul. Juntas, ALL, BAP e FMGU possuem 13.500 km via permanente, 550 locomotivas e 17.000 vagões, transportando mais de 20 milhões de toneladas, com receita anual de R\$500 milhões, formando o maior corredor de carga ferroviária da América Latina. As malhas ligam a Cidade de Campinas (no Estado de São Paulo) a Cidade de Mendoza (no oeste da Argentina), quase na fronteira com o Chile, numa distância aproximada de 2.500 km.

As bitolas das malhas da ALL e argentina são diferentes quanto ao padrão utilizado. No Brasil, a bitola é métrica, medindo 1,0 metro e na Argentina a bitola é standard ARG., medindo 1,435 metros, e bitola larga de 1,676 metros. Em vista disso, as cargas transportadas entre as linhas da ALL e BAP/FMGU deverão trocar de trem na fronteira. Para superar essa barreira de forma eficiente, a ALL está investindo em pórticos (guindastes) e moegas (armazéns que recebem os grãos e os transbordam para outro vagão) na fronteira. Os produtos em contêineres são de transbordo mais rápido, pois se utilizam pórticos que tiram os contêineres de um vagão e os colocam em outro em poucos minutos. As malhas ferroviárias da ALL, BAP e FMGU podem ser vistas no mapa abaixo.





### Sazonalidade

A ALL é afetada pela sazonalidade do setor agrícola. Do total de sua receita 50,5% advém do transporte de grãos e derivados. Do total da comercialização da safra agrícola, 68% ocorre no período que compreende março e setembro. Em consequência, a receita da ALL é em média 50% superior neste período quando comparados com os demais meses do ano. Abaixo, segue um quadro demonstrando a evolução do volume transportado em toneladas e TKU da Companhia, por trimestre, durante o ano de 1999.

Volume de Produtos Agrícolas Transportados em 1999					
	Jan. – Mar.	Abr. – Jun.	Jul. – Set.	Out. – Dez.	TOTAL
Ton	1.889.287	3.245.437	3.024.960	2.443.813	10,603465 milhões
TKU	1.121.761	1.850.011	1.819.668	1.505.507	6,296947 bilhões

Esforços vêm sendo feitos para diminuir o impacto dessa sazonalidade. Algumas das medidas consistem em transportar cargas perenes, tais como produtos siderúrgicos para o Mercosul e o pólo automobilístico do Paraná, cimento produtos petroquímicos, etc. Outras iniciativas são contratos anuais com os clientes produtores de grãos para transporte de grãos durante a entressafra e o transporte de cargas de retorno, principalmente fertilizantes, que fazem o percurso oposto das cargas de grãos.

## Dependência de Mercados Externos

Como grande transportadora de produtos agrícolas para exportação, a ALL tem uma significativa parte de sua receita decorrente do transporte de cargas aos portos brasileiros e áreas aduaneiras do Mercosul. Durante o ano de 1998 e 1999, respectivamente, 50,4% e 45% da receita líquida da ALL veio de transporte com estes destinos. Para mitigar esses efeitos de dependência, a ALL tem buscado crescer sua participação no transporte de outros tipos de produtos, principalmente combustíveis e produtos industrializados.

## Principais Concorrentes

Tendo em vista que a ALL é arrendatária de 94% das linhas ferroviárias na região Sul do País, a principal concorrência não decorre de outras companhias ferroviárias, mas de outros modais de transporte, destacando-se entre eles o rodoviário, muito embora a futura construção de oleodutos e gasodutos possam vir a criar pressão competitiva. No entanto, o modal rodoviário tem como característica um grande número de empresas de transporte e caminhoneiros autônomos não havendo nenhuma empresa que individualmente detenha parcela significativa do mercado. O quadro abaixo demonstra o posicionamento da ALL no processo competitivo, na sua região de atuação, em relação a outros modais.

TRANSPORTES MODAIS NA REGIÃO SUL		
	Qtde. Transportada (tonelada KM)	Participação (%)
Ferroviário	10.119	2,29%
Rodoviário	432.342	97,71%
TOTAL	442.461	100,00%

A grande concentração do transporte de cargas pelas rodovias no Brasil foi consequência da falta de investimentos no transporte ferroviário e a priorização dos investimentos estatais nas rodovias. No setor de produtos agrícolas (principalmente soja e seus derivados) destinados à exportação, o transporte ferroviário apresenta uma participação de mercado maior do que a média. No ano de 1999, a ALL transportou grande parte dos produtos embarcados nos portos brasileiros.

A principal diferença entre os modais rodoviário e ferroviário é a existência de uma maior flexibilidade de rotas e horários no transporte rodoviário, enquanto que o ferroviário se caracteriza por uma vantagem competitiva na economia de escala, maiores volumes de cargas e maiores distâncias a um custo

menor. A ALL possui 11.053 vagões que correspondem a 22.860 carretas; as 373 locomotivas substituem 1.610 cavalos mecânicos de grande porte. Com este equipamento, a ALL tem capacidade de transportar 76.000 toneladas por dia, com um consumo de combustível duas vezes inferior ao transporte rodoviário.

#### *Vantagens competitivas*

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

- *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: os corredores norte-sul e leste-oeste. O corredor norte-sul é a única ferrovia que interliga o transporte de produtos industrializados entre a Argentina e as regiões sul e sudeste do Brasil. O corredor leste-oeste consiste de 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.
- *base de clientes*: a economia agrícola da região sul fornece uma base estável de clientes para as atividades da ALL. 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 seu transporte por somente um modal. Com o aumento da qualidade do serviço ferroviário, esses clientes tendem não somente a se manter, mas aumentar os volumes transportados pelo transporte ferroviário.
- *vantagens do transporte ferroviário*: a ALL pretende cada vez mais demonstrar as vantagens do transporte ferroviário sobre o rodoviário, principalmente nos longos percursos. Algumas delas são: (i) a capacidade de transportar produtos com grande volume e peso (incluindo soja e outros grãos, combustíveis, cimento, etc.) por longas distâncias com custo reduzido; (ii) demonstrar aos clientes que como a maior parte do transporte rodoviário é feita por caminhoneiros autônomos, estes não conseguem se organizar para transportar grandes cargas em frotas, com custos competitivos em relação ao transporte ferroviário; (iii) obter vantagem do menor impacto que eventual aumento do preço do diesel terá sobre o custo do transporte rodoviário, tendo em vista que caminhões consomem mais diesel que trens por tonelada/quilômetro; e (iv) menores custos da ferrovia em

vista dos custos do transporte rodoviário que são pressionados principalmente pela construção de pedágios nas estradas.

## **Produtos e Serviços**

Os produtos e serviços que a ALL fornece são logística de transporte ferroviário de cargas na região sul e, em conjunto com a BAP e FMGU, Mercosul. Ou seja, busca atender as necessidades de transporte de seus clientes levando suas mercadorias “porta-a-porta” de modo rápido e com menor custo. As primeiras iniciativas da gestão da ALL na Malha Sul foram:

- *recuperação da imagem das ferrovias*: como consequência de muitos anos de falta de investimento na malha ferroviária e nas estações, a imagem do transporte ferroviário ficou degradada perante os clientes. Para recuperar a boa imagem perdida que o transporte ferroviário tinha no passado, a ALL 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.
- *motivação dos empregados*: os colaboradores (como são chamados os empregados da ALL) estão sendo motivados visando reestabelecer o orgulho da profissão. Metas de qualidade estão sendo estabelecidas e premiações são concedidas para aqueles que atingem essas metas. Os colaboradores têm passado por programas de treinamento visando atualizá-los à nova gestão privada. Além disso, a ALL tem um programa de *trainee* que contrata 25 jovens por ano formados entre as melhores universidades da região sul (veja o capítulo “Recursos Humanos”).

Além das iniciativas acima descritas, a ALL está reestruturando a sua carteira de produtos de modo adaptar seus sistemas às necessidades dos clientes. A nova carteira está dividida em cinco novos produtos: trem expresso, trem unitário, bloco de vagões, lote semanal e vagão.

- *trem expresso*: consiste num trem direto ligando as grandes cidades dentro da área de atuação da ALL, 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.
- *trem unitário*: consiste num 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.

- *bloco de vagões*: consiste num trem com número mínimo de 15 blocos de vagões dedicados a um cliente. Tem como características frota de vagões dedicada, segurança padrão e tarifa que partilha os ganhos de produtividade com o cliente.
- *lote semanal*: Vagão alocado para transporte de um determinado volume semanal. Tem velocidade média, segurança padrão e tarifa de mercado.
- *vagão*: número de clientes indeterminado por trem. Tem volume mínimo correspondente à capacidade de um vagão, segurança padrão e tarifa de mercado.

Uma das vantagens do modo rodoviário de transporte em relação ao modo ferroviário é a flexibilidade daquele no que diz respeito a rotas e transporte da origem para o destino das cargas. Assim, o grande desafio da ALL é criar um serviço de transporte eficiente para as cargas que estão longe dos trilhos. A solução para este desafio está no transporte intermodal.

O transporte intermodal é a utilização de tecnologia que une diferentes modos de transporte, voltada para o atendimento do mercado de produtos acabados. Uma das formas de transporte intermodal é o transporte bimodal que envolve os transportes rodoviário e ferroviário. As principais vantagens do transporte bimodal 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 na 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.

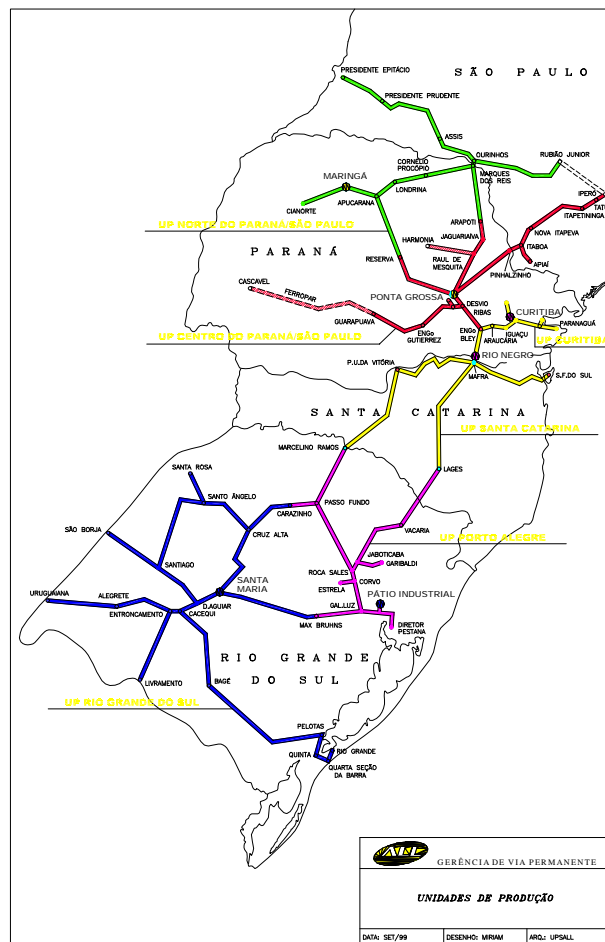
Atualmente, a ALL está testando uma tecnologia de transporte bimodal que consiste em vagões de trens que podem tornar-se carretas de caminhão e vice-versa. A ALL pretende implantar esta tecnologia ainda no ano 2000.



### *Unidades de Negócio e Unidades de Produção*

A ALL possui duas importantes frentes de atuação que foram organizadas em unidades de negócio (“UN”) e unidades de produção (“UP”).

As UNs estão divididas em cinco gerências que cuidam cada uma de um mercado de atuação: graneis norte (produtos agrícolas do estado do Paraná), graneis sul (produtos agrícolas dos Estados de Santa Catarina e Rio Grande do Sul), graneis líquidos (principalmente combustíveis), produtos industrializados (produtos perenes, paletizados, ensacados, petroquímico, cimento, etc.) e intermodal (desenvolvimento de atividades que envolvam o sistema bimodal e transporte em contêineres).



As UPs consistem em centros de atendimento, produção e manutenção da via permanente e equipamentos da malha ferroviária. As UPs surgiram da necessidade de integrar as equipes de trabalho que cuidam da infra-estrutura da ALL. Antigamente, essas equipes trabalhavam separadamente o que acarretava uma organização difusa. Com esta alteração, as equipes ganharam sinergia o que redundou em incrementos significativos de produtividade das UPs.

#### *Produtos Transportados*

Os produtos transportados pela ALL 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 tem focado em uma série de novos segmentos, como produtos petroquímicos, cargas paletizadas e em contêiners. Segue abaixo tabela contendo os produtos transportados em toneladas e por receita em 1999.

Produtos	Ton	Ton/Kms (mil)	Receita Bruta (R\$)	Receita por Ton/km
1. Produtos Agrícolas:				
1.1 Soja e Grãos	8.347.384	4.533.571	124.623.017,00	0,027
1.2 Arroz e Açúcar	1.472.251	1.400.972	31.056.099,00	0,022
1.3 Outros Produtos	642.802	244.859	8.009.171,00	0,033
2. Energia	3.371.921	1.627.455	57.324.929,00	0,035
3. Mat. de Construção	1.620.430	533.330	18.618.516,00	0,035
4. Fertilizantes e Cal	1.101.364	637.257	8.300.935,00	0,013
5. Outros Produtos	159.088	130.762	3.049.660,00	0,023
TOTAL	16.715.240	9.108.206	250.982.327,00	0,188

#### *Produtos Agrícolas*

Aproximadamente 50,8% de tudo o que foi transportado na Malha Sul em 1999 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. No Brasil, a região sul respondeu pela maior parte dessa produção, representando 12,5 milhões de toneladas das quais 3 milhões de toneladas foram transportadas pela ALL.

A maior parte da soja transportada pela ALL foi produzida na região sul ou em regiões próximas (sul do Estado de São Paulo e no Mato Grosso do Sul).

Outra parte foi produzida no Paraguai e transportada parte do percurso numa importante linha da ALL que sai da Cidade de Uruguaiana e vai até o Porto de Rio Grande para ser embarcada para exportação. No decorrer do percurso do corredor norte-sul, parte da soja em grãos é transportada para esmagadoras para processamento. Esses derivados são posteriormente transportados até os portos e embarcados para exportação.

#### Combustíveis

Os produtos denominados combustíveis incluem principalmente: gasolina, diesel, petróleo e álcool. Em 1999, a ALL transportou aproximadamente 3,4 milhões de toneladas de combustível, representando 20% do total da carga transportada pelas suas linhas.

Gasolina e os derivados do petróleo são normalmente embarcados nas refinarias localizadas em Porto Alegre, Curitiba e Ourinhos e transportados pelo corredor norte-sul e pela rota norte do corredor leste-oeste para os distribuidores de combustível, principalmente Ipiranga, Shell, Texaco, Esso e BR. A ALL sofre forte concorrência do transporte rodoviário neste segmento, apesar da vocação natural para o transporte ferroviário neste tipo de carga que tem menor preço em relação ao caminhão.

#### Material de Construção

O transporte de material de construção inclui os seguintes produtos: cimento, areia e pedra. Em 1999, foram transportadas 1,53 milhões de toneladas de material de construção na malha da ALL, o que representou 9% do total dos produtos transportados. A ALL estima que esse volume represente apenas 25% de todo o material de construção transportado na região sul. Os materiais de construção são transportados principalmente pelo corredor norte-sul proveniente das filiais da Votoran e Camargo Corrêa que se localizam ao norte do Paraná.

#### Fertilizantes

Fertilizantes corresponderam a 6% do total de cargas transportadas pela ALL em 1999. As cargas de fertilizantes são transportadas pelo corredor leste-oeste, tendo origem nos portos de Paranaguá e Rio Grande, vindo do exterior, e sendo destinadas às regiões agrícolas do norte e oeste do Paraná e Rio Grande do Sul. O percurso neste caso tem sentido oposto àquele que os trens da ALL fazem



quando levam os produtos agrícolas aos portos para serem exportados. Portanto, existe nesta rota uma economia nos custos de transporte, pois os vagões não fazem o percurso de volta dos portos vazios. Contudo, existem limitações para essa economia, pois as cargas transportadas para exportação excedem as cargas de fertilizantes importadas.

#### Outros Produtos

A ALL transporta produtos acabados em contêineres, consistindo numa imensa gama de mercadorias, tais como pneus, tintas, produtos siderúrgicos, etc. Esta categoria tem crescido substancialmente nos últimos anos, tendo a ALL transportado 0,513% e 0,511% em 1998 e 1999, respectivamente.

#### Produtos e Serviços em Desenvolvimento

A Administração da ALL acredita que há muitos negócios paralelos a operação ferroviária que podem ser explorados de forma ativa e rentável. Neste sentido, foi criada uma divisão com função de explorar (i) a comercialização dos espaços relativos ao patrimônio da ALL (tais como estações desativadas, terrenos, torres de comunicação, etc.); (ii) exploração de mídia alternativa (tais como *outdoors/frontlights* na faixa de domínio, espaços para publicidade em vagões, pontes, etc.); e (iii) cessão do direito de uso da faixa de domínio para instalação de redes de fibra ótica. Alguns exemplos deste último segmento foram três contratos de cessão de direitos anual de uso para a instalação de um sistema de dutos que servirá de suporte para rede de fibras óticas. Esses contratos foram firmados com a Empresa Brasileira de Telecomunicações S.A, Intelig Telecomunicações Ltda. e a Telecomunicações de São Paulo S.A. em 20 de maio, 24 de setembro e 1º de dezembro de 1999, respectivamente (veja o capítulo “Atividades da ALL – Contratos Relevantes – Contratos de Paralelismo”).

#### Clientes

Os principais clientes da ALL concentram-se em empresas dos setores agrícola e de combustíveis que representaram, quando consideradas em conjunto, 60% e 20% da carteira de clientes da ALL, respectivamente.

No setor agrícola, a Ceval Alimentos S.A. tem sido a maior cliente da ALL nos últimos anos, correspondendo em 1999 a 16% de sua receita total. Os demais clientes não representam individualmente mais que 5% do total da receita da

ALL. Dentro da carteira de produtos, destacam-se a soja e seus derivados, representando 42% da carga transportada. Estas empresas utilizam a malha ferroviária principalmente para transportar seus produtos até os portos da região sul onde são embarcados para exportação.

No transporte de combustíveis, estão entre os clientes da ALL as principais distribuidoras de derivados de petróleo: Ipiranga, Petrobrás, Esso, Texaco e Shell. Estes clientes utilizam a malha da ALL para transportar combustíveis que saem das refinarias em Curitiba, Porto Alegre e Ourinhos com destino aos seus respectivos centros de distribuição.

Segue abaixo quadro contendo a evolução da receita bruta da ALL entre 1998 e 1999, por principais produtos transportados:

<b>Receita Bruta</b>			
Principais Produtos	1998* (R\$ mil)	1999* (R\$ mil)	Variação 98-99 (%)
Soja e Derivados	78.283	89.465	14%
Outros Grãos e Alimentos	20.469	37.048	81%
Energia	33.328	42.855	29%
Materiais de Construção/Industrializados	12.467	15.465	24%
Outros	28.491	28.217	- 1%
<b>TOTAL</b>	<b>173.037</b>	<b>213.050</b>	<b>23%</b>

\* Período de nove meses

### **Fornecedores**

O principal item na carteira de suprimento da ALL é o diesel e lubrificantes, correspondendo a 29% dos seus custos. Seus fornecedores de diesel são as principais distribuidoras de petróleo do Brasil que também são seus clientes no transporte de combustíveis (veja o capítulo “Atividades da ALL – Clientes”). A Administração da Companhia acredita que não existe nenhuma dependência em particular de nenhum desses fornecedores.

### **Recursos Humanos**

Na ocasião da privatização da RFFSA, a Companhia empregava 6.292 pessoas. Desde então, a ALL reduziu significativamente o número de empregados, principalmente através programas de reestruturação, implementação de novas tecnologias e terceirização de serviços, visando à redução de seus custos. O número

de funcionários da ALL nos meses de dezembro de 1997, 1998 e 1999 foi, respectivamente, 3.110, 2.379 e 2.147.

O quadro abaixo demonstra a distribuição dos colaboradores da ALL por setor:

<b>Número de Funcionários por Setor</b>	<b>Janeiro de 2000</b>
Diretoria, Administração e Financeiro	126
Operação	1957
Comercial	64
Financeiro	80

A Companhia possui um programa anual de formação e treinamento de *trainees* de nível técnico e superior, de estagiários e de mão-de-obra voltada para o serviço ferroviário. Além disso, a ALL oferece um curso de MBA com ênfase em logística, ministrado em regime de imersão, com duração de 9 semanas. O primeiro curso foi oferecido em janeiro de 2000 e os próximos estão previstos para os meses de julho de 2000 e janeiro de 2001.

A ALL oferece benefícios aos seus colaboradores, dentre os quais estão o plano de assistência médica, seguro de vida e de acidente, vale-transporte e vale-alimentação, concedidos a todos os funcionários, independentemente da função. Conforme exigência do Contrato de Concessão, a ALL mantém o plano de previdência anteriormente oferecido pela RFFSA aos colaboradores que optaram permanecer em tal plano. No entanto, a ALL pretende implantar, no futuro próximo, um novo plano a todos os colaboradores onde a contribuição será dividida entre empregado e empregador.

A Companhia mantém uma política de remunerações dentro dos padrões do mercado, visando a incentivar os colaboradores, recompensando os méritos de cada um. Para tanto, implementou dois programas: um de participação nos resultados e outro remuneração variável. Do primeiro programa participam todos os colaboradores que podem receber um salário extra ao final do ano de acordo com o cumprimento das metas de cada área. Também podem receber salários extras em outros casos, tais como campeonatos, destaques administrativos, etc. Do segundo programa participam somente alguns colaboradores que tem metas específicas e cujo prêmio anual pode chegar até 8 salários extras.

### *Sindicatos*

Os colaboradores da ALL estão representados por dois sindicatos: (i) o Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias no Estado do Rio Grande do Sul; e (ii) o Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias dos Estados do Paraná e Santa Catarina.

A Companhia acredita que possui um bom relacionamento com os sindicatos, sempre ouvindo e procurando soluções às questões apresentadas. Desde que assumiu a gestão da Malha Sul, não houve em nenhum momento qualquer ameaça de greve ou movimento que viesse a prejudicar a operação da ALL. Ressalte-se que a transição para a nova gestão privada sempre respeitou todas as garantias legais dos seus colaboradores.

### **Contratos Relevantes**

#### *Concessão de Exploração da Malha Sul*

#### Principais Aspectos do Edital nº PND/A-08/96/RFFSA

A ALL foi vencedora da licitação para concessão para a exploração e desenvolvimento do transporte de carga no conjunto ferroviário localizado nos Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná, anteriormente operado pela RFFSA, disciplinada no edital nº PND/A-08/96/RFFSA (“Edital”).

O Edital previa, principalmente, a celebração de: (i) Contrato de Concessão com a União (“Contrato de Concessão”); (ii) Contrato de Arrendamento com a RFFSA (“Contrato de Arrendamento”), nos termos do qual os ativos necessários para a operação da Malha Sul (ou seja, locomotivas, vagões, vias, estações e depósitos) foram arrendados à ALL; e (iii) Contrato de Compra e Venda de Bens de Pequeno Valor com a RFFSA (através do qual a ALL adquiriu alguns bens secundários como, por exemplo, materiais de escritório).

Nos termos do Edital, a RFFSA responsabilizou-se por todos os passivos relacionados a fatos que ocorreram antes da assinatura do Contrato de Concessão, devendo indenizar a ALL por todo e qualquer gasto que esta incorra neste sentido. Incluem-se no passivos pelos quais a RFFSA se obrigou: (i) os ambientais; (ii) os trabalhistas, envolvendo funcionários transferidos para a ALL; e (iii) quaisquer outras hipóteses de responsabilidade civil.

Até a presente data, a RFFSA tem cumprido com a obrigação acima indicada. Ressalta-se, entretanto, que a grande maioria dos passivos sob responsabilidade da RFFSA – em especial o passivo trabalhista – ainda está sendo discutida judicialmente, de forma que os valores efetivamente honrados pela RFFSA não foram suficientes para honrar os passivos existentes. Assim, em caso eventuais inadimplementos por parte da RFFSA, sempre existe a possibilidade de reparação judicial com base no Edital.

De acordo com o edital a ALL deve oferecer aos funcionários da RFFSA que assumiu planos de previdência complementar com benefícios equivalentes em todos os sentidos àqueles anteriormente concedidos pela RFFSA.

#### Contrato de Concessão

##### Atividades da ALL sob a Concessão

A ALL deve explorar comercialmente o transporte ferroviário de carga, sendo-lhe vedada a exploração de quaisquer outras atividades empresariais, exceto aquelas que sejam associadas a: (i) transporte de cargas na Malha Sul; (ii) seu objeto social; ou (iii) projetos associados aos dois primeiros. Todas as atividades diferentes da exploração do transporte ferroviário de carga na Malha Sul deverão ser contabilizadas separadamente, em contas específicas, e estão sujeitas à aprovação prévia da União.

O Contrato de Concessão exemplificativamente indica atividades sujeitas à aprovação prévia da União:

- i) utilização de faixa de domínio para instalação de linhas afetas a sistemas de transmissão de dados, voz, texto, imagem e propaganda;
- ii) exploração comercial, inclusive para propaganda, de espaços disponíveis nos imóveis operacionais;
- iii) prestação de serviços de consultoria técnica;
- iv) instalação e exploração de terminais intermodais; e

- v) exploração de projetos imobiliários com aproveitamento de imóveis operacionais.

Para as atividades autorizadas, a União poderá exigir pagamento pela ALL de 3% a 10% da receita líquida obtida em tais atividades. A fixação do percentual basear-se-á na rentabilidade da atividade. O Contrato de Concessão não impede a travessia da faixa de domínio da Malha Sul por outras vias, respeitadas as normas legais e as condições de operação da ALL.

#### Duração do Contrato de Concessão

O Contrato de Concessão terá duração de 30 anos, prorrogáveis por mais 30 anos, a exclusivo critério da União.

#### Pagamento pela Concessão

A ALL pagará pela concessão R\$10.830.000,00 em valores de 27 de fevereiro de 1997, equivalente a 5% do lance dado em leilão (o restante do valor desembolsado pela ALL destina-se à aquisição de bens de pequeno valor e arrendamento de bens da RFFSA).

O pagamento pela concessão se dará através de uma primeira parcela de R\$4.510.000,00, devidamente paga, e 112 parcelas trimestrais de R\$232.500,00, em valores de 27 de fevereiro de 1997, corrigidas pelo Índice Geral de Preços – Disponibilidade Interna da Fundação Getúlio Vargas (“IGP-DI/FGV”).

#### Metas Impostas à ALL

##### Produtividade

De acordo com o Contrato de Concessão a ALL está obrigada a atingir as seguintes metas de produtividade:

ANO	METAS (EM BILHÕES DE TKU)
Primeiro	8,0
Segundo	8,8
Terceiro	9,7
Quarto	10,7
Quinto	11,7

A partir do quinto ano a União deverá estabelecer novas metas de produtividade a serem alcançadas pela ALL.

A ALL não conseguiu cumprir as metas relativas ao primeiro ano, assim como nenhuma outra concessionária, alcançando o índice de 6 bilhões de TKUs.

#### Segurança

O Contrato de Concessão estabelece que a ALL deverá reduzir o índice de acidentes registrado na Malha Sul em 1995 (80 acidentes/milhão de trens.kilômetro) na seguinte proporção:

ANO	METAS EM %
Segundo (final)	5
Terceiro	15
Quarto	30
Quinto	40

A ALL não conseguiu cumprir as metas relativas ao primeiro ano, assim como nenhuma outra concessionária, alcançando o índice de 92 acidentes/milhão de trens.kilômetro. A partir do quinto ano a União deverá estabelecer novas metas de segurança a serem alcançadas pela ALL.

As metas de produção e segurança são alguns dos elementos componentes da avaliação das concessionárias, entre as quais figuram ainda o índice de satisfação dos clientes, o volume de investimentos realizados, etc.

#### Tarifas

O Contrato de Concessão estabeleceu valores máximos e mínimos de tarifa que poderão ser cobrados pela ALL para o transporte ferroviário de cargas. Tais valores serão reajustados pelo IGP-DI/FGV, tendo-se data base 9 de outubro de 1996. Observa-se, entretanto, que a ALL desde que assumiu a concessão sempre praticou valores inferiores aos máximos estabelecidos.

As tarifas estabelecidas no Contrato de Concessão poderão ser revistas, para mais ou para menos, caso ocorra alteração justificada de mercado e/ou

de custos, de caráter permanente, que modifique o equilíbrio econômico-financeiro contratual. A ALL poderá solicitar tal revisão a qualquer tempo, enquanto que eventuais revisões por determinação da União só poderão ser realizadas a cada cinco anos.

Para aqueles usuários que tenham elevado grau de dependência do transporte ferroviário, é facultado solicitar à União a fixação de tarifa específica, que neste caso deverá levar em conta os custos operacionais da ALL.

Para as operações acessórias ao transporte de carga ferroviário, tais como carga, descarga, transbordo, guarda de produto e outras, a ALL poderá estabelecer livremente taxas adicionais.

#### Principais Obrigações da ALL

As principais obrigações da ALL de acordo com o Contrato de Concessão são:

- i) adotar medidas necessárias e adequadas para evitar ou corrigir danos ao meio ambiente causados pelo empreendimento, observada a legislação aplicável e as recomendações da União específicas para o setor de transporte ferroviário;
- ii) promover a reposição de bens e equipamentos vinculados à concessão, bem como a aquisição de novos bens, de forma a assegurar prestação de serviço adequado;
- iii) pagar as indenizações decorrentes da execução de obras, serviços e atividades necessárias à exploração da concessão;
- iv) manter os seguros de responsabilidade civil e de acidentes pessoais, compatíveis com suas responsabilidades para com a União, os usuários e para com terceiros;
- v) zelar pela integridade dos bens vinculados à concessão, conforme normas técnicas específicas, mantendo-os em perfeitas condições de funcionamento e conservação, até a sua transferência à União ou a nova concessionária;



- vi) assegurar a qualquer operador ferroviário, durante a vigência do Contrato de Concessão, a passagem de até 2 pares de trens de passageiros por dia, em trechos com densidade anual de tráfego mínima de 1.500.000 TKU/km;
- vii) garantir tráfego mútuo ou, no caso de sua impossibilidade, permitir o direito de passagem a outros operadores de transporte ferroviário, mediante a celebração de contrato, dando conhecimento de tais acordos à União no prazo de 30 dias;
- vii) submeter previamente à União as propostas de emissão de valores mobiliários, bem como contratos concernentes à aquisição e incorporação de empresas, que possam influir na composição do controle acionário da ALL; e
- ix) submeter à aprovação prévia da União qualquer acordo de acionistas e suas alterações, bem como a efetivação de qualquer modificação na composição de seu controle acionário.

#### Principais Direitos da ALL

Os principais direitos da ALL de acordo com o Contrato de Concessão são:

- i) receber dos usuários o pagamento de todos os serviços que lhe forem requisitados, obedecidas as tarifas de referência homologadas;
- ii) ter preservado o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão; e
- iii) ser indenizada pela União, por ocasião da extinção da Concessão.

#### Infrações e Penalidades

O Contrato de Concessão estabelece advertências ou multas, de acordo com a gravidade, no caso de infrações cometidas pela ALL.

#### Intervenção

A União poderá intervir na concessão para assegurar a prestação do serviço concedido e para o cumprimento do Contrato de Concessão e da legislação aplicável.

### Extinção da Concessão

A concessão será extinta nas seguintes hipóteses: (i) término do prazo contratual; (ii) encampação; (iii) caducidade; (iv) rescisão; (v) anulação da licitação; ou (vi) falência ou extinção da ALL.

A encampação ocorrerá se, durante o prazo da concessão, o interesse público determinar a retomada da prestação do serviço pela União, mediante determinação legal específica e com o pagamento prévio da indenização que for devida à ALL.

A caducidade ocorrerá em caso de inadimplemento financeiro do Contrato de Arrendamento ou se a ALL:

- i) prestar o serviço de forma inadequada ou deficiente, tendo por base as normas, critérios, indicadores e parâmetros definidores da qualidade do serviço;
- ii) descumprir cláusulas contratuais, ou disposições legais ou regulamentares concernentes à concessão;
- iii) paralisar o serviço ou concorrer para tanto, ressalvadas as hipóteses decorrentes de caso fortuito ou força maior;
- iv) perder as condições econômicas, técnicas ou operacionais para manter a adequada prestação do serviço concedido;
- v) não cumprir as penalidades impostas por infrações, nos devidos prazos;
- vi) não atender a intimação da União no sentido de regularizar a prestação do serviço; ou
- vii) for condenada em sentença transitada em julgado por sonegação de tributos, inclusive contribuições sociais.

A rescisão ocorrerá por decisão condenatória irrecorrível proferida em processo judicial de iniciativa da ALL com fundamento em descumprimento do Contrato de Concessão pela União.

A anulação da licitação, decidida em processo administrativo ou judicial, será determinante da extinção da concessão, com apuração dos débitos e indenizações recíprocos que forem devidos, sua compensação e liquidação do saldo.

A extinção do Contrato de Concessão, qualquer que seja a sua causa, tem as seguintes consequências:

- i) retorno à União de todos os direitos e privilégios concedidos à ALL, junto com os bens de propriedade da ALL no Brasil e aqueles resultantes de investimentos por esta efetivados em bens arrendados, declarados reversíveis pela União por serem necessários à continuidade da prestação do serviço concedido; e
- ii) os bens declarados reversíveis serão indenizados pela União pelo valor residual do seu custo, apurado pelos registros contábeis da ALL, depois de deduzidas as depreciações e quaisquer acréscimos decorrentes de reavaliação; tal custo estará sujeito a avaliação técnica e financeira por parte da União; toda e qualquer melhoria efetivada na superestrutura da via permanente não será considerada investimento.

#### *Contrato de Arrendamento*

De acordo com o Contrato de Arrendamento foram arrendados à Emissora imóveis – estações, pátios, etc. – e o material rodante – basicamente locomotivas e vagões – pertencentes a RFFSA necessários à operação da Malha Sul.

A Emissora pagará pelo arrendamento o total de R\$202.111.626,00, dos quais R\$82.031.626,00 foram pagos à vista na liquidação financeira do leilão e o restante está sendo pago em 112 parcelas trimestrais de R\$4.417.500,00 cada uma (valores de 27 de fevereiro de 1997). As parcelas devem ser reajustadas pelo IGP-DI/FGV.

#### Principais Obrigações da ALL

As principais obrigações da Emissora sob o Contrato de Arrendamento são:

- i) não se exonerar de suas obrigações cedendo-as a terceiros;

- ii) facilitar e prestar todo o apoio necessário aos encarregados da fiscalização da RFFSA, destinada à verificação das condições de uso, conservação e manutenção dos bens arrendados, garantindo-lhes o livre acesso, a qualquer tempo, às instalações e equipamentos e o transporte gratuito em sua malha, quando em serviço;
- iii) manter as condições de segurança operacional e responsabilizar-se pela conservação e manutenção adequadas dos bens arrendados de acordo com as normas técnicas específicas e os manuais e instruções fornecidas pelos fabricantes;
- iv) responder por todo e qualquer dano ou prejuízo terceiros, decorrente do uso dos bens arrendados;
- v) devolver à RFFSA qualquer bem arrendado que venha a ser desvinculado da prestação do serviço concedido ao longo do prazo da concessão, sucateado ou não, excetuada a sucata da superestrutura da via permanente das linhas em operação;
- vi) arcar com o pagamento de todos os tributos incidentes sobre os bens arrendados; e
- vii) substituir, no caso de destruição de algum dos bens arrendados, por outro nas mesmas condições de conservação, mantida sua condição de bem arrendado, ou ressarcir a RFFSA, no valor do bem antes da destruição. Entende-se por destruição a perda, em virtude de acidente ou negligência na conservação, que torne a recuperação do bem economicamente injustificável.

O Contrato de Arrendamento é vinculado ao Contrato de Concessão, de forma que o mesmo deverá incorporar todas as alterações que aquele sofrer, bem como terá sua eficácia extinta na hipótese de cessação da concessão.

*Contrato com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social*

A Companhia celebrou em 10 de fevereiro de 1999 Contrato de Financiamento Mediante Abertura de Crédito nº 97.2.582.3.1 (“Contrato de Financiamento Direto”) com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (“BNDES”), posteriormente modificado pelo aditivo nº 1 e pelo Contrato de

Cessão de Indenização, Reserva de Meios de Pagamento e Outros Pactos (“Contrato de Garantia”), ambos celebrados em 11 de outubro de 1999.

De acordo com o Contrato de Financiamento Direto, o BNDES concedeu crédito à Companhia de R\$80 milhões visando à execução das obras e serviços destinados à recuperação e modernização da Malha Sul (“Obras na Malha Sul”). O empréstimo está dividido em dois subcréditos de R\$40 milhões cada, cujas as principais condições financeiras são:

	<b>Subcrédito A</b>	<b>Subcrédito B</b>
Taxa de Juros	5% a.a. (“spread”) acima da TJLP*	5,25% a.a. (“spread”) acima da TJLP
Vencimento dos Juros	i) Trimestral a partir de fevereiro de 1998 até fevereiro de 2000; e ii) Mensal a partir de março de 2000 até fevereiro de 2008	i) Trimestral a partir de fevereiro de 1998 até fevereiro de 2002; e ii) Mensal a partir de março de 2002 até fevereiro de 2008
Vencimento do Principal	96 prestações mensais a partir de março de 2000, vencendo-se a última em fevereiro de 2008	72 prestações mensais a partir de março de 2002, vencendo-se a última em fevereiro de 2008

\* Taxa de Juros de Longo Prazo

Tendo-se em vista que os recursos disponibilizados à Companhia sob o Contrato de Financiamento Direto são originários do Fundo de Amparo ao Trabalhador – FAT e do Fundo de Participação PIS/PASEP, na hipótese de alteração do critério de remuneração de tais recursos, o BNDES poderá, discricionariamente, modificar as taxas de juros incidentes sobre os valores devidos pela Companhia.

As principais obrigações da Companhia sob o Contrato de Financiamento Direto são as seguintes:

- i) observar as Disposições Aplicáveis aos Contratos do BNDES, aprovadas pela Resolução nº 665, de 10 de dezembro de 1987, da Diretoria do BNDES, dentre as quais destaca-se a obrigação de não conceder preferência a outros créditos, não fazer amortização de ações, não emitir debêntures e partes beneficiárias e não assumir novas dívidas sem prévia autorização do BNDES; e
- ii) cumprir suas obrigações junto aos órgãos ambientais, bem como adotar medidas e ações destinadas a evitar ou corrigir danos ao meio ambiente,

segurança e medicina do trabalho que possam vir a ser causados pelas Obras na Malha Sul.

As principais hipóteses de vencimento antecipado do Contrato de Financiamento Direto são as seguintes:

- i) verificação das situações previstas nos artigos 39 e 40 das Disposições Aplicáveis aos Contratos do BNDES, aprovadas pela Resolução nº 665/87, da Diretoria do BNDES, dentre as quais destaca-se a ocorrência de procedimento judicial ou de qualquer evento que possa afetar as garantias constituídas em favor do BNDES;
- ii) inclusão, em documento societário da ALL ou empresa que a controle, de dispositivo que estabeleça quorum especial para deliberação ou aprovação de matérias que limitem ou cerceiem o controle de tais empresas pelos respectivos controladores, que restrinjam a capacidade de crescimento, de desenvolvimento tecnológico, de pagamento das obrigações financeiras decorrentes do Contrato de Financiamento Direto ou o acesso a novos mercados pela Companhia;
- iii) alteração do Contrato de Concessão, sem o conhecimento prévio do BNDES; e
- iv) inadimplência em outras operações de financiamento de longo prazo que venham a ser firmados pela ALL.

O inadimplemento de obrigações da Companhia sob o Contrato de Financiamento Direto tem como principais consequências:

- i) aplicação de pena convencional de até 10% sobre o valor das obrigações inadimplidas, proporcional aos dias úteis de atraso no pagamento;
- ii) remuneração do montante acima referido pelos encargos contratuais, crescidos de 7,5% ao ano, atualizado pelo índice constante do contrato; e
- iii) incidência de juros moratórios de 1% ao ano sobre o montante referido no item (i), calculados diariamente, de acordo com o sistema proporcional.

### *Contrato de Repasse*

A Companhia celebrou, em 11 de outubro de 1999, com o Unibanco Contrato de Abertura de Crédito Mediante Repasse de Empréstimo Contratado com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES nº 10/658.267-0 (“Contrato de Repasse”), através do qual o Unibanco lhe repassou R\$95 milhões, de recursos originários do BNDES, destinados às Obras na Malha Sul. As principais características do Contrato de Repasse são as seguintes:

Contrato de Repasse	
Taxa de Juros	5,25% a.a. (“spread”) acima da TJLP
Vencimento dos Juros	i) Trimestral a partir de outubro de 1999 até abril de 2004; e ii) Mensal a partir de maio de 2004 até abril de 2010
Vencimento do Principal	72 prestações mensais a partir de maio de 2004, vencendo-se a última em abril de 2010

Tendo-se em vista que, tal como no Contrato de Financiamento Direto, os recursos disponibilizados à Companhia são oriundos do FAT e do PIS/PASEP, na hipótese alteração da forma de remuneração dos mesmos, a taxa de juros acima indicada poderá ser modificada.

As principais obrigações da Companhia sob o Contrato de Repasse são:

- i) aplicar os recursos recebidos unicamente na execução das Obras na Malha Sul;
- ii) aportar recursos próprios necessários à execução das Obras na Malha Sul e à cobertura de eventuais insuficiências ou acréscimos do orçamento global das Obras na Malha Sul; e
- iii) cumprir suas obrigações junto aos órgãos ambientais, bem como adotar medidas e ações destinadas a evitar ou corrigir danos ao meio ambiente, segurança e medicina do trabalho que possam vir a ser causados pelas Obras na Malha Sul.

Como principais hipóteses de vencimento antecipado, o Contrato de Repasse estabelece, além do inadimplemento das obrigações nele pactuadas e das hipóteses previstas em lei e no Contrato de Financiamento Direto:

- i) aplicação dos recursos financeiros em finalidade diversa das Obras na Malha Sul;
- ii) descumprimento das obrigações assumidas sob o Contrato de Financiamento Direto; e
- iii) declaração do vencimento antecipado do Contrato de Financiamento Direto.

#### Garantias aos Contratos de Financiamento

##### Fiança às obrigações sob o Contrato de Financiamento Direto

As obrigações da Companhia sob o Contrato de Financiamento Direto foram afiançadas pela ALL Holding.

##### Contrato de Garantia

De acordo com o Contrato de Garantia a Companhia obrigou-se a ceder e transferir ao BNDES e ao Unibanco, com exclusividade, parcela do produto da cobrança da tarifa pela prestação do serviço de transporte ferroviário, bem como de eventual indenização devida à ALL pela União, conforme previsto no Contrato de Concessão, em valor correspondente ao das prestações de amortização do principal e dos acessórios da dívida até a liquidação de todas as obrigações decorrentes do Contrato de Financiamento Direto e do Contrato de Repasse (“Contratos de Financiamento”), como garantia de suas obrigações sob os referidos contratos.

O Contrato de Garantia prevê ainda, como garantia adicional a ser prestada pela Companhia, o equivalente a 30% dos saldos devedores dos Contratos de Financiamento (“Saldos Devedores”), constituído da seguinte forma:

- i) depósito em conta corrente do equivalente a no mínimo 5% dos Saldos Devedores;
- ii) fiança bancária que, somada ao montante depositado na conta referida acima, perfaz 10% dos Saldos Devedores; e
- iii) garantia real em valor equivalente a até 20% dos Saldos Devedores, a ser constituída até 1º de julho de 2000.



O Contrato de Garantia estabelece ainda como principais obrigações da Companhia:

- i) não contratar ou renovar contratação, a partir de 1º de janeiro de 2000, de empréstimo de curto prazo superior a R\$15 milhões, sem a prévia autorização do BNDES e do Unibanco, com exceção de financiamentos por fornecedor ou de importação de material de uso específico nas atividades da ALL ou de endividamentos caracterizados como de curto prazo pelo decurso do prazo de financiamentos de longo prazo;
- ii) não transferir o controle acionário sem a observância do Contrato de Concessão ou sem a anuência do BNDES e do Unibanco;
- iii) manter relação de recursos próprios sobre o passivo total no mínimo igual à relação 1/4;
- iv) não efetuar pagamento de dividendos que possa vir a limitar a sua capacidade de investimento nas Obras na Malha Sul;
- v) exercer somente atividade empresarial associada à prestação do serviço público de transporte ferroviário objeto do Contrato de Concessão, visando melhor atender os interesses na sua área de atuação;
- vi) manter seguro do recebimento da parcela da tarifa, que garante os Contratos de Financiamento, na hipótese de interrupção do tráfego ferroviário, com cobertura mínima equivalente a 90 dias de arrecadação; e
- vii) não constituir, salvo autorização prévia e expressa do BNDES, garantias junto a outros credores de longo prazo, sem que seja prestada a mesma garantia ao BNDES.

#### Fiança Bancária

Conforme estabelecido no Contrato de Garantia, foi celebrado em 25 de outubro de 1999, Contrato de Contra Garantia e Prestação de Fiança nº 236.830/99 (“Contrato de Fiança Bancária”), entre a ALL, como afiançada, a ALL Holding, na qualidade de avalista e devedora solidária, e o Banco Bilbao Vizcaya Brasil S.A., como fiador. O Contrato de Fiança Bancária tem por finalidade a

constituição de fiança de até R\$4,6 milhões das obrigações assumidas sob o Contrato de Financiamento Direito, o Contrato de Repasse e o Contrato de Garantia. A fiança aqui mencionada vencerá em 25 de outubro de 2000.

De acordo com o Contrato de Fiança Bancária, a ALL emitiu uma nota promissória no valor de 120% do valor afiançado, que será executada na hipótese de inadimplemento das obrigações assumidas sob o referido contrato.

#### *Acordo de Operação*

Em 10 de novembro de 1998, a ALL celebrou com a Ferroban, Acordo de Operação para que a ALL preste serviços de operação ferroviária com exclusividade dos trechos ferroviários entre Pinhalzinho e Iperó e entre Presidente Epitácio e Rubião Júnior, compreendendo operação ferroviária propriamente dita, controle, fiscalização, manutenção, conservação, recuperação e demais investimentos, serviços e atividades a que a Ferroban está obrigada nos termos da lei, do edital, do contrato de concessão por ela celebrado e da regulamentação aplicável.

#### *Contrato de Paralelismo*

A Companhia celebrou com outras empresas detentoras de concessões de transporte ferroviário (“Partes Consorciadas”) o Contrato de Constituição de Consórcio Railnet (“Contrato de Consórcio”) para a negociação e exploração em conjunto dos direitos de passagem na faixa lateral das rotas de suas ferrovias.

Em 24 de Setembro de 1999, foi celebrado o “Agreement for the Grant of Railway Rights-of-Way” (“Contrato de Cessão dos Direitos de Passagem”) entre o Consórcio Railnet, as Partes Consorciadas e a Intelig Telecomunicações Ltda. (“Intelig”), através do qual foram cedidos e transferidos os direitos de passagem à Intelig para a instalação de um sistema de dutos que servirá de suporte para rede de fibras óticas. De acordo com as disposições contratuais, o termo final do Contrato de Cessão de Direitos de Passagem ocorrerá em 24 de setembro de 2026, sendo seu prazo de vigência automaticamente renovável pelos 13 anos subsequentes ao termo final.

Em função do Contrato de Cessão de Direitos de Passagem a ALL receberá um mínimo de R\$657 mil.

Além da remuneração paga pela Intelig ao Consórcio Railnet em razão da cessão dos direitos de passagem, a Intelig proporcionará ao Consórcio Railnet um subduto que poderá servir de suporte para uma rede de fibras óticas, instalada às expensas do Consórcio Railnet, incluindo direitos de uso, disposição, acesso, manutenção, venda, arrendamento ou oneração.

#### *Contrato de Compra e Venda de Locomotivas*

A ALL, em 29 de março de 1999, adquiriu da Spoornet do Brasil Ltda. (“Vendedora”), à prazo, 30 locomotivas num total de R\$42 milhões, com juros de 10% a.a. Em agosto de 1999, a ALL Holding assumiu aproximadamente US\$4,3 milhões dessa dívida. Em 31 de janeiro de 2000, existia saldo a pagar pela ALL de R\$24,5 milhões. Do total de locomotivas adquiridas, 24 foram empenhadas ao vendedor como garantia do pagamento das prestações.

A regularidade do processo de importação das locomotivas está sendo discutida judicialmente (veja o capítulo “Pendências Administrativas e Judiciais”). De acordo com o contrato, caso a Vendedora perca a ação judicial em que a importação das locomotivas é discutida e isso resulte na perda da posse das locomotivas pela Emissora, a compra e venda realizada com a Companhia transformar-se-á em locação, devendo os valores pagos a título de prestação da compra e venda serem compensados com aqueles que seriam até então devidos sob a locação. Caso os valores pagos excedam o aluguel devido a Vendedora deverá devolver o excedente à ALL após 15 dias da devolução das locomotivas. Se o contrário ocorrer, isto é, se os valores pagos forem inferiores aos aluguéis devidos, a Companhia deverá pagar a diferença no mesmo período.

## Seguros

A cobertura de seguros da ALL está descrita no quadro abaixo:

RELAÇÃO DAS APÓLICES DE SEGURO VIGENTES									
Cia. Seguradora	Modalidade do Seguro	Vigência		Valores por Cobertura (R\$)		Franquia (R\$)	Prêmio (R\$)	Forma de Pagamento	
		Início	Término						
AGF Brasil Seguros Apólice 21.11.022053	<b>Riscos</b> Operacionais e Lucros Cessantes Combinado	30/9/99	30/9/00	Danos Materiais e Lucros Cessantes	60.000.000,00	<b>Riscos</b> Operacionais 1.000.000,00 Lucros Cessantes 15 dias ou 1.000.000,00	3.095.669,16	7 pagamentos de 442.238,45, devidos entre 30/10/99 e 30/4/00	
				Infiltração Poluição	5.000.000,00				
				Bens de Terceiros na ALL	25.000.000,00				
				Bens da ALL em Locais de Terceiros	25.000.000,00				
				Lucros Cessantes, Contingências, Fornecedores	5.000.000,00				
				Despesas Extras	5.000.000,00				
				Via Permanente	5.000.000,00				
AGF Brasil Seguros Apólice 21.11.022053	Responsabilidade Civil Geral Operacional	30/9/99	30/9/00	Operações Poluição Súbita	36.000.000,00	500.000,00	318.336,97	7 pagamentos de 45.476,71, devidos entre 30/10/99 e 30/4/00	
				<b>Empregador</b>	2.400.000,00	50.000,00			
				Contingência Veículos	2.400.000,00	50.000,00			
AGF Brasil Seguros Apólice 21.53.0000404	<b>AGF - Auto</b>	1/3/99	1/3/00	RCF - Danos Materiais	100.000,00	0	16.838,15	Pagamento à vista em 3/99	
				RCF - Danos Pessoais	100.000,00	0			
Chubb Seguros Apólice 7.043.333	Responsabilidade Civil por Transporte Ferroviário (Carga)	2/5/99	2/5/00	Perdas/Danos em mercadorias de Terceiros (Culpa da ALL)	1.500.000,00	2,5% limitada ao mínimo de 2.500,00	562.456,40	<b>11 PAGAMENTOS DE</b> 51.132,401, devidos entre 6/99 e 4/2000	
Chubb Seguros Apólice 7.043.351	Riscos Ferroviários (Carga)	2/5/99	2/5/00	<b>PERDAS/DANOS EM MERCADORIAS DE TERCEIROS</b>	1.500.000,00	variável	Mercadorias Da ALL 0,039%	pagamento mensal com base na quantidade de seguro contratado	
							De Terceiros		
							Energia 0,005%		
							Sid. E Agric. 0,010%		
CCF Brasil Seguros Apólice 01-93-000034	<b>VIDA EM GRUPO E ACIDENTES</b> Pessoais		Aberta	Funcionários FSA com importâncias seguradas em múltiplos de salários	24 x salário				
				Danos Materiais e Lucros Cessantes	52.626.000,00				
Aliança do Brasil Apólice 0047808 (FERROBAN)	Risco Operacional e Lucros Cessantes	2/6/99	2/6/00	Desentulho	1.754.200,00	Riscos Operacionais 5.262.600 agregada 175.420	79.449,00 (prêmio da ALL corresponde a 9,07% de 872.586,96)	6 pagamentos de 13.241,53, devidos entre 18/8/99 e 18/1/00	
				Edificações	3.508.400,00				
				Bens de Terceiros na ALL	4.385.500,00				
				Bens da ALL em Locais de Terceiros	4.385.000,00				
				Lucros Cessantes, Contingências, Fornecedores	7.893.900,00				
Bradesco Seguros Apólice 006500197	Transporte Internacional Importação Exportação	[DATA]	[DATA]	<b>VALORES DOS EMBARQUES REALIZADOS :</b> Custo + Frete	Máximo de US\$ 5.000.000 por embarque	variável em função do valor do embarque	variável em função do valor do embarque	pagamento mensal com base na quantidade de seguro contratado	
TOTAL						3.928.617.000,00		4.072.749,68	

## **Patentes e Marcas**

A ALL não possui atualmente nenhuma marca ou patente registrada. O seu logo está em fase de registro perante o INPI.

## **Meio Ambiente**

A ALL possui uma gerência especialmente encarregada de verificar as questões ligadas ao meio ambiente. A Companhia tem buscado priorizar a questão ambiental, quer atendendo as exigências dos órgãos públicos com a maior agilidade possível, quer buscando antecipar-se a estas exigências.

O controle ambiental a que a ALL está sujeita concentra-se em quatro questões principais: (i) transporte de produtos perigosos; (ii) emissão de resíduos decorrentes da manutenção e lavagem de locomotivas; (iii) teste de potência de locomotivas; e (iv) saneamento ambiental (capina química) na via férrea.

O transporte de produtos perigosos recebe especial atenção da Companhia. A ALL possui bases estrategicamente posicionadas e equipadas com recursos de última geração para atendimento de emergências e contratou empresa especializada para lhe prestar suporte técnico 24 horas por dia. Há um plano de atendimento emergencial que descreve os procedimentos em caso de acidentes e permite que, em no máximo 2 horas, uma equipe especializada esteja no local do acidente, independentemente do ponto da malha em que o mesmo ocorra.

A destinação de resíduos industriais (líquidos e sólidos) gerados nas oficinas em decorrência da manutenção e lavagem das locomotivas nas oficinas vem sendo de ponto de especial atenção da ALL. Esses resíduos são oleosos e podem contaminar a água e o solo. Como forma de solucionar este problema, a ALL tomou algumas medidas. Para os resíduos líquidos, foi substituído o produto utilizado por produtos biodegradáveis. Além disso, a ALL efetuou uma parceria com a empresa fornecedora dos produtos para instalação de estações de tratamento em todos os pontos geradores de efluentes líquidos da malha ferroviária. Ressalte-se que nesse processo não ocorreu aumento de custo para a Companhia. No caso dos resíduos sólidos, estes estão sendo destinados para co-processamento em indústria cimenteira.

A poluição sonora causada pelo teste de potências das locomotivas foi resolvida através de construção de galpão com isolamento térmico e acústico, uma iniciativa pioneira, na medida que se trata de um dos primeiros galpões desta espécie no Brasil.

O crescimento de vegetação na margem da via permanente impede a drenagem da água da chuva, reduzindo o tempo de vida útil dos trilhos e dormentes. Além disso, aumenta o risco de acidentes pois diminui a visibilidade do maquinista. Assim, a capinação é feita utilizando-se produtos químicos que inibem o crescimento da vegetação. Os produtos utilizados na capinação química são objeto de autorização das autoridades ambientais, que emitem licença anual por trecho e período.

### **Fatores Macroeconômicos**

Segue abaixo uma breve menção aos principais fatores macroeconômicos que exercem influência nos negócios da ALL.

#### *Variação Cambial*

Atualmente, 29% do custo da ALL refere-se a combustível e lubrificantes consumidos pelas locomotivas. O diesel, combustível utilizado nas locomotivas, como produto derivado do petróleo, tem o seu preço indiretamente afetado pela variação cambial. Isso porque o preço do petróleo é cotado em dólares nos mercados internacionais. Entretanto, esse impacto não é direto no custo da ALL, pois quem determina o preço do petróleo no Brasil é a Petrobrás – Petróleo Brasileiro S.A. (uma sociedade controlada pelo Governo Federal), nem sempre a variação cambial é repassada integralmente ao preço dos combustíveis nacionais. Entre os meses de janeiro a agosto de 1999, o Real foi desvalorizado frente ao dólar em 58%, tendo o preço do diesel aumentado 50% no mesmo período.

Se por um lado a variação cambial tem o potencial de aumentar os custos da ALL, por outro lado, na medida em que a maior parte da sua receita está vinculada à receita de produtos embarcados à exportação, existe um potencial de aumento de receita com o Real mais desvalorizado por conta de um aumento do fluxo de exportação. Além disso, como esses clientes exportadores tem receita vinculada ao dólar, um eventual repasse no preço da tarifa, estimulado pelo aumento do preço do combustível, tenderia a ser diluído pelo crescimento mais que proporcional da receita auferida pelos clientes, facilitando as negociações de preços para a ALL.

Outro impacto da variação cambial é que eventual aumento do preço dos combustíveis tem um impacto maior sobre a tarifa do transporte rodoviário, pois o consumo de diesel dos caminhões por tonelada/km é maior do que o do trem.

### *Política Monetária*

Eventual aumento nas taxas de juros poderá afetar o endividamento da ALL. Isto porque atualmente 66% da sua dívida é pós-fixada (CDI/TJLP). Por outro lado, um aumento das taxas de juros torna a ALL mais competitiva em relação ao transporte rodoviário, seu principal concorrente, tendo em vista que a maioria dos caminhoneiros tem financiamentos sobre seus veículos, forçando-os a repassar o aumento do custo nas tarifas.

### *Inflação*

Eventual inflação poderá vir a ter impacto nos custos de pessoal e tarifas de transporte cobradas da ALL. No primeiro caso, porque 43% dos custos da ALL são referentes à mão-de-obra que tem salários aumentados em função da inflação. Com relação às tarifas, estas são reajustadas anualmente pelo IGP-DI/FGV que é um índice que mede a inflação (veja o capítulo “Atividades da ALL – Contratos Relevantes – Contrato de Concessão”).

### *Mercosul*

O desenvolvimento do comércio entre os países membros do Mercosul poderá ter um impacto positivo nos negócios da ALL. A posição geográfica estratégica da região sul do Brasil como fronteira com os países membros do Mercosul, potencializa a utilização da malha ferroviária da ALL como transportadora de produtos comercializados entre esses países. Por esse mesmo motivo foi que a ALL Holding adquiriu duas companhias ferroviárias na Argentina (veja o capítulo “Atividades da ALL – Mercados de Atuação – Aquisição da BAP e FMGU”).

### **Regulamentação da Atividade Ferroviária**

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

- i) Decreto nº 2.681, de 7 de dezembro de 1912, que trata da responsabilidade civil dos operadores ferroviários;
- ii) Decreto-Lei nº 1.571, de 31 de agosto de 1977, que trata de depreciação acelerada de vagões, terminais, ramais e desvios ferroviários;

- iii) 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;
- iv) Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996, que regulamenta os transportes ferroviários, tratando também da responsabilidade civil dos operadores ferroviários; e
- v) Decreto nº 1.945, de 1º de julho de 1997, que institui a Comissão Federal de Transportes Ferroviários – COFER.

#### *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 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 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 Companhia está obrigada a garantir o tráfego mútuo e, no caso de sua impossibilidade, permitir a passagem de outros operadores ferroviários por suas linhas (veja o capítulo “Contratos Relevantes – Contrato de Concessão”).

A ALL 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 e usuário (há também a possibilidade de tarifa diferenciada a usuário com elevado grau de dependência do transporte ferroviário – veja o capítulo “Contratos Relevantes - Contrato de Concessão”). As tarifas de referência serão reajustadas, com base na variação do IGP-DI/FGV, considerando a data base de 9 de outubro de 1996, 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 (veja “Contratos Relevantes – Contrato de Concessão – Tarifas”).

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

#### *Normas de Segurança*

A ALL 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 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 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 e o usuário, a responsabilidade será proporcionalmente partilhada.

De acordo com o Decreto 1.832/96, a responsabilidade da ALL 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, 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, 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, desde que sem similar nacional e destinados a emprego exclusivo na execução do serviço de transporte ferroviário.

A ALL, 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 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 nºs 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, 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, 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, se assim acordado.

#### *Infrações e Penalidades*

A Lei nº 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 que provoquem algum tipo de dano ambiental, também sujeitarão os responsáveis às sanções penais dispostas na 6.938/81, modificada pela Lei nº 7.804/89.

#### **Ação Governamental**

A ação governamental nos negócios da Companhia está relacionada principalmente com as obrigações do Contrato de Concessão e do Contrato de Arrendamento. Esses contratos, bem como as obrigações e direitos das partes estão descritos nos capítulos “Contratos Relevantes – Contrato de Concessão” e “Contratos Relevantes – Contrato de Arrendamento”.

## COMENTÁRIOS DA ADMINISTRAÇÃO SOBRE A SITUAÇÃO FINANCEIRA E OS RESULTADOS OPERACIONAIS

As informações financeiras consolidadas selecionadas da ALL, apresentadas a seguir, para os exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 1997, 1998 e 1999 estão qualificadas em conformidade com as Demonstrações Financeiras da ALL (e com as suas respectivas Notas Explicativas) incluídas neste Prospecto e devem, portanto, ser lidas em conjunto com as mesmas.

*AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S.A.  
COMPANHIA ABERTA – CNPJ 01.258.944/0001-26*

### SUMÁRIO DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS (EM MILHARES DE REAIS - PELA LEGISLAÇÃO SOCIETÁRIA)

BALANÇO PATRIMONIAL			
	Não Consolidado	Consolidado	
ATIVO	31.12.99	31.12.98	31.12.97
Disponibilidades	77.046	80.549	1.508
Contas a receber de clientes	13.416	9.076	5.654
Contas a receber RFFSA	28.249	31.203	26.614
Estoques	8.561	7.079	10.196
Outros ativos circulantes	18.646	10.656	7.959
<b>Circulante</b>	<b>145.918</b>	<b>138.563</b>	<b>51.931</b>
<b>Realizável a longo prazo</b>	<b>104.765</b>	<b>80.370</b>	<b>81.336</b>
<b>Permanente</b>	<b>205.961</b>	<b>127.080</b>	<b>81.706</b>
<b>TOTAL ATIVO</b>	<b>456.644</b>	<b>346.013</b>	<b>214.973</b>
<b>PASSIVO</b>			
Fornecedores	15.308	11.428	8.128
Empréstimos e financiamentos	17.309	17.164	97.080
Arrendamento e Concessão	24.537	20.449	-
Contas a pagar RFFSA	13.101	12.400	11.611
Salários e encargos	17.224	12.338	9.907
Provisão perda em controlada / coligada	2.734	1.530	-
Outros passivos circulantes	20.986	6.231	4.274
<b>Circulante</b>	<b>111.199</b>	<b>81.540</b>	<b>131.000</b>
<b>Exigível a longo prazo</b>	<b>199.732</b>	<b>167.146</b>	<b>32.859</b>
<b>Patrimônio líquido</b>	<b>145.713</b>	<b>97.327</b>	<b>51.114</b>
<b>TOTAL PASSIVO</b>	<b>456.644</b>	<b>346.013</b>	<b>214.973</b>
<b>DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO</b>			
	Não Consolidado	Consolidado	

	31.12.99	31.12.98	31.12.97
<b>Receita bruta das vendas e serviços</b>	<b>272.028</b>	<b>225.581</b>	<b>175.018</b>
Impostos sobre vendas e serviços e deduções	-26.220	-23.140	-16.647
<b>Receita líquida de vendas e serviços</b>	<b>245.808</b>	<b>202.441</b>	<b>158.371</b>
Custo de Produtos Vendidos e Serviços Prestados	-161.836	-132.148	-121.739
<b>Lucro bruto</b>	<b>83.972</b>	<b>70.293</b>	<b>36.632</b>
Despesas com vendas e administrativas	-45.437	-44.996	-30.510
Perda passivo descoberto controlada	-1.204	-1.530	0
Equivalência Patrimonial	-48	-	-
Outras receitas operacionais líquidas	1.512	384	965
<b>Lucro operacional antes dos itens extraordinários</b>	<b>38.795</b>	<b>24.151</b>	<b>7.087</b>
Itens extraordinários	0	0	-40.940
<b>Lucro operacional antes do resultado Financeiro</b>	<b>38.795</b>	<b>24.151</b>	<b>-33.853</b>
Despesas financeiras, líquidas	-68.681	-26.250	-27.715
<b>Lucro (prejuízo) operacional líquido</b>	<b>-29.886</b>	<b>-2.099</b>	<b>-61.568</b>
Resultado não operacional	8.202	-1.006	-217
<b>Lucro (prejuízo) do período</b>	<b>-21.684</b>	<b>-3.015</b>	<b>-61.785</b>
<b>Geração operacional de caixa * (EBITDA)</b>	<b>89.950</b>	<b>39.891</b>	<b>17.050</b>

*\*Lucro antes dos juros, impostos, depreciação e amortização. A geração operacional de caixa ou EBITDA (earnings before interests, taxes, depreciation and amortization) é uma medida de aproximação do fluxo de caixa operacional da Companhia. A inclusão desta informação tem por objetivo apresentar uma medida da capacidade da Companhia de gerar caixa a partir de suas atividades operacionais.*

## Apresentação das Informações Financeiras

As informações financeiras utilizadas nos comentários da administração sobre a situação financeira e os resultados operacionais da ALL estão baseadas em suas Demonstrações Financeiras Consolidadas relativas aos exercícios encerrados em 31 de dezembro de 1997 e 1998 e suas Demonstrações Financeiras Não Consolidadas relativas ao exercício findo em 31 de dezembro de 1999, que foram elaboradas de acordo com a Lei das Sociedades Anônimas brasileira e a regulamentação da CVM, auditadas e revisadas pela PricewaterhouseCoopers Auditores Independentes. Foram apresentadas as informações financeiras não consolidadas para o período encerrado em 31 de dezembro de 1999 porque a controlada ALL Overseas Ltd. foi adquirida pela empresa holding da ALL, a ALL-América Latina Logística S.A. em 01 de dezembro de 1999. Desta forma, a ALL não possuía nenhuma participação relevante no encerramento do período em questão, não havendo, portanto, consolidação a ser feita. As presentes informações deverão ser



analisadas no contexto das Demonstrações Financeiras da ALL, inclusive das notas explicativas a elas relativas, que fazem parte integrante do presente Prospecto.

### **Considerações Gerais**

Praticamente toda a receita da ALL é gerada através do pagamento de tarifas pelos usuários do transporte ferroviário de carga. Nos termos do Contrato de Concessão, a ALL pode fixar tarifas para o transporte de uma unidade específica de carga apenas dentro dos limites máximos estabelecidos pelo Contrato, embora na prática as tarifas sejam determinadas por parâmetros de mercado.

A receita da ALL é contabilizada e os usuários são faturados à medida que os serviços de transporte de carga são prestados. A diferença entre as receitas brutas e as receitas líquidas reflete, basicamente, o pagamento por parte da ALL do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (“ICMS”). A ALL auferiu até dezembro de 1999 R\$10,1 milhões de receita líquida referente a outras atividades que não o transporte de mercadorias. Este item foi contabilizado como Receitas Não Operacionais na Demonstração de Resultados e referiu-se ao direito de passagem de cabos de fibra ótica ao longo da malha operada pela ALL (veja o capítulo “Atividades da ALL - Contratos Relevantes – Contratos de Paralelismo”). Em muitas circunstâncias, a prestação pela ALL de serviços que não o de transporte ferroviário de carga na Malha Sul requer o pagamento de uma taxa ao Governo, de até 10% da receita líquida correspondente.

Os principais custos de vendas para a ALL consistem em despesas de pessoal, combustível, material, depreciação, arrendamentos e taxas relativas ao Contrato de Arrendamento e ao Contrato de Concessão.

### ***Desempenho Operacional***

Desde a privatização, a ALL implementou um programa de investimentos e manutenção a fim de recuperar a capacidade perdida, e incrementar a sua eficiência operacional. Esses investimentos tiveram o objetivo de atacar os efeitos de curto e longo prazos decorrentes da falta de manutenção da RFFSA. Foram gastos aproximadamente R\$202,7 milhões em investimentos desde a privatização até dezembro de 1999, basicamente em locomotivas, vagões, via permanente e infra-estrutura. Os investimentos da ALL e o plano de manutenção em andamento já estão apresentando resultados através do aumento da capacidade de transporte e eficiência operacional.

O número de funcionários foi reduzido substancialmente durante os meses finais das operações pela RFFSA e o período após a privatização. Isto resultou em declínio da quantidade de funcionários de aproximadamente 7.657 no final de outubro de 1996, quando a privatização foi concretizada, para 2.063 pessoas em 31 de dezembro de 1999. As demissões realizadas pela ALL após a privatização resultaram em encargos globais de aproximadamente R\$49,8 milhões em indenizações e provisões para reclamações trabalhistas correspondentes, até 31 de dezembro de 1999. Não obstante esses encargos não recorrentes, a ALL espera que o efeito de longo prazo da redução da força de trabalho representará uma redução significativa na despesa salarial global. A redução da força de trabalho também trouxe à tona dificuldades operacionais, à medida que os funcionários restantes assumiram maiores responsabilidades e se integraram numa organização privada, com fins lucrativos. Entretanto, os planos de treinamento de pessoal e de melhoria da segurança estão resultando em maior produtividade funcional e eficiência operacional nos últimos exercícios.

Embora as despesas associadas às medidas estratégicas e operacionais implementadas pela ALL em relação à administração da RFFSA, desde a privatização, tenham resultado em impactos negativos sobre os resultados de suas operações, durante os meses iniciais de operação, a ALL acredita que a implementação bem sucedida de sua estratégia comercial, e de seu programa de investimentos e de manutenção, será capaz de melhorar ainda mais os resultados já alcançados nos últimos períodos, especialmente a melhora da margem operacional e da produtividade por funcionário, conforme demonstra a tabela a seguir:

	<b>Ano findo em 31 de dezembro de</b>		
	<b><u>1999</u></b>	<b><u>1998</u></b>	<b><u>1997***</u></b>
Receita líquida (R\$M)	245,8	202,4	158,4
Resultado Operacional* (R\$M)	38,8	24,2	7,1
<b>Margem operacional</b>	<b>16%</b>	<b>12%</b>	<b>4%</b>
Número de funcionários**	2.063	3.015	3.449
<b>Resultado Operacional/func. (R\$mil)</b>	<b>18,81</b>	<b>8,02</b>	<b>2,05</b>

\* antes dos gastos com reestruturação e despesas financeiras líquidas.

\*\* número médio de funcionários no período.

\*\*\* refere-se ao resultado de dez meses de operação, de março a dezembro.

#### *Tratamento Contábil do Arrendamento e da Concessão*

Os principais ativos operacionais da ALL são arrendados da RFFSA de acordo com o Contrato de Arrendamento (veja o capítulo “Atividades da ALL – Contratos Relevantes – Contrato de Arrendamento”). Uma vez que, nos termos do

Contrato de Concessão e do Contrato de Arrendamento, a ALL não esteve obrigada a efetuar qualquer pagamento das prestações até janeiro de 1999 (com pagamentos escalonados ao longo dos 28 anos seguintes), a ALL, para fins contábeis, vem provisionando essas despesas de concessão e arrendamento desde a aquisição da concessão. Consequentemente, as despesas de arrendamento e concessão 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.

#### *Eventos Econômicos Recentes*

O Plano Real, introduzido a partir de julho de 1994, produziu a valorização da moeda nacional. Após a desvalorização da moeda russa em agosto de 1998, os investidores estrangeiros começaram a retirar seus recursos aplicados em mercados emergentes. Consequentemente, as reservas internacionais desses mercados sofreram uma grande queda. Esse acontecimento afetou especialmente o Brasil devido aos déficits orçamentários e de conta corrente que acentuavam a dependência do capital estrangeiro. Para manter a paridade cambial daquele momento, o Governo brasileiro decidiu elevar as taxas de juros de 20% ao ano em agosto de 1998 para 41% em setembro do mesmo ano. Em resposta à continuada troca de Reais por dólares, o Banco Central permitiu que o Real passasse a flutuar livremente, abandonando a política de âncora cambial adotada em 1995. O Real, que em 31 de dezembro de 1998 era cotado a R\$1.21/USD1.00, atingiu a marca R\$2.16/USD1.00 em 3 de março de 1999, valorizando-se para R\$1,79/USD1.00 em 31 de dezembro de 1999.

Desde então, o Banco Central reduziu gradualmente as taxas de juros até o patamar de 18,5% ao ano em outubro de 1999. A inflação, por sua vez, manteve-se abaixo das expectativas, com evolução no IGP-DI/FGV de 20,0% durante os nove primeiros meses de 1999. Os maiores efeitos da desvalorização do Real sobre a atividade econômica já foram sentidos no primeiro semestre de 1999. No entanto, não se pode garantir que os recentes eventos de política econômica não voltem a se repetir. Futuras variações na taxa de câmbio dependerão também do nível das reservas internacionais brasileiras.

#### *Efeitos da desvalorização do Real sobre os resultados da Companhia*

Em consequência da desvalorização do Real em janeiro de 1999, as dívidas denominadas em dólares norte-americanos da ALL geraram um prejuízo

contábil de R\$25,7 milhões, no primeiro trimestre de 1999, referente às obrigações financeiras não hedgeadas. No entanto, considerando as oscilações na taxa de câmbio e o conseqüente descasamento entre moedas, a partir de janeiro de 2000 a ALL está adotando a prática de manter uma parte significativa de seu endividamento denominado em moeda estrangeira protegida por mecanismos de *hedge*. Esta medida foi adotada tendo em vista que as receitas da ALL não estão atreladas à moeda estrangeira e, portanto, não se constituem em *hedge* natural para seu endividamento denominado em dólares. Em 31 de dezembro de 1998, a exposição da ALL a flutuações cambiais somava R\$110 milhões, correspondentes a 67% do seu endividamento total. Em 31 de dezembro de 1999, esta exposição reduziu-se para R\$31 milhões, correspondentes a 16% do endividamento total.

## Resultados

A tabela a seguir discrimina certos itens extraídos da demonstração de resultados consolidada para os anos e períodos indicados:

	<u>1999</u>	<u>Ano findo em 31 de dezembro de</u>	
		<u>1998</u>	<u>1997</u>
	(em milhões de reais)		
Receita bruta	272,0	225,6	175,0
Impostos e deduções	26,2	23,1	16,6
Receita líquida	245,8	202,4	158,4
Custo dos produtos vendidos	161,8	132,1	121,7
Lucro bruto	84,0	70,3	36,6
Despesas com vendas	2,7	4,0	2,8
Despesas gerais e administrativas	42,8	41,0	27,7
Outras receitas operacionais líquidas	1,5	0,4	1,0
Resultado antes dos itens extraordinários	38,8	24,2	7,1
Itens extraordinários	-	-	40,9
EBITDA*	89,9	39,9	17,1
Resultado financeiro**	(68,7)	26,2	27,7
Prejuízo operacional	(29,9)	2,1	61,6
Receitas (despesas) não operacionais	8,2	(1,0)	(0,2)
Lucro (prejuízo) líquido	(21,7)	(3,1)	(61,8)

\*EBITDA = resultado antes dos juros, impostos, depreciações e amortizações

\*\* Inclui variações cambiais líquidas

## Período encerrado em 31 de dezembro de 1999 comparado com o período encerrado em 31 de dezembro de 1998

### Receita Bruta

A tabela a seguir discrimina a receita bruta, o volume transportado e a tarifa média de cada um dos segmentos de atuação nos períodos indicados:

	<u>Receita Bruta</u> (em milhões de reais)			<u>Volume</u> (em milhões de toneladas úteis - MTU)			<u>Tarifa Média</u> (R\$/TU)		
	<b>1999</b>	<b>1998</b>	<b>Var.</b>	<b>1999</b>	<b>1998</b>	<b>Var.</b>	<b>1999</b>	<b>1998</b>	<b>Var.</b>
Soja e derivados	117,3	102,1	15%	7,7	7,5	3%	15,20	13,64	11%
Outros grãos e alimentos	48,6	26,7	82%	2,5	1,9	36%	19,27	14,35	34%
Energia	56,2	43,4	29%	3,4	2,8	24%	16,38	15,76	4%
Constr./Industrializados	20,3	16,3	25%	2,1	1,7	27%	9,62	9,80	-2%
Outros	39,7	37,1	-20%	1,2	1,6	-28%	25,27	22,89	10%
<b>Total</b>	<b>272,0</b>	<b>225,6</b>	<b>21%</b>	<b>17,0</b>	<b>15,4</b>	<b>10%</b>	<b>16,05</b>	<b>14,67</b>	<b>9%</b>

A receita bruta aumentou 21%, de R\$ 225,6 milhões em 1998 para R\$ 272,0 milhões em 1999, como consequência do aumento no volume transportado e do crescimento da tarifa média de transporte. A ALL transportou 17,0 milhões de toneladas úteis (TU) em 1999, representando um crescimento de 10% sobre o volume transportado em 1998. Alguns fatores que influenciaram o crescimento do volume transportado: i) aumento do volume exportado de soja em razão da desvalorização cambial e ganho de *market share* no transporte deste produto utilizando a “ponta rodoviária” no Mato Grosso; ii) a quebra de safra no Rio Grande do Sul ocasionou um maior volume de carga a ser transportado entre este Estado e o Paraná, especialmente de milho e trigo; iii) a centralização dos pontos de coleta de cargas no Rio Grande do Sul otimizou a operação da ALL, melhorando o ciclo dos vagões; iv) incremento no transporte de produtos siderúrgicos e de cimento ensacado em pallets; e v) aumento do volume de cargas em *containers* entre São Paulo e Buenos Aires em razão da situação de câmbio favorável à Argentina. A tarifa média praticada em 1999 aumentou 9% em relação a 1998, principalmente como consequência i) do repasse do aumento do combustível; ii) do aumento do preço das tarifas de transporte de carga rodoviária; e iii) do crescimento da safra agrícola, que gerou uma demanda adicional pelo transporte de carga.

#### *Custo dos Produtos Vendidos*

O custo dos produtos vendidos aumentou 22%, de R\$132,1 milhões para R\$161,8 milhões. O aumento nos custos decorreu principalmente do crescimento no nível de atividades da ALL, com o aumento do volume transportado. Destaca-se em 1999 a redução de gastos pessoal.

*Arrendamento e Concessão.* De acordo com os critérios de contabilização do arrendamento e da concessão, foram registrados R\$7,1 milhões em 1998 e R\$7,7 milhões em 1999 (vide *Considerações Gerais – Critérios de Contabilização do Arrendamento e Concessão*).

*Pessoal.* Os gastos com pessoal diminuíram 15%, de R\$62,2 milhões para R\$52,9 milhões, principalmente como consequência da redução de 32% no número de funcionários em 1999, de 3.015 em 31 dezembro de 1998 para 2.063 em 31 de dezembro de 1999. A redução do número de funcionários faz parte do programa de reestruturação e redução de gastos implementado logo após a privatização.

*Material.* Os gastos com material aumentaram 19%, de R\$12,1 milhões para R\$14,4 milhões, principalmente como consequência da desvalorização cambial que tornou o custo dos materiais importados mais elevado e do aumento das atividades que fez com que as manutenções fossem mais constantes.

*Combustível e lubrificantes.* Os gastos com combustível e lubrificantes aumentaram 56%, de R\$28,9 milhões para R\$45,1 milhões, principalmente em decorrência do aumento de 60% no preço do óleo diesel<sup>1</sup> entre os meses de janeiro à dezembro de 1999, influenciado pela desvalorização cambial. A eficiência no consumo de combustíveis, medida em litros por mil TKB (toneladas transportadas por quilômetro bruta), ficou em 12,3 l/mTKB contra 11,8 l/mTKB.

*Depreciação.* A depreciação aumentou 84%, de R\$5,4 milhão para R\$9,9 milhões, principalmente como consequência do crescimento dos investimentos em imobilizado realizados no período no montante de R\$95,4 milhões. Nossas despesas de depreciação estão relacionadas principalmente a locomotivas e vagões adquiridos após a privatização e, portanto, pertencentes ao ativo permanente da ALL.

*Outros.* Os outros custos aumentaram 92%, de R\$17 milhões para R\$32 milhões. Estes gastos referem-se principalmente a serviços terceirizados, viagens e tarifas de serviços públicos e seu aumento está relacionado sobretudo ao incremento das operações de intermodalidade, que incorrem em encargos de ponta rodoviária e transbordo e da terceirização da manutenção da via permanente.

#### *Lucro Bruto*

O lucro bruto aumentou 19%, de R\$70,3 milhões para R\$84,0 milhões. A margem bruta, medida como participação do lucro bruto na receita líquida, variou muito pouco, passando de 34,7% em 1998 para 34,2%, em 1999. Isto aconteceu em função do aumento relativamente proporcional entre receita e custos.

---

<sup>1</sup> Preço de refinaria.

#### *Despesas com Vendas*

As despesas com vendas diminuíram 33%, de R\$4,0 milhões para R\$2,7 milhões, principalmente como consequência das medidas de redução de funcionários adotadas na reestruturação da área de vendas. Como percentual da receita líquida, as despesas com vendas reduziram-se de 2% para 1%.

#### *Despesas Gerais e Administrativas*

As despesas gerais e administrativas aumentaram 4%, de R\$41,0 milhões para R\$42,8 milhões. Os itens que isoladamente mais impactaram o crescimento das despesas gerais e administrativas foram os aumentos nos gastos com viagens e despesas com serviços terceirizados e consultorias. O crescimento nos gastos com viagens foi consequência da aquisição das malhas ferroviárias na Argentina e os serviços terceirizados e consultorias referem-se à contratação de advogados para as diversas liminares e para o programa de treinamento para colaboradores, em 1999. O aumento de gastos nestes itens tende a ser isolado e não recorrente. Por outro lado, verificou-se no período uma redução de 10% no número de funcionários administrativos.

#### *Despesas Financeiras*

As despesas financeiras aumentaram 145%, de R\$37,0 milhões para R\$90,8 milhões. Três fatores contribuíram para este crescimento: i) o crescimento da dívida de R\$163,4 milhões para R\$190,8 milhões, ocasionado pelos investimentos realizados no período; ii) aumento das taxas de juros que elevaram o custo médio da dívida de 20,25% para 23,51%; e iii) impacto da desvalorização cambial sobre o endividamento em dólar no valor de R\$25,7 milhões, integralmente reconhecido em 1999.

#### *Receita Financeira*

A receita financeira aumentou 106%, de R\$10,7 milhões para R\$22,1 milhões, principalmente como consequência do crescimento dos recursos disponíveis para aplicações financeiras. Em 1999, o valor médio destes recursos foi de R\$78,8 milhões contra R\$41,0 milhões em 1998. Este crescimento decorreu da maior geração de caixa obtida no período.

#### *Outras Receitas Operacionais Líquidas*

Aumentaram R\$0,4 milhão para R\$1,5 milhão, principalmente em razão do aumento da depreciação pelos novos investimentos.

#### *Resultado Operacional Antes do Item Extraordinário*

O resultado operacional antes do item extraordinário foi um prejuízo de R\$-29,9 milhões em 1999 em comparação a um prejuízo de R\$2,1 milhões em 1998. Esta piora no resultado operacional foi consequência do crescimento das despesas financeiras, impactadas principalmente pela variação cambial sobre o endividamento denominado em dólar.

#### *Resultado Não Operacional*

O resultado não operacional foi uma receita líquida de R\$8,2 milhões em 1999, comparada com uma despesa líquida de R\$1,0 milhão em 1998. A reversão no resultado não operacional decorreu do recebimento de receitas referente ao direito de passagem de cabos de fibra ótica ao longo da malha operada pela ALL, no valor de R\$10,1 milhões.

#### *Lucro (Prejuízo) Líquido do período*

O resultado líquido foi prejuízo líquido de R\$3,1 milhões em 1998 e prejuízo de R\$21,7 milhões em 1999. O resultado líquido piorou no período em função sobretudo do aumento das despesas financeiras.

#### **Doze meses encerrados em 31 de dezembro de 1998 comparado com dez meses encerrados em 31 de dezembro de 1997**

A ALL foi constituída em 30 de abril de 1996, porém não iniciou as operações da antiga Malha Sul da RFFSA até 1º de março de 1997. Consequentemente, as informações financeiras e operacionais aqui inclusas refletem apenas dez meses de operações da antiga Malha Sul, pela ALL, em 1997. O exercício encerrado em 1998 reflete doze meses completos de operação da ALL.

#### *Receita Bruta*



A tabela a seguir discrimina a receita bruta, o volume transportado e a tarifa média de cada um dos segmentos de atuação nos períodos indicados:

	<u>Receita Bruta</u> (em milhões de reais)			<u>Volume</u> (em milhões de toneladas úteis - MTU)			<u>Tarifa Média</u> (R\$/TU)		
Ano findo em 31 de dezembro de									
	<u>1998</u>	<u>1997</u>	<u>Var.</u>	<u>1998</u>	<u>1997</u>	<u>Var.</u>	<u>1998</u>	<u>1997</u>	<u>Var.</u>
Soja e derivados	102,1	80,6	27%	7,5	5,5	41%	13,64	14,53	-6%
Outros grãos e alimentos	26,7	20,5	30%	1,9	1,0	90%	14,35	20,29	-29%
Energia	43,4	50,3	-14%	2,8	2,3	22%	15,76	21,57	-27%
Constr. e industrializados	16,3	14,2	15%	1,6	1,4	14%	9,80	10,05	-2%
Outros	37,1	9,5	290%	1,6	1,0	60%	23,19	10,26	126%
<b>Total</b>	<b>225,6</b>	<b>175,0</b>	<b>29%</b>	<b>15,4</b>	<b>11,2</b>	<b>37%</b>	<b>13,96</b>	<b>15,58</b>	<b>-10%</b>

A receita bruta aumentou 29%, de R\$ 175 milhões nos dez meses de 1997 para R\$ 226 milhões nos doze meses de 1998, principalmente como consequência do aumento no volume transportado. Foram transportados 15,4 milhões de toneladas úteis (TU) em 1998, representando um crescimento de 37% sobre o volume transportado em 10 meses de 1997. Este crescimento de volume ocorreu tanto no tradicional atendimento ao transporte da safra de soja e seus derivados, onde foram transportados 41% a mais do que em 10 meses de 1997, bem como no transporte de outras cargas como arroz, trigo, milho, clínquer, fertilizantes e cimento, entre outros, nos quais o volume transportado aumentou 46% em relação a dez meses de 1997. Em agosto de 1998 foram transportados 888 milhões de TKU estabelecendo nova marca para o recorde de volume mensal transportado em toda a história da malha ferroviária operada pela ALL. A tarifa média praticada em 1998 diminuiu 10% em relação a 1997, principalmente como consequência i) da iniciativa da ALL de reduzir as tarifas de transporte de energia para reconquistar *market share* neste segmento, perdido gradativamente desde a desregulamentação deste setor em 1995; e ii) do menor nível de tarifas de grãos e alimentos praticadas em janeiro e fevereiro (período de entressafra), o que reduziu a tarifa média de 1998 em comparação com os dez meses de operação de 1997, de março a dezembro.

#### *Custo dos Produtos Vendidos*

O custo dos produtos vendidos aumentou 8%, de R\$122 milhões para R\$132 milhões. O aumento nos custos decorreu principalmente do crescimento no nível de atividades da ALL, com o aumento do volume transportado nos doze meses de 1998 em comparação aos dez meses de 1997. No entanto, destacam-se em 1998 medidas de contenção de despesas, tais como a redução no número de funcionários.

*Arrendamento e Concessão.* Os custos com arrendamento e concessão aumentaram 20%, de R\$5,9 milhões para R\$7,1 milhões. Se fossem anualizados os custos de arrendamento e concessão dos dez meses de 1997 não haveria variação em relação aos mesmos custos incorridos nos doze meses de 1998 (veja o capítulo “Comentários da Administração sobre a Situação Financeira e os Resultados Operacionais - Considerações Gerais – Critérios de Contabilização do Arrendamento e Concessão”).

*Pessoal.* Os gastos com pessoal aumentaram apenas 1%, de R\$61,1 milhões nos dez meses de 1997 para R\$61,9 milhões nos doze meses de 1998. Em 1998 o número de funcionários foi reduzido em 24%, de 3.110 no início do período para 2.379 em 31/12/98. A redução do número de funcionários faz parte do programa de reestruturação e redução de gastos implementado logo após a privatização.

*Material.* Os gastos com material diminuíram 22%, de R\$12,3 milhões nos dez meses de 1997 para R\$15,9 milhões nos doze meses de 1998, principalmente como consequência da redução de 43% do número de ocorrências e acidentes ferroviários. Esta melhora na qualidade da operação ferroviária foi possível graças a um esforço em treinamento e a investimentos na malha sul. A meta de redução do número de acidentes estabelecida por ocasião do contrato de concessão foi integralmente cumprida em 1998. A meta era de até 76 milhões trem/Km e o realizado foi 49 milhões trem/Km.

*Combustível e lubrificantes.* Os gastos com combustível e lubrificantes aumentaram 30%, de R\$21,7 milhões nos dez meses de 1997 para R\$ 28,3 milhões nos doze meses de 1998, principalmente como consequência do crescimento no nível das atividades. Apesar do aumento nos gastos com combustível e lubrificantes, os preços médios não sofreram grandes oscilações e a eficiência no consumo de combustíveis, medida em litros por TKU, ficou em 12,25 contra 11,95 em 1997.

*Depreciação.* A depreciação aumentou 261%, de R\$1.5 milhão nos dez meses de 1997 para R\$5,4 milhões nos doze meses de 1998, principalmente como consequência do crescimento dos investimentos em imobilizado. Nossas despesas de depreciação estão relacionadas principalmente a locomotivas e vagões adquiridos após a privatização e, portanto, pertencentes ao ativo imobilizado da ALL.

*Outros.* Os outros custos aumentaram 10%, de R\$15,5 milhões em 1997 para R\$17,1 milhões em 1998. Estes gastos referem-se principalmente a contas de serviços públicos (telefone, eletricidade, etc.). A ALL verificou crescimento nestes itens

principalmente em decorrência da maior utilização de celulares e modernos equipamentos de comunicação, praticamente não utilizados pela antiga Malha Sul.

#### *Lucro Bruto*

O lucro bruto aumentou 92%, de R\$36,6 milhões nos dez meses de 1997 para R\$70,3 milhões nos doze meses de 1998, em decorrência do aumento mais que proporcional da receita em relação ao crescimento dos custos. A margem bruta aumentou para 35% de 23%, no mesmo período, e reflete, por um lado, o crescimento do volume transportado e, por outro, as medidas de redução de custos.

#### *Despesas com Vendas*

As despesas com vendas aumentaram 40%, de R\$2,8 milhões nos dez meses de 1997 para R\$4,0 milhões nos doze meses de 1998, basicamente pela utilização de outros modais para viabilização do transporte ferroviário para atingir a meta de receita estabelecida no orçamento anual. Como percentual da receita líquida, no entanto, as despesas com vendas permaneceram praticamente inalteradas em 2%.

#### *Despesas Gerais e Administrativas*

As despesas gerais e administrativas aumentaram 48%, de R\$27,7 milhões nos dez meses de 1997 para R\$41,0 milhões nos doze meses de 1998. Os itens que isoladamente mais impactaram as despesas gerais e administrativas foram o aumento dos honorários da diretoria no valor de R\$2 milhões e o reconhecimento de provisão para devedores duvidosos (PDD) no valor de R\$2 milhões.

#### *Despesas Financeiras*

As despesas financeiras aumentaram 19%, de R\$31,1 milhões nos dez meses de 1997 para R\$37,0 milhões nos doze meses de 1998. Se fossem anualizadas as despesas financeiras dos dez meses de 1997, praticamente não haveria variação em relação às despesas financeiras dos doze meses de 1998. Em 1998 o custo médio da dívida foi de 18,6% sendo seu saldo em 31 de dezembro de R\$ 163,4 milhões e em 1997 o custo médio da dívida foi de 18,3% sendo seu saldo em 31 de dezembro de R\$ 107,9 milhões .

#### *Receita Financeira*

A receita financeira aumentou 217%, de R\$3,4 milhões nos dez meses de 1997 para R\$10,7 milhões nos doze meses de 1998, principalmente como consequência do crescimento dos recursos disponíveis para aplicações financeiras. Nos doze meses de 1998 o valor médio destes recursos foi de R\$39,5 milhões contra R\$ 10,2 milhões nos dez meses de 1997. Este crescimento decorreu da maior geração de caixa obtida no período em razão do aumento das vendas e captação de recursos referente a investimentos realizados de março/97 à setembro/98.

#### *Perda por Passivo a Descoberto de Controlada*

Nos doze meses de 1998 registramos R\$1,5 milhão referente a perda por passivo a descoberto de controlada. Este valor refere-se a operação Ferropar. A companhia adquiriu 25% da Ferropar em novembro/98 e no mês de dezembro apurou um prejuízo de R\$ 6 milhões, originando a provisão.

#### *Outras Receitas Operacionais Líquidas*

Diminuíram 60%, de R\$ 1,0 milhão nos dez meses de 1997 para R\$0,4 milhão nos doze meses de 1998. As outras receitas operacionais líquidas referem-se principalmente a venda de sucatas e ativos inservíveis.

#### *Resultado Operacional Antes do Item Extraordinário*

O resultado operacional antes do item extraordinário nos doze meses de 1998 foi um prejuízo de R\$2,1 milhões em comparação com um prejuízo de R\$20,6 milhões nos dez meses de 1997. Esta melhora no resultado operacional foi consequência, simultaneamente, do melhor desempenho comercial, com um maior volume transportado, e da redução de custos e despesas verificada no período.

#### *Item Extraordinário*

O item extraordinário está integralmente relacionado ao programa de reestruturação da ALL, em especial aos encargos relacionados ao processo de demissão de funcionários. Nos dez meses de 1997 estes encargos somaram R\$40,9 milhões referentes à demissão de 3.182 funcionários em 1997. Nos doze meses de 1998 não houve gasto com itens extraordinários, embora o número de funcionários tenha se reduzido em 731. O valor relacionado às demissões foi de R\$4 milhões em

1998. Conforme parecer da auditoria, só as demissões ocorridas em 97 foram consideradas extraordinárias, pois os colaboradores não eram necessários à operação.

#### *Resultado Não Operacional*

O resultado não operacional nos doze meses de 1998 foi um prejuízo de R\$1,0 milhão comparado com um prejuízo de R\$0,2 milhão nos dez meses de 1997. O crescimento das despesas não operacionais refere-se à contabilização da baixa de itens do imobilizado no valor de R\$0,9 milhão em 1998.

#### *Lucro (Prejuízo) Líquido do período*

Como resultado da grande melhora operacional comentada nos itens anteriores, apresentamos uma redução de 95% no prejuízo líquido, de R\$61,8 milhões nos dez meses de 1997 para R\$3,1 milhões nos doze meses de 1998.

#### **Liquidez e Recursos de Capital**

O negócio da ALL é intensivo de capital e requer dispêndios contínuos substanciais para, entre outros objetivos, implementar melhorias na via permanente e infra-estrutura, o reparo e manutenção das locomotivas e vagões, o capital de giro, os pagamentos decorrentes do Arrendamento e Concessão, e o serviço da dívida. Em 31 de dezembro de 1999, a ALL mantinha um saldo de caixa, e de equivalência de caixa, de aproximadamente R\$77 milhões. A ALL acredita que este saldo, conjuntamente com os valores adicionais a serem gerados através de empréstimos adicionais, recursos da Oferta e de fluxos de caixa das operações, serão suficientes para financiar sua atividade, dispêndios de capital, serviço da dívida e outras obrigações de capital.

Em 31 de dezembro de 1999, o prazo médio de financiamento a clientes foi de 34 dias, a provisão para devedores duvidosos foi R\$3,3 milhões e o percentual de clientes em atraso em relação ao contas a receber foi de 3% no mesmo período. Apesar da sazonalidade da produção da ALL (condicionada a safra de grãos) e a concentração de manutenção nos períodos chamados de entre safra, entre dezembro e fevereiro, a companhia não necessita de capital de giro operacional.

A Emissora gerou fluxo de caixa operacional (EBITDA) de R\$89,9 milhões em 1999. A ALL teve recursos provenientes de acionistas e quanto às dívidas apenas foram efetuadas trocas de curto para longo prazo.

## Endividamento

Em 31 de dezembro de 1999, a posição de empréstimos e financiamentos da ALL, e suas taxas e vencimentos correspondentes, era a seguinte:

Valor em milhões de reais				
		<u>Taxas</u>	<u>Vencimento</u>	<u>Valor</u>
<b><u>Empréstimos vinculados ao dólar:</u></b>				
Financiamento à importações	US\$ +	Libor + 0,625% a 3,5%	jan-dez/00	6,7
Leasing	US\$ +	14,0%	até dez/00	0,1
Financiamento de locomotivas – Spoornet	US\$ +	10,0%	dez/07	24,2
<b>Sub-total</b>				<b>30,9</b>
<b><u>Empréstimos denominados em reais:</u></b>				
Capital de giro	CDI+	2,5%	fev/00	1,9
Nota Promissória	CDI+	2,5%	fev/05	61,1
Reforma de locomotivas	TJLP+	8%	até abril/10	2,2
Compra de ações Ferropar	IGP-M+	4,0%	abr/01	1,3
BNDES	TJLP+	5,0%	até abr/10	93,3
<b>Sub-total</b>				<b>159,8</b>
<b>Total</b>				<b>190,8</b>

Em garantia dos financiamentos foram entregues notas promissórias nos mesmos montantes do total financiado, exceto para o BNDES, onde a emissora por obrigação contratual mantém permanentemente conta caução que garante a liquidez do pagamento.

A ALL 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.

Em outubro de 1999 foi liberada uma segunda tranche destes recursos no valor de R\$46 milhões, totalizando R\$86 milhões já liberados.

A tabela a seguir apresenta a evolução da estrutura de capital da ALL e indicadores do grau de alavancagem em relação ao patrimônio líquido e à geração operacional de caixa (EBITDA), nos períodos indicados:

	<i>Valores em milhões de reais</i>		
	<b>Ano encerrado em 31 de dezembro de</b>		
	<b>1999</b>	<b>1998</b>	<b>1997</b>
Endividamento total <sup>1</sup>	190,8	163,4	107,9
Endividamento líquido <sup>2</sup>	113,7	82,9	106,4
Patrimônio Líquido	145,7	97,3	51,1
Endividamento líq/patrimônio líquido	78%	85%	208%
Endividamento líquido/EBITDA	1,26	2,07	6,25

<sup>1</sup>O Endividamento Total é igual a: empréstimos e financiamentos de curto prazo + dívidas com pessoas ligadas de curto prazo + empréstimos e financiamentos de longo prazo + dívidas com pessoas ligadas de longo prazo

<sup>2</sup>O Endividamento Líquido é calculado, subtraindo-se as disponibilidades (caixa e bancos + aplicações financeiras) do valor do Endividamento Total da Emissora.

### *Aumento de Capital*

Em 4 de junho de 1998, alguns dos acionistas da ALL participaram do aumento de capital, cujos recursos destinaram-se ao programa de investimentos. De acordo com o aumento de capital, alguns dos principais acionistas adquiriram R\$46 milhões de ações ordinárias e preferenciais.

	<b>31 de dezembro de 1999</b>	<b>31 de dezembro de 1998</b>	<b>31 de dezembro de 1997</b>
	(em milhões de reais)		
Capital realizado	233.588	163.518	114.200
Lucros (prejuízos) acumulados	(87.875)	(66.191)	(63.086)
<b>Patrimônio líquido</b>	<b>145.713</b>	<b>97.327</b>	<b>51.114</b>

De acordo com o disposto no Edital de Privatização, nenhum acionista poderá deter, direta ou indiretamente, mais de 20% das ações com direito a voto, ao longo do prazo da concessão, salvo se autorizado pelo poder concedente.

### *Investimentos*

A tabela a seguir apresenta os investimentos realizados nos anos de 1997 e 1998 e nos nove meses encerrados em 30 de setembro de 1999, bem como os investimento orçados para os doze meses de 1999:

	<i>valores em milhões de reais</i>		
	<b>Ano encerrado em 31 de dezembro de</b>		
	<b>1999</b>	<b>1998</b>	<b>1997</b>
Via Permanente	20,2	15,5	19,9
Locomotivas	60,6	19,8	24,3
Vagões	6,3	1,6	5,7
Informática	6,4	0,2	2,0
Fepasa	23,6	-	-
Outros	1,9	3,1	15,1
<b>Total</b>	<b>119,1</b>	<b>40,2</b>	<b>67,0</b>

Em 1999, os gastos de capital foram de R\$ 119,1 milhões, sendo que 3% foram financiados com recursos próprios e 97% foram financiados com recursos de terceiros. Os recursos de terceiros foram obtidos junto ao BNDES e fornecedores.

A ALL pretende investir cerca de R\$230 milhões nos próximos 4 anos, entre 2000 e 2003. Deste total, cerca de 40% serão destinados à via permanente, 28% às locomotivas, 22% aos vagões, 2% em informática, 4% a obras civis e 5% a outros investimentos. Os investimentos estimados para o período deverão ser realizados com 57% de participação de recursos próprios e 43% de participação de recursos de terceiros. Os recursos de terceiros previstos incluem o BNDES (39%), já aprovado, e financiamentos de fornecedores (4%).



## VALORES MOBILIÁRIOS

Os valores mobiliários emitidos pela Companhia, até a presente data, são ações representativas do seu capital social e notas promissórias para distribuição pública.

### *Ações*

As ações da Emissora são das espécies ordinárias e preferenciais, todas nominativas, sem valor nominal, totalmente subscritas e integralizadas.

### *Composição do Capital Social*

ESPÉCIE *	SUBSCRITAS		INTEGRALIZADAS	
	QUANTIDADE	VALOR (R\$)	QUANTIDADE	VALOR (R\$)
ORDINÁRIAS	8.190.494.361		8.190.494.361	
PREFERENCIAIS	12.460.972.954		12.460.972.954	
TOTAL	20.651.467.315	233.587.553,77	20.651.467.315	233.587.553,77

\* Posição em 30 de setembro de 1999

O Conselho de Administração da Companhia está autorizado, de acordo com o disposto em seu estatuto social, a aumentar o capital social, independentemente de reforma estatutária, até o limite de R\$400.000.000,00, mediante a emissão de ações ordinárias ou preferenciais, sem guardar proporção com as já existentes. O estatuto autoriza também a emissão bônus de subscrição. Tais valores mobiliários poderão ser emitidos sem direito de preferência para os antigos acionistas, desde que a respectiva colocação seja feita mediante venda em bolsa de valores ou subscrição pública ou ainda mediante permuta de ações em oferta pública de aquisição de controle, nos termos dos artigos 257 a 263 da Lei nº 6.404/76.

A Companhia tem registro para negociação de suas ações na Bolsa de Valores de São Paulo – BOVESPA e na Bolsa de Valores do Rio de Janeiro – BVRJ. No entanto, não ocorreu nenhuma negociação nos últimos doze meses.

Cada ação ordinária tem direito a 1 (um) voto e ao recebimento de dividendos, propostos pela Diretoria e aprovados pelo Conselho de Administração, não podendo ser inferiores a 25% do lucro líquido ajustado, nos termos ao artigo 202 da Lei nº 6.404/76.

As ações preferenciais não têm direito a voto e gozarão unicamente de prioridade no recebimento do capital social, sem prêmio, quando da liquidação da Companhia. Nos termos do inciso I do artigo 17 da Lei nº 6.404/76, outra vantagem das ações preferenciais consiste no direito a dividendos no mínimo 10% superiores àqueles atribuídos aos titulares de ações ordinárias.

#### *Notas Promissórias*

Em reunião de Conselho de Administração realizada em 30 de julho de 1999, a ALL deliberou a emissão de até 200 notas promissórias para distribuição pública, com valor nominal unitário de R\$500 mil, em uma única série, sem garantia, no valor total de até R\$100 milhões, com prazo de vencimento de 180 dias a contar da data de emissão. As notas promissórias foram emitidas em 25 de agosto de 1999 e deverão vencer em 25 de fevereiro de 2000. A distribuição foi coordenada pelo atual Coordenador desta emissão de debêntures.

Após a data de vencimento, as notas promissórias foram retiradas do sistema de negociação operacionalizado pelo CETIP. Os seus detentores prorrogaram seu vencimento e poderão utilizá-las para subscrição das debêntures desta emissão.

## **PENDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS E JUDICIAIS**

A ALL não tem nenhuma pendência administrativa ou judicial relevante atualmente.

Existem atualmente 3.378 (dados de dezembro de 1999) reclamações trabalhistas pendentes contra a ALL, sobretudo em função das demissões que a Companhia realizou entre os empregados remanescentes da RFFSA que assumiu (veja “Contratos Relevantes – Concessão de Exploração da Malha Sul” e “Recursos Humanos”). A ALL calcula que, em média, cada reclamação trabalhista pode lhe custar no máximo R\$4.000,00, tendo um total provisionado de R\$6.311 mil. A possibilidade de êxito que a Companhia espera de tais demandas é de 50%.

Existem atualmente 139 ações cíveis contra a ALL, sem que nenhuma delas individualmente considerada, nem em conjunto, seja de montante relevante.

A ALL questiona judicialmente a constitucionalidade da cobrança da Contribuição Provisória sobre Movimentação ou Transmissão de Valores e de Créditos e Direitos de Natureza Financeira (“CPMF”), da Contribuição para Programa de Integração Social (“PIS”) e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (“COFINS”), nos termos da Lei nº 9.718, de 27 de novembro de 1998 e do Seguro Acidente do Trabalho que o Instituto Nacional de Seguridade Social pretende cobrar sobre a folha de salários da ALL. Neste último caso, a Companhia obteve uma sentença de 1º grau em seu favor.

Existem também duas ações populares e uma ação civil pública sobre a própria concessão da Malha Sul. Tais ações que envolvem, além da Companhia, a União Federal, o BNDES e a RFFSA. Pretende-se nestas demandas o reconhecimento de supostas irregularidades em todo o Plano Nacional de Desestatização, e, em especial, no procedimento licitatório que culminou com a concessão do serviço público de transporte ferroviário de cargas na Malha Sul. Tratam-se de ações de tramitação muito vagarosa, sem qualquer repercussão econômica ou implicação mais relevante no momento. A ALL acredita que sua perspectiva de êxito nas referidas ações é muito grande

A ALL adquiriu 30 locomotivas cuja regularidade do processo de importação está sendo discutida judicialmente em Mandado de Segurança impetrado por empresa nacional contra Sr. Secretário do Comércio Exterior, contestando a

autorização para importação das locomotivas. O argumento da impetrante é baseado em legislação que prevê a necessidade de publicação prévia do pedido de autorização para a importação para que os produtores nacionais possam se manifestar quanto a sua capacidade de fornecer produtos similares e em condições iguais àqueles objeto de importação. O Poder Judiciário autorizou a importação sob o argumento fornecido pelo importador de que a impetrante não teria condições de fornecer todas as locomotivas no prazo desejado pelo importador. Atualmente, os autos estão conclusos para sentença desde 2 de agosto de 1999. São estimadas como boas as possibilidades de êxito nesta ação. Não há provisionamento para esta ação judicial, pois o contrato de compra e venda prevê compensações à ALL em caso de decisão desfavorável (veja o capítulo “Atividades da ALL – Contratos Relevantes – Contrato de Compra e Venda de Locomotivas”).

## TRANSAÇÕES COM PARTES RELACIONADAS

A ALL tem restrições por força do Contrato de Concessão a executar operações financeiras com seus acionistas controladores, diretos ou indiretos, ou com empresas em que os mesmos tenham participação direta ou indireta, salvo aquelas que tenham atividades que estejam associadas à prestação do serviço público, seu objeto social, ou projetos associados. Em vista disso, a ALL não possui nenhuma operação com seus acionistas, suas controladas ou empresas controladas da ALL Holding, exceto a fiança abaixo descrita com a sua antiga subsidiária.

Em julho de 1998, a ALL Overseas Limited, um empresa com sede nas Bahamas, lançou um programa para captação de US\$100 milhões através de *Euro-commercial paper*. À época deste lançamento, esta empresa era uma subsidiária da ALL, tendo esta última sido garantidora da operação. Posteriormente, em dezembro de 1999, a ALL Overseas Limited foi vendida para a ALL Holding, permanecendo, no entanto, a garantia concedida (veja o capítulo “Atividades da ALL – Contratos Relevantes”). Atualmente, somente US\$15 milhões foram emitidos do programa.

## **SISTEMA NACIONAL DE DEBÊNTURES**

### **Introdução**

As debêntures serão negociadas através SND, responsável pelo registro das negociações de debêntures no mercado de balcão, uma das formas possíveis de negociação de debêntures no mercado secundário. O SND é administrado pela ANDIMA e operacionalizado pela CETIP.

### **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 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 não 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 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 Banco Central do Brasil 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 por parte dos 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 repactuadas; (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 seus sucessores a observar, no exercício do direito de propriedade, certas limitações e a até mesmo a alienar o bem ao fiduciante ou 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. A medida 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, que são

automaticamente transferidos aos debenturistas, sendo a CETIP 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, onde serão lançadas todas as operações de todos os seus clientes. Nas contas de cliente do Membro do Mercado deve ser feito 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) a 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 exercício de direitos.

A diferença básica entre as contas de participantes e as contas de clientes de Membros do Mercado está em 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, o sistema expedirá 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, para 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 em que estas serão entregues aos seus respectivos titulares. Tal entrega se dá mediante o 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) resgate, juros, atualização monetária ou quaisquer outros direitos relativos às debêntures; e (iii) 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 onde 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.