



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA

A gente nunca pára.

Rua Emílio Bertolini, 100, Vila Oficinas

Curitiba/PR - CEP 82920-030

Código ISIN: BRALLLDBS008

R\$ 100.000.000,00

Austin Rating: AA-

Terceira Emissão, sendo a Segunda Emissão Pública da ALL - América Latina Logística S.A. ("Emissora" ou "Companhia") de 10.000 (dez mil) Debêntures ("Debêntures"), não conversíveis em ações, do tipo escritural e da forma nominativa, da espécie quirografária, em Série única, com Valor Nominal Unitário de R\$ 10.000,00 (dez reais), perfazendo o montante de R\$ 100.000.000,00 (cem milhões de reais)

A Oferta das Debêntures foi aprovada pelas Reuniões do Conselho de Administração da Emissora, em 12 de maio de 2004, cuja ata foi publicada no Diário Oficial do Estado do Paraná, no Jornal da Indústria & Comércio de Curitiba, PR, e Valor Econômico, edição do dia 19 de maio de 2004, e em 18 de junho de 2004 cuja ata foi publicada no Diário Oficial do Estado do Paraná, no Jornal da Indústria & Comércio de Curitiba, PR, em 23 de junho de 2004, e no Valor Econômico, edição do dia 21 de junho de 2004.

As Debêntures serão objeto de distribuição pública, em regime de garantia firme parcial de subscrição para a colocação de 4.000 (quatro mil) Debêntures, equivalentes na Data de Emissão a R\$ 40.000.000,00 (quarenta milhões de reais), obrigando-se o Coordenador a subscrever-las ou a diferença entre o que houver sido subscrito e as 4.000 (quatro mil) Debêntures, caso não haja demanda para a mencionada quantidade, observados os termos e condições do contrato de distribuição, utilizando-se os procedimentos previstos na Instrução CVM nº 400/03, com a intermediação de instituições integrantes do sistema de distribuição de valores mobiliários, e serão colocadas junto ao público no mercado primário por meio do SDT - Sistema de Distribuição de Títulos, administrado pela ANDIMA - Associação Nacional das Instituições do Mercado Financeiro ("ANDIMA") e operacionalizado pela CETIP - Central de Custódia e de Liquidação Financeira de Títulos ("CETIP"). As Debêntures serão registradas para negociação no mercado secundário junto ao (i) SND - Sistema Nacional de Debêntures, administrado pela ANDIMA e operacionalizado pela CETIP e (ii) Sistema de Negociação BOVESPA FIX, da BOVESPA, com custódia na CBLC - Companhia Brasileira de Liquidação e Custódia.

Este prospecto ("Prospecto") foi preparado com base em informações prestadas pela Emissora, não implicando, por parte do Coordenador em garantia de precisão e veracidade das informações prestadas, ou em qualquer julgamento da situação e do desempenho da Emissora em sua atividade e/ou das Debêntures objeto da distribuição.

"O registro da presente distribuição não implica, por parte da CVM, garantia de veracidade das informações prestadas ou em julgamento sobre a qualidade da Companhia emissora, bem como sobre as Debêntures a serem distribuídas".

Este Prospecto não deve, em nenhuma circunstância, ser considerado uma recomendação de compra das Debêntures. Ao decidir por adquirir as Debêntures, potenciais investidores deverão realizar sua própria análise e avaliação da condição financeira da Emissora, de seus ativos e dos riscos decorrentes do investimento nas Debêntures.

Ver seção "Fatores de Risco" para discussão de certos fatores que devem ser considerados com relação à aquisição das Debêntures.

Número e Data do Registro na CVM: CVM/SRE/DEB/2004/012, de 23 de junho de 2004.

Data de Início da Distribuição Pública: 24 de junho de 2004.



"Esta oferta pública foi redigida de acordo com os termos do Código de Auto-Regulação para Ofertas Públicas de Valores Mobiliários da ANBID, registrado no 5º Cartório de Títulos e Documentos do Estado do Rio de Janeiro sob o nº 497585, e cumpre os padrões mínimos de informação contidos no mesmo código, muito embora a ANBID decline toda a responsabilidade em relação à respectiva informação, à qualidade da Emissora, às instituições participantes e aos valores mobiliários que constituem o objeto da Oferta".

Coordenador

PACTUAL

ÍNDICE

Parte I - INTRODUÇÃO

Definições	5
Sumário	9
Fatores de Risco	18
Destinação dos Recursos	27
Ressalvas Quanto a Informações e Declarações Acerca do Futuro	28
Apresentação de Certas Informações Financeiras e Operacionais	29
Informações sobre a Taxa de Câmbio	30

Parte II - INFORMAÇÕES SOBRE A COMPANHIA

Capitalização	35
Informações Financeiras Seleccionadas	36
Discussão e Análise da Administração sobre as Demonstrações Financeiras	40
A Indústria	75
Atividades	85
As Concessões Brasileira e Argentinas	112
Administração	126
Descrição do Capital Social	134
Práticas Diferenciadas de Governança Corporativa da BOVESPA	140
Dividendos e Política de Distribuição de Dividendos	144
Principais Acionistas	145
Transações com Partes Relacionadas	152
Informações Adicionais sobre a Oferta	157

Parte III - DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Demonstrações Financeiras da ALL - América Latina Logística S.A. de 2003, com informações relativas aos exercícios encerrados em 2001, 2002 e 2003	189
Demonstrações Financeiras da ALL - América Latina Logística Argentina S.A. de 2003, com informações relativas aos exercícios encerrados em 2001, 2002 e 2003	241
Informações Trimestrais da ALL - América Latina Logística S.A., com informações relativas ao 1º trimestre de 2004	291
Informações Trimestrais da ALL - América Latina Logística Argentina S.A., com informações relativas ao 1º trimestre de 2004	341

Parte IV - ANEXOS

Estatuto Social da Emissora	391
Estatuto Social da ALL - América Latina Logística do Brasil S.A.	405
Estatuto Social da ALL - América Latina Logística Intermodal S.A.	413
Escritura de Emissão de Debêntures, celebrada em 18 de junho de 2004	421
Ata de Reunião do Conselho de Administração da Emissora de 12 de maio de 2004	447
Ata de Reunião do Conselho de Administração da Emissora de 18 de junho de 2004	457
Ata de Reunião do Conselho de Administração da ALL - América Latina Logística do Brasil S.A., de 12 de maio de 2004	461
Ata da Assembléia Geral Extraordinária da ALL - América Latina Logística Intermodal S.A., de 12 de maio de 2004	465
Documento Demonstrativo do Austin Rating	469

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

Parte I - INTRODUÇÃO

Definições

Sumário

Fatores de Risco

Destinação dos Recursos

Ressalva Quanto a Informações e Declarações Acerca do Futuro

Apresentação de Certas Informações Financeiras e Operacionais

Informações sobre a Taxa de Câmbio

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

DEFINIÇÕES

Para fins do presente Prospecto, os termos indicados abaixo terão o significado a eles atribuídos, salvo referência diversa neste Prospecto.

AAR	<i>Association of American Railroads</i> (Associação das Ferrovias Americanas)
ABRH	Associação Brasileira de Recursos Humanos
ABTC	Associação Brasileira de Transportes de Carga
ALL	A Emissora e todas as suas subsidiárias diretas e indiretas de forma consolidada
ALL Argentina	ALL – América Latina Logística Argentina S.A. e suas subsidiárias de forma consolidada
ALL Armazéns Gerais	ALL – América Latina Logística Armazéns Gerais Ltda.
ALL Brasil	A Emissora e suas subsidiárias de forma consolidada, excluindo a ALL Argentina
ALL Central	ALL – América Latina Logística Central S.A.
ALL Equipamentos	ALL – América Latina Logística Equipamentos Ltda.
ALL Intermodal	ALL – América Latina Logística Intermodal S.A.
ALL Mesopotâmica	ALL – América Latina Logística Mesopotâmica S.A.
ALL Overseas	ALL – América Latina Logística Overseas Limited
ALL Tecnologia	ALL – América Latina Logística Tecnologia S.A.
ANBID	Associação Nacional dos Bancos de Investimento
ANTC	Agência Nacional de Transporte de Carga e de Logística
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
Beneficiários	Participantes do Plano de Opção de Compra de Ações da Emissora, incluindo, dentre outros, administradores e empregados da Emissora
BOVESPA	Bolsa de Valores de São Paulo
CAGR	<i>Compound annual growth rate</i> (taxa composta de crescimento anual)
CATAC	<i>Confederación Argentina del Transporte Automotor de Cargas</i> (Confederação Argentina de Transportes Ferroviários)
CBLC	Câmara Brasileira de Liquidação e Custódia
CDI	Certificado de Depósito Interfinanceiro
Ciclo médio de vagões	Tempo médio entre a partida do vagão da sua origem, chegada no destino e retorno à origem

CMN	Conselho Monetário Nacional
Concessionárias	Em conjunto, todas as concessionárias da ALL
Concessionária Brasileira	ALL – América Latina Logística do Brasil S.A.
Concessionárias Argentinas	ALL Central e ALL Mesopotâmica
CNRT	<i>Comisión Nacional de Regulación del Transporte</i>
CVM	Comissão de Valores Mobiliários
DEG	<i>Deutsche Investitions – Und Entwicklungsgesellschaft MBH</i>
Dara	Delara do Brasil Ltda.
DTC	<i>The Depository Trust Company</i>
EBITDA	EBITDA significa o lucro (prejuízo) operacional antes do resultado financeiro (i) mais: (a) depreciação dos bens do ativo imobilizado, (b) amortização dos valores diferidos e ágio, (c) amortização dos valores atribuíveis e agregados à concessão e arrendamento no Brasil, (d) amortização do arrendamento pré-pago dos ativos operacionais da Delara, (e) amortização dos valores diferidos até dezembro de 2001 de concessão e arrendamento no Brasil, menos (ii) o valor efetivamente pago de concessões e arrendamento no Brasil e, somados ou subtraídos, conforme o caso, posteriormente, itens que, na visão da administração, constituem resultados extraordinários ou não recorrentes, conforme descrito em ganhos em impostos, acidentes/indenizações e itens não recorrentes. O EBITDA não é uma medida de lucro em conformidade com os princípios contábeis adotados no Brasil e nos Estados Unidos da América e não representa os fluxos de caixa do ano, portanto não é uma medida alternativa dos resultados ou fluxos de caixa. A ALL utiliza o EBITDA como medida de “performance”. Esse EBITDA não pode ser equiparado à definição utilizada por outras companhias. Os itens acima identificados pela administração como não recorrentes não constituem resultados extraordinários ou não recorrentes conforme as práticas contábeis adotadas no Brasil, e a identificação de itens não recorrentes realizada pela administração pode ser diferente da identificação de outros leitores dessa informação.
Edital	Edital No. PND/02/98/RFFSA, o qual contém termos e condições que regulam o processo licitatório da concessão da Malha Sul da Emissora
Emissora ou Companhia	ALL – América Latina Logística S.A.
EVA	<i>Economic Value Added</i> (Valor Econômico Agregado)
FADEEAC	<i>Federación Argentina de Entidades Empresariales de Autotransportes de Cargas</i> (Federação Argentina de Entidades Exploradoras de Transportes Rodoviários)
Ferrobán	Ferrobán - Ferrovias Bandeirantes S.A.
Ferropar	Ferrovía Paraná S.A.

Ferrovias Classe I americanas	Conjunto de ferrovias composto pelas seguintes companhias: Burlington Northern Santa Fe Railway, CSX Corp., Norfolk Southern Corp., Grand Trunk Corporation, Kansas City Southern, Soo Line Railway Co. e Union Pacific Railroad.
FINAME	Agência Especial de Financiamento Industrial
FUNCEF	Fundação dos Economistas Federais
Geodex	Geodex Communications S.A.
IAS	<i>International Accounting Standards</i> (Normas Contábeis Internacionais)
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais e Renováveis
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IBOVESPA	Índice da Bolsa de Valores de São Paulo
IBRACON	Instituto dos Auditores Independentes do Brasil
IFC	<i>International Finance Corporation</i>
IGP-DI	Índice Geral de Preços - Disponibilidade Interna
INPC	Índice Nacional de Preços ao Consumidor
Kgf	Unidade de força equivalente a 9.807 newton e equivalente a 2.204 lbf
KR	Quilômetro remunerado
LAIF	<i>Latin America Investment Fund</i>
Lei das Sociedades por Ações	Lei 6.404/76 e alterações posteriores
Litro	Unidade básica de volume igual a 0,26 galões
Logispar	Logispar Logística e Participações S.A.
Malha Sul	Malha ferroviária dos Estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul
Mercosul	Bloco econômico criado em 1991 composto pelos países Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai
Performance Bonds	Garantias de cumprimento das obrigações dos contratos de concessão na Argentina
PIB	Produto Interno Bruto
Plano de Opção de Compra de Ações	Plano de opção de compra de ações da Emissora, aprovado na Assembléia Geral Extraordinária de 1º de abril de 1999
PREVI	Caixa de Previdência dos Funcionários do Banco do Brasil
Quilômetro ou Km	Unidade básica de distância igual a 1.000 metros ou 0,62 milhas
Regulamento Nível 2	Práticas diferenciadas de governança corporativa – Nível 2 – adotadas pela BOVESPA

RFFSA	Rede Ferroviária Federal S.A.
SEC	<i>United States Securities and Exchange Commission</i>
Terlogs	Terlogs Terminal Marítimo Ltda.
TEU	Unidades equivalentes a containers de vinte pés
TJLP	Taxa de Juros de Longo Prazo
TKB	Tonelada por quilômetro bruto ou o peso total dos trens, incluindo locomotivas, vagão ferroviário e peso da carga, multiplicado pela distância transportada (tal medida é diferente da TKU, a qual se refere ao cálculo do peso da carga multiplicada pela distância transportada)
TKU	Toneladas por quilômetro útil
Ton ou Tonelada	Toneladas métricas, que são unidade de peso equivalentes a 1.000 kg (1 tonelada métrica equivale a 1.102 toneladas dos EUA ou <i>short tons</i>)
Toneladas/Km	Produto do peso da carga transportada pelos quilômetros percorridos

SUMÁRIO

Esta seção contém um sumário de determinadas informações contidas em outras partes deste Prospecto. Este sumário não contém todas as informações que deverão ser consideradas antes de se tomar uma decisão de investir nas Debêntures. Este Prospecto deve ser lido integral e cuidadosamente pelo investidor, especialmente as seções “Fatores de Risco” e “Demonstrações Financeiras”, e suas respectivas notas.

Visão Geral

Atualmente, a ALL é a maior operadora logística independente baseada em ferrovias da América Latina, oferecendo uma gama completa de serviços de logística de grande porte, com operações de transporte “porta-a-porta” intermodal (*door-to-door*), doméstico e internacional, distribuição urbana, serviços de terminal portuário, frota dedicada, serviços de armazenamento, incluindo a gestão de estoques e centros de distribuição. A principal área de cobertura da ALL engloba mais de 62% do Produto Interno Bruto (“PIB”) do Mercosul, cobrindo o estado de São Paulo e a Região Sul do Brasil, a região central da Argentina, cruzando as fronteiras do Paraguai e Uruguai, e servindo o Chile por rodovia a partir da base logística intermodal de Mendoza, Argentina. A rede ferroviária da ALL atende a cinco dos mais importantes portos do Brasil e da Argentina, através dos quais aproximadamente 70% das exportações de grãos da América do Sul foram embarcados em 2003.

A ALL possui e opera uma vasta plataforma de ativos, incluindo uma rede ferroviária com 16.397 quilômetros de extensão, 584 locomotivas, 17.579 vagões, 1.986 veículos para transporte rodoviário (carretas e caminhões próprios ou de transportadores associados), centros de distribuição e instalações de armazenamento (ver seção “Informações Adicionais sobre a Oferta– Propriedades”). Os terrenos arrendados à ALL incluem áreas disponíveis para construção de armazéns e terminais logísticos no Brasil e na Argentina, valendo ressaltar, mais de um milhão de metros quadrados na zona industrial de Buenos Aires. As áreas de concessão da ALL propiciam oportunidades significativas para incrementar sua base de ativos de forma a permitir o aperfeiçoamento da logística e outros serviços da ALL. O terminal portuário da Terlogs, com movimentação superior a 1,6 milhão de toneladas de grãos por ano, é um exemplo de empreendimento imobiliário implementado em área de concessão da ALL.

A extensa base de ativos da ALL lhe permite prestar serviços a clientes em diversos setores, incluindo commodities agrícolas, combustíveis, materiais de construção, papel e celulose, produtos siderúrgicos, produtos químicos, petroquímicos, produtos eletro-eletrônicos, autopeças, embalagens e bebidas. O transporte de commodities agrícolas, primordialmente para exportação, representou, aproximadamente, 52% da receita bruta da ALL Brasil em 2003, enquanto que o transporte de produtos industriais representou, aproximadamente, 48% da receita bruta da ALL Brasil no mesmo período.

Em 2003, aproximadamente 40% da receita bruta da ALL Brasil foi proveniente do transporte de soja e seus derivados. O Brasil e a Argentina, em conjunto, são os maiores produtores e exportadores de soja do mundo. Desde 1997, a produção de soja tem crescido a uma taxa média anual de 14% no Brasil e 12% na Argentina. Em 2003, o Brasil e a Argentina tiveram uma produção combinada de 86,5 milhões de toneladas de soja, superando os Estados Unidos como maior produtor mundial.

Os Setores de Transporte Ferroviário e Rodoviário no Brasil e na Argentina

Entre 1991 e 1998, as ferrovias estatais na Argentina e no Brasil foram divididas em malhas independentes e, posteriormente, objeto de desestatização, através da celebração de contratos de concessão, conferindo às concessionárias o direito de explorar com exclusividade a infra-estrutura ferroviária nas suas respectivas malhas. As concessionárias atuam em áreas geográficas distintas, não concorrendo diretamente entre si. Na grande maioria dos casos, o seu principal concorrente é o transporte rodoviário.

O Brasil e a Argentina possuem uma infra-estrutura de transporte subdesenvolvida. A demanda por transporte ferroviário em ambos os países tem sido historicamente maior do que a capacidade dos respectivos sistemas. As restrições das empresas estatais em investir em locomotivas, vagões e nas linhas da rede ferroviária foram os principais responsáveis pelas limitações de capacidade. Como consequência, o setor ferroviário, tanto no Brasil como na Argentina, possui uma pequena participação na matriz de transporte de carga, respondendo por apenas aproximadamente 8% no Brasil (excluindo transporte de minério de ferro) e apenas aproximadamente 6% na Argentina, dos serviços de transporte de carga prestados nesses países, comparado com, aproximadamente, 40% nos Estados Unidos e 55% no Canadá.

Desde a desestatização, o setor ferroviário brasileiro tem experimentado um crescimento significativo, registrando um crescimento em volume transportado de 19,8% no Brasil entre 1997 e 2003. Esse crescimento é resultado da expansão do setor agrícola, do aumento na participação de mercado junto a clientes tradicionais de transporte ferroviário (principalmente commodities agrícolas) e, mais recentemente, do desenvolvimento do transporte intermodal, principalmente atendendo a clientes no setor de produtos industrializados.

O setor de transporte rodoviário no Brasil e na Argentina é significativamente fragmentado, com caminhoneiros autônomos representando 65% e 70% das frotas totais de caminhões do Brasil e da Argentina, respectivamente. Além disso, a idade média das frotas de caminhões no Brasil e na Argentina é alta, de 18 e 19 anos, respectivamente, se comparada a 8 anos, nos Estados Unidos.

Realizações

A ALL desenvolveu um sistema logístico baseado na operação ferroviária. Desde a desestatização da Malha Sul em 1997 e a aquisição das Concessionárias Argentinas em 1999, a ALL obteve importantes melhorias:

- **Desempenho Financeiro:** na ALL Brasil, de 1997 a 2003, em CAGR, (a) o volume transportado medido em TKU cresceu 14,4% ao ano; (b) a receita bruta cresceu 28,1% ao ano, atingindo R\$853,8 milhões em 2003; e (c) o EBITDA cresceu 71,7% ao ano, atingindo R\$238,7 milhões em 2003; na ALL Argentina, de 2001 a 2003, em CAGR, (a) o volume medido em TKU cresceu 20,0% ao ano; (b) a receita bruta cresceu 19,5% ao ano, atingindo R\$136,6 milhões em 2003; e (c) o EBITDA cresceu 194,0% ao ano, atingindo R\$32,0 milhões em 2003.
- **Produtividade:** na ALL Brasil, de 1997 a 2003, (a) a produtividade dos funcionários aumentou 23,2% ao ano, de 1,8 milhão TKU/funcionário para 6,3 milhões TKU/funcionário; (b) a produtividade das locomotivas aumentou 11,5% ao ano, de 1.129 TKU/Kgf para 2.169 TKU/Kgf; e (c) o ciclo médio dos vagões foi reduzido de 15,6 dias para 8,4 dias; na ALL Argentina, de 2001 a 2003, (a) a produtividade dos funcionários aumentou 16,1% ao ano, de 2,3 milhões TKU/funcionário para 3,1 milhões TKU/funcionário; (b) a produtividade das locomotivas aumentou 25,2% ao ano, de 1.058 TKU/Kgf para 1.659 TKU/Kgf; e (c) o ciclo médio dos vagões foi reduzido de 20,8 dias para 14,0 dias.
- **Tecnologia:** a ALL desenvolveu e instalou computadores de bordo utilizando sistemas de GPS e transmissão de dados por satélite em quase toda frota de locomotivas, resultando num aumento do nível de segurança e confiabilidade das operações. Além disso, foi desenvolvido um sistema operacional próprio para otimizar os serviços prestados. Atualmente, aproximadamente 89% da frota de locomotivas da ALL foram *upgraded* com esta tecnologia, sendo prevista a instalação de tal tecnologia na frota remanescente até dezembro de 2004. Adicionalmente foi desenvolvido um sistema operacional para otimizar os serviços da ALL.
- **Segurança:** a ALL melhorou seus índices de segurança, tornando-se um dos operadores ferroviários mais seguros do Brasil, mantendo níveis de segurança compatíveis na Argentina. Utilizando os critérios da *U.S. Federal Railroad Administration* (FRA), ela estaria classificada entre as operações mais seguras nos Estados Unidos, podendo até mesmo ser equiparada aos níveis de segurança de determinadas Ferrovias Classe I americanas.
- **Cultura Corporativa:** a ALL criou uma cultura voltada para resultados, sendo a única companhia concessionária de serviço público, tanto no Brasil como na Argentina, a figurar mais de uma vez como uma das melhores empresas para se trabalhar, conforme os rankings da EXAME e APERTURA, duas das mais bem-conceituadas publicações de negócios no Brasil e na Argentina, respectivamente.

Vantagens Competitivas:

A ALL acredita que suas principais vantagens competitivas incluem:

- **Malha Ferroviária Dominante em Regiões Estratégicas.** A ALL opera a malha ferroviária mais extensa da América Latina, com área de cobertura englobando mais de 62% do PIB do Mercosul. Além disso, a malha está conectada a cinco portos que, em conjunto, foram responsáveis por 70% de toda a exportação de grãos da América do Sul em 2003.
- **Serviços Confiáveis e Eficientes de Logística Integrada, Baseados na Malha Ferroviária.** A ALL oferece uma ampla gama de serviços de logística de frete para transporte de cargas de grandes volumes e distâncias, combinando as vantagens econômicas da ferrovia com a flexibilidade do transporte por caminhão e a confiabilidade da moderna tecnologia, que são aspectos integrantes de suas operações intermodais.

- **Potencial de Crescimento Significativo.** Dadas as limitações de capacidade ferroviária e intermodal no Brasil e na Argentina, a ALL acredita que pode aumentar significativamente a sua participação no mercado de transporte de carga nos corredores e segmentos em que atua. As vantagens de custo do transporte ferroviário para médias e longas distâncias, aliadas à flexibilidade dos serviços intermodais, devem, à medida que a ALL expandir a capacidade da rede, atrair mais negócios de clientes que atualmente não utilizam plenamente os serviços ferroviários e intermodais, tanto no Brasil como na Argentina.
- **Sólida Base de Clientes.** A ALL mantém sólidas relações com seus clientes, que incluem (a) grandes companhias de comércio de grãos e processamento de alimentos, tais como Bunge, Cargill, ADM e Coinbra-Dreyfus; (b) grandes companhias de petróleo, como Shell, Texaco, ExxonMobil, Repsol-YPF, Ipiranga e Petrobras; e (c) grandes companhias industriais, como Ford, AmBev, White Martins, Scania, Votorantim e Electrolux. Esses relacionamentos foram de suma importância para atrair mais de R\$250 milhões em investimentos desde o início das operações da ALL, após a desestatização, que foram feitos exclusivamente pelos clientes, em material rodante (vagões e caminhões) e terminais, que são utilizados na malha ferroviária.
- **Cultura Voltada para Resultados e Administração Profissional.** A ALL implementou uma cultura corporativa voltada para resultados, com uma clara visão, sólidos valores e metas articuladas. A ALL desenvolveu um programa agressivo de remuneração variável baseado no conceito de valor econômico agregado (EVA). Nos últimos sete anos, a ALL investiu significativamente no treinamento de seus funcionários, inclusive implementando a metodologia “Seis Sigma”. Os principais membros da administração participam de um Plano de Opção de Compra de Ações, descrito pormenorizadamente adiante neste Prospecto, concebido para alinhar os seus interesses com os dos acionistas da ALL.

Estratégia

A estratégia da ALL é orientada pelos mesmos quatro princípios básicos que têm impulsionado o seu crescimento nos últimos sete anos:

- **Concentrar o Crescimento Onde a ALL Tem Uma Clara Vantagem Competitiva.** A ALL planeja atender mercados e corredores ferroviários/intermodais específicos para aumentar a sua participação de mercado junto a clientes tradicionais de ferrovias que têm, no Brasil, historicamente, utilizado caminhões como principal meio de transporte. A ALL planeja também aumentar sua participação de mercado junto a clientes de produtos industriais, para os quais seus serviços intermodais representam um meio de transporte mais eficiente do que o transporte por caminhões.
- **Manter Rígidos Controles de Custos.** A ALL pretende continuar mantendo a mesma disciplina de custos que tem demonstrado desde a desestatização, ao mesmo tempo em que busca um significativo crescimento em volume e receitas. As principais iniciativas incluem a utilização de programas que controlam o consumo de combustível e a identificação de fornecedores alternativos de menor custo de produtos derivados de petróleo.
- **Maximizar a Utilização de Ativos e o Retorno sobre o Capital Empregado.** Para otimizar a lucratividade e o retorno sobre capital investido, a ALL continuará empregando programas de maximização do uso dos ativos na malha ferroviária e continuará os investimentos na eliminação de gargalos, buscando adequar as aquisições de equipamentos à demanda esperada.
- **Avaliar Alternativas Estratégicas de Investimento, Alianças e Aquisições.** Avaliar continuamente alternativas estratégicas de investimento buscando expandir a cobertura da malha ferroviária, sempre que identificar um potencial para aumentar eficiências, criar sinergias operacionais, ou aumentar o mercado a ser atendido, por meio da expansão da presença geográfica ou de ofertas de serviços.

Essas estratégias estão sujeitas a vários riscos descritos em “Fatores de Risco”, que devem ser lidos cuidadosamente. As economias brasileira e argentina têm sido caracterizadas por ciclos econômicos voláteis e por intervenções ocasionalmente drásticas dos governos brasileiro e argentino. Incertezas nas economias brasileira e argentina podem prejudicar a capacidade da ALL de implementar a estratégia conforme o planejado.

A sede da Emissora está situada na Rua Emílio Bertolini, 100, 82920-030, Curitiba, PR, Brasil, com site na rede mundial de computadores no endereço www.all-logistica.com. As informações constantes na página da rede mundial de computadores não integram o presente Prospecto. O telefone é 55-41-2141-7910.

A OFERTA

Emissora.....	ALL – América Latina Logística S.A.
Autorização da Oferta.....	RCAs da Emissora de 12 de maio de 2004 e de 18 de junho de 2004.
Valor Total da Oferta.....	R\$100.000.000,00 (cem milhões de reais).
Valor Nominal Unitário das Debêntures.....	R\$10.000,00 (dez mil reais).
Nº Total de Debêntures.....	10.000 (dez mil).
Séries.....	Série única.
Data de Emissão.....	1º de junho de 2004.
Data de Vencimento.....	1º de junho de 2007.
Amortização das Debêntures.....	As Debêntures não terão amortização programada, sendo que seu Valor Nominal Unitário deverá ser pago em uma única parcela na Data de Vencimento.
Tipo e Forma.....	As Debêntures serão do tipo escritural e da forma nominativa. O Banco Itaú S.A. prestará o serviço de escrituração das Debêntures.
Conversibilidade.....	As Debêntures não serão conversíveis em ações da Emissora.
Espécie.....	Quirografia.
Garantia Fidejussória.....	Fiança prestada pela ALL – América Latina Logística do Brasil S.A. e pela ALL Intermodal (“Garantidoras”).
Autorização para Prestação da Fiança.....	RCA das Garantidoras, ambas datadas de 12 de maio de 2004.
Destinação dos Recursos.....	Os recursos líquidos a serem captados pela Emissora na Oferta serão utilizados para alongar o perfil do endividamento da Emissora, de modo que os recursos serão destinados ao pagamento de dívidas de curto prazo da Emissora, da ALL – América Latina Logística do Brasil S.A. e da ALL Intermodal. Ainda, será dada preferência ao pagamento das dívidas de curto prazo em que tenha sido dada como garantia parcela da receita das empresas integrantes do grupo ALL.
Colocação, Procedimento e Negociação.....	As Debêntures serão objeto de distribuição pública com intermediação do Coordenador, inexistindo reservas antecipadas, lotes mínimos ou máximos de Debêntures, sendo atendidos, preferencialmente, os clientes do Coordenador que desejarem subscrever as Debêntures independentemente de ordem cronológica de apresentação das respectivas manifestações de interesse, para subscrição e integralização através do Sistema de

	Distribuição de Títulos – SDT, administrados pela Associação Nacional das Instituições do Mercado Aberto – ANDIMA, e para negociação através (i) do Sistema Nacional de Debêntures – SND, administrados pela ANDIMA e operacionalizados pela Central de Custódia e Liquidação Financeira de Títulos – CETIP e (ii) Sistema de Negociação Bovespa Fix, da Bolsa de Valores de São Paulo – Bovespa, custodiado na CBLIC – Companhia Brasileira de Liquidação e Custódia.
Juros Remuneratórios.....	Às Debêntures será conferida remuneração com base na variação acumulada de um fator multiplicador referenciado na taxa média dos DI - Depósitos Interfinanceiros de um dia, Extra-Grupo, expressa na forma percentual ao ano, calculada e divulgada pela CETIP. Os Juros Remuneratórios das Debêntures serão de 110% (cento e dez por cento) da Taxa DI, definidos por meio de procedimento de <i>bookbuilding</i> , realizado pela Emissora, em conjunto com o Coordenador.
Inadequação do Investimento para Certos Investidores.....	A presente Emissão não se destina a investidores que não estejam capacitados a compreender e assumir os seus riscos. O investimento nas Debêntures não é adequado a investidores que (i) necessitem de liquidez, tendo em vista a possibilidade de serem pequenas ou inexistentes as negociações das Debêntures no mercado secundário; e/ou (ii) não estejam dispostos a correr o risco de crédito de empresa do setor privado ou a volatilidade do mercado. O potencial investidor deve ler todo o conteúdo do Prospecto Definitivo para fazer sua avaliação do investimento nas Debêntures da Emissora, em especial o capítulo referente a Fatores de Risco.
Pagamento de Juros.....	Semestral, vencendo-se os juros no dia 1º de junho e 1º de dezembro de cada ano, sendo o primeiro vencimento em 1º de dezembro de 2004 e o último na Data de Vencimento, ou na data em que ocorrer vencimento antecipado das Debêntures, se for o caso.
Preço de Subscrição e Integralização.....	O preço de subscrição das Debêntures será o seu Valor Nominal Unitário acrescido dos Juros Remuneratórios, calculados <i>pro rata temporis</i> desde a Data da Emissão até a data de integralização, de acordo com a Cláusula III, item 3.8 da Escritura de Emissão. A integralização das Debêntures será à vista, no ato da subscrição, em moeda corrente nacional, de acordo com as normas de liquidação aplicáveis ao SDT, administrado pela ANDIMA, e à CETIP.
Majoração da Oferta.....	O número de Debêntures da Oferta poderá ser majorado em até 20%, na forma do artigo 14 da Instrução CVM nº 400/2003, desde que tenham sido obtidas as autorizações previstas na Cláusula IX da Escritura de Emissão.

Vencimento Antecipado.....	Poderão ser declaradas antecipadamente vencidas todas as obrigações das Debêntures na ocorrência de certos eventos descritos no item 4.2, da Cláusula IV, da Escritura de Emissão.
Resgate Antecipado Facultativo à Emissora.....	A Emissora não efetuará o resgate antecipado facultativo das Debêntures.
Aquisição Facultativa à Emissora.....	A Emissora poderá, a qualquer tempo, adquirir Debêntures em circulação, por preço não superior ao seu Valor Nominal Unitário acrescido dos Juros Remuneratórios calculados <i>pro rata temporis</i> , observando o disposto no parágrafo 2º, do artigo 55, da Lei n.º 6.404/76.
Distribuição Parcial das Debêntures.....	A Oferta será mantida mesmo que não ocorra a subscrição da totalidade das Debêntures, presumindo-se que o investidor não deseja condicionar sua adesão à Oferta, sob qualquer forma, na ausência de manifestação formal do investidor nesse sentido, protocolada perante o Coordenador Líder, concomitantemente à aceitação da Oferta, no prazo entre a publicação do anúncio de início da distribuição, inclusive, e a publicação do anúncio de encerramento da distribuição, exclusive.
Local de Pagamento.....	Os pagamentos a que fazem jus as Debêntures serão efetuados no mesmo dia de seu vencimento utilizando-se os procedimentos adotados pela CETIP, para as Debêntures registradas no Sistema Nacional de Debêntures (“SND”), administrado pela ANDIMA, ou de acordo com os procedimentos adotados pela Câmara Brasileira de Liquidação e Custódia (“CBLC”), para as Debêntures registradas no Bovespa-Fix, da BOVESPA, ou, ainda, através da instituição responsável pela escrituração das Debêntures para os titulares das Debêntures que não estejam depositadas em custódia vinculada a esses sistemas.
Agente Fiduciário.....	Pentágono S.A. DTVM.
Banco Mandatário e Escriturador.....	Banco Itaú S.A.
Foro.....	Foi eleito o foro da Comarca de São Paulo, Estado de São Paulo para dirimir quaisquer dúvidas ou controvérsias oriundas da Oferta.
Para uma discussão sobre as características específicas da Oferta, veja a seção “Informações Adicionais sobre a Oferta” neste Prospecto. Antes de adquirir as Debêntures, leia a seção “Fatores de Risco”.	

SUMÁRIO DAS INFORMAÇÕES FINANCEIRAS E OPERACIONAIS

A tabela a seguir apresenta informações financeiras e operacionais resumidas (a) da ALL Brasil e (b) da ALL Argentina. As informações financeiras da ALL Argentina não foram elaboradas de forma consolidada com as da ALL Brasil desde 1º de dezembro de 2001, após a venda de todos os direitos das ações da ALL Argentina à Logispar. Em dezembro de 2003, a ALL adquiriu a Logispar e conseqüentemente todos os direitos relativos à ALL Argentina, cujo resultado passou a ser consolidado a partir de 1º de janeiro de 2004. O balanço da ALL Argentina foi consolidado com o da ALL Brasil em 31 de dezembro de 2003.

Os dados financeiros e operacionais consolidados resumidos a seguir devem ser lidos em conjunto com e estão sujeitos às demonstrações financeiras consolidadas auditadas e notas explicativas para cada uma das operações brasileiras e argentinas da ALL, incluídas neste Prospecto. As demonstrações financeiras consolidadas da ALL para os exercícios encerrados em 2001, 2002 e 2003, incluídas neste Prospecto, foram auditadas pela PricewaterhouseCoopers Auditores Independentes, conforme indicado em seu parecer constante deste Prospecto, e foram preparadas e apresentadas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil, que são baseadas na Lei das Sociedades por Ações, nas regras e regulamentos da CVM, e nas normas contábeis emitidas pelo Instituto dos Auditores Independentes do Brasil - IBRACON. Em função da importância esperada das operações da ALL Argentina nas operações consolidadas da ALL, a Emissora apresenta também um sumário dos dados financeiros e operacionais consolidados da ALL Argentina. As demonstrações financeiras consolidadas da ALL Argentina para os exercícios encerrados em 2001, 2002 e 2003, incluídas neste Prospecto, foram auditadas pela PriceWaterhouse & Co., conforme indicado em seu parecer constante deste Prospecto, e foram preparadas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil estando apresentadas neste Prospecto de acordo com estes mesmos princípios.

Os dados financeiros do exercício de 2001 apresentados como ALL Brasil correspondem exclusivamente às operações brasileiras após a eliminação dos efeitos das operações argentinas. As demonstrações financeiras do exercício de 2001 consolidaram onze meses de resultados das operações argentinas, os quais foram eliminados para fins de melhor comparação na apresentação dos dados financeiros. Ver “Discussão e Análise da Administração sobre as Demonstrações Financeiras – ALL Brasil” que inclui uma tabela reconciliando os valores apresentados nas demonstrações do resultado pelo exercício findo em 31 de dezembro de 2001, conforme as demonstrações financeiras e as informações sobre o resultado das operações da ALL Brasil apresentados na tabela abaixo.

Os dados financeiros e operacionais relativos ao trimestre encerrado em 31 de março de 2004 refletem os resultados operacionais da ALL Argentina para este período. Com o propósito de apresentar informações comparáveis entre ALL Brasil e ALL Argentina, as informações apresentadas nesta seção relativas à ALL Brasil correspondem exclusivamente às operações brasileiras, não incluídas as operações argentinas. Portanto, as informações financeiras relativas ao trimestre encerrado em 31 de março de 2004 não foram obtidas das demonstrações financeiras da ALL.

	Exercício encerrado em 31 de dezembro,						Trimestre encerrado 31 de março,			
	2001		2002		2003		2003		2004	
	ALL Brasil	ALL Argentina	ALL Brasil	ALL Argentina	ALL Brasil	ALL Argentina	ALL Brasil	ALL Argentina	ALL Brasil	ALL Argentina
<i>(Em milhões de reais)</i>										
Demonstrações de Resultados Operacionais:										
Receita bruta de serviços	RS\$520,3	RS\$95,6	RS\$705,3	RS\$116,1	RS\$853,8	RS\$136,6	RS\$166,7	RS\$32,6	RS\$212,8	RS\$36,9
Deduções da receita bruta (sobretudo impostos)	(56,0)	(2,7)	(76,5)	(2,9)	(94,1)	(3,5)	(20,2)	(0,9)	(29,4)	(0,9)
Receita Líquida de serviços	RS\$464,3	RS\$92,9	RS\$628,8	RS\$113,2	RS\$759,7	RS\$133,0	RS\$146,5	RS\$31,7	RS\$183,4	RS\$36,0
Custo de serviços prestados:										
Combustível	RS\$(84,1)	RS\$(9,7)	RS\$(108,1)	RS\$(13,8)	RS\$(157,5)	RS\$(18,1)	RS\$(34,6)	RS\$(4,8)	RS\$(35,6)	RS\$(5,0)
Agregados e terceiros	(64,9)	(10,8)	(101,8)	(15,1)	(106,7)	(20,7)	(25,1)	(5,6)	(21,3)	(4,8)
Despesas com mão-de-obra	(71,9)	(31,6)	(96,5)	(21,0)	(92,3)	(24,0)	(21,8)	(5,5)	(22,1)	(7,0)
Manutenção	(32,5)	(17,8)	(45,0)	(17,0)	(42,3)	(20,5)	(10,3)	(5,3)	(9,5)	(5,6)
Depreciação e amortização	(19,5)	(10,8)	(25,8)	(16,1)	(30,2)	(15,9)	(7,1)	(3,7)	(8,2)	(3,4)

	Exercício encerrado em 31 de dezembro,						Trimestre encerrado 31 de março,			
	2001		2002		2003		2003		2004	
	ALL Brasil	ALL Argentina	ALL Brasil	ALL Argentina	ALL Brasil	ALL Argentina	ALL Brasil	ALL Argentina	ALL Brasil	ALL Argentina
<i>(Em milhões de reais)</i>										
Concessão e arrendamento.....	(21,1)	0,0	(30,0)	0,0	(29,0)	0,0	(7,4)	0,0	(6,1)	0,0
Outras.....	(33,5)	(4,5)	(45,1)	(5,0)	(53,5)	(4,5)	(9,1)	(1,0)	(15,1)	(1,2)
Custo total dos serviços prestados	(327,5)	(85,2)	(452,3)	(88,0)	(511,5)	(103,8)	(115,4)	(25,9)	(117,9)	(27,0)
Lucro Bruto.....	RS136,8	RS7,8	RS176,5	RS25,1	RS248,2	RS29,2	RS31,1	RS5,8	RS65,5	RS9,0
Receitas (despesas) operacionais:										
Despesas com vendas, gerais e administrativas	RS(68,1)	RS(19,9)	RS(64,1)	RS(23,2)	RS(71,1)	RS(16,9)	RS(16,4)	RS(4,6)	RS(18,3)	(RS5,3)
Baixa de recebíveis relacionados a entidades governamentais.....	0,0	0,0	0,0	(20,6)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Outras receitas operacionais.....	15,0	4,5	7,7	1,2	8,1	(2,4)	1,9	(1,4)	2,6	(0,9)
Total de receitas (despesas) operacionais.....	(53,1)	(15,3)	(56,4)	(42,6)	(63,0)	(19,4)	(14,5)	(6,0)	(15,7)	(6,2)
Equivalência patrimonial e ganhos (perdas) em investimentos.....	RS19,6	RS0,0	RS(1,6)	RS0,0	RS(1,3)	RS0,0	RS(1,1)	RS0,0	RS(1,7)	RS0,0
Lucro (prejuízo) operacional antes de despesas financeiras líquidas	RS103,3	RS(7,5)	RS118,5	RS(17,5)	RS183,9	RS9,9	RS15,5	RS(0,2)	RS48,1	RS2,8
Despesas financeiras líquidas	(125,9)	(43,3)	(116,3)	(7,4)	(184,2)	(6,3)	(59,7)	1,8	(45,8)	1,1
Lucro (prejuízo) operacional.....	RS(22,6)	RS(50,9)	RS2,2	RS(24,9)	RS(0,3)	RS3,6	RS(44,2)	RS1,6	RS2,3	RS3,9
Participações minoritárias	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Efeito da conversão de moeda e correção monetária líquida.....	0,0	(40,5)	0,0	44,0	0,0	(9,3)	0,0	12,5	0,0	5,5
Resultado não-operacional	1,1	0,0	3,7	(2,3)	4,3	0,0	0,6	0,0	(0,9)	0,0
Imposto de renda e contribuição social	12,5	0,0	(0,6)	0,0	6,2	0,0	(0,1)	0,0	(4,3)	0,0
Lucro (prejuízo) líquido.....	RS(9,0)	RS(90,5)	RS5,3	RS16,8	RS10,2	RS(5,7)	RS(43,7)	RS14,1	RS(2,9)	RS9,4
Dados de Fluxo de caixa consolidados:										
Fluxos de caixa obtido:										
Atividades operacionais.....	RS(26,1)	RS7,1	RS172,7	RS19,1	RS224,7	RS24,7	RS16,8	RS4,8	RS14,5	RS4,2
Atividades de investimento ..	(94,9)	(23,6)	(70,6)	(13,8)	(78,8)	(14,8)	(13,6)	(2,8)	(30,9)	(6,2)
Atividades financeiras	156,9	13,9	(112,9)	(2,0)	45,0	(5,8)	39,7	(1,0)	(96,9)	(1,0)
Outras Informações financeiras:										
EBITDA ⁽¹⁾	RS123,4	RS3,7	RS164,0	RS25,7	RS238,7	RS32,0	RS26,7	RS5,8	RS61,4	RS8,6
Margem de EBITDA ⁽²⁾	26,5%	4,0%	26,1%	22,7%	31,4%	24,1%	18,2%	18,3%	33,5%	23,9%
Arrendamento e Concessão ⁽³⁾	25,2	0,0	36,5	0,0	36,7	0,0	9,3	0,0	8,4	0,0
Pagamento do Arrendamento e Concessão ⁽⁴⁾ ..	31,8	0,0	34,6	0,0	42,9	0,0	(10,6)	0,0	(11,5)	0,0
Depreciação e Amortização ⁽⁵⁾	23,2	10,8	30,9	16,1	37,6	15,9	8,5	4,5	10,6	4,1
Investimento em imobilizado	91,6	23,7	80,8	13,8	88,4	14,8	13,6	2,8	30,9	6,2
Endividamento líquido ⁽⁶⁾	554,1	47,4	592,9	10,8	530,0	14,1	620,5	7,5	577,9	16,6
Endividamento líquido/EBITDA	4,5	12,8	3,6	0,4	2,2	0,4	--	--	--	--
Dados Operacionais:										
Volume:										
Carregamentos (milhares)	426	92	438	97	465	123	89	27	115	33
TKU (bilhões)	12,3	2,5	12,5	2,8	13,9	3,6	2,7	0,7	3,6	1,0
Toneladas (milhões).....	20,1	3,5	21,0	3,7	22,2	4,4	4,2	0,9	5,5	1,2

	Exercício encerrado em 31 de dezembro,						Trimestre encerrado 31 de março,			
	2001		2002		2003		2003		2004	
	ALL Brasil	ALL Argentina	ALL Brasil	ALL Argentina	ALL Brasil	ALL Argentina	ALL Brasil	ALL Argentina	ALL Brasil	ALL Argentina
<i>(Em milhões de reais)</i>										
Produtividade:										
TKU/Locomotiva (milhão).....	35,1	17,9	36,6	24,3	40,1	33,3	--	--	--	--
Ciclo de Vagão (dias).....	9,3	20,8	8,6	18,7	8,4	14,0	10,0	15,9	8,7	14,1
TKU/Funcionário (milhão).....	5,5	2,3	5,6	2,5	6,3	3,1	--	--	--	--
Litros/TKB (1.000) MKBF (distância media entre falhas de locomotivas – km).....	6,4	3,3	6,1	3,8	5,9	3,6	6,2	3,6	5,9	3,4
	15.000	7.203	19.400	8.714	20.600	8.119	20.111	5.744	22.400	7.765
Segurança:										
Acidente (distância media entre falhas de locomotivas - km).....	41	37	23	31	18	26	31	34	17	23
Conciliação do EBITDA:										
Lucro operacional antes de despesas financeiras líquidas	R\$103,3	R\$(7,5)	R\$118,4	R\$(17,5)	R\$183,9	R\$9,9	R\$15,5	R\$(0,2)	R\$48,1	R\$2,8
Depreciação e Amortização ⁽⁵⁾	23,2	10,8	30,9	16,1	37,6	15,9	8,5	4,5	10,7	4,1
Arrendamento e Concessão ⁽³⁾	25,2	0,0	36,5	0,0	36,7	0,0	9,3	0,0	8,4	0,0
Pagamento de Arrendamento e Concessão ⁽⁴⁾	(31,8)	0,0	(34,6)	0,0	(42,9)	0,0	(10,6)	0,0	(11,5)	0,0
Ganhos em Impostos ⁽⁷⁾	0,0	0,0	6,0	0,0	11,5	0,0	1,8	0,0	3,7	0,0
Acidentes/Indenizações ⁽⁸⁾)	4,4	(3,0)	0,7	2,1	3,8	2,0	0,5	0,4	0,0	1,3
Itens não caixa ⁽⁹⁾	(4,1)	0,0	1,4	20,6	6,3	0,0	1,3	0,0	2,0	0,0
Itens não recorrentes ⁽¹⁰⁾	3,2	3,4	4,7	4,4	1,8	4,2	0,4	1,1	0,0	0,4
EBITDA ⁽¹⁾	R\$123,4	R\$3,7	R\$164,0	R\$25,7	R\$238,7	R\$32,0	R\$26,7	R\$5,8	R\$61,4	R\$8,6

(1) EBITDA significa o lucro (prejuízo) operacional antes do resultado financeiro (i) mais: (a) depreciação dos bens do ativo imobilizado, (b) amortização dos valores diferidos e ágio, (c) amortização dos valores atribuíveis e agregados à concessão e arrendamento no Brasil, (d) amortização do arrendamento pré-pago dos ativos operacionais da Delara, (e) amortização dos valores diferidos até dezembro de 2001 de concessão e arrendamento no Brasil, (ii) menos o valor efetivamente pago de concessões e arrendamento no Brasil e, somados ou subtraídos, conforme aplicável e, posteriormente, itens que, na visão da administração, constituem resultados extraordinários ou não recorrentes, conforme descrito em ganhos em impostos, acidentes/indenizações e itens não recorrentes. O EBITDA não é uma medida de lucro em conformidade com os princípios contábeis adotados no Brasil e nos Estados Unidos da América e não representa os fluxos de caixa do ano, portanto não é uma medida alternativa dos resultados ou fluxos de caixa. A ALL utiliza o EBITDA como medida de "performance". Esse EBITDA não pode ser equiparado à definição utilizada por outras companhias. Os itens acima identificados pela administração como não recorrentes não constituem resultados extraordinários ou não recorrentes conforme as práticas contábeis adotadas no Brasil, e a identificação de itens não recorrentes realizada pela administração pode ser diferente da identificação de outros leitores dessa informação.

(2) Margem de EBITDA é o EBITDA/receita líquida.

(3) Valor referente às despesas e amortizações de arrendamento e concessão da Malha Sul, trecho cindido da Ferroban e amortização do arrendamento Delara, os quais são contabilizados como despesas nas declarações operacionais em seus respectivos períodos.

(4) Pagamento de arrendamento e concessão é o valor efetivamente desembolsado para fazer frente às obrigações relativas ao contrato de arrendamento e concessão da Malha Sul e ao trecho cindido da Ferroban.

(5) Depreciação do imobilizado e amortização de ágio e do diferido.

(6) Endividamento líquido é definido como endividamento de longo prazo mais endividamento de curto prazo menos caixa e aplicações financeiras.

(7) Ganho de impostos no Brasil: R\$6,0 milhões em 2002, R\$5,2 milhões em 2003, R\$1,8 milhão no primeiro trimestre de 2003 e R\$0,8 milhão no primeiro trimestre de 2004, relativos a ganho na aquisição de créditos tributários. Adicionalmente, para o exercício findo em 2003 e para o primeiro trimestre de 2004, foram constituídos provisão de multa e juros no montante de R\$6,3 milhões e de R\$2,9 milhões, respectivamente, relativa ao IPI e ICMS.

(8) Acidentes/Indenizações: Brasil e Argentina – valores relativos ao pagamento de indenizações sobre acidentes ocorridos em exercícios anteriores.

(9) Itens não caixa - Brasil em 2001: R\$4,1 milhões que representam a soma de um ganho por equivalência patrimonial na Geodex de R\$19,6 milhões; R\$3,3 milhões de ajustes de exercícios anteriores; R\$11,4 milhões de provisão para contingência trabalhista e R\$0,8 milhão de ajuste de estoque. Em 2002, R\$1,4 milhão de perda por equivalência patrimonial de investimento na Geodex. Em 2003, R\$2,9 milhões de provisão trabalhista; R\$2,1 milhões de ajuste de estoque e R\$1,3 milhão de perda por equivalência patrimonial da Geodex. No primeiro trimestre de 2003, R\$1,3 milhão, representando a soma de R\$1,1 milhão de perda por equivalência patrimonial na Geodex e de R\$0,2 milhão de ajustes de estoque. No primeiro trimestre de 2004, R\$0,3 milhão de ganho por equivalência patrimonial de investimento na Geodex. R\$0,5 milhão de provisão trabalhista e R\$1,8 milhão referente ao ágio na incorporação da Logispar. Argentina inclui R\$20,6 milhões de baixa em 2002 de um recebível relacionado ao governo Argentino.

(10) Itens não recorrentes: Brasil – perdas no montante de R\$3,2 milhões com reestruturação pós-arrendamento da Delara em 2001, R\$3,5 milhões com o fechamento da operação de distribuição urbana no Rio de Janeiro em 2002, R\$1,2 milhão com rescisões em 2002 e R\$1,8 milhão com rescisões em 2003 e R\$0,4 milhão com reestruturação/rescisão trabalhista no primeiro trimestre de 2003. Argentina – provisões trabalhistas no valor de R\$2,4 milhões, R\$1,4 milhão e R\$1,6 milhão em 2001, 2002 e 2003, respectivamente, e R\$1,1 milhão, no primeiro trimestre de 2003 e R\$0,4 milhão, no primeiro trimestre de 2004, devido à reestruturação/rescisão trabalhista e despesas judiciais.

FATORES DE RISCO

Antes de tomar qualquer tipo de decisão com relação a um investimento nas Debêntures,, o investidor deve considerar e analisar cuidadosamente todas as informações contidas neste Prospecto e, em particular, nesta seção. Caso qualquer dos riscos ou incertezas aqui descritos efetivamente ocorra, os negócios, situação financeira e resultados operacionais da ALL poderão ser afetados de forma substancialmente adversa. Quando um risco pode vir a ter um “efeito adverso” nas atividades da Companhia, como mencionado nesta seção, o efeito adverso afetará as atividades da Companhia, condições financeiras e resultados operacionais, salvo se disposto de maneira diversa ou quando, no contexto, seu significado seja diferente. Expressões similares nesta seção deverão ser interpretadas como tendo significados similares.

RISCOS RELACIONADOS À ALL

A extinção antecipada das concessões ferroviárias brasileiras, e correspondentes contratos de arrendamento de ativos, pelo respectivo Poder Concedente poderá impedir a realização integral do valor de determinados ativos e causar a perda de lucros cessantes sem uma indenização adequada.

As concessões ferroviárias brasileiras estão sujeitas à extinção antecipada em determinadas circunstâncias, incluindo a encampação pelo governo brasileiro ou o descumprimento dos termos dos contratos administrativos correspondentes. Ocorrendo a extinção das concessões, os ativos arrendados serão revertidos ao respectivo Poder Concedente. Apesar de a Concessionária Brasileira ter o direito ao valor desses ativos que não tenham sido completamente amortizados ou depreciados de acordo com os termos do contrato de concessão da Malha Sul, em caso de extinção antecipada, não se pode assegurar que esse valor seria suficiente para compensar o valor de tais ativos ou a perda de lucros cessantes. Se o Poder Concedente extinguir as concessões em caso de inadimplemento, o valor pode ser reduzido a até zero, pela imposição de multas ou outras penalidades. Além do mais, alguns credores da Concessionária Brasileira têm prioridade no recebimento de tal indenização.

Determinadas alterações na estrutura societária da Emissora precisam ser aprovadas pelo Poder Concedente.

Os acionistas da Emissora deliberaram, em 10 de dezembro de 2003, a conversão da totalidade das ações preferenciais em ações ordinárias. Por esta razão, o capital social da Emissora passou a ser representado integralmente por ações ordinárias, o que fez com que os acionistas controladores partes do contrato de concessão da Malha Sul tivessem a sua participação reduzida para um percentual abaixo do mínimo exigido pelo Edital. Em resposta à manifestação contrária da ANTT relativa à redução do capital votante detido pelos acionistas controladores, em 27 de abril de 2004, a Emissora apresentou à ANTT sua nova estrutura de capital social - que vigora desde a conversão de ações ordinárias em ações preferenciais, aprovada na assembleia geral extraordinária de 11 de maio de 2004 - e também uma proposta de vinculação de novos acionistas ao grupo que, para os fins de tal Edital, controla a Emissora. Com isso, os acionistas anteriormente vinculados a este grupo passaram a deter 39,7% das ações ordinárias da Emissora, ao passo que aos novos membros do grupo de controle foram atribuídas 11,7% dessas ações. Em 30 de abril de 2004, a Emissora e a ANTT ajustaram que a ANTT apreciará a vinculação dos novos acionistas apresentados pela Emissora. A Emissora não pode garantir que a ANTT aprovará tais acionistas. Caso a ANTT entenda que estes acionistas não atendem aos requisitos estabelecidos no Edital, a Emissora deverá apresentar à ANTT alternativa de recomposição acionária do grupo controlador. Caso a Emissora não atenda ou não possa atender, ao exigido pela ANTT, ou se a ANTT determinar que a Emissora descumpriu o Edital, esta aplicará as devidas penalidades, incluindo a extinção do contrato de concessão da Malha Sul.

A Concessionária Brasileira pode sofrer penalidades, incorrer prejuízos, pagar indenização e ser obrigada a aportar recursos na Ferropar.

A Concessionária Brasileira participa do grupo de controle da Ferropar, uma ferrovia privatizada de 200 Km na região noroeste do Estado do Paraná e, conforme o Edital de Leilão e o Contrato de Subconcessão, está obrigada, juntamente com os demais controladores da Ferropar, a cumprir e fazer com que a Ferropar cumpra as normas legais, regulamentares e disposições contratuais pertinentes à prestação do serviço público de transporte ferroviário de cargas e a prover todos os recursos necessários para que a Ferropar realize os investimentos necessários à manutenção e ao aperfeiçoamento deste serviço, sempre visando dar atendimento

adequado aos usuários. A Ferropar não paga a contraprestação pela outorga da subconcessão desde janeiro de 2004 e a sua situação econômico-financeira poderá fazer com que ela não consiga realizar tal pagamento no futuro. Por isso, tanto a Ferropar quanto a Concessionária Brasileira poderão sofrer penalidades, incluindo a perda da subconcessão, e a Concessionária Brasileira poderá estar obrigada a prover tais recursos. Além disso, caso a Ferropar não tenha continuidade operacional, a Concessionária Brasileira poderá assumir determinados passivos da Ferropar. A Ferropar ingressou com uma ação contra a Concessionária Brasileira e outros buscando indenização no valor de, aproximadamente, R\$70 milhões, por força de suposta infringência quanto à celebração de contratos. Não se pode precisar o montante que a Concessionária Brasileira poderá ter de pagar caso quaisquer desses eventos venha a materializar-se, mas eles poderão ter um impacto adverso sobre a sua situação financeira e negócios.

As concessões ferroviárias argentinas podem ser extintas antes de seu vencimento.

As concessões argentinas detidas pelas Concessionárias Argentinas podem ser rescindidas antes de seus prazos mediante a ocorrência de determinados eventos, incluindo a encampação pelo governo argentino ou o não cumprimento dos termos das concessões.

De acordo com os termos dos contratos de concessão argentinos, as Concessionárias Argentinas são obrigadas a cumprir determinadas metas de investimento. Se não forem cumpridas essas metas, as Concessionárias Argentinas podem estar sujeitas a multas, e, no caso de reincidência por negligência, à possível extinção de tais concessões. Se as concessões argentinas forem declaradas extintas por quaisquer razões estabelecidas em lei, inclusive pelas apontadas acima, as Concessionárias Argentinas não terão direito a prestar os serviços de transporte ferroviário na Argentina. Após tal extinção, conforme os termos de tais concessões, os direitos e ativos necessários para operar os serviços de transporte ferroviário (juntamente com qualquer investimento que tenha sido feito pelas Concessionárias Argentinas em qualquer dos ativos arrendados) poderiam reverter em favor do Poder Concedente, a critério deste. Além disso, apesar do Poder Concedente estar obrigado a pagar às Concessionárias Argentinas um montante correspondente ao valor residual dos ativos revertidos, calculado como o valor contábil de tais ativos, menos a respectiva depreciação (exceto material rodante), o Poder Concedente tem o direito de reter, de tal indenização, um montante fixo a título de indenização por perda (de 40% a 50% de tal indenização). Em caso de descumprimento por parte das Concessionárias Argentinas dos termos dos contratos de concessão, o Poder Concedente também terá o direito de executar os Performance Bonds que as Concessionárias Argentinas são obrigadas a manter.

A transferência das ações das Concessionárias Argentinas para a ALL – América Latina Logística Argentina S.A. não está eficaz, podendo resultar na perda das concessões.

O governo argentino autorizou em 26 de abril de 2004 a transferência das ações das Concessionárias Argentinas para a ALL – América Latina Logística Argentina S.A. sujeita às seguintes condições: (a) manutenção da titularidade pelos acionistas controladores da ALL Argentina de participação acionária de, no mínimo, 69,34%, no capital social da ALL Central, e de, no mínimo, 72,28% no capital da ALL Mesopotâmica, que não poderão ser transferidas sem prévia autorização do governo argentino, (b) aprovação por parte da assembléia de acionistas da capitalização dos aportes de capitais aprovados pelo conselho de administração da ALL – América Latina Logística Argentina S.A. realizada em 14 de maio de 2002 e (c) alteração do estatuto social da ALL – América Latina Logística Argentina S.A. para refletir a alteração de seu objeto social, de uma *holding company* para uma sociedade operacional e o arquivamento de tal estatuto junto à junta comercial argentina. Enquanto a eficácia desta autorização estiver pendente, os atuais acionistas controladores das Concessionárias Argentinas concordaram em continuar a garantir à ALL - América Latina Logística Argentina S.A. usufruto sobre as ações das Concessionárias Argentinas. O contrato de usufruto estabelece ainda que os atuais acionistas controladores das Concessionárias Argentinas continuarão a exercer seus direitos de voto conforme as instruções da ALL – América Latina Logística Argentina S.A. enquanto estiver pendente a transferência das ações. Não se pode garantir que o governo argentino considerará preenchidas todas as condições necessárias à transferência das ações. Adicionalmente, caso os atuais acionistas controladores das Concessionárias Argentinas exercerem seu direito de voto seguindo instruções da ALL – América Latina Argentina S.A., em qualquer caso, o governo argentino poderá considerar tal fato como descumprimento aos termos e condições dos editais de desestatização e dos contratos de concessão, o que poderá resultar na extinção das respectivas concessões. A extinção, por qualquer motivo, das Concessões Argentinas pode ter um efeito adverso significativo nas operações da ALL. Ver “As Concessões Brasileira e Argentinas – Argentina – Compra da ALL Central e da ALL Mesopotâmica”.

As Concessionárias Argentinas não estão cumprindo certos aspectos relevantes de suas concessões e estão atualmente renegociando-os.

As Concessionárias Argentinas não estão cumprindo certos aspectos relevantes de suas concessões, incluindo a obrigação de realizar os pagamentos mensais do valor da concessão e a manutenção de Performance Bonds e seguros adequados, podendo resultar na imposição, pelo governo argentino, de penalidades sobre as Concessionárias Argentinas e a extinção antecipada de tais contratos de concessão. Elas estão renegociando suas concessões ferroviárias com o governo argentino com base na Lei de Emergência Pública, para permitir que passem a cumprir suas obrigações. Não se pode garantir que o resultado dessas renegociações será favorável. A extinção das concessões argentinas, por descumprimento dessas obrigações, poderia acarretar em ações contra as Concessionárias Argentinas e tais concessionárias e seus acionistas controladores poderão ser obrigados a pagar ao governo argentino eventual saldo devedor. O término antecipado das concessões argentinas poderia ter um efeito adverso relevante sobre a ALL.

A adesão pela Emissora ao Regulamento Nível 2 está condicionada à publicação do anúncio de início de distribuição pública primária e secundária de ações preferenciais.

Nos termos do artigo 41 do Estatuto Social da Emissora, as disposições estatutárias acerca da adesão da Emissora às práticas diferenciadas de governança corporativa, nos moldes do Regulamento Nível 2 da BOVESPA, somente serão eficazes a partir da data em que a Emissora publicar o anúncio de início de distribuição pública de ações preferenciais, aprovada pela Reunião do Conselho de Administração da Emissora, realizada no dia 11 de maio de 2004. Na inocorrência da realização da distribuição pública e da publicação do respectivo anúncio de início, não se pode garantir que a Emissora irá aderir às práticas diferenciadas de governança corporativa previstas no Regulamento Nível 2 da BOVESPA.

A ALL tem uma concentração de principais clientes.

Uma parcela significativa das receitas é proveniente de um número limitado de principais clientes. Por exemplo, com relação à ALL Brasil, no exercício findo em 31 de dezembro de 2003, o seu maior cliente, e cinco de seus maiores clientes, juntos, representaram 14,7% e 36,5%, respectivamente, de sua receita bruta. Não há garantias de que ela obterá junto aos seus principais clientes uma receita equivalente no futuro. Qualquer alteração na demanda de seus serviços de transporte, incluindo seus serviços de logística, por um ou mais desses principais clientes, poderia ter um efeito adverso relevante sobre seus resultados operacionais.

Flutuações em alguns setores sazonais nos quais os clientes da ALL operam podem ter efeitos adversos no seu negócio.

Os setores de transportes e de logística são altamente sazonais, acompanhando geralmente os ciclos da economia mundial. Embora o setor de transporte esteja exposto a condições macro-econômicas, cada setor de mercado pode ter seus resultados afetados por numerosos fatores específicos. Alguns dos seus clientes atuam em mercados altamente sazonais, incluindo os dos setores de óleo e gás. Qualquer flutuação nesses setores pode causar um efeito adverso nos negócios da ALL. Além disso, alguns dos produtos que a ALL transporta têm apresentado um padrão de sazonalidade de preço tipicamente influenciado pelo ambiente econômico geral e pela capacidade e demanda do setor. A ALL não pode garantir que os preços e a demanda desses produtos não sofrerão redução no futuro, afetando negativamente esses setores e, por sua vez, seu negócio e resultados financeiros.

As margens operacionais da ALL podem ser adversamente afetadas pelo aumento no custo do combustível.

Todas as locomotivas da ALL são movidas a diesel e seus gastos com combustível são significativos. Atualmente, a ALL satisfaz, e espera continuar satisfazendo, suas necessidades de combustível através de compras de derivados de petróleo distribuidoras, tais como Shell, Repsol, Ipiranga, BR, Esso, que no Brasil compram das refinarias da Petrobrás. Se houver aumentos de preços que não possam ser repassados para as tarifas nos mercados de frete, as margens da ALL podem ser afetadas.

A ALL pode ser incapaz de implementar com sucesso a sua estratégia de crescimento.

A capacidade de crescimento da ALL depende de diversos fatores, incluindo: (a) habilidade em captar novos clientes em mercados e corredores específicos, (b) capacidade de financiar investimentos, dado que o seu negócio é de capital intensivo e exige desembolsos substanciais para sustentar este crescimento (seja por meio de endividamento ou não), e (c) o aumento da sua capacidade de atuar em mercados existentes e expandir para novos mercados pode sobrecarregar seus recursos gerenciais e sistemas operacionais, financeiros e administrativos a ponto de se tornarem insuficientes. O não atingimento de quaisquer desses objetivos, seja originado por dificuldades competitivas ou fatores de custo, pode limitar a sua capacidade de implementar com sucesso a sua estratégia de crescimento.

É possível que, para a implementação de sua estratégia de crescimento, a ALL precise financiar seus investimentos por meio de endividamentos adicionais. No entanto, não é certo que a ALL consiga aumentar o seu endividamento em níveis maiores que os atuais (R\$732,3 milhões de endividamento total em 31 de março de 2004) para custear seus investimentos de capital, condições econômicas desfavoráveis no Brasil e no mercado internacional de crédito, tais como altas de taxas de juros em novos empréstimos, liquidez reduzida ou uma diminuição no interesse das instituições financeiras na concessão de empréstimo, podem vir a limitar nosso acesso à concessão de novos créditos. A maior parte do endividamento atual da ALL é com taxa variáveis e possivelmente os endividamentos futuros da ALL também terão tais taxas. O custo dos serviços da dívida da ALL poderá aumentar significativamente se as taxas de juros aumentarem, o que limitaria a capacidade de a ALL tomar novos empréstimos para financiar sua estratégia de crescimento. Portanto, não é possível garantir que a ALL será capaz de obter financiamento suficiente para custear seus investimentos de capital. Adicionalmente não é possível garantir que na hipótese da ALL não alcançar o crescimento esperado, tal fato não terá impacto negativo na ALL ou na capacidade de a ALL servir sua dívida, especialmente em um cenário de taxas de juros altos.

As tarifas ferroviárias brasileiras estão sujeitas a limites máximos estabelecidos pelo governo brasileiro.

Conforme o contrato de concessão e de sub-concessão brasileiros, as tarifas dos serviços de transporte ferroviário estão sujeitas a limites máximos. No caso da Malha Sul, os valores atuais foram recentemente renegociados com o governo brasileiro. As tarifas são corrigidas monetariamente de acordo com a variação do IGP-DI (ou outro índice que venha a substituí-lo), sendo que, atualmente, tais reajustes somente poderão ser feitos anualmente. Adicionalmente, os limites tarifários podem ser revistos a pedido da concessionária, caso ocorra alteração justificada de mercado e/ou de custos, de caráter permanente, que modifique o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão. Um novo limite máximo de tarifas foi recentemente negociado com o governo brasileiro. No entanto, os preços encontram-se atualmente abaixo desses limites máximos. Não é possível garantir que a concessionária será capaz, no futuro, de negociar e definir tarifas em níveis que permitam continuar a operar lucrativamente.

As tarifas ferroviárias argentinas estão sujeitas a limites máximos estabelecidos pelo governo argentino.

Conforme os contratos de concessão das Concessionárias Argentinas, as tarifas ferroviárias devem ser negociadas e cobradas em bases de mercado, desde que não excedam o limite máximo aprovado pelo governo argentino para cada tipo de transporte. As tarifas máximas são: (a) calculadas em dólares americanos e convertidas para pesos argentinos quando do faturamento do serviço aos clientes, (b) ajustadas de acordo com a variação do London Interbank Offered Rate (LIBOR) e (c) ajustadas de acordo com a majoração ocorrida nos tributos incidentes sobre a prestação de serviços de transporte ferroviário desde a assinatura dos contratos de concessão. As tarifas cobradas pelas Concessionárias Argentinas encontram-se atualmente abaixo dos limites máximos. No entanto, não é possível garantir que as Concessionárias Argentinas serão capazes, no futuro, de negociar e definir tarifas em níveis que a permitam continuar a operar lucrativamente.

A maior parte das dívidas da ALL são indexadas a taxas de juros flutuantes. Ela está sujeita a um significativo risco na taxa de juros, incluindo efeitos das elevações dessas taxas de acordo com a política monetária brasileira.

A maior parte do endividamento da ALL está atrelada a taxas flutuantes de juros, o que a expõe a um risco significativo. Tal risco é aumentado pelo fato de o Banco Central estar frequentemente intervindo no mercado ajustando as taxas de juros, inclusive aumentando-as. Contratos de derivativos e outros instrumentos financeiros celebrados protegem-na parcialmente desse risco.

As operações estão expostas a possibilidade de perdas por catástrofes e responsabilização.

A operação de qualquer transporte de carga, por trem ou caminhão, apresenta inerentes riscos de catástrofes, falhas mecânicas, colisões e perdas de ativos. Vazamentos de combustível e outros incidentes ambientais, perda ou danificação de carga, interrupção de negócios devido a fatores políticos, bem como reivindicações trabalhistas, manifestações de grupos ou associações ambientalistas, greves (de seus empregados ou daqueles vinculados às entidades com quem a ALL se relaciona, tais como portos), condições meteorológicas adversas e desastres naturais, tais como enchentes, podem resultar na perda de receitas, responsabilidades ou aumento de custos. Adicionalmente, as operações da ALL podem ser afetadas periodicamente por quebras de safra (especialmente de soja), deslizamentos de terra ou outros desastres naturais. Além disso, uma parcela significativa dos seus fretes está relacionada a produtos derivados de petróleo e outros materiais inflamáveis; os efeitos de qualquer catástrofe podem ser agravados pela presença desses produtos. A ocorrência de um desastre natural de grandes proporções ou qualquer desses eventos pode ter efeito adverso sobre os seus negócios.

As operações da ALL estão expostas a possibilidade de responsabilização ambiental que não estão cobertas por seguro.

As operações da ALL apresentam alguns riscos e perigos ambientais, incluindo o transporte, manuseio e uso de óleo diesel, derivados de petróleo e outros produtos inflamáveis, os quais não estão cobertos por seguro. A ALL está sujeita a uma grande variedade de leis, regulamentos e autorizações federais, estaduais e municipais relacionados à proteção ambiental, constituindo, portanto, exposição potencial a penalidades cíveis, criminais e interdições devidas ao seu descumprimento. A ALL incorre, e continuará a incorrer, em despesas, que podem ser relevantes, com o cumprimento de leis ambientais. No momento, não é possível prever se quaisquer despesas futuras para o cumprimento de leis ambientais serão significativas. Vazamentos e derramamentos ocorridos nas instalações de manutenção e serviço de sua rede ferroviária, suas operações rodoviárias e em outras operações de logística já resultaram em danos ambientais, cuja extensão e custos de reparo ainda não foram totalmente determinados. Além disso, no caso de acidentes, a ALL tem a obrigação de fazer a limpeza da contaminação resultante de vários acidentes ferroviários, e será obrigada a pagar multas relacionadas com alguns desses acidentes, além das ações que possam ser propostas. Uma vez que as leis ambientais estão se tornando mais rígidas no Brasil e na Argentina, é provável que haja aumento, talvez significativo, de seus gastos ambientais e custos de reparação. Adicionalmente, devido à possibilidade de serem editadas novas regulamentações não previstas ou outros desenvolvimentos, o volume de recursos para futuras despesas ambientais, assim como o momento em que serão expendidos, podem variar muito em relação aos previstos atualmente.

No momento, a ALL está operando sem todas as licenças ambientais necessárias.

Ainda não foram obtidas todas as licenças e autorizações ambientais brasileiras e argentinas necessárias para a realização de suas atividades. A não obtenção dessas licenças e autorizações, especialmente o eventual descumprimento do programa de licenciamento com o qual se comprometeu junto às autoridades ambientais brasileiras, pode ter um efeito adverso relevante sobre as suas operações, podendo acarretar sanções de acordo com a concessão Malha Sul, inclusive penalidades de até R\$10,0 milhões conforme determinado pela entidade governamental competente por ação ou violação, suspensão das operações que não tiverem autorização ambiental, ou até mesmo a perda da concessão brasileira.

A ALL é parte em diversos procedimentos relevantes na esfera judicial e administrativa e poderá assumir contingências relevantes decorrentes de determinadas operações.

A ALL é parte em diversos procedimentos na esfera judicial e na esfera administrativa, incluindo ações cíveis, trabalhistas, ações civis públicas, ações populares, fiscais, ambientais e regulatórias, incluindo ações tendo como objeto a extinção das concessões brasileiras e argentinas, tais como a ação que busca responsabilizar a Concessionária Brasileira pela falta de manutenção do trecho cindido da Ferroban e a conseqüente caducidade da concessão da Malha Sul. O resultado dessas ações poderia impactar os negócios e a condição financeira da ALL.

Além disso, a ALL poderá assumir determinadas contingências por conta de operações de aquisição, cisão, arrendamento de ativos e incorporação que realizou ao longo do tempo, incluindo a operação de arrendamento de ativos realizada com a Delara, em montante que poderá ter efeito negativo sobre a ALL e seus negócios. Ativos significativos da Delara arrendados à ALL estão arrolados para a garantia dos débitos tributários da Delara. Caso eles sejam utilizados para honrar tais débitos, isso poderá ter um efeito negativo adverso sobre a ALL e suas operações. Para maiores informações ver “Informações Adicionais sobre a Oferta– Processos Judiciais”.

Um número reduzido de acionistas controladores pode exercer controle significativo sobre a Emissora.

As ações da Emissora são detidas por um número reduzido de acionistas controladores. Assim esses acionistas controladores, incluindo o grupo de controle da Emissora, encontram-se em posição de eleger a maioria do conselho de administração da Emissora e de determinar a realização da maioria dos atos que requerem a aprovação dos acionistas. Os interesses desses acionistas controladores podem conflitar com os interesses dos debenturistas detentores das Debêntures (“Debenturistas”, ou, individualmente, “Debenturista”), inclusive em relação à operações que resultem na alteração do controle.

RISCOS RELACIONADOS AO BRASIL E À ARGENTINA

Incertezas econômicas e a volatilidade no Brasil podem afetar negativamente os negócios da ALL.

O principal mercado de atuação da ALL é o Brasil, que tem experimentado periodicamente taxas de inflação extremamente altas. A inflação, juntamente com medidas governamentais para combatê-la, e a especulação sobre possíveis medidas futuras, têm tido efeitos bastante negativos sobre a economia brasileira. As taxas anuais de inflação medidas pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor, diminuíram de 2.489,1% em 1993 para 5,3% em 2000. O mesmo índice aumentou para 9,4% durante 2001, 14,7% em 2002 e diminuiu para 10,4% em 2003.

O Brasil pode sofrer níveis elevados de inflação no futuro. Nada garante a continuidade dos recentes níveis de inflação. As ações governamentais futuras, incluindo medidas para ajustar o valor do real, podem disparar aumentos na inflação. A ALL não pode garantir que a inflação não afetará os seus negócios no futuro. Além disso, as ações do governo brasileiro para manter a estabilidade econômica, bem como a especulação sobre possíveis medidas futuras, podem contribuir significativamente para as incertezas econômicas no Brasil e para uma maior volatilidade nos mercados de capitais brasileiros e títulos emitidos no exterior por emissores brasileiros.

A moeda brasileira tem se desvalorizado periodicamente durante as últimas quatro décadas. Durante esse período, o governo brasileiro implementou vários planos econômicos e utilizou diversas políticas cambiais, incluindo repentinas desvalorizações e mini-desvalorizações, nos quais a frequência dos ajustes variou de diária para mensal, sistemas de câmbio flutuante, controles de câmbio e mercados paralelos de taxas de câmbio. Desde 1999, quando o Brasil implementou um sistema cambial flutuante, houve flutuações significativas nas taxas de câmbio entre a moeda brasileira e o dólar norte-americano e outras moedas. Por exemplo, a taxa de câmbio dólar americano/real passou de R\$1,955 por US\$1,00, em 31 de dezembro de 2000, para R\$2,320, em 31 de dezembro de 2001, R\$3,533, em 31 de dezembro de 2002, e R\$2,889, em 31 de dezembro de 2003. A ALL não pode garantir que eventuais desvalorizações não terão impacto sobre os seus negócios no futuro.

A desvalorização ou depreciação do real em relação ao dólar norte-americano poderia criar pressões inflacionárias adicionais no Brasil, aumentando de forma geral o preço dos produtos importados e requerendo políticas governamentais recessivas para conter a demanda agregada. Por outro lado, a valorização do real em relação ao dólar norte-americano pode levar à deterioração em conta corrente e no saldo da balança de pagamento, bem como prejudicar o crescimento impulsionado pelas exportações. Não é possível determinar o impacto potencial da taxa de câmbio flutuante e das medidas do governo brasileiro para estabilizar o real. Além disso, o aumento substancial da inflação pode enfraquecer a confiança dos investidores no Brasil, com impactos sobre a capacidade da ALL de financiar as suas operações por meio dos mercados de capital internacionais.

O governo brasileiro tem exercido, e continua a exercer, influência significativa sobre a economia brasileira.

A economia brasileira tem se caracterizado por um envolvimento significativo por parte do governo, que frequentemente altera políticas monetárias, de crédito e outras, para influenciar a economia. As medidas do governo brasileiro para controlar a inflação e afetar outras políticas têm frequentemente envolvido controles de salários e preços, intervenção do Banco Central na taxa básica de juros, bem como outras medidas, tais como o congelamento de contas bancárias que ocorreu em 1990.

Medidas tomadas pelo governo brasileiro relativas à economia podem ter efeitos importantes sobre as empresas brasileiras e outras entidades, inclusive sobre a ALL, e sobre as condições de mercado e preços dos títulos brasileiros, incluindo os seus valores mobiliários. A condição financeira e os resultados das operações da ALL podem ser afetados negativamente pelos seguintes fatores, e pela resposta do governo brasileiro aos mesmos:

- desvalorizações e outras mudanças cambiais;
- inflação;
- políticas de controle de câmbio;
- instabilidade social;
- instabilidade de preços;
- desabastecimento de energia;
- políticas monetárias e taxas de juros;
- liquidez de capital doméstico e mercados de empréstimos;
- dívida externa brasileira com o FMI e outras organizações internacionais provedoras de crédito;
- política fiscal; e
- outros fatores políticos, diplomáticos, sociais e econômicos no Brasil ou que afetem o mesmo.

A futura reforma fiscal no Brasil pode afetar a ALL Brasil nos próximos anos.

Em dezembro de 2003, o Senado Federal do Brasil aprovou uma parte da reforma tributária que foi discutida durante oito meses. O texto aprovado pelo Senado foi consolidado em uma emenda constitucional promulgada em dezembro de 2003. Esta emenda constitucional entrou em vigor em 1 de janeiro de 2004 e permite a cobrança de determinadas contribuições sociais, incluindo impostos de importação, e o cálculo de tributos de contribuição social numa base não cumulativa.

Adicionalmente, alguns assuntos importantes previstos originalmente na lei de reforma tributária foram emendados pelo Senado e devolvidos à Câmara para debates adicionais. Os assuntos restantes referem-se a (a) harmonização dos impostos de valor agregado, que passariam a ser reguladas a partir de uma legislação federal única aplicável a todos os Estados; (b) equalização dos impostos de valor agregado; e (c) limitações na competência dos Estados na concessão de incentivos fiscais. Se aprovadas, tais medidas serão adotadas em 2005 e 2007. O efeito global dessas alterações permanece incerto. Essas reformas tributárias e a promulgação de reformas fiscais adicionais podem aumentar a carga fiscal da ALL Brasil, afetando negativamente seu negócio.

A crise econômica na Argentina pode ter um efeito negativo sobre a economia brasileira.

Desde o final de 1998, a economia argentina tem sofrido uma recessão caracterizada por níveis significativamente baixos de consumo e investimentos, aumento do desemprego e declínio do PIB. A falta de confiança no futuro econômico da Argentina levou a saques em massa de depósitos bancários no país. Para evitar uma maior evasão de reservas em dólar dos bancos, em 1º de dezembro de 2001, o governo argentino congelou os depósitos bancários e introduziu controles de câmbio, restringindo a fuga de capitais. Essas medidas, conhecidas como “corralito”, desencadearam uma crise política e social que prejudicou significativamente as atividades econômicas do país. A atividade econômica recuperou-se, em 2003, como resultado de um crescimento liderado pelas exportações, mas o acesso da Argentina aos mercados internacionais continua restrito devido aos resultados não conclusivos da renegociação de sua dívida externa com os diversos credores.

Esses acontecimentos econômicos, políticos e sociais contribuíram para a percepção de um aumento de risco dos investimentos na Argentina, e na América Latina em geral, o que pode desencorajar investimentos internacionais na região. Além disso, as condições financeiras da ALL Argentina e os resultados das operações podem ser adversamente afetados pela instabilidade política na Argentina, flutuações na economia argentina e medidas governamentais relativas à economia. A recaída em uma nova recessão argentina com uma contínua desvalorização do peso podem afetar negativamente a economia brasileira, pois a Argentina é um dos principais parceiros comerciais do Brasil. Acontecimentos adversos na economia brasileira poderiam, por outro lado, ter um impacto negativo nas operações argentinas.

A ALL está sujeita a riscos substanciais relacionados com seus negócios e operações na Argentina.

Em 2003, a receita bruta consolidada da ALL Argentina foi aproximadamente R\$136,6 milhões enquanto a da ALL Brasil foi aproximadamente R\$853,8 milhões. Como resultado, a condição financeira e os resultados das operações da ALL podem ser afetados de forma relevante pela instabilidade política na Argentina, flutuações na economia argentina e medidas governamentais relativas à economia, incluindo: (a) desvalorizações e outras mudanças cambiais; (b) inflação; (c) políticas de controle de câmbio; (d) instabilidade social; (e) instabilidade de preços; (f) desabastecimento de energia; (g) flutuações de taxas de juros; (h) liquidez de capital doméstico e mercados de empréstimos; (i) dívida externa argentina com o FMI e outras organizações internacionais provedoras de crédito; (j) política fiscal; e (k) outros fatores políticos, diplomáticos, sociais e econômicos na Argentina ou que afetem a mesma. Se um ou mais dos acontecimentos acima descritos ocorrer, a ALL pode sofrer um impacto negativo sobre os seus negócios.

A deterioração das condições econômicas e de mercado em outros países emergentes pode afetar negativamente o preço de mercado das Debêntures.

As condições econômicas e de mercado em outros países emergentes, especialmente aqueles da América Latina, influenciam o mercado dos títulos emitidos por empresas brasileiras e a percepção das condições econômicas no Brasil por parte dos investidores. Desde o quarto trimestre de 1997, os mercados financeiros internacionais experimentaram expressiva volatilidade, e um grande número de índices de mercado, incluindo os brasileiros, sofreram quedas significativas. Por exemplo, a crise econômica da Ásia, a moratória da dívida russa e a desvalorização da moeda russa em 1998 acarretaram uma volatilidade no mercado de capitais no Brasil e mercados de capital de outros países emergentes. Mais recentemente, a Argentina sofreu uma crise econômica, originada por suas dificuldades em honrar sua grande dívida pública. A Venezuela, o Uruguai e o Paraguai também sofreram significativa queda na atividade econômica. O valor de mercado das Debêntures pode, portanto, ser afetado negativamente por eventos ocorridos fora do Brasil, especialmente em outros países emergentes.

RISCOS RELACIONADOS COM A OFERTA E AS DEBÊNTURES

A relativa volatilidade e iliquidez dos mercados de títulos brasileiros podem limitar substancialmente a capacidade de venda das Debêntures ao preço e no momento desejados.

Investir em títulos de mercados emergentes, tais como o Brasil, envolve um risco maior do que investir em títulos de emissores de países mais desenvolvidos, e tais investimentos são tidos como sendo de natureza especulativa.

Os investimentos brasileiros, tal como as Debêntures, estão sujeitos a riscos econômicos e políticos, envolvendo, dentre outros:

- mudanças nos ambientes regulatório, fiscal, econômico e político que podem afetar a capacidade dos investidores de receber pagamentos, no todo ou em parte, com relação a seus investimentos; e
- restrições a investimentos estrangeiros e a repatriação de capital investido.

Os mercados de títulos brasileiros são substancialmente menores, menos líquidos, mais concentrados e mais voláteis do que os principais mercados de títulos americanos e europeus, e não são tão regulamentados ou supervisionados como estes. A capitalização de mercado relativamente pequena e a iliquidez dos mercados de títulos brasileiros podem limitar substancialmente a capacidade de vender as Debêntures ao preço e no momento desejados.

A ausência de liquidez para as Debêntures pode afetar a capacidade dos Debenturistas em vender as Debêntures no futuro e pode afetar o preço que receberiam se tal venda pudesse ocorrer.

O mercado secundário existente no Brasil para negociação de debêntures apresenta baixa liquidez, e não há nenhuma garantia de que existirá no futuro um mercado de negociação das Debêntures que permita aos Debenturistas sua alienação, caso estes decidam pelo de investimento. A ALL não pode garantir o desenvolvimento ou liquidez de qualquer mercado para as Debêntures. A liquidez e o mercado para as Debêntures também podem ser negativamente afetados por uma queda geral no mercado de debêntures. Tal queda pode ter um efeito adverso sobre a liquidez e mercados das Debêntures, independentemente das perspectivas de desempenho financeiro da ALL.

A validade da estipulação da Taxa DI, divulgada pela CETIP, pode vir a ser questionada judicialmente.

A Súmula nº 176, editada pelo Superior Tribunal de Justiça, enuncia que é nula a cláusula que sujeita o devedor ao pagamento de juros de acordo com a taxa divulgada pela ANDIMA/CETIP. De acordo com os acórdãos que deram origem a esta Súmula, a ANDIMA e a CETIP são entidades de direito privado, destinadas à defesa dos interesses de instituições financeiras. Apesar de não vincular as decisões do Poder Judiciário, existe a possibilidade de, numa eventual disputa judicial, a referida Súmula ser aplicada pelo Poder Judiciário para considerar que a Taxa DI não é válida como fator de remuneração das Debêntures. Nesse caso, um novo índice deverá ser determinado pelo Poder Judiciário, podendo representar remuneração inferior à Taxa DI, prejudicando a rentabilidade das Debêntures.

DESTINAÇÃO DOS RECURSOS

Os recursos líquidos a serem captados pela Emissora na Oferta, estimados em aproximadamente R\$98,5 milhões, após a dedução de comissões e despesas estimadas, serão utilizados para alongar o perfil do endividamento da Emissora, de modo que os recursos serão destinados ao pagamento de dívidas de curto prazo da Emissora, da ALL – América Latina Logística do Brasil S.A. e da ALL Intermodal. Ainda, será dada preferência ao pagamento das dívidas de curto prazo em que tenha sido dada como garantia parcela da receita das empresas integrantes do grupo ALL. As dívidas a serem abatidas, denominadas em reais e em dólares norte-americanos, apresentam vencimento entre julho de 2004 e outubro de 2006, e taxas de juros entre 115% e 125% do CDI.

Caso não sejam distribuídas integralmente as debêntures objeto desta emissão, os recursos então captados serão alocados de acordo com a tabela abaixo de Usos e Fontes dos Recursos, observando-se a distribuição entre as empresas do grupo ALL descrita no parágrafo acima.

Fontes – Emissão Debêntures	%	Valor (R\$)
Garantia Firme - Coordenador	40%	40.000.000,00
Melhores Esforços	60%	60.000.000,00
Total	100%	100.000.000,00

Usos	%	Valor (R\$)
Pagamento de Dívidas a vencer até julho/2004	40%	40.000.000,00
Pagamento de Dívidas a vencer até outubro/2006	60%	60.000.000,00
Total	100%	100.000.000,00

Para obter maiores informações sobre a aplicação dos recursos líquidos e impacto na situação patrimonial e financeira da Emissora, ver “Capitalização” e “Discussão e Análise da Administração sobre as Demonstrações Financeiras”.

RESSALVAS QUANTO A INFORMAÇÕES E DECLARAÇÕES ACERCA DO FUTURO

Este Prospecto contém declarações, estimativas, intenções e pretensões quanto a eventos futuros que estão sujeitos a riscos e incertezas. Essas declarações são baseadas nos entendimentos da administração e nas informações disponíveis à ela. Essas declarações refletem as expectativas e entendimentos da administração da ALL. Esses fatores incluem, dentre outros:

- direção de operações futuras;
- implantação de estratégias operacionais, incluindo aquisições atuais ou potenciais, *joint-ventures* e outras oportunidades de investimento;
- implementação da estratégia de financiamento e planos de investimento;
- utilização dos prejuízos fiscais das subsidiárias;
- fatores ou tendências que afetam a condição financeira, liquidez ou resultados operacionais;
- implementação das medidas exigidas de acordo com o contrato de concessão celebrado com o governo brasileiro; e
- implementação das medidas exigidas de acordo com os contratos de concessão celebrados com o governo argentino.

As ressalvas com relação a declarações e informações acerca do futuro também incluem informações a respeito dos resultados operacionais possíveis ou presumidos identificados nas seções “Sumário”, “Fatores de Risco”, “Atividades” e “Discussão e Análise da Administração sobre as Demonstrações Financeiras” e em outras seções do presente Prospecto, bem como as declarações que são precedidas, seguidas ou que incluem as palavras “acredita”, “poderá”, “irá”, “continua”, “espera”, “prevê”, “pretende”, “planeja”, “estima” ou expressões semelhantes.

As declarações e informações acerca do futuro não são garantias de desempenho. Elas envolvem riscos, incertezas e suposições porque se relacionam a eventos futuros, dependendo, portanto, de circunstâncias que poderão ocorrer ou não. Os resultados futuros poderão diferir de maneira significativa daqueles expressos ou sugeridos pelas declarações com relação ao futuro. Muitos dos fatores que irão determinar estes resultados e valores estão além da capacidade de controle ou previsão da ALL. Os investidores são alertados no sentido de não confiar indevidamente em qualquer declaração com relação ao futuro.

Os investidores devem entender que os seguintes fatores importantes, em acréscimo àqueles discutidos neste Prospecto, entre outros, podem afetar os resultados futuros da ALL e podem diferir de maneira significativa daqueles expressos em tais declarações em relação ao futuro:

- condições econômicas gerais no Brasil e na Argentina, tais como os índices de crescimento econômico, flutuações nas taxas de câmbio ou inflação;
- condições sociais e políticas gerais no Brasil e na Argentina;
- intervenção governamental, resultando em mudanças no ambiente econômico, fiscal, tarifário ou regulatório no Brasil, ou em outros países nos quais a ALL atua, inclusive na Argentina;
- condições do setor, tais como a intensidade da demanda por serviços, a intensidade da concorrência, pressões sobre a formação de preços, a introdução de novos serviços pela ALL ou por suas concorrentes, mudanças na tecnologia e na capacidade de obter equipamentos de fornecedores sem interrupções e a preços razoáveis, e as condições financeiras de seus clientes; e
- fatores operacionais, tais como o sucesso contínuo de marketing, atividades operacionais e tecnológicas e o conseqüente alcance de níveis de eficiência.

APRESENTAÇÃO DE CERTAS INFORMAÇÕES FINANCEIRAS E OPERACIONAIS

As demonstrações financeiras da ALL apresentadas nesse Prospecto, inclusive as da ALL Argentina, são expressas em reais. Exceto onde disposto diversamente, as quantias indicadas neste Prospecto em dólares norte-americanos foram convertidas, para a conveniência do leitor, levando em conta a quantidade de reais para a aquisição de dólares norte americanos, ou R\$3,157 - US\$1,00, em 1 de junho de 2004. Tal conversão não deve ser interpretada como declaração de que os reais poderiam ter sido convertidos por tal taxa de câmbio em tal data ou em qualquer outra data. Veja “Informações sobre a Taxa de Câmbio”. Todas as referências neste Prospecto a (a) “dólares norte-americanos”, “dólares americanos”, “dólares” ou “US\$” são relacionadas a dólares norte-americanos, (b) “reais”, “real” ou “R\$” são reais brasileiros e (c) “pesos”, “peso” ou “P\$” são pesos argentinos.

A ALL preparou suas demonstrações financeiras de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil. A ALL Argentina prepara suas demonstrações financeiras, para fins regulatórios e legais, de acordo com as práticas contábeis geralmente aceitas na Argentina. Para fins desse Prospecto, a ALL Argentina preparou suas demonstrações financeiras de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil. Ver “Informações Financeiras Seleccionadas”, “Discussão e Análise da Administração sobre as Demonstrações Financeiras” e as notas explicativas para cada uma das operações da ALL no Brasil e na Argentina incluídas neste Prospecto.

- As informações contidas neste Prospecto a respeito do Brasil e sua economia baseiam-se em informações publicadas pelo Banco Central do Brasil, por órgãos ou ministérios do governo brasileiro e outras fontes. As informações a respeito da Argentina e de sua economia baseiam-se em informações publicadas pelo Banco Central de la República Argentina e outras fontes. Certas informações setoriais e demográficas utilizadas neste Prospecto foram extraídas de fontes que a ALL reputa confiáveis. A Emissora e o Coordenador não assumem qualquer responsabilidade quanto à exatidão ou completude de tais informações.
- Salvo se explicitado de forma diversa, os dados a respeito da população apresentados no presente Prospecto são baseados no Censo Populacional de 2001 realizado pelo IBGE.
- Todas as estatísticas operacionais são apresentadas com data de 31 de dezembro de 2003 e refletem os doze meses de operações encerrados em tal data, salvo (a) se declarado diversamente ou (b) com relação a informações obtidas a partir dos demonstrativos financeiros consolidados auditados, brasileiros ou argentinos, datados de 31 de dezembro de 2001, 2002 e 2003.
- Informações resultantes das demonstrações financeiras auditadas consolidadas e das notas explicativas incluídas neste Prospecto podem diferir daquelas informações que resultariam de demonstrações financeiras preparados em base *proforma* para refletir de forma combinada as operações brasileiras e argentinas nos exercícios de 2001, 2002 e 2003.
- Alguns valores (incluindo percentuais) constantes deste Prospecto foram arredondados, portanto, os valores apresentados totais em certas tabelas podem não resultar em uma soma exata.

INFORMAÇÕES SOBRE A TAXA DE CÂMBIO

Brasil

Existem dois mercados principais de câmbio de moeda estrangeira no Brasil:

- o mercado de taxa de câmbio comercial; e
- o mercado de taxa de câmbio flutuante.

A maioria das transações comerciais e financeiras em moeda estrangeira é realizada no mercado de câmbio comercial. Estas transações incluem a compra ou venda de ações ou o pagamento de dividendos ou juros, com relação a ações adquiridas por meio do mecanismo de investimento estabelecido na Resolução 2.689 do Conselho Monetário Nacional. Moedas estrangeiras somente podem ser adquiridas por intermédio de um banco brasileiro autorizado a operar nesses mercados. Em ambos mercados, as taxas são negociadas livremente, mas podem ser influenciadas pela intervenção do Banco Central Brasileiro para controlar eventuais flutuações nas taxas. Em 1999, o Banco Central do Brasil colocou o mercado de câmbio comercial e o mercado de câmbio flutuante sob limites operacionais idênticos, o que levou a uma convergência na formação de preço e liquidez de tais mercados. Desde 1º de fevereiro de 1999, a taxa do mercado de câmbio flutuante tem sido igual à taxa do mercado de câmbio comercial. Entretanto, não existe garantia de que estas taxas continuarão sendo as mesmas no futuro. Apesar da convergência na formação de preço e liquidez de ambos mercados, cada mercado continua a ser regulado diferentemente.

Desde 1999, o Banco Central do Brasil permitiu que a taxa de câmbio entre o real e o dólar norte-americano flutuasse livremente e, durante aquele período, essa taxa de câmbio oscilou consideravelmente. Desde 2001, o mercado de câmbio brasileiro tem sido extremamente volátil e o valor do real declinou em relação ao dólar norte-americano. No passado, o Banco Central do Brasil interveio ocasionalmente para controlar movimentos instáveis das taxas de câmbio de moedas estrangeiras. A ALL não pode prever se o Banco Central do Brasil ou o governo brasileiro continuarão a deixar que o real flutue livremente ou se intervirão no mercado de câmbio através de um sistema de bandas de moeda ou de outra maneira. A ALL não pode garantir que o real não vai se desvalorizar substancialmente em um futuro próximo.

A tabela a seguir apresenta as taxas de câmbio comercial para a venda expressa em reais por dólar norte-americano (R\$/US\$) com relação aos períodos indicados.

Reais por dólar norte-americano				
	Fechamento	Média para o Período	Mínima	Máxima
Exercício encerrado em 31 de dezembro				
1999	1,789	1,816 ⁽¹⁾	1,208	2,165
2000	1,955	1,829 ⁽¹⁾	1,723	1,985
2001	2,320	2,352 ⁽¹⁾	1,936	2,801
2002	3,533	2,931 ⁽¹⁾	2,271	3,955
2003	2,889	3,072 ⁽¹⁾	2,822	3,662
Mês				
Janeiro de 2004	2,941	2,872 ⁽²⁾	2,802	2,941
Fevereiro de 2004	2,914	2,946 ⁽²⁾	2,904	2,988
Março de 2004	2,909	2,908 ⁽²⁾	2,875	2,941
Abril de 2004	2,945	2,913 ⁽²⁾	2,874	2,952
Mai de 2004	3,129	3,081 ⁽²⁾	2,957	3,205

Fonte: Banco Central do Brasil.

(1) Representa as médias das taxas diárias em cada período.

(2) Média das taxas mais baixas e mais altas no mês.

Em 1º de junho de 2004, a taxa de venda do dólar comercial era de R\$3,157 para US\$1.00.

Argentina

Até dezembro de 1989, o mercado de moeda estrangeira na Argentina estava sujeito a controles de câmbio. Desde dezembro de 1989, e até março de 1991, a taxa de câmbio fluente na Argentina era livre para todas as operações de moeda estrangeira. Após este período, entre 1º de abril de 1991 e 5 de janeiro de 2002, quando a Lei de Convertibilidade entrou em vigor, o peso era conversível livremente em dólares norte-americanos a uma taxa de câmbio fixa de P\$1,00 para US\$1,00. Em cumprimento à Lei de Convertibilidade, o Banco Central da Argentina (a) tinha de manter uma reserva em moedas estrangeiras, ouro e certos títulos de dívida pública denominados em moeda estrangeira iguais à quantia de moeda argentina em circulação e (b) estava obrigado a vender dólares norte-americanos a qualquer pessoa que assim desejasse a uma taxa de um peso por dólar. Ademais, o Banco Central da Argentina adotou uma política de comprar dólares norte-americanos a uma taxa de P\$1,00 por US\$1,00 e, além disso, em 12 de janeiro de 1995, o Banco Central da Argentina emitiu a Comunicação “A” 2298, segundo a qual todos os contratos de câmbio fechados com o Banco Central da Argentina seriam feitos a uma taxa de P\$1,00 por US\$1,00.

Em 6 de janeiro de 2002, o Congresso Argentino aprovou a Lei de Emergência Pública e Reforma do Sistema de Câmbio de Moeda Estrangeira, a qual revogou certas disposições contidas na Lei de Convertibilidade, inclusive a taxa de câmbio fixa de P\$1,00 para US\$1,00. Em 11 de fevereiro de 2002, foi estabelecido um mercado de câmbio único e livre para todas as operações de câmbio. Dentro deste novo regime cambial, e com a finalidade de dar suporte à taxa de câmbio do peso, o Banco Central da Argentina interveio várias vezes por meio da venda de dólares norte-americanos. A capacidade do Banco Central da Argentina de continuar implementando esta política dependia de suas reservas limitadas denominadas em dólares e da assistência financeira fornecida pelo Fundo Monetário Internacional.

À luz da crescente demanda por dólares durante os seis meses encerrados em 30 de junho de 2002 e o escasso volume de dólares para satisfazê-la, o governo argentino adotou uma série de medidas para mitigar tal demanda e simultaneamente aumentar suas reservas em dólares norte-americanos. Como resultado, o setor de exportação teve de converter diariamente moeda estrangeira em pesos argentinos junto ao Banco Central da Argentina, as restrições sobre a transferência de recursos financeiros para o exterior aumentaram, a aquisição de moeda estrangeira foi limitada e as exigências com relação à compra de moeda estrangeira de bancos e casas de câmbio se tornaram mais rigorosas. Sob tais diretrizes, o Banco Central da Argentina começou a, gradualmente, acumular reservas em dólares norte-americanos.

No final de 2002, a demanda por dólares norte-americanos diminuiu significativamente. No mesmo período, dada a quantia suficiente de reservas acumuladas e ao risco de que a compra diária de moeda estrangeira pudesse fazer com que a inflação disparasse, o Banco Central da Argentina reduziu a sua participação no mercado cambial. Todos esses fatores quebraram a tendência de alta e, ao contrário, causaram uma baixa pronunciada na taxa de câmbio do peso em relação ao dólar norte-americano.

A forte participação do Banco Central da Argentina no mercado de câmbio desapareceu significativamente durante o ano em curso. Assim sendo, a autoridade monetária deixou de ser o principal suporte para taxa cambial e o mercado de câmbio moveu-se para um sistema de flutuação livre. Além disso, o Banco Central da Argentina adotou várias medidas para liberar os controles sobre o câmbio a fim de aumentar a demanda por dólares.

A tabela a seguir apresenta as taxas de câmbio comercial para venda, expressas em pesos por dólar norte-americano (P\$/US\$) com relação aos períodos indicados. O Federal Reserve Bank of New York não divulga taxa de compra ao meio dia em relação ao peso.

Pesos por dólar norte-americano				
	Fechamento	Média para o Período	Mínima	Máxima
Exercício encerrado em 31 de dezembro				
1999	1,000	1,000 ⁽¹⁾	1,000	1,000
2000	1,000	1,000 ⁽¹⁾	1,000	1,000
2001	1,000	1,000 ⁽¹⁾	1,000	1,000
2002	3,370	3,187 ⁽¹⁾	1,600	3,900
2003	2,935	2,948 ⁽¹⁾	2,760	3,350
Mês				
Janeiro de 2004	2,928	2,899 ⁽²⁾	2,846	2,952
Fevereiro de 2004	2,923	2,936 ⁽²⁾	2,917	2,955
Março de 2004	2,860	2,896 ⁽²⁾	2,860	2,932
Abril de 2004	2,867	2,885 ⁽²⁾	2,803	2,967
Maio de 2004	2,960	2,910 ⁽²⁾	2,850	2,970

Fonte: Banco de la Nación Argentina.

(1) Representa médias das taxas diárias durante cada período.

(2) Média das taxas mais baixas e mais altas no mês.

Em 1º de junho de 2004, a taxa de venda do peso era de P\$2,964 por US\$1.00.

Taxa de Câmbio de Reais por Pesos

A tabela a seguir apresenta as taxas de câmbio comercial para venda, expressa em reais por pesos (R\$/P\$) para os períodos indicados.

Reais por Peso				
	Fechamento	Média para o Período	Mínima	Máxima
Exercício encerrado em 31 de dezembro				
1999	1,793	1,856 ⁽¹⁾	1,210	2,169
2000	1,963	1,839 ⁽¹⁾	1,728	1,989
2001	2,327	2,363 ⁽¹⁾	1,940	2,808
2002	1,051	0,975 ⁽¹⁾	0,697	2,394
2003	0,985	1,039 ⁽¹⁾	0,979	1,184
Mês				
Janeiro de 2004	1,013	0,993 ⁽²⁾	0,972	1,013
Fevereiro de 2004	0,998	1,007 ⁽²⁾	0,995	1,018
Março de 2004	1,017	1,001 ⁽²⁾	0,982	1,019
Abril de 2004	1,040	0,976 ⁽²⁾	0,962	0,989
Maio de 2004	1,059	1,063 ⁽²⁾	1,037	1,089

Fonte: Banco Central do Brasil.

(1) Representa médias das taxas diárias durante cada período.

(2) Média das taxas mais baixas e mais altas no mês.

Em 1º de junho de 2004, a taxa de venda era de R\$1,069 por P\$1,00.

Parte II – INFORMAÇÕES SOBRE A COMPANHIA

Capitalização

Informações Financeiras Seleccionadas

Discussão e Análise da Administração sobre as Demonstrações Financeiras

A Indústria

Atividades

As Concessões Brasileira e Argentinas

Administração

Descrição do Capital Social

Práticas Diferenciadas de Governança Corporativa da BOVESPA

Dividendos e Política de Distribuição de Dividendos

Principais Acionistas

Transações com Partes Relacionadas

Informações Adicionais sobre a Oferta

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

CAPITALIZAÇÃO

A tabela abaixo apresenta, a partir de demonstrações financeiras preparadas segundo as práticas contábeis adotadas no Brasil, os itens caixa, bancos e aplicações financeiras e capitalização da Emissora (definida como endividamento de curto prazo, endividamento de longo prazo e patrimônio líquido) em 31 de março de 2004, ajustada ao resultado da Oferta e à utilização dos recursos dela decorrentes (Ver “Descrição do Capital Social”). A tabela abaixo deve ser lida em conjunto com as “Informações Financeiras Seleccionadas”, “Discussão e Análise da Administração sobre as Demonstrações Financeiras” e as Demonstrações Financeiras Consolidadas e suas notas explicativas, para o período de três meses encerrado em 31 de março de 2004, referentes à ALL Brasil incluídas em outras seções deste Prospecto. Não houve alterações relevantes na capitalização da Emissora desde 31 de março de 2004.

	Em 31 de Março de 2004		
	Real	Ajustado ⁽¹⁾	Ajustado ⁽²⁾
	(em milhares de reais)		
Caixa, bancos e aplicações financeiras de curto prazo	R\$137.778	377.977	476.477
Endividamento no curto prazo:			
Debêntures	27.768	27.768	27.768
Outras dívidas no curto prazo	206.748	206.748	206.748
Endividamento total no curto prazo	234.516	234.516	234.516
Endividamento no longo prazo:			
Debêntures	58.202	58.202	158.202
Outras dívidas no longo prazo	439.550	439.550	439.550
Endividamento total de longo prazo	497.752	497.752	597.752
Endividamento total	732.268	732.268	832.268
Total do patrimônio líquido	337.752	577.951	577.951
Total de capitalização	R\$1.070.020	1.310.219	1.410.219

(1) Ajustado para contemplar a venda das Ações presumindo-se que as Ações serão vendidas ao preço médio de R\$44,50 por Ação, feitas as deduções relativas a comissões e outras despesas da Oferta Brasileira a serem pagas pela Emissora.

(2) Ajustado para contemplar a venda das Ações e a distribuição das Debêntures, presumindo-se que as Debêntures serão vendidas pelo Valor Nominal Unitário de R\$10.000,00, feitas as deduções relativas a comissões e outras despesas da Oferta a serem pagas pela Emissora.

INFORMAÇÕES FINANCEIRAS SELECIONADAS

A tabela a seguir apresenta dados históricos financeiros (a) da ALL Brasil e (b) da ALL Argentina. Os dados financeiros e operacionais da ALL Argentina não estão consolidados com os da ALL Brasil desde 1º de dezembro de 2001, após a venda de todos os direitos das ações da ALL Argentina para a Logispar. Em dezembro de 2003, a ALL adquiriu a Logispar (e conseqüentemente todos os direitos relativos à ALL Argentina), cujo resultado passou a ser consolidado a partir de 1º de janeiro de 2004. O balanço da ALL Argentina foi consolidado com o da ALL Brasil em 31 de dezembro de 2003.

As informações financeiras auditadas selecionadas para cada um dos exercícios encerrados em 31 de dezembro de 2001, 2002 e 2003 e as informações financeiras não auditadas para os trimestres encerrados em 31 de março de 2003 e 31 de março de 2004 apresentadas a seguir devem ser lidas em conjunto com, e estão sujeitas às demonstrações financeiras consolidadas, auditadas e notas explicativas para a ALL Brasil e ALL Argentina, incluídas neste Prospecto. As demonstrações financeiras consolidadas da ALL Brasil para os exercícios encerrados em 31 de dezembro de 2001, 2002 e 2003 foram auditadas pela PricewaterhouseCoopers Auditores Independentes, conforme indicado em seu parecer, e foram preparadas e apresentadas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil, que são baseadas na Lei das Sociedades por Ações, nas regras e regulamentos da CVM e nas normas contábeis emitidas pelo IBRACON. Em função da importância esperada das operações da ALL Argentina nas operações consolidadas da ALL, a Emissora apresenta também um sumário dos dados financeiros e operacionais consolidados da ALL Argentina. As demonstrações financeiras consolidadas auditadas da ALL Argentina para os exercícios encerrados em 31 de dezembro de 2001, 2002 e 2003 foram auditadas pela PriceWaterhouse & Co., conforme indicado em seu parecer, e foram preparadas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil e estão apresentadas neste Prospecto de acordo com estes mesmos princípios.

As demonstrações financeiras da ALL Brasil do exercício encerrado em 2001 refletem onze meses de resultados das operações argentinas. Entretanto, para os fins desta seção, com o objetivo de apresentar informações financeiras para comparação da ALL Brasil e da ALL Argentina, as informações financeiras do exercício encerrado em 2001 da ALL Brasil correspondem exclusivamente às operações brasileiras desconsiderando a ALL Argentina. (Veja “Discussão e Análise da Administração sobre as Demonstrações Financeiras – ALL Brasil”). Portanto, as informações financeiras apresentadas a seguir para o exercício de 2001 não são obtidas diretamente das demonstrações financeiras da ALL Brasil.

Os dados financeiros e operacionais relativos ao trimestre encerrado em 31 de março de 2004 refletem os resultados operacionais da ALL Argentina para este período. Com o propósito de apresentar informações que possam ser comparadas da ALL Brasil e ALL Argentina, as informações apresentadas nesta seção relativas à ALL Brasil correspondem exclusivamente às operações brasileiras não incluídas as operações argentinas. Portanto, as informações financeiras relativas ao trimestre encerrado em 31 de março de 2004, não foram obtidas das demonstrações financeiras da ALL Brasil.

	Exercício encerrado em 31 de dezembro,						Trimestre encerrado em 31 de março,			
	2001		2002		2003		2003		2004	
	ALL Brasil	ALL Argentina	ALL Brasil	ALL Argentina	ALL Brasil	ALL Argentina	ALL Brasil	ALL Argentina	ALL Brasil	ALL Argentina
	<i>(em milhões de reais)</i>						<i>(em milhões de reais)</i>			
Demonstrações de Resultados										
Operacionais:										
Receita bruta de serviços	R\$520,3	R\$95,6	R\$705,3	R\$116,1	R\$853,8	R\$136,6	R\$166,7	R\$32,6	R\$212,8	R\$36,9
Deduções da receita bruta (sobretudo impostos)	(56,0)	(2,7)	(76,5)	(2,9)	(94,1)	(3,5)	(20,2)	(0,9)	(29,4)	(0,9)
Receita Líquida de serviços	R\$464,3	R\$92,9	R\$628,8	R\$113,2	R\$759,7	R\$133,0	R\$146,5	R\$31,7	R\$183,4	R\$36,0
Custo de serviços prestados:										
Combustível	R\$(84,1)	R\$(9,7)	R\$(108,1)	R\$(13,8)	R\$(157,5)	R\$(18,1)	R\$(34,6)	R\$(4,8)	R\$(35,6)	R\$(5,0)
Agregado e terceiros	(64,9)	(10,8)	(101,8)	(15,1)	(106,7)	(20,7)	(25,1)	(5,6)	(21,3)	(4,8)
Despesas com mão-de-obra	(71,9)	(31,6)	(96,5)	(21,0)	(92,3)	(24,0)	(21,8)	(5,5)	(22,1)	(7,0)

	Exercício encerrado em 31 de dezembro,						Trimestre encerrado em 31 de março,			
	2001		2002		2003		2003		2004	
	ALL Brasil	ALL Argentina	ALL Brasil	ALL Argentina	ALL Brasil	ALL Argentina	ALL Brasil	ALL Argentina	ALL Brasil	ALL Argentina
			<i>(em milhões de reais)</i>				<i>(em milhões de reais)</i>			
Manutenção	(32,5)	(17,8)	(45,0)	(17,0)	(42,3)	(20,5)	(10,3)	(5,3)	(9,5)	(5,6)
Depreciação e amortização	(19,5)	(10,8)	(25,8)	(16,1)	(30,2)	(15,9)	(7,1)	(3,7)	(8,2)	(3,4)
Concessão e arrendamento.....	(21,1)	0,0	(30,0)	0,0	(29,0)	0,0	(7,4)	0,0	(6,1)	0,0
Outras	(33,5)	(4,5)	(45,1)	(5,0)	(53,5)	(4,5)	(9,1)	(1,0)	(15,1)	(1,2)
Custo total dos serviços prestados	(327,5)	(85,2)	(452,3)	(88,0)	(511,5)	(103,8)	(115,4)	(25,9)	(117,9)	(27,0)
Lucro Bruto	R\$136,8	R\$7,8	R\$176,5	R\$25,1	R\$248,2	R\$29,2	R\$31,1	R\$5,8	R\$65,5	R\$9,0
Receitas (despesas) operacionais:										
Despesas com vendas, gerais e administrativas	R\$(68,1)	R\$(19,9)	R\$(64,1)	R\$(23,2)	R\$(71,1)	R\$(16,9)	R\$(16,4)	R\$(4,6)	R\$(18,3)	R\$(5,3)
Baixa de recebíveis relacionados a entidades governamentais.....	0,0	0,0	0,0	(20,6)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Outras receitas operacionais	15,0	4,5	7,7	1,2	8,1	(2,4)	1,9	(1,4)	2,6	(0,9)
Total de receitas (despesas) operacionais	(53,1)	(15,3)	(56,4)	(42,6)	(63,0)	(19,4)	(14,5)	(6,0)	(15,7)	(6,2)
Equivalência patrimonial e ganhos (perdas) em investimentos	R\$19,6	R\$0,0	R\$(1,6)	R\$0,0	R\$(1,3)	R\$0,0	R\$(1,1)	R\$0,0	R\$(1,7)	R\$0,0
Lucro (prejuízo) operacional antes de despesas financeiras líquidas	R\$103,3	R\$(7,5)	R\$118,5	R\$(17,5)	R\$183,9	R\$9,9	R\$15,5	R\$(0,2)	R\$48,1	R\$2,8
Despesas financeiras líquidas	(125,9)	(43,3)	(116,3)	(7,4)	(184,2)	(6,3)	(59,7)	1,8	(45,8)	1,1
Lucro (prejuízo) operacional	R\$(22,6)	R\$(50,9)	R\$2,2	R\$(24,9)	R\$(0,3)	R\$3,6	R\$(44,2)	R\$1,6	R\$2,3	R\$3,9
Participações minoritárias	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Efeito da conversão de moeda e correção monetária líquida	0,0	(40,5)	0,0	44,0	0,0	(9,3)	0,0	12,5	0,0	5,5
Resultado não-operacional	1,1	0,0	3,7	(2,3)	4,3	0,0	0,6	0,0	(0,9)	0,0
Imposto de renda e contribuição social	12,5	0,0	(0,6)	0,0	6,2	0,0	(0,1)	0,0	(4,3)	0,0
Lucro (prejuízo) líquido	R\$(9,0)	R\$(90,5)	R\$5,3	R\$16,8	R\$10,2	R\$(5,7)	R\$(43,7)	R\$14,1	R\$(2,9)	R\$9,4

ALL				
Em 31 de dezembro,				
	2001	2002	2003	Em 31 de março de 2004
	(R\$ milhões)			
Ativo Circulante.....	R\$179,8	R\$199,8	R\$428,4	R\$331,1
Caixa e bancos	25,5	6,4	42,0	19,2
Aplicações financeiras.....	38,2	46,5	211,7	118,6
Contas a receber de clientes	53,5	72,9	66,0	80,2
Estoques	11,0	15,3	22,5	23,2
Arrendamento e Concessão	17,7	12,3	14,2	14,2
Tributos a recuperar	23,5	36,2	52,5	54,3
Adiantamentos e outras contas a receber ...	7,3	7,0	8,7	11,0
Despesas pagas antecipadamente	3,1	3,2	10,8	10,4
Ativo realizável a longo prazo	R\$509,8	R\$498,2	R\$167,8	R\$167,2
Partes relacionadas	277,5	341,3	3,0	3,2
Arrendamento e concessão	146,0	130,2	113,8	110,2
Depósitos judiciais.....	14,0	16,4	18,8	19,8
Tributos a receber	7,3	8,1	24,5	26,5
Outras contas a receber.....	0,0	0,0	5,0	5,2
Direitos relacionados à transações futuras	61,3	0,0	0,0	0,0
Despesas pagas antecipadamente	3,7	2,2	2,7	2,3
Ativo Permanente	R\$420,7	R\$464,1	R\$871,1	R\$899,1
Investimentos	78,0	76,8	271,7	271,3
Imobilizado	314,5	361,4	552,9	581,3
Diferido	28,2	25,9	46,5	46,5
Total de ativos	R\$1.110,3	R\$1.162,1	R\$1.467,3	R\$1.397,4
Passivo circulante.....	R\$351,3	R\$478,3	R\$505,6	R\$456,2
Empréstimo e financiamentos.....	186,9	212,6	230,7	206,7
Debêntures	48,2	72,1	11,2	27,8
Fornecedores	25,8	56,2	109,9	89,9
Impostos, taxas e contribuições	6,6	8,2	46,4	65,0
Dividendos propostos.....	0,5	0,0	0,0	0,0
Arrendamento e concessão a pagar.....	40,7	66,6	64,0	25,9
Salários e encargos sociais.....	17,5	23,1	28,8	17,1
Adiantamento de clientes.....	4,8	13,3	10,6	20,0
Outras contas a pagar	20,3	26,2	4,0	3,8
Passivo exigível a longo prazo.....	R\$506,4	R\$401,1	R\$612,9	R\$586,0
Empréstimos e financiamentos	266,9	298,8	460,1	439,6
Debêntures	115,8	62,3	95,6	58,2
Provisão para contingências.....	18,5	11,8	17,0	16,7
Arrendamento e concessão a pagar.....	32,6	19,9	18,1	48,8
Obrigações relativas a operações futuras.....	61,3	0,0	0,0	0,0
Outras contas a pagar	11,3	8,3	22,1	22,7
Resultado de exercício futuro	R\$19,1	R\$18,4	R\$17,6	R\$17,5
Patrimônio Líquido.....	R\$233,5	R\$264,3	R\$331,2	R\$337,7
Capital Social	234,9	260,3	317,1	317,1
Reservas de lucros.....	2,4	8,1	17,1	17,1
Lucros (prejuízos) acumulados.....	(3,8)	(4,1)	(3,0)	3,5
Total de passivos	R\$1.110,3	R\$1.162,1	R\$1.467,3	R\$1.397,4

ALL Argentina				
Em 31 de dezembro,				
	2001	2002	2003	Em 31 de março de 2004
Ativo circulante.....	R\$92,4	R\$40,4	R\$47,1	R\$48,2
Caixa e bancos.....	1,1	2,2	6,3	2,0
Aplicações financeiras.....	0,0	1,7	1,5	3,1
Créditos de serviços prestados	60,7	20,4	19,8	22,3
Estoques.....	R\$7,7	R\$10,1	R\$8,5	R\$8,8
Despesas pré-pagas.....	1,0	0,2	0,2	0,3
Créditos fiscais	2,9	2,3	2,8	3,0
Adiantamentos.....	1,7	1,7	1,2	2,3
Outras contas a receber.....	5,8	1,6	2,4	2,0
Outros créditos de sociedades coligadas	11,6	0,3	4,4	4,4
Ativo realizável a longo prazo	R\$9,1	R\$8,0	R\$9,7	R\$11,5
Créditos fiscais	9,1	4,7	4,7	6,4
Outras contas a receber.....	0,0	3,3	5,0	5,2
Ativo permanente	R\$178,5	R\$234,1	R\$218,9	R\$229,3
Investimentos.....	47,9	60,4	54,0	55,4
Imobilizado	109,9	147,9	142,1	150,7
Diferido.....	20,6	25,8	22,8	23,2
Total	R\$280,0	R\$282,6	R\$275,7	R\$289,0
Passivo circulante	R\$48,0	R\$48,9	R\$37,8	R\$44,0
Empréstimo e financiamentos	5,7	5,4	5,2	8,1
Contas a pagar	28,3	16,8	21,8	23,4
Encargos fiscais	0,7	0,7	1,5	3,2
Contas a pagar a sociedades coligadas.....	7,5	20,8	3,2	4,7
Provisões.....	2,0	1,3	0,9	0,6
Taxa de concessão a pagar	1,3	0,9	1,0	1,1
Salários e encargos sociais	2,5	3,0	4,2	2,9
Passivo exigível a longo prazo	R\$96,3	R\$79,4	R\$89,4	R\$87,2
Empréstimos e financiamentos.....	42,8	9,3	16,7	13,6
Provisões para contingências.....	7,0	6,4	7,5	7,9
Contas a pagar a sociedades coligadas.....	27,2	51,8	52,3	52,4
Outras contas a pagar.....	19,4	12,0	12,9	13,3
Patrimônio Líquido	R\$135,6	R\$154,2	R\$148,5	R\$157,9
Capital social	16,8	10,2	9,5	9,9
Ajuste de inflação sobre o capital	0,0	12,1	11,4	11,8
Lucro (prejuízo) acumulado	(84,9)	(139,7)	(127,7)	(128,6)
Adiantamento para futuro aumento de capital (AFAC)	203,7		116,4	120,7
Correção monetária de AFACs	0,0	147,0	138,9	144,1
Total	R\$280,0	R\$282,6	R\$275,7	R\$289,0

DISCUSSÃO E ANÁLISE DA ADMINISTRAÇÃO SOBRE AS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

O investidor deve ler esta análise em conjunto com as demonstrações financeiras consolidadas e respectivas notas e demais informações financeiras e contábeis da ALL Brasil e ALL Argentina incluídas neste Prospecto, bem como nas “Informações Financeiras Seleccionadas”. Ver “Demonstrações Financeiras”. Esta seção contém informações acerca do futuro que envolvem riscos e incertezas. Os resultados efetivos podem ser substancialmente diferentes dos resultados discutidos nas afirmações com relação ao futuro, incluindo, mas não se limitando, a fatores indicados na seção “Fatores de Risco” e às matérias indicadas neste Prospecto.

Pelas razões descritas em “Venda e Recompra da ALL Argentina”, esta seção contém discussões e análises separadas das condições financeiras e resultados da ALL Brasil e da ALL Argentina para os exercícios encerrados em 31 de dezembro de 2001, 2002 e 2003, e para os três meses terminados em 31 de março de 2003 e 2004.

Visão Geral

Atualmente, a ALL é a maior operadora logística independente baseada em ferrovias da América Latina, oferecendo uma gama completa de serviços de logística de grande porte, com operação de transporte “porta-a-porta” intermodal (*door-to-door*), doméstico e internacional, distribuição urbana, serviços de terminal portuário, frota dedicada e serviços de armazenamento completo, incluindo o gerenciamento de estoques e centros de distribuição.

A ALL possui e opera uma vasta plataforma de ativos, incluindo uma rede ferroviária com 16.397 quilômetros de extensão, 584 locomotivas, 17.579 vagões, 1.986 veículos para transporte rodoviário (carretas e caminhões próprios ou de transportadores associados), centros de distribuição e instalações de armazenamento. Os terrenos arrendados à ALL incluem áreas disponíveis para a construção de armazéns e terminais logísticos no Brasil e na Argentina, valendo ressaltar mais de um milhão de metros quadrados na zona industrial de Buenos Aires (ver seção “Informações Adicionais sobre a Oferta - Propriedades”). O terminal portuário Terlogs, com movimentação superior a 1,6 milhão de tonelada de grãos por ano é um exemplo de empreendimento imobiliário implementado na área de concessão da ALL.

A extensa base de ativos da ALL permite prestar serviços de frete a clientes em diversos setores, incluindo commodities agrícolas, tais como soja, milho, arroz e açúcar, e produtos industriais tais como, combustíveis, materiais de construção, papel e celulose, produtos siderúrgicos, produtos químicos, petroquímicos, produtos eletro-eletrônicos, autopeças, embalagens e bebidas.

Em 1997, a Concessionária Brasileira adquiriu a concessão para explorar a Malha Sul. A malha ferroviária da ALL expandiu-se com a aquisição de 3 ramais ferroviários. Em 1997, ela adquiriu o direito de operar um trecho da Malha Paulista pertencente à Ferrobán devido a desestatização da malha paulista. Em 1999, a Emissora adquiriu, mediante usufruto outorgado por determinados acionistas, os direitos econômicos e políticos das ações das duas principais malhas ferroviárias da Argentina, que inclui a malha ferroviária da Buenos Aires Al Pacífico San Martín e a malha ferroviária da Ferrocarriles Mesopotámica General Urquiza relativos às Concessionárias Argentinas.

Em julho de 2001, com o arrendamento dos ativos operacionais da Delara, a ALL acelerou o processo de transformação numa operadora de logística *full-service*, ao adicionar às suas operações, serviços tais como gerenciamento de depósitos, operações de frota dedicada, grande capacidade de transporte rodoviário e distribuição urbana.

Venda e Recompra da ALL Argentina

Em 01 de dezembro de 2001, a Emissora cedeu a totalidade dos direitos relativos às ações de emissão da ALL- América Latina Logística Argentina S.A. para a Logispar, uma companhia controlada pelos acionistas da Emissora naquele momento, tornando-se credora do valor de R\$256,2 milhões, a serem pagos em 3 anos, contados a partir de 01 de dezembro de 2001. Tal venda resultou principalmente das preocupações da ALL a respeito do cenário macro-econômico na Argentina.

Em 31 de dezembro de 2003, a ALL adquiriu de seus próprios acionistas, por valor simbólico, a totalidade das ações da Logispar e, indiretamente, os direitos sobre suas Concessionárias Argentinas, tendo como principal objetivo a conjugação operacional, contábil e societária das atividades desenvolvidas pela ALL e suas controladas no Brasil com aquelas exercidas pela Logispar e suas controladas na Argentina. Subseqüentemente, a Emissora capitalizou na Logispar os seus créditos relativos à venda dos direitos referentes à ALL - América Latina Logística Argentina S.A. A diferença entre o patrimônio líquido da Logispar (que refletiu o efeito da depreciação do peso argentino em relação ao real no período de 30 de novembro de 2001 até 31 de dezembro de 2003) e o valor contábil dos créditos relativos à venda, incluindo também outros aportes que ocorreram após a data da transferência inicial no valor de R\$3,0 milhões, a operação de mútuo entre a ALL Overseas e a ALL Central, no valor de US\$9,5 milhões, e a aquisição das notas conversíveis da GEEMF II Latina America LLC, geraram um ágio de R\$142,3 milhões, a ser amortizado linearmente durante o prazo restante dos contratos de concessão das concessionárias argentinas.

Em decorrência de tais transações, as demonstrações financeiras da ALL para o exercício de 2001 incluem os resultados operacionais da ALL Argentina somente até 30 de novembro de 2001. Logo, as demonstrações financeiras da ALL para os exercícios de 2002 e 2003 não incluem os resultados operacionais da ALL Argentina. De acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil, não é possível re-apresentar as demonstrações financeiras consolidando em forma retroativa as operações do Brasil e da Argentina para os exercícios de 2001, 2002 e 2003. Desta forma, preparamos discussões e análises de forma separada das operações da ALL Brasil e ALL Argentina.

Para fins de análise e discussão dos resultados para os exercícios encerrados em 31 de dezembro de 2001 em comparação ao exercício encerrado em 31 de dezembro de 2002, apresentamos nesta seção informações financeiras pro forma dos resultados da ALL Brasil, que excluem os resultados operacionais da ALL Argentina para o período de 1º de janeiro de 2001 a 30 de novembro de 2001. Além disso as demonstrações financeiras relativas ao trimestre encerrado em 31 de março de 2004 incluíram os resultados operacionais da ALL Brasil e da ALL Argentina, enquanto que as demonstrações financeiras relativas ao trimestre encerrado em 31 de março de 2003 não o fizeram. A ALL preparou demonstrações de resultado *pro forma* para a ALL Brasil relativas ao trimestre encerrado em 31 de março de 2004, tendo analisado e discutido separadamente as demonstrações relativas à ALL Brasil e à ALL Argentina.

Cenário Macro-Econômico Brasileiro

Toda a receita bruta da ALL Brasil é atribuível a operações no Brasil para cada um dos exercícios encerrados em 31 de dezembro de 2001, 2002 e 2003 e para os trimestres encerrados em 31 de março de 2003 e 2004. As flutuações na economia brasileira e as ações do governo brasileiro exerceram, e continuarão exercendo, efeitos significativos sobre os resultados operacionais e condições financeiras da ALL Brasil.

Os resultados operacionais e a condição financeira da ALL Brasil são afetados pela taxa de inflação devido a seu impacto sobre a atualização monetária nas suas obrigações relacionadas aos pagamentos das concessões ferroviárias.

Os resultados operacionais e condição financeira da ALL são também afetados pela depreciação do real frente ao dólar norte-americano, dado que parte de seus custos de serviços prestados estão direta ou indiretamente atrelados ao dólar norte-americano (como, por exemplo, combustível).

Desde a introdução do real como novo padrão monetário brasileiro em julho de 1994, a taxa de inflação diminuiu de forma significativa. A tabela abaixo apresenta informações quanto à inflação no Brasil medida pelo IGP-DI e a depreciação do real frente ao dólar norte-americano para os exercícios indicados.

	Exercícios encerrados em 31 de dezembro de,			Doze meses encerrados em 31 de março de,	
	2001	2002	2003	2003	2004
Inflação (IGP-DI)	10,0%	23,8%	7,5%	28,5% ⁽¹⁾	4,8% ⁽¹⁾
Depreciação/Apreciação do real vs. o dólar norte americano	25,7%	34,3%	(22,3)%	25,7%	(12,9)%

⁽¹⁾ Índice acumulado de inflação para um período de 12 meses.

Segundo a Lei das Sociedades por Ações e regulamentação da CVM, ajustes contábeis por inflação foram exigidos para as empresas brasileiras somente até 31 de dezembro de 1995.

Aproximadamente, 23% dos investimentos realizados no exercício de 2003 e aproximadamente 36% do endividamento da ALL Brasil em 31 de dezembro de 2003 são atrelados ao dólar norte-americano, enquanto que suas receitas são geradas em reais. Uma desvalorização do real frente ao dólar norte-americano exigirá que seja utilizada uma parcela maior das receitas da ALL Brasil para financiar seus investimentos e endividamento resultando em despesas financeiras líquidas. A totalidade do endividamento da ALL Brasil atrelado ao dólar encontra-se protegido contra a variação cambial, eliminando, assim, o risco de a ALL Brasil ter que utilizar uma parcela maior de suas receitas para financiar seus investimentos e endividamento. A ALL Brasil pretende continuar a adotar essa política de proteção, porém a continuidade da mesma está sujeita às condições do mercado financeiro.

Ademais, a taxa de inflação e a variação cambial exerceram, e poderão continuar exercendo, efeitos sobre os resultados operacionais e condições financeiras da ALL Brasil. A maior parte de seus custos dos serviços prestados e despesas operacionais é incorrida em reais e tende a aumentar com a inflação brasileira, porque os fornecedores e provedores de serviços tendem a repassar nos aumentos de preços os efeitos da inflação. Parte dos custos dos serviços prestados também está vinculada indiretamente ao dólar norte-americano (como, por exemplo, combustível) e a desvalorização do real frente ao dólar norte-americano geralmente aumenta as despesas com combustível e, portanto, aumenta as despesas operacionais de forma significativa. O preço de mercado do frete no Brasil é basicamente definido pelo preço cobrado pelo modal rodoviário e reflete, de forma rápida e expressiva, os aumentos do preço do combustível. No entanto, o aumento do preço do combustível beneficia a ALL Brasil, uma vez que o aumento do preço de mercado do frete supera o aumento dos custos com combustível. Tal benefício decorre do fato que o modal ferroviário é mais eficiente do que o rodoviário em consumo de combustível.

Cenário Macro-Econômico Argentino

Toda a receita bruta da ALL Argentina é atribuível a operações na Argentina para os exercícios encerrados em 31 de dezembro de 2001, 2002 e 2003 e para os trimestres encerrados em 31 de março de 2003 e 2004. As flutuações na economia argentina e as ações do governo argentino exerceram, e continuarão exercendo, efeitos significativos sobre os resultados operacionais e condições financeiras da ALL Argentina.

A economia argentina atravessou uma severa recessão que se iniciou no segundo semestre de 1998 e permaneceu até 2002. O PIB da Argentina retraiu 3,4% em 1999, 0,8% em 2000, 4,4% em 2001 e 10,9% em 2002. Em 2002, o peso argentino desvalorizou 70% frente ao dólar norte-americano e a Argentina registrou um aumento no índice de preço ao atacado de 118,2% e um aumento no índice de preço ao consumidor de 41%.

Durante o ano de 2003, a economia argentina registrou um aumento no índice de preço ao atacado de 2,0% e um aumento no índice de preço ao consumidor de 3,7%. O principal impacto da inflação sobre os resultados operacionais da ALL Argentina para o período de 1º de janeiro de 2002 a 28 de fevereiro de 2003 foi a incorporação em suas demonstrações financeiras do efeito da exposição à inflação de seus ativos e passivos monetários e a correção monetária das suas demonstrações financeiras para esse período.

Em 6 de janeiro de 2002, o Congresso da Argentina aprovou a Lei de Reforma do Sistema de Câmbio e Emergência Pública, que substituiu certas disposições estabelecidas segundo a Lei de Conversibilidade, inclusive a taxa de câmbio fixa de um peso para cada dólar norte-americano. Ver “Informações Sobre a Taxa de Câmbio”.

A tabela abaixo apresenta informações quanto à inflação na Argentina e à depreciação do peso frente ao dólar norte-americano para os exercícios indicados.

	Exercícios encerrados em 31 de dezembro de,			Doze meses encerrados em 31 de março de,	
	2001	2002	2003	2003	2004
Índice de Inflação (Atacado).....	(5,3)%	118,2%	2,0%	62,2% ⁽¹⁾	3,5% ⁽¹⁾
Índice de Inflação (Varejo).....	(1,5)%	41,0%	3,7%	31,7% ⁽¹⁾	2,3% ⁽¹⁾
Depreciação/Apreciação do peso vs. o dólar norte americano	--	70,0%	(13,1)%	0,7%	0,4%

⁽¹⁾ Índice acumulado de inflação para um período de 12 meses.

Assim como na ALL Brasil, a maioria dos custos dos serviços prestados e despesas operacionais da ALL Argentina são incorridos em moeda local (pesos) e tenderão a aumentar com os efeitos da inflação. Parte dos custos (como, por exemplo, despesas com combustível) dos serviços prestados é atrelada direta ou indiretamente ao dólar norte-americano e aumentarão com o resultado da desvalorização do peso em relação ao dólar norte-americano.

Apresentação das Demonstrações Financeiras

As informações acerca da ALL Brasil para o exercício encerrado em 31 de dezembro de 2001 foram obtidas das informações sobre o resultado pro forma apresentadas abaixo em “Resultados Operacionais – ALL Brasil - Exercício encerrado em 31 de dezembro de 2002 comparado ao exercício encerrado em 31 de dezembro de 2001” e das demonstrações financeiras consolidadas da ALL para os exercícios encerrados em 31 de dezembro de 2002 e 2003. As informações financeiras da ALL Brasil para o trimestre encerrado em 31 de março de 2003 e de 2004 foram obtidas das demonstrações financeiras não auditadas da ALL Brasil apresentadas neste Prospecto e das demonstrações sobre o resultado pro forma apresentadas abaixo em “Resultados Operacionais - ALL Brasil - Trimestre encerrado em 31 de março de 2003 comparado ao trimestre encerrado em 31 de março de 2004.”

As informações acerca da ALL Argentina foram obtidas das demonstrações financeiras da ALL Argentina para os exercícios encerrados em 31 de dezembro de 2001, 2002 e 2003. As informações financeiras da ALL Argentina para o trimestre encerrado em 31 de março de 2003 e de 2004 foram obtidas das demonstrações financeiras não auditadas da ALL Argentina apresentadas neste Prospecto.

Abaixo, encontra-se a discussão dos principais componentes de cada item das demonstrações sobre o resultado da ALL Brasil e da ALL Argentina.

Receita Bruta de Serviços

A ALL fatura seus clientes na medida em que os serviços de frete são prestados. A diferença entre receita bruta de serviços e receita líquida de serviços reflete os pagamentos dos impostos sobre valor agregado e dos impostos sobre as receitas brutas.

Impostos e Contribuições

Os impostos e contribuições incidentes sobre as receitas brutas da ALL Brasil são:

- Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (“ICMS”), à alíquota de 7% a 17%.
- Programa de Integração Social (PIS), cuja alíquota desde dezembro de 2002 equivale a 1,65% de todas as receitas auferidas, sendo admitidas determinadas deduções previstas taxativamente em lei (PIS não cumulativo). Previamente, o PIS incidia sobre todas as receitas auferidas à alíquota de 0,65%; e
- Contribuição para Financiamento da Seguridade Social (Cofins), cuja alíquota, a partir de fevereiro de 2004, equivale a 7,6% de todas as receitas auferidas, admitidas determinadas deduções previstas taxativamente em lei (Cofins não cumulativa). Anteriormente, durante 2001, 2002 e 2003, a Cofins incidia sobre todas as receitas auferidas, à alíquota de 3,0%.

Os impostos e contribuições incidentes sobre as receitas brutas da ALL Argentina são:

- *Impuesto al Valor Agregado* (“IVA”), à alíquota de 21% sobre o valor agregado das vendas de grande parte de mercadorias e serviços. Este imposto não incide sobre as exportações; e
- *Ingresos Brutos* (“IB”), um imposto local devido à cidade de Buenos Aires e a cada uma das províncias argentinas, que incide sobre a receita bruta derivada dos negócios e atividades realizados no limites da jurisdição. As alíquotas são geralmente fixadas em 3%, mas podem variar de jurisdição para jurisdição.

As receitas brutas contidas nas demonstrações financeiras da ALL Argentina são apresentadas de forma bruta com relação ao IB e na forma líquida com relação IVA.

Custos dos Serviços Prestados

Os custos dos serviços prestados consistem em despesas incorridas com combustível e fretes agregados e terceiros, despesas com pessoal, com manutenção, depreciação e amortização, despesas de concessão, despesas com locação e outras despesas.

Despesas com Combustíveis. Despesas com combustíveis consistem em custos incorridos com diesel utilizado nas operações rodoviárias e ferroviárias.

Despesas com Agregados e Terceiros. Tais despesas são compostas por três diferentes categorias de frete: (a) agregado, no qual o caminhão pertence a um terceiro e a carreta pertence à ALL, (b) terceirizado, no qual todo o equipamento pertence a terceiros, e (c) ponta rodoviária, na qual caminhões terceirizados transportam as mercadorias agrícolas das regiões produtoras até os terminais da ALL.

Despesas com Mão-de-obra. Despesas com mão-de-obra incluem custos trabalhistas diretos e não incluem o custo de mão-de-obra terceirizada.

Despesas com Manutenção. Tais despesas incluem somente aquelas associadas com a manutenção de ativos próprios e que a ALL Brasil arrenda como parte de suas concessões ferroviárias. A ALL não é responsável pelo custo de manutenção de caminhões terceirizados.

Despesas com Depreciação e Amortização. A depreciação e amortização de seus ativos baseiam-se na vida útil dos ativos.

Despesas com Concessão e Arrendamento. Despesas com concessão e arrendamento referem-se a despesas dos custos de concessão e quantias devidos nos termos dos contratos de arrendamento de bens ferroviários com a RFFSA descritos em “Contabilização de Arrendamento e Concessão”, os custos de arrendamento dos bens operacionais da Delara assim como o reconhecimento no resultado das quantias relativas aos custos de concessão e arrendamento para obter o direito de uso de trechos da Ferroban no Estado de São Paulo.

Outras Despesas. Consistem principalmente em despesas diretas incorridas com outros serviços de logística, tais como baldeações e gastos com serviços públicos prestados (telefone, eletricidade, etc.).

Excluídas as despesas com combustível, a maioria dos componentes dos custos dos serviços prestados não tem correlação direta com o volume e a receita. Desta forma, desconsiderando tais despesas a ALL Brasil conseguiu aumentar os volumes transportados e receitas operacionais sem causar um incremento direto da mesma magnitude nos custos de serviços prestados. A ALL Brasil reduziu significativamente seus custos com combustível através de iniciativas de redução de consumo de combustível. Tais reduções foram alcançadas por meio de investimentos em tecnologia e através de iniciativas para motivar e engajar as equipes, tais como a criação de torneios internos para premiar e reconhecer condutores de trens com menor consumo de combustível. A ALL Brasil busca manter altos índices de utilização de capacidade para beneficiar-se com economias de escala e eficiências operacionais.

Despesas Operacionais e Receitas (Despesas) Financeiras Líquidas

As despesas operacionais e receitas (despesas) financeiras líquidas consistem em despesas com vendas gerais, administrativas, ajustes monetários da tarifa de concessão, juros e outras despesas e receitas financeiras.

Despesas com Vendas, Gerais e Administrativas. Tais despesas consistem principalmente em salários e benefícios com pessoal administrativo e comercial da ALL. Os principais componentes de tais despesas são os incorridos com pessoal e salários, os quais, historicamente, tiveram um crescimento inferior à inflação.

Juros e Outras Despesas Financeiras. Juros e outras despesas financeiras consistem principalmente em juros incidentes sobre o endividamento e resultados líquidos incorridos em contratos de *swap*. O endividamento é atrelado, em grande parte, a taxas flutuantes de juros. Os juros incidentes aumentam de acordo com o crescimento do nível de endividamento e/ou das taxas de juros.

Receitas Financeiras. O item “receitas financeiras” é, principalmente, composto por receitas auferidas a partir dos investimentos financeiros, geralmente atrelados ao CDI, que a ALL realiza com os saldos de caixa, e, assim, varia em função do volume de recursos aplicados e/ou das taxas de juros e ganhos líquidos decorrentes de contratos de *swap*. O PIS e a Cofins são também devidos sobre ganhos financeiros e, assim, as receitas financeiras contidas nas demonstrações de resultado são apresentadas após a dedução destas contribuições.

Imposto de Renda e Contribuição Social

O imposto de renda e a contribuição social no Brasil são calculados tomando-se por base o lucro tributável à alíquota de 25% e 9%, respectivamente. A legislação brasileira permite compensar prejuízos referentes a exercícios passados com lucros de exercícios futuros, sem prazo de prescrição.

Na Argentina, o imposto de renda é calculado tomando-se por base o lucro tributável à alíquota de 35%. A legislação argentina permite compensar prejuízos referentes a exercícios passados com lucros de exercícios futuros em até 5 anos.

Efeito da Conversão e Correção Monetária

As demonstrações financeiras da ALL Argentina, convertidas em reais e preparadas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil, incluem uma linha adicional refletindo ganhos resultantes do ajuste do patrimônio líquido (para os períodos entre 1º de janeiro de 2002 e 28 de fevereiro de 2003), em decorrência da inflação argentina, deduzidos dos ganhos (perdas) resultantes da conversão do patrimônio líquido de peso para reais.

Práticas Contábeis Críticas

As práticas contábeis críticas são aquelas de maior relevância à condição financeira e resultados operacionais e que também requerem decisões gerenciais subjetivas e de maior complexidade.

Decisões gerenciais de maior complexidade são necessárias para a adoção de práticas contábeis envolvendo transações complexas ou transações que não contam com diretrizes definidas nas normas contábeis. Tais decisões decorrem, em sua maioria, da necessidade de se estimar os efeitos de questões inerentemente incertas. À medida que premissas e variáveis que afetam a solução de possíveis incertezas futuras aumentam, tais decisões tornam-se ainda mais subjetivas e complexas.

As seguintes práticas contábeis críticas são apresentadas, a fim de esclarecer a maneira pela qual a administração decide acerca das práticas contábeis mais apropriadas a serem adotadas em transações de maior complexidade e que envolvem eventos futuros:

- Contabilização de arrendamento e concessão;
- Contabilização de contingências;
- Perdas de valor no ativo permanente;
- Efeitos decorrentes de medidas extraordinárias adotadas na Argentina sobre a posição financeira e resultado; e
- Consolidação das sociedades nas quais a ALL não é titular das ações.

Contabilização de arrendamento e concessão

De acordo com os contratos de concessão no Brasil, a Concessionária Brasileira assumiu a obrigação de realizar pagamentos relativos à outorga da concessão ao governo federal e relativos ao arrendamento dos ativos necessários à operação da concessão à RFFSA. Nos termos dos contratos de concessão na Argentina, as Concessionárias Argentinas assumiram a obrigação de realizar pagamentos relativos à outorga da concessão ao governo federal da Argentina.

O IBRACON encaminhou à CVM, que submeteu a audiência pública, minuta de instrução para procedimentos de contabilização de concessões governamentais e dos respectivos ativos transferidos. Tal minuta não foi formalmente aprovada e, portanto, não se estabeleceu até o momento uma norma obrigatória para a contabilização das concessões e dos respectivos ativos transferidos. O IBRACON emitiu o Comunicado Técnico No. 03/03 com disposições sobre informações mínimas a serem divulgadas nas demonstrações financeiras sem, no entanto, determinar um método de contabilização obrigatório.

A minuta de pronunciamento preparada pelo IBRACON considerou três alternativas possíveis para a contabilização de concessões governamentais e respectivos ativos:

- (a) contabilizar como ativo os direitos decorrentes da concessão e os ativos relacionados, e contabilizar como passivo as obrigações contratuais futuras relacionadas;
- (b) não contabilizar como ativo os direitos nem como passivo as obrigações decorrentes do contrato de concessão, porém contabilizar a concessão como arrendamento operacional (aluguel) reconhecendo os pagamentos devidos como despesa durante o período de concessão; ou

- (c) contabilizar como ativo os direitos decorrentes da concessão e os ativos relacionados, assim como as obrigações contratuais futuras relacionadas, porém diferindo ao longo do prazo de concessão os efeitos de variações monetárias de obrigações futuras

As respectivas concessionárias no Brasil e na Argentina contabilizam os pagamentos de concessão no Brasil e na Argentina (exceto pelo não reconhecimento das obrigações de concessão na Argentina referentes a certos períodos), bem como os pagamentos de arrendamento à RFFSA como despesa ao longo do prazo da concessão (alternativa (b) acima). As parcelas de concessão e arrendamento pagas antecipadamente são contabilizadas como ativo. Como não existe uma instrução final relativa à contabilização de concessões e ativos relacionados, outras companhias podem adotar procedimentos distintos para a contabilização de concessões e a posição financeira e resultados operacionais poderiam ser distintos se a ALL adotasse uma política de contabilização distinta.

O critério básico para reconhecer no resultado as despesas de concessão e arrendamento relativos às operações no Brasil é ao longo do prazo de vigência da concessão. Contudo, a ALL adotou de 1998 até dezembro de 2001 a política de contabilizar como ativo diferido os pagamentos de concessão e arrendamento até atingir o ponto de equilíbrio operacional. O valor assim diferido está sendo amortizado desde o momento em que a ALL atingiu tal ponto de equilíbrio, em dezembro de 2001, até o término do prazo de concessão. A expectativa de equilíbrio operacional foi determinada com base em projeções futuras de volumes a serem transportados.

Contabilização de Contingências

Por contingência, entende-se uma condição existente, uma situação ou um conjunto de circunstâncias envolvendo incertezas, cujo desfecho final será resolvido quando um ou mais eventos futuros ocorrerem ou deixarem de ocorrer. A elaboração de demonstrações financeiras requer que a administração prepare estimativas e premissas relativas a perdas contingentes no final ou durante os exercícios fiscais. As perdas contingentes mais importantes referem-se ao pagamento dos direitos de concessão pela ALL Central e pela ALL Mesopotâmica e à recuperação de créditos contra entidades governamentais argentinas.

Conforme descrito em “As Concessões Brasileira e Argentinas – Argentina – Termos e Condições da Concessão Argentina”, desde 1997, a ALL Central e a ALL Mesopotâmica passaram por vários estágios de renegociação dos seus contratos de concessão. As obrigações de investimento e o pagamento do direito de concessão são parte deste processo de renegociação. A ALL Central obteve como parte deste processo de renegociação uma decisão suspendendo o pagamento da concessão de 1º de junho de 1995 até 31 de maio de 1998 e apresentou um pedido prorrogando a suspensão do pagamento até 31 de maio de 2004. A administração com base na opinião de seus assessores jurídicos decidiu suspender os pagamentos dos direitos de concessão da ALL Central e ALL Mesopotâmica. Considerando os fatos disponíveis, o marco legal, os direitos de compensação destas obrigações contra outros créditos governamentais e avaliando os diferentes cenários possíveis, a administração acredita que os riscos de incorrer em perdas em virtude desta situação são remotos. Contudo, caso a ALL Central e a ALL Mesopotâmica sejam obrigadas a fazer esses pagamentos, seus resultados futuros poderão ser significativamente afetados.

A ALL Central e a ALL Mesopotâmica detêm créditos contra diversas entidades governamentais argentinas. A administração avaliou a possibilidade de realização e decidiu provisionar integralmente estes créditos no exercício encerrado em 31 de dezembro 2002, em virtude da situação macro-econômica e condições financeiras do governo argentino. Alterações deste cenário podem resultar na reversão desta posição com potenciais ganhos para ambas as companhias.

Perdas de Valor no Ativo Permanente

Os ativos permanentes incluem principalmente imobilizado, investimentos em subsidiárias e o ágio relacionado às operações na Argentina.

As práticas contábeis adotadas no Brasil requerem que seja determinado se o resultado operacional é suficiente para absorver as despesas de amortização e depreciação dos ativos permanentes de forma a avaliar o potencial de recuperação do ativo. Caso o resultado operacional seja insuficiente para recuperar a depreciação e amortização do referido ativo permanente, uma perda no valor de tais ativos permanentes deve ser reconhecida preferencialmente com base na metodologia do fluxo de caixa descontado.

Levando em consideração as mudanças significativas no cenário macro-econômico na Argentina, a administração da ALL Argentina preparou fluxos de caixa projetados ao final dos exercícios encerrados em 31 de dezembro de 2002 e 2003 e concluiu que não seria necessário reconhecer perdas no valor do ativo permanente ou ágio. A preparação de fluxos de caixa projetados requer a definição pela administração de premissas importantes, tais como a taxa de desconto a ser utilizada, expectativa de evolução da economia como um todo, expectativas quanto à demanda por serviços prestados, dos preços de venda e custos operacionais, bem como custos financeiros. Os valores de fluxo de caixa verificados no futuro podem diferir significativamente das projeções preparadas e mudanças no cenário de premissas adotadas podem exigir a revisão de premissas resultando na necessidade de provisões para a perda de valor nos ativos permanentes da companhia e/ou da ALL Argentina.

Efeitos decorrentes de medidas extraordinárias adotadas na Argentina sobre a posição financeira e resultado

Desde 2001, a Argentina tem enfrentado uma grave situação econômica, cujos principais indicadores são um elevado nível de endividamento externo, um sistema financeiro em crise e uma recessão econômica que, até 2002, resultou numa diminuição significativa na demanda por produtos e serviços, bem como num aumento significativo do nível de desemprego.

Desde dezembro de 2001, o governo argentino vem adotando medidas que resultaram numa mudança do modelo econômico vigente. Dentre tais medidas cabe ressaltar o regime de taxa de câmbio flutuante, resultando numa significativa desvalorização do peso durante os primeiros meses de 2002 e a “pesificação” mandatória de certos ativos e passivos originalmente contratados em moeda estrangeira.

Esta situação causou, principalmente em 2002, um aumento e disparidades significativas em vários indicadores econômicos, tais como taxas de câmbio, índice de inflação e índices específicos utilizados na contabilização de certos ativos relacionados aos negócios das subsidiárias na Argentina.

As demonstrações financeiras e consolidadas da ALL Argentina apresentadas neste Prospecto refletem os impactos das medidas adotadas pelo governo argentino. Resultados futuros podem diferir das hipóteses e estimativas feitas quando da preparação das demonstrações financeiras consolidadas.

Consolidação das sociedades nas quais a ALL não é a titular das ações

Conforme descrito em maiores detalhes em “As Concessões Brasileira e Argentinas – Argentina – Aquisição da ALL Central e ALL Mesopotâmica”, a ALL – América Latina Logística Argentina S.A. não é a titular das ações das Concessionárias Argentinas. A ALL Argentina e Logispar celebraram uma série de contratos, com os acionistas das Concessionárias Argentinas, que são também acionistas da ALL. Através destes contratos a Logispar detém o usufruto sobre os direitos políticos e econômicos das ações da ALL – América Latina Logística Argentina S.A. e esta detém, por sua vez, o usufruto sobre os direitos políticos e econômicos das ações das Concessionárias Argentinas. Com base nestes contratos, a administração concluiu que a ALL – América Latina Logística Argentina S.A. deve consolidar os resultados das Concessionárias Argentinas e que a Logispar deve consolidar os resultados da ALL – América Latina Logística Argentina S.A.. Eventos futuros podem afetar os direitos decorrentes destes contratos de usufruto, de tal forma que a Logispar não detenha mais o controle da ALL Argentina e que esta não detenha mais o controle das Concessionárias Argentinas. Neste caso, a consolidação dos resultados não seria permitida. Se tais eventos ocorressem, as demonstrações financeiras da ALL, Logispar e da ALL Argentina seriam significativamente afetadas.

Resultados Operacionais

ALL Brasil

Informações Financeiras e Operacionais Seleccionadas

A tabela a seguir apresenta certos itens retirados de nossas demonstrações de resultado como porcentagem das vendas líquidas para os anos e períodos indicados:

	Exercício encerrado em 31 de dezembro,						Trimestres encerrados em 31 de março,			
	2001 ⁽¹⁾		2002		2003		2003		2004 ⁽¹⁾	
	(em milhões de reais)									
Demonstrações de Resultado Consolidadas:										
Receita Bruta de serviços	R\$520,3	112,1%	R\$705,3	112,2%	R\$853,8	112,4%	R\$166,7	113,8%	R\$212,8	116,0%
Deduções da receita bruta	(56,0)	(12,1%)	(76,5)	(12,2%)	(94,1)	(12,4%)	(20,2)	(13,8%)	(29,4)	(16,0%)
Receita líquida de serviços	R\$464,3	100,0%	R\$628,8	100,0%	R\$759,7	100,0%	R\$146,5	100,0%	R\$183,4	100,0%
Custo dos serviços prestados:										
Combustível.....	(84,1)	(18,1%)	(108,1)	(17,2%)	(157,5)	(20,7%)	(34,6)	(23,6%)	(35,6)	(19,4%)
Agregados e terceiros	(64,9)	(14,0%)	(101,8)	(16,2%)	(106,7)	(14,0%)	(25,1)	(17,1%)	(21,3)	(11,6%)
Despesas com mão-de-obra	(71,9)	(15,5%)	(96,5)	(15,3%)	(92,3)	(12,1%)	(21,8)	(14,9%)	(22,1)	(12,1%)
Manutenção	(32,5)	(7,0%)	(45,0)	(7,2%)	(42,3)	(5,6%)	(10,3)	(7,0%)	(9,5)	(5,2%)
Depreciação e Amortização	(19,5)	(4,2%)	(25,8)	(4,1%)	(30,2)	(4,0%)	(7,1)	(4,8%)	(8,2)	(4,5%)
Concessão e Arrendamento	(21,1)	(4,5%)	(30,0)	(4,8%)	(29,0)	(3,8%)	(7,4)	(5,1%)	(6,1)	(3,3%)
Outras	(33,5)	(7,2%)	(45,1)	(7,2%)	(53,5)	(7,0%)	(9,1)	(6,2%)	(15,1)	(8,2%)
Custo total de serviços prestados	(327,5)	(70,5%)	(452,3)	(71,9%)	(511,5)	(67,3%)	(115,4)	(78,8%)	(117,9)	(64,3%)
Lucro Bruto	R\$136,8	29,5%	R\$176,5	28,1%	R\$248,2	32,7%	R\$31,1	21,2%	R\$65,5	35,7%
Receitas (despesas) operacionais:										
Despesas com vendas, gerais e administrativas	(68,1)	(14,7%)	(64,1)	(10,2%)	(71,1)	(9,4%)	(16,4)	(11,2%)	(18,3)	(10,0%)
Outras receitas operacionais	15,0	3,2%	7,7	1,2%	8,1	1,1%	1,9	1,3%	2,6	1,4%
Total de receitas (despesas) operacionais	(53,1)	(11,4%)	(56,4)	(9,0%)	(63,0)	(8,3%)	(14,5)	(9,9%)	(15,7)	(8,6%)
Equivalência patrimonial e ganhos (perdas) em investimentos	19,6	4,2%	(1,6)	(0,3%)	(1,3)	(0,2%)	(1,1)	(0,8%)	(1,7)	(0,9%)
Lucro operacional antes de despesas financeiras	R\$103,3	22,3%	R\$118,5	18,8%	R\$183,9	24,2%	R\$15,5	10,6%	R\$48,1	26,2%
Despesas financeiras líquidas	(125,9)	(27,1%)	(116,3)	(18,5%)	(184,2)	(24,2%)	(59,7)	(40,8%)	(45,8)	(25,0%)
Lucro (prejuízo) operacional	R\$ (22,6)	(4,9%)	R\$2,2	0,3%	R\$ (0,3)	0,0%	R\$ (44,2)	(30,2%)	R\$2,3	1,2%
Resultado não-operacional	1,1	0,2%	3,7	0,6%	4,3	0,6%	0,6	0,4%	(0,9)	(0,5%)
Imposto de renda e contribuição social	12,5	2,7%	(0,6)	(0,1%)	6,2	0,8%	(0,1)	(0,07%)	(4,3)	(2,4%)
Lucro (prejuízo) líquido	R\$ (9,0)	(1,9%)	R\$5,3	0,8%	R\$10,2	1,3%	R\$ (43,7)	(29,8%)	R\$ (2,9)	(1,6%)

⁽¹⁾ As demonstrações sobre o resultado e informações financeiras para o ano de 2001 e para o trimestre encerrado em 31 de março de 2004 são obtidas pro forma conforme " - Venda e Recompra da ALL Argentina".

A tabela a seguir apresenta informações operacionais relativas aos níveis de capacidade e produtividade de nossos ativos, bem como outras informações operacionais referentes aos períodos indicados:

Volume	Exercícios encerrados em 31 de dezembro,			Trimestres encerrados em 31 de março,	
	2001	2002	2003	2003	2004
Número de vagões (em milhares) ⁽¹⁾	11,3	11,1	11,2	10,9	11,2
TKU (bilhões)	12,3	12,5	14,0	2,7	3,6
Número médio de empregados operacionais ⁽²⁾	2.255	2.218	2.203	2.107	2.190
Total do consumo ferroviário de combustível (milhões de litros)	134,3	128,7	130,6	27,6	35,4
Extensão da linha (milhares de km) ⁽¹⁾	7,996	7,996	7,996	7,966	7,996
Volume rodoviário transportado (milhões de KR)	36,8	82,6	70,9	18,6	14,6
Total do consumo rodoviário de combustível (milhões de litros)	7,4	21,5	18,3	4,0	3,1
Produtividade					
Eficiência (TKU/TKB)	0,58	0,59	0,63	0,61	0,60
Produtividade dos Empregados (milhares de TKU/número médio de empregados) ⁽²⁾	5,5	5,6	6,3	--	--
Consumo médio ferroviário de combustível (litros por mil TKB)	6,4	6,1	5,9	6,2	5,9
Consumo médio rodoviário de combustível (km. Por litro)	1,75	1,92	2,00	2,06	2,23
Segurança					
Acidentes (milhão por trem km)	41	23	18	31	17

⁽¹⁾ Número ao término de cada exercício.

⁽²⁾ Apenas para as atividades ferroviárias

Trimestre encerrado em 31 de março de 2004 comparado com o trimestre encerrado em 31 março de 2003.

Desde 1º de janeiro de 2004, devido à aquisição da Logispar, as demonstrações financeiras da ALL consolidam os resultados operacionais da ALL Argentina. Com o propósito de apresentar informações da ALL Brasil para o trimestre encerrado em 31 de março de 2004 comparativamente com os resultados relativos ao trimestre encerrado em 31 de março de 2003, seguem abaixo os resultados pro forma da ALL Brasil relativos ao trimestre encerrado em 31 de março de 2004 que excluem os resultados da ALL Argentina.

	Resultado consolidado no trimestre encerrado em 31 de março de 2004	Eliminações	Resultado real obtido no trimestre encerrado em 31 de março de 2004
	(em R\$milhões)		
Receita bruta de serviços	R\$249.7	R\$(36.9)	R\$212.8
Deduções da receita bruta	(30.2)	0.9	(29.4)
Receita líquida de serviços	219.4	(36.0)	183.4
Custo dos serviços prestados	(145.0)	27.0	(117.9)
Lucro (prejuízo) bruto	74.4	(9.0)	65.5
Receita (despesas) com vendas gerais e administrativas	(21.1)	5.3	(15.7)
Equivalência patrimonial e ganhos (perdas) em investimentos	(2.5)	0.9	(1.7)
Lucro (prejuízo) operacional			
antes das despesas financeiras líquidas	50.8	(2.8)	48.1
Despesas financeiras líquidas, incluindo ganho (perdas) da conversão de moeda e correção monetária	(39.1)	(6.6)	(45.8)
Lucro (prejuízo) operacional	11.7	(9.4)	2.3
Resultado não operacional	(0.9)	-	(0.9)
Imposto de renda e contribuição social	(4.3)	-	(4.3)
Lucro (prejuízo) líquido	R\$6,5	R\$(9.4)	R\$(2.9)

Receita Bruta de Serviços

A receita da ALL Brasil pode ser segmentada em três unidades de negócios: commodities agrícola, intermodal industrial e rodoviário industrial. Essas unidades representaram 54,4%, 28,1% e 17,5%, respectivamente, da receita bruta no primeiro trimestre de 2004 e 42,3%, 32,1% e 25,6%, respectivamente, da nossa receita bruta no primeiro trimestre de 2003.

A receita bruta cresceu de R\$166,7 milhões no primeiro trimestre de 2003 para R\$212,8 milhões no primeiro trimestre de 2004, ou 27,7%, devido principalmente a um aumento no volume de carga transportada medida em TKU de 60,0% na unidade de commodities agrícolas e de 8,3% na unidade industrial intermodal.

A receita com commodities agrícolas aumentou de R\$70,5 milhões no primeiro trimestre de 2003, para R\$115,7 milhões no primeiro trimestre de 2004, ou 64,1%, suportado por um aumento no volume transportado de 1,5 bilhão de TKU no primeiro trimestre de 2003 para 2,4 bilhões TKU no primeiro trimestre de 2004, ou 60,0%, e por um aumento na receita média por mil TKU de R\$48,0 nos primeiros 3 meses de 2003 para R\$48,8 no mesmo período de 2004, ou 1,7%. O aumento de volume de commodities agrícolas foi devido ao aumento da safra em 2004 e à redução de sua sazonalidade, possibilitando uma maior captação de volume de carga transportada no trimestre encerrado em 31 de março de 2004 em relação ao mesmo período em 2003. O aumento das tarifas foi resultado da maior demanda por transportes de commodities agrícolas nos meses de janeiro e fevereiro de 2004, pressionando os fretes no mercado. Este aumento foi parcialmente compensado pela redução no volume de ponta rodoviária nos fluxos intermodais.

A unidade intermodal industrial aumentou sua receita de R\$53,6 milhões no primeiro trimestre de 2003 para R\$59,9 milhões no primeiro trimestre de 2004, ou 11,8%, com um aumento no volume transportado de 1,2 bilhão TKU nos primeiros 3 meses de 2003 para 1,3 bilhão TKU transportado no mesmo período de 2004, ou 8,3%, e um aumento das tarifas médias de R\$45,9 no primeiro trimestre de 2003, para R\$47,7 no primeiro trimestre de 2004, ou 3,9%. O aumento de volume foi suportado pelo aumento da participação de mercado da ALL Brasil nesse segmento, enquanto a redução nas tarifas médias foi reflexo da mudança do *mix* de produtos transportados.

A unidade rodoviária industrial apresentou uma queda na sua receita bruta de R\$42,6 milhões no primeiro trimestre de 2003 para R\$37,2 milhões no mesmo período de 2004, ou 12,7%, devido a uma redução do volume de Km remunerados de 18,6 milhões nos primeiros três meses de 2003 para 14,6 milhões no mesmo período de 2004, ou 21,5%, e um aumento de receita média por Km remunerado de R\$2,3 no primeiro trimestre de 2003 para R\$2,5 no mesmo período de 2004, ou 8,7%. A redução do volume foi resultado da eliminação de algumas operações pouco rentáveis, tais como transporte de polietileno entre os estados do Rio Grande do Sul e São Paulo, e eletrodomésticos entre os estados do Paraná e São Paulo, com concentração naquelas de maior margem, enquanto o aumento da receita média foi resultado da alteração no *mix* de produtos transportados e do repasse da inflação para as tarifas.

A tabela a seguir apresenta a composição da nossa receita bruta por unidade de negócio:

	Receita Bruta trimestres encerrados em 31 de março de,		TKU trimestres encerrados em 31 de março de,		Km remunerado trimestres encerrados em 31 de março de,	
	2003	2004	2003	2004	2003	2004
	<i>(em milhões de reais)</i>		<i>(em bilhões)</i>		<i>(em milhões)</i>	
Commodities agrícolas.....	R\$70,5	R\$115,7	1,5	2,4	--	--
Produtos industriais intermodais.....	53,6	59,9	1,2	1,3	--	--
Produtos industriais rodoviários.....	42,6	37,2	--	--	18,6	14,6
Receita bruta total.....	R\$166,7	R\$212,8				

Deduções da Receita Bruta

As deduções da receita bruta aumentaram de R\$20,2 milhões no primeiro trimestre de 2003, para R\$29,4 milhões no primeiro trimestre de 2004, ou 45,5%, devido ao aumento de 27,7% de receita bruta, e devido a elevação da alíquota da Cofins de 3,0% para 7,6% a partir de fevereiro de 2004.

Custo dos Serviços Prestados

Os custos dos serviços prestados aumentaram de R\$115,4 milhões no primeiro trimestre de 2003 para R\$117,9 milhões no primeiro trimestre de 2004, ou 2,2%. Este aumento é explicado pelas seguintes variações:

Despesas com Combustíveis. As despesas com combustíveis aumentaram de R\$34,6 milhões no primeiro trimestre de 2003 para R\$ 35,6 milhões no primeiro trimestre de 2004, ou 2,9%. As despesas com combustível ferroviário aumentaram de R\$29,2 milhões no primeiro trimestre de 2003, para R\$32,0 milhões no primeiro trimestre de 2004, ou 9,6%, enquanto as despesas com combustível rodoviário caíram de R\$5,4 milhões no primeiro trimestre de 2003 para R\$3,6 milhões no mesmo período de 2004, ou 33,3%.

O aumento das despesas com combustível ferroviário foi devido ao aumento significativo da produção ferroviária, de 4,4 bilhões de TKB no primeiro trimestre de 2003 para 6,0 bilhões de TKB no primeiro trimestre de 2004, ou 36,4%. Assim, o total do consumo de diesel ferroviário aumentou de 27,6 milhões de litros no primeiro trimestre de 2003 para 35,4 milhões de litros no primeiro trimestre de 2004, ou 28,3%, com uma redução no consumo médio de combustível de 6,2 litros por mil TKB no primeiro trimestre de 2003, para 5,9 litros por mil TKB no primeiro trimestre de 2004, ou 4,8%, enquanto o preço médio do diesel ferroviário sofreu uma redução de R\$1,06 por litro no primeiro trimestre de 2003, para R\$0,90 por litro no primeiro trimestre 2004 ou 15,1%.

A redução das despesas com combustível rodoviário decorreu da diminuição dos Km remunerados percorridos pela frota própria, passando de 8,2 milhões de Km no primeiro trimestre de 2003, para 6,8 milhões de km no primeiro trimestre de 2004, ou 17,1%. Assim, o volume de diesel rodoviário diminuiu de 4,0 milhões de litros no primeiro trimestre de 2003 para 3,1 milhões de litros no primeiro trimestre de 2004, ou 22,5%, com uma redução no consumo médio de combustível de 0,49 litros por Km no primeiro trimestre de 2003 para 0,45 litros por Km no mesmo período de 2004, ou 8,2%, enquanto o preço médio do diesel rodoviário sofreu uma redução de R\$1,37 por litro no primeiro trimestre de 2003 para R\$1,19 no primeiro trimestre de 2004, ou 13,1%.

Despesas com Transporte Rodoviário Agregado e Terceirizado. As despesas com transporte agregado e terceirizado caíram de R\$25,1 milhões no primeiro trimestre de 2003 para R\$21,3 milhões no primeiro trimestre de 2004, ou 15,1% devido principalmente a uma diminuição do volume transportado. Despesas com agregados e terceiros excetuando-se a ponta rodoviária de produtos agrícolas sofreram uma redução de R\$18,1 milhões nos primeiros três meses de 2003 para R\$14,2 milhões no mesmo período de 2004, ou 21,5%, em função da maior utilização de frota própria e do menor volume transportado. O custo médio das operações com agregados e terceiros no rodoviário puro mantiveram-se em R\$1,7 por Km no primeiro trimestre de 2003 e no mesmo período de 2004, enquanto o volume de serviços de transporte rodoviário agregado e terceirizado caiu de 11,0 milhões de km no primeiro trimestre de 2003 para 8,5 milhões de km no mesmo período de 2004, ou 22,7%.

As despesas com agregados e terceiros de ponta rodoviária de produtos agrícolas, aumentaram de R\$7,0 milhões no primeiro trimestre de 2003 para R\$7,1 milhões em 2004, ou 1,4%, devido a um aumento no volume de operações intermodais.

Despesas com Mão-de-obra. As despesas com mão-de-obra, que incluem despesas com mão-de-obra ferroviária e rodoviária aumentaram de R\$21,8 milhões no primeiro trimestre de 2003 para R\$22,1 milhões no primeiro trimestre de 2004, ou 1,4%.

As despesas com funcionários de operações ferroviárias aumentaram de R\$12,5 milhões no primeiro trimestre de 2003 para R\$12,9 milhões no mesmo período de 2004, ou 3,2%, decorrente do aumento no volume transportado que passou de 4,4 bilhões de TKB nos três primeiros meses de 2003 para 6,0 bilhões de TKB no mesmo período de 2004, ou 36,4%, enquanto o custo médio medido em R\$ por mil TKB caiu de R\$2,8 no primeiro trimestre de 2003 para R\$2,1 no mesmo período de 2004, ou 25,0%.

As despesas com motoristas e assistentes rodoviários caíram de R\$5,5 milhões no primeiro trimestre de 2003 para R\$5,2 milhões no mesmo período de 2004, ou 5,5%, devido à diminuição de 8,2 milhões de Km remunerados de frota própria no primeiro trimestre de 2003 para 6,8 milhões de km remunerados no mesmo período de 2004, ou 17,1%, ao passo que o custo médio, medido em R\$ por Km remunerado da frota própria, apresentou o aumento de R\$0,7 no primeiro trimestre de 2003 para R\$0,8 no mesmo período de 2004, ou 14,3%, devido ao aumento de 17,0% em folha de pagamento de motoristas e ajudantes, negociado em acordo coletivo (parcialmente compensado por uma melhora na produtividade).

Despesas com Manutenção. As despesas com manutenção da ALL Brasil, que incluem despesas com manutenção ferroviária e rodoviária, caíram de R\$10,3 milhões no primeiro trimestre de 2003 para R\$9,5 milhões no mesmo período de 2004, ou 7,8%. As despesas com manutenção ferroviária caíram de R\$6,4 milhões no primeiro trimestre de 2003 para R\$5,4 milhões no mesmo período de 2004, ou 15,6%, decorrido principalmente pela redução do custo médio medido em R\$ por mil TKB de R\$1,5 no primeiro trimestre de 2003 para R\$0,9 no mesmo período de 2004, ou 40,0%, principalmente em função de um menor gasto com manutenção de locomotivas, enquanto o volume transportado aumentou de 4,4 bilhões de TKB no primeiro trimestre de 2003 para 6,0 bilhões de TKB no primeiro trimestre de 2004, ou 36,4%.

No modal rodoviário, as despesas com manutenção aumentaram de R\$3,9 milhões no primeiro trimestre de 2003 para R\$4,1 milhões no mesmo período de 2004, ou 5,1%. Apesar do volume de Km remunerados da frota própria e carretas de agregados cair de 11,6 milhões no primeiro trimestre de 2003 para 10,2 milhões no mesmo período de 2004, ou 12,1%, o custo médio de manutenção, medido em R\$ por Km remunerados, cresceu de R\$0,3 no primeiro trimestre de 2003 para R\$0,4 no mesmo período de 2004, ou 33,3%, devido a despesas fixas relacionadas aos contratos de manutenção existentes.

Despesas com Depreciação e Amortização. As despesas com depreciação e amortização aumentaram de R\$7,1 milhões no primeiro trimestre de 2003 para R\$8,2 milhões no primeiro trimestre de 2004, ou 15,5%, basicamente devido aos investimentos realizados ao longo de 2003 e início de 2004.

Despesas de Concessão e Arrendamento. As despesas de arrendamento e concessão diminuíram de R\$7,4 milhões no primeiro trimestre de 2003 para R\$6,1 milhões no primeiro trimestre de 2004, ou 17,6%, basicamente pelo crédito do PIS/Cofins que passou a ser dedutível do valor apropriado a título de arrendamento e concessão e pela redução das amortizações do arrendamento dos ativos operacionais da Delara.

Outras Despesas. As outras despesas aumentaram de R\$9,1 milhões no primeiro trimestre de 2003 para R\$15,1 milhões no mesmo período de 2004, ou 65,9%. Dois fatores merecem atenção especial para explicação deste aumento. Custo com transbordo, que passou de R\$1,7 milhões no primeiro trimestre de 2003, para R\$3,8 milhões no primeiro trimestre de 2004, ou 123,5%, devido ao aumento das operações intermodais, e os custos com indenizações que passaram de R\$1,2 milhões no primeiro trimestre de 2003, para R\$3,3 milhões no primeiro trimestre de 2004, ou 175,0%.

Lucro Bruto

O lucro bruto da ALL Brasil aumentou R\$34,4 milhões, passando de R\$31,1 milhões no primeiro trimestre de 2003 para R\$65,5 milhões no primeiro trimestre de 2004, ou 110,6%, com receitas líquidas crescendo R\$36,9 milhões e o custo dos serviços prestados crescendo somente R\$2,5 milhões. Esse efeito reflete o aumento da produtividade e a alavancagem operacional do nosso negócio, uma vez que parte significativa das despesas é fixa.

Despesas e Receitas Operacionais

Despesas com Vendas, Gerais e Administrativas. As despesas da ALL Brasil com vendas, gerais e administrativas cresceram de R\$16,4 milhões no primeiro trimestre de 2003 para R\$18,3 milhões no mesmo período de 2004, ou 11,6%. Parte significativa desse crescimento foi decorrente de aumentos nas despesas com serviços de terceiros relacionado a unidade intermodal de R\$2,1 milhões no primeiro trimestre de 2003, para R\$4,3 milhões no primeiro trimestre de 2004, ou 104,8%. Esse aumento das despesas com serviços de terceiros é em grande parte resultante do aumento do volume e do nível do serviço intermodal oferecido. Como percentual da receita líquida, as despesas com vendas, gerais e administrativas reduziram de 11,2% no primeiro trimestre de 2003 para 10,0% no mesmo período de 2004.

Outras Receitas Operacionais Líquidas. Outras receitas operacionais líquidas cresceram de R\$1,9 milhão no primeiro trimestre de 2003 para R\$2,6 milhões no primeiro trimestre de 2004, ou 36,8%, devido basicamente a um aumento da linha de seguros/indenizações de R\$0,9 milhão nos primeiros três meses de 2003 para R\$1,2 milhão no mesmo período de 2004, ou 33,3%, enquanto a venda de materiais/salvados cresceu de R\$0,8 milhão no primeiro trimestre de 2003 para R\$1,2 milhão no primeiro trimestre de 2004, ou 50,0%.

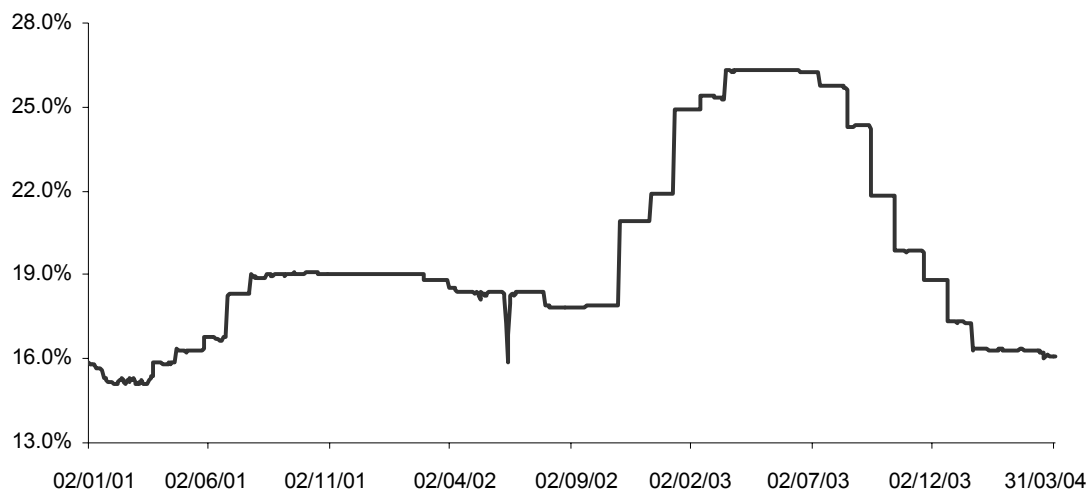
Despesas Financeiras Líquidas

As despesas financeiras líquidas diminuíram de R\$59,7 milhões no primeiro trimestre de 2003 para R\$45,8 milhões no mesmo período em 2004, ou 23,3%. Dois fatores principais contribuíram para essa redução:

- A taxa média de juros caiu de 25,6% nos primeiros três meses de 2003 para 16,2% no mesmo período de 2004.
- Em janeiro de 2003, houve uma perda financeira extraordinária de R\$4,4 milhões devido ao efeito cambial provocado pelo descasamento da operação de *hedge* do financiamento com o IFC.

O gráfico a seguir mostra as variações no CDI no período de janeiro de 2001 a março de 2004:

Evolução da taxa CDI com base em 252 dias



Fonte: Banco Central do Brasil.

Equivalência Patrimonial e Ganho (Perda) na Variação de Participação Acionária

Os ganhos com equivalência patrimonial e na variação de participação acionária diminuíram de uma perda de R\$1,1 milhão no primeiro trimestre de 2003, para uma perda de R\$1,7 milhão no primeiro trimestre de 2004, ou 54,5%. Esses valores consistem basicamente de resultados em equivalência patrimonial das subsidiárias Geodex e Terlogs, companhias de telecomunicações e armazéns gerais, respectivamente, que foram cindidas à ALL Brasil e do ágio referente à incorporação da ALL Argentina. O ganho acionário referente à Geodex foi de R\$0,3 milhão nos 3 primeiros meses de 2004, contra uma perda de R\$0,2 milhão referente à Terlogs. O ágio na incorporação da ALL Argentina foi negativo em R\$1,8 milhão no período.

Lucro (Prejuízo) Operacional Após as Despesas Financeiras

O lucro (prejuízo) operacional após despesas financeiras passou de um prejuízo R\$44,2 milhões no primeiro trimestre de 2003, para um ganho de R\$2,3 milhões no mesmo período de 2004, devido a um aumento no lucro bruto de R\$34,4 milhões, um crescimento das despesas operacionais de R\$1,2 milhão, uma redução das despesas financeiras líquidas de R\$13,9 milhões e uma piora de R\$0,6 milhão em ágio e equivalência patrimonial.

Imposto de Renda e Contribuição Social

As despesas com imposto de renda e contribuição social aumentaram de R\$0,1 milhão no primeiro trimestre de 2003, para R\$4,3 milhões no primeiro trimestre de 2004. Este aumento deve-se ao aumento do lucro operacional apresentado pela companhia, que elevou a base de cálculo tributável. No primeiro trimestre de 2003, os valores referem-se apenas ao diferimento de créditos fiscais, sem despesa efetiva. No trimestre encerrado em 31 de março de 2004 tinha R\$0,1 milhão em créditos fiscais diferidos foi adicionado a R\$4,2 milhões em despesas correntes com impostos de renda.

Lucro (Prejuízo) Líquido

Como resultado dos fatores acima, o lucro (prejuízo) líquido passou de um prejuízo de R\$43,7 milhões no primeiro trimestre de 2003, para um prejuízo de R\$2,9 milhões no mesmo período de 2004, ou 93,4%.

Exercício encerrado em 31 de dezembro de 2003 comparado com o exercício encerrado em 31 de dezembro de 2002

Receita Bruta de Serviços

A receita da ALL Brasil pode ser segmentada em três unidades de negócios: commodities agrícolas, intermodal industrial e rodoviário industrial. Essas unidades representaram 47,1%, 27,1% e 25,8% respectivamente, da receita bruta em 2002 e 51,7%, 29,1% e 19,2% respectivamente da receita bruta em 2003.

A receita bruta cresceu de R\$705,3 milhões em 2002 para R\$853,8 milhões em 2003, ou 21,1%, devido principalmente a um aumento de 11,2% no volume de carga transportada medida em TKU e aumento na receita média por TKU medida em R\$/TKU.

A receita com commodities agrícolas aumentou de R\$332,0 milhões em 2002 para R\$441,1 milhões em 2003, ou 32,9%, principalmente devido a um aumento no volume transportado de 7,9 bilhões TKU em 2002 para 8,7 bilhões TKU em 2003, ou 10,1%, e por um aumento na receita média por TKU de R\$42,1 em 2002 para R\$50,7 em 2003, ou 20,6%. O aumento de volume de commodities agrícolas transportadas foi devido a uma melhora na produtividade do sistema ferroviário, possibilitando uma maior captação de carga.

A unidade intermodal industrial da ALL Brasil aumentou sua receita de R\$191,3 milhões em 2002 para R\$248,7 milhões em 2003, ou 30,0%, suportado por um aumento no volume transportado de 4,6 bilhões TKU em 2002 para 5,3 bilhões TKU em 2003, ou 15,2%, e por um aumento na receita média por mil TKU de R\$41,6 em 2002 para R\$46,9 em 2003, ou 12,8%. O aumento de volume também foi resultado da melhora na produtividade ferroviária, resultando em um aumento da participação de mercado nesse segmento.

A unidade rodoviária industrial da ALL Brasil teve uma queda na sua receita bruta de R\$182,0 milhões em 2002 para R\$164,0 milhões em 2003, ou 9,9%, devido a uma redução de 82,6 milhões de km remunerados em 2002 para 70,9 milhões de km remunerados em 2003, ou 14,2%. Como contrapartida, verificou-se um aumento de receita média de R\$2,2 por km remunerado em 2002 para R\$2,3 por km remunerado em 2003, ou 5,0%, devido basicamente a aumentos de tarifas e alterações no *mix* de produtos transportados. A redução do Km remunerado decorreu diretamente da descontinuação do serviço de distribuição urbana de bebidas no Rio de Janeiro.

A tabela a seguir apresenta a composição da receita bruta da ALL Brasil por unidade de negócio:

	Receita Bruta		TKU		Km. Remunerado	
	2002	2003	2002	2003	2002	2003
	<i>(em milhões de reais)</i>		<i>(em bilhões)</i>		<i>(em milhões)</i>	
Commodities agrícolas	R\$332,0	R\$441,1	7,9	8,7	--	--
Industriais intermodais	191,3	248,7	4,6	5,3	--	--
Industriais rodoviários	182,0	164,0	--	--	82,6	70,9
Receita bruta	<u>R\$705,3</u>	<u>R\$853,8</u>				

Deduções da Receita Bruta

As deduções da receita bruta aumentaram de R\$76,5 milhões em 2002 para R\$94,1 milhões em 2003, ou 23,0%, devido ao aumento de receita e aumento da alíquota do PIS de 0,65% em 2002 para 1,65% em 2003.

Custo dos Serviços Prestados

Os custos dos serviços prestados pela ALL Brasil aumentaram de R\$452,3 milhões em 2002 para R\$511,5 milhões em 2003, ou 13,1%. Este aumento é explicado pelas seguintes variações:

Despesas com Combustíveis. As despesas com combustíveis aumentaram de R\$108,1 milhões em 2002 para R\$157,5 milhões em 2003, ou 45,7%. As despesas com combustível ferroviário aumentaram de R\$90,6 milhões em 2002 para R\$137,4 milhões em 2003, ou 51,7%, e as despesas com combustível rodoviário aumentaram de R\$17,5 milhões em 2002 para R\$20,1 milhões em 2003, ou 14,9%.

O aumento das despesas com combustíveis ferroviários foi basicamente devido a um aumento nos preços médios de combustível de R\$0,70 por litro em 2002 para R\$1,05 por litro em 2003, ou 49,4%. O total do consumo de diesel ferroviário aumentou de 128,7 milhões de litros em 2002 para 130,6 milhões de litros em 2003, ou 1,5%. O baixo crescimento no consumo total de diesel ferroviário comparado com 4,8% de crescimento em TKB foi devido a uma redução no consumo de combustível de 6,08 litros por mil TKB em 2002 para 5,88 litros por mil TKB em 2003, ou 3,4%, compensando parcialmente o efeito do aumento dos preços de combustível.

O aumento das despesas com combustíveis rodoviários foi devido basicamente, a um aumento nos preços de combustível de R\$0,81 por litro em 2002 para R\$1,10 por litro em 2003, ou 35,8%, parcialmente compensado por uma redução no consumo total de diesel rodoviário de 21,5 milhões de litros em 2002 para 18,3 milhões de litros em 2003, ou 14,9%, devido a descontinuação do serviço “porta-a-porta” (*door-to-door*) de distribuição urbana de bebidas no Rio de Janeiro.

Despesas com Transporte Rodoviário Agregado e Terceirizado. As despesas com transporte rodoviário agregado e terceirizado aumentaram de R\$101,8 milhões em 2002 para R\$106,7 milhões em 2003, ou 4,8%, devido a um aumento nos serviços de ponta rodoviária de produtos agrícolas de R\$36,6 milhões em 2002 para R\$50,1 milhões em 2003, ou 36,9% ocasionado pelo aumento na exportação de commodities agrícolas. As despesas com transporte rodoviário agregado e terceirizado, excetuando-se a ponta rodoviária de

produtos agrícolas, reduziram de R\$65,2 milhões em 2002 para R\$56,6 milhões em 2003, ou 13,2%, devido a uma redução no volume transportado e maior utilização de frota própria. O volume de serviços de transporte rodoviário agregado e terceirizado foi reduzido de 46,5 milhões de km em 2002 para 37,9 milhões de km em 2003, ou 18,5% e o preço médio pago aumentou de R\$1,40 por km em 2002 para R\$1,49 por km em 2003, ou 6,4%.

Despesas com Mão-de-obra. As despesas com mão-de-obra reduziram de R\$96,5 milhões em 2002 para R\$92,3 milhões em 2003, ou 4,4%. Essa variação decorreu basicamente de uma redução nas despesas com motoristas e assistentes rodoviários de R\$30,1 milhões em 2002 para R\$22,4 milhões em 2003, ou 25,6%, compensado parcialmente pelo aumento das despesas com funcionários da operação ferroviária de R\$53,3 milhões em 2002 para R\$54,8 milhões em 2003, ou 2,8%.

O aumento no custo da mão-de-obra relacionada à operação ferroviária ocorreu basicamente pelo aumento do volume transportado, que passou de 12,5 bilhões de TKU em 2002 para 13,9 bilhões de TKU em 2003, ou 11,2%, parcialmente compensado pela redução no custo médio da mão-de-obra de R\$ 4,26 por mil TKU em 2002 para R\$ 3,91 por mil TKU em 2003, ou 9,3%, devido a ganhos de produtividade por melhora na utilização dos ativos.

As reduções nos gastos com motoristas e assistentes rodoviários são explicadas pelo fato de que os km remunerados da frota própria reduziram de 36,1 milhões em 2002 para 33,0 milhões em 2003, ou 8,6%, e o custo médio de mão-de-obra por km caiu de R\$0,83 em 2002 para R\$0,68 em 2003, ou 18,1%, devido a um aumento de produtividade dos motoristas e o aumento das operações rodoviárias de longa distância, devido a descontinuação da operação de distribuição urbana de bebidas no Rio de Janeiro.

Despesas com Manutenção. As despesas com manutenção da ALL Brasil, que incluem despesas com manutenção ferroviária e rodoviária, reduziram de R\$45,0 milhões em 2002 para R\$42,3 milhões em 2003, ou 6,0%. As despesas com manutenção ferroviária reduziram de R\$29,7 milhões em 2002 para R\$26,1 milhões em 2003, ou 12,1%, enquanto que as despesas com manutenção rodoviária aumentaram de R\$15,3 milhões em 2002 para R\$16,2 milhões em 2003, ou 5,9%. O fator de maior influência nas despesas com manutenção ferroviária é o TKB, que cresceu de 21,2 bilhões em 2002 para 22,2 bilhões em 2003, ou 4,8%. Todavia, as despesas com manutenção ferroviária reduziram de R\$1,4 por mil TKB em 2002 para R\$1,18 por mil TKB em 2003, ou 15,7%, mais do que compensando o aumento do volume e levando a uma redução nas despesas totais de manutenção ferroviária.

O total de Km remunerados da frota própria e carretas de agregados reduziu de 48,8 milhões de km remunerados em 2002 para 48,4 milhões de km em 2003, ou 0,8%, e o custo médio de manutenção rodoviária por km cresceu de R\$0,31 em 2002 para R\$0,33 em 2003, ou 6,5%, devido a ajustes parciais de inflação nos contratos de manutenção da frota própria.

Despesas com Depreciação e Amortização. As despesas com depreciação e amortização aumentaram de R\$25,8 milhões em 2002 para R\$30,2 milhões em 2003, ou 17,1%, basicamente devido aos investimentos realizados em 2002 e 2003.

Despesas de Concessão e Arrendamento. As despesas de concessão e arrendamento reduziram de R\$30,0 milhões em 2002 para R\$29,0 milhões em 2003, ou 3,3%, basicamente pela redução das amortizações do arrendamento dos ativos operacionais da Delara.

Outras Despesas. As outras despesas aumentaram de R\$45,1 milhões em 2002 para R\$53,5 milhões em 2003, ou 18,6%, devido basicamente a aumentos em custos diretamente relacionados a aumentos de receita. Como percentual da receita líquida, as outras despesas operacionais reduziram de 7,2% em 2002 para 7,0% em 2003, ou 1,8%.

Lucro Bruto

O lucro bruto aumentou R\$71,7 milhões, de R\$176,5 milhões em 2002 para R\$248,2 milhões em 2003, ou 40,6%, pois as receitas líquidas cresceram R\$130,9 milhões e os custos dos serviços prestados cresceram apenas R\$59,2 milhões. Esse efeito reflete a alavancagem operacional das atividades da ALL, no qual parte significativa das despesas são fixas.

Despesas e Receitas Operacionais

Despesas com Vendas, Gerais e Administrativas. As despesas da ALL Brasil com vendas, gerais e administrativas cresceram de R\$64,1 milhões em 2002 para R\$71,1 milhões em 2003, ou 10,9%. Parte significativa desse crescimento foi decorrente de aumentos nas despesas com serviços de terceiros relacionados ao negócio intermodal de R\$5,6 milhões, ou 61,4%, e de despesas com propaganda e marketing de R\$1,3 milhão, ou 88,2%. Esse aumento das despesas com serviços de terceiros é em grande parte resultante do aumento do volume e do nível do serviço intermodal oferecido. Como percentual da receita líquida, as despesas com vendas, gerais e administrativas reduziram de 10,2% em 2002 para 9,4% em 2003, ou 8,2%.

Outras Despesas e Resultados Operacionais. O resultado operacional líquido cresceu de R\$7,7 milhões em 2002 para R\$8,1 milhões em 2003, ou 5,2%, devido basicamente a ajustes parciais de inflação nos contratos de terceiros.

Despesas Financeiras Líquidas

As despesas financeiras líquidas da ALL Brasil cresceram de R\$116,3 milhões em 2002 para R\$184,2 milhões em 2003, ou 58,4%. Dois fatores principais contribuíram para esse crescimento:

- O endividamento médio da ALL Brasil era 13% maior em 2003 do que em 2002 e a taxa média de juros da dívida de 2003 era 23,2% comparado com 19,0% em 2002 devido, basicamente aos aumentos do CDI.
- Em 2002, houve um ganho financeiro extraordinário de R\$28 milhões pela correção monetária de um investimento em uma subsidiária não-operacional. Nesse período, o real teve uma depreciação de 52,3% em relação ao dólar. Em 2003, os investimentos nessa subsidiária foram reduzidos e a apreciação do real em relação ao dólar não gerou resultado significativo.

Equivalência Patrimonial e Ganho (Perda) na Variação de Participação Acionária

Os ganhos com equivalência patrimonial e na variação de participação acionária aumentaram de uma perda de R\$1,6 milhão em 2002 para um ganho de R\$1,3 milhão em 2003, ou 18,8%. Esses valores consistem basicamente de resultados em equivalência patrimonial na Geodex. Ver “Estrutura Societária e Reestruturação Societária – Transações Envolvendo a Geodex”.

Lucro Operacional Após as Despesas Financeiras

O lucro operacional após despesas financeiras reduziu de um ganho de R\$2,2 milhões em 2002 para uma perda de R\$0,3 milhão em 2003, pois o lucro bruto aumentou em R\$71,7 milhões e enquanto as despesas operacionais aumentaram R\$6,6 milhões, as despesas financeiras líquidas aumentaram R\$67,9 milhões e resultados de equivalência patrimonial apresentaram um melhora de R\$0,3 milhão.

Imposto de Renda e Contribuição Social

Em 2003, a ALL Brasil constituiu os créditos integrais sobre prejuízos fiscais acumulados, atendendo às disposições da CVM, considerando que a Concessionária Brasileira completou seu terceiro ano com lucro tributável, registrando créditos fiscais reconhecidos como benefício fiscal de R\$12,5 milhões em 2003 comparado a R\$0,5 milhão em 2002, um aumento de aproximadamente R\$12,0 milhões. A provisão para imposto de renda e contribuição social aumentou R\$5,2 milhões, de R\$1,1 milhão em 2002 para R\$6,3 milhões em 2003.

Lucro Líquido

Como resultado dos fatores acima, o lucro líquido aumentou de R\$5,3 milhões em 2002 para R\$10,2 milhões em 2003, ou 92,5%.

Exercício Encerrado em 31 de Dezembro de 2002 Comparado com o Exercício Encerrado em 31 de Dezembro de 2001

Até 30 de novembro de 2001, as demonstrações financeiras auditadas apresentadas em base consolidada incluíam a ALL Argentina. Para fins de comparação de resultados da ALL Brasil para o exercício encerrado em 31 de dezembro de 2002 com o exercício encerrado em 31 de dezembro de 2001, a ALL apresenta abaixo os resultados proforma da ALL Brasil para o exercício encerrado em 31 de dezembro de 2001, que eliminam os resultados da ALL Argentina.

	Resultado conforme Demonstrações Financeiras Em 2001	Eliminações⁽¹⁾	Pro Forma 2001
		<i>(em milhões de reais)</i>	
Receita bruta de serviços	R\$671,5	R\$151,2	R\$520,3
Deduções da receita bruta	(80,5)	(24,5)	(56,0)
Receita líquida de serviços	591,0	126,7	464,3
Custo dos serviços prestados	(439,0)	(111,5)	(327,5)
Lucro Bruto	152,0	15,2	136,8
Receitas (despesas) com vendas, gerais e administrativas e outros resultados (custos) operacionais	(83,8)	(30,7)	(53,1)
Equivalência patrimonial e ganhos em investimentos	20,6	1,0	19,6
Lucro operacional antes de despesas financeiras líquidas	88,8	(14,5)	103,3
Despesas líquidas financeiras	(102,8)	23,1	(125,9)
Lucro (prejuízo) operacional	(14,0)	8,6	(22,6)
Resultado não-operacional	1,1	0,0	1,1
Imposto de renda e contribuição social	12,5	0,0	12,5
Lucro (prejuízo) líquido	R\$(0,4)	R\$8,6	R\$(9,0)

⁽¹⁾ Os montantes apresentados como eliminações correspondem aos resultados operacionais da ALL Argentina, para o período de 11 (onze) meses com término em 30 de novembro de 2001, os quais foram consolidados pela ALL em suas Demonstrações Financeiras consolidadas relativas ao exercício social findo em 31 de dezembro de 2001. Os montantes das operações foram convertidos de pesos argentinos pela Data de Câmbio efetiva em 30 de novembro de 2001, data na qual o investimento na ALL Argentina foi alienado para a Looispar. Os Resultados Operacionais efetivos da ALL Argentina, para o período de 12 meses com término em 31 de dezembro de 2001, foram convertidos em reais de acordo com a Nota Técnica 02/02 do IBRACON, aplicando-se a taxa de câmbio referente a 11 de janeiro de 2002, o dia em que o mercado de câmbio encerrou suas operações após o término do feriado bancário imposto ao governo argentino no final de 2001.

Receita Bruta de Serviços

A receita bruta da ALL Brasil cresceu de R\$520,3 milhões em 2001 para R\$705,3 milhões em 2002, ou 35,6%, suportado pelo aumento no volume de carga transportada medida em TKU.

A receita com commodities agrícolas da ALL Brasil aumentou de R\$286,5 milhões em 2001 para R\$332,0 milhões em 2002, ou 15,9%. Esse aumento resultou de um incremento na receita média de R\$35,8 por mil TKU em 2001 para R\$ 42,0 por mil TKU em 2002, ou 17,3% decorrente de repasse de inflação e otimização no mix de carga, enquanto o volume decresceu ligeiramente, passando de 8,0 bilhões de TKU em 2001 para 7,9 bilhões em 2002, ou 1,3%.

A unidade intermodal industrial da ALL Brasil aumentou sua receita de R\$154,0 milhões em 2001 para R\$191,3 milhões em 2002, ou 24,2%, suportado por um aumento no volume transportado de 4,3 bilhões de TKU em 2001 para 4,6 bilhões de TKU em 2002, ou 7,0%, e por um aumento na receita média por mil TKU de R\$35,8 em 2001 para R\$ 41,6 em 2002, ou 16,2%. O aumento de volume também foi resultado da melhora na produtividade ferroviária resultando em um aumento de participação de mercado nesse segmento.

A unidade rodoviária industrial da ALL Brasil teve um aumento na sua receita bruta de R\$79,8 milhões em 2001 para R\$182,0 milhões em 2002, ou 128,1%, devido a um aumento de 36,8 milhões de km remunerado em 2001 para 82,6 milhões de km remunerado em 2002, ou 124,5% e um aumento de receita média de R\$2,17 por km remunerado em 2001 para R\$2,20 por km remunerado em 2002, ou 1,4%. Este aumento decorreu principalmente de aquisição do direito de operar os ativos da Delara em julho de 2001, bem como das tarifas e alterações no mix de produtos transportados e aumento das tarifas.

A tabela a seguir mostra a discriminação de receitas por unidades de negócios:

	Receita Bruta		TKU		Km. Remunerado	
	2001	2002	2001	2002	2001	2002
	(em milhões de reais)		(em bilhões)		(em milhões)	
Commodities agrícolas	R\$286,5	R\$332,0	8,0	7,9	--	--
Industriais intermodal	154,0	191,3	4,3	4,6	--	--
Industriais rodoviários	79,8	182,0	--	--	36,8	82,6
Receita bruta	<u>R\$520,3</u>	<u>R\$705,3</u>				

Deduções da Receita Bruta

As deduções das receitas operacionais aumentaram de R\$56,0 milhões em 2001 para R\$ 76,5 milhões em 2002, ou 36,6%, devido principalmente a um aumento nas receitas.

Custo dos Serviços Prestados

O custo das vendas aumentou de R\$327,5 milhões em 2001 para R\$452,3 milhões em 2002, ou 38,1%. Esse aumento deveu-se principalmente às seguintes alterações nos componentes do custo das vendas:

Despesas com Combustíveis. As despesas com combustíveis aumentaram de R\$84,1 milhões em 2001 para R\$108,1 milhões em 2002, ou 28,5%. A parcela ferroviária aumentou de R\$79,2 milhões em 2001 para R\$90,6 milhões em 2002, ou 14,4% e a parcela de caminhões aumentou de R\$ 4,9 milhões em 2001 para R\$ 17,5 milhões em 2002, ou 257,1%. O aumento nas despesas de combustível ferroviário foi decorrente em grande parte de um aumento nos preços dos combustíveis de R\$0,59 por litro em 2001 para R\$0,70 por litro em 2002, ou 18,6%, compensado em parte por uma queda no consumo total de diesel ferroviário de 134,3 milhões de litros em 2001 para 128,7 milhões de litros em 2002, ou 4,2%. A queda no consumo total de combustível ferroviário deveu-se principalmente a um aumento na produtividade que reduziu o consumo médio de combustível de 6,37 litros por mil TKB em 2001 para 6,08 litros por TKB em 2002, ou 4,6%. O aumento nas despesas de combustível para caminhões resultou de um aumento nos preços dos combustíveis de R\$0,66 por litro em 2001 para R\$0,81 por litro em 2002, ou 22,7%, e um aumento no consumo total de diesel dos caminhões de 7,4 milhões de litros em 2001 para 21,5 milhões de litros em 2002, ou 190,7%, devido principalmente ao arrendamento dos ativos operacionais da Delara em julho de 2001.

Despesas com Transporte Rodoviário Agregado e Terceirizado. As despesas com agregados e terceiros aumentaram de R\$64,9 milhões em 2001 para R\$101,8 milhões em 2002, ou 56,9%, devido principalmente ao arrendamento dos ativos operacionais da Delara em julho de 2001. A despesa com agregados e terceiros, excetuando-se a ponta rodoviária, aumentou de R\$35,7 milhões para R\$65,2 milhões, ou 82,6%, devido ao aumento do volume de fretes agregados e de terceiros que passou de 26,0 milhões de km em 2001 para 46,5 milhões de km em 2002, ou 78,8% e o aumento do preço médio pago que passou de R\$1,37 por km em 2001 para R\$ 1,40 por km em 2002, ou 2,2%. As despesas com ponta rodoviária aumentaram de R\$29,5 milhões em 2001 para R\$36,6 milhões em 2002, ou 24,1%.

Despesas de Mão-de-obra. As despesas de mão-de-obra aumentaram de R\$ 71,9 milhões em 2001 para R\$96,5 milhões em 2002, ou 34,2%. O aumento deveu-se principalmente a um aumento nas despesas associadas com os motoristas de caminhão e assistentes de R\$ 14,4 milhões em 2001 para R\$ 30,1 milhões em 2002, ou 109,0%, resultantes do arrendamento dos ativos operacionais da Delara em julho de 2001, e um aumento nas despesas associadas aos funcionários das operações ferroviárias de R\$ 49,1 milhões em 2001 para R\$ 53,3 milhões, ou 8,6% em 2002, resultantes de aumentos de salários não totalmente compensados pelas reduções de quadro.

A quilometragem percorrida pela frota própria de caminhões aumentou de 10,9 milhões de km em 2001 para 36,1 milhões de km em 2002, ou 231,2% e o custo médio do trabalho por quilômetro caiu de R\$ 1,32 em 2001 para R\$ 0,83 em 2002, ou 37,1%, devido à redução nos serviços de distribuição urbana que envolve mais pessoas por caminhão e uma redução da ociosidade da frota de 19,2% para 14,2%.

O TKB total aumentou ligeiramente de 21,1 bilhões em 2001 para 21,2 bilhões em 2002, ou 0,5% e o custo médio do trabalho por km aumentou de R\$2,33 em 2001 para R\$ 2,51 em 2002, ou 7,7%, devido à estrutura de custos fixos.

Despesas com Manutenção As despesas com manutenção aumentaram de R\$32,5 milhões em 2001 para R\$45,0 milhões em 2002, ou 38,5%. A despesa de manutenção ferroviária aumentou de R\$25,2 milhões em 2001 para R\$29,7 milhões em 2002, ou 17,9%, enquanto que a manutenção de caminhões aumentou de R\$7,3 milhões em 2001 para R\$15,3 milhões em 2002, ou 109,6%, devido principalmente ao arrendamento dos ativos operacionais da Delara em julho de 2001.

O TKB total, que é o principal fator determinante do volume de manutenção aumentou de 21.1 bilhões em 2001 para 21.2 bilhões em 2002, ou 0,5% e as despesas de manutenção ferroviária por mil TKB aumentaram de R\$1,32 em 2001 para R\$1,40 em 2002, ou 17,6%. O aumento deveu-se principalmente à recuperação de alguns dos equipamentos em oficina de locomotivas e e aumentos no custo de reposição e equipamentos.

A quilometragem remunerada total percorrida pela frota de caminhões própria e agregada aumentou de 19,7 milhões de km em 2001 para 48,8 milhões de km em 2002, ou 147,7%, e o custo médio de manutenção de caminhões por quilômetro diminuiu de R\$0,37 em 2001 para R\$0,31 em 2002, ou 16,2%, devido a um novo programa de manutenção sem reajuste de preços.

Despesas com Depreciação e Amortização. As despesas com depreciação e amortização aumentaram de R\$19,5 milhões em 2001 para R\$25,8 milhões em 2002, ou 32,3%, devido principalmente a investimentos feitos durante 2001 e 2002, incluindo pagamento em 2002 de parcela de amortização do arrendamento dos ativos operacionais da Delara.

Despesas de Concessão e Arrendamento. As despesas de concessão e arrendamento aumentaram de R\$21,1 milhões em 2001 para R\$30,0 milhões em 2002, ou 42,2%, devido principalmente a um aumento nas despesas de arrendamento resultantes da operação com a Delara em julho de 2001 e início da amortização da parcela diferida das despesas de arrendamento e concessão ferroviária.

Outras Despesas. As outras despesas aumentaram de R\$33,5 milhões em 2001 para R\$45,1 milhões em 2002, ou 34,6%, devido principalmente a alguns itens de custo relacionados com crescimento da receita. Como uma porcentagem da receita líquida, as outras despesas permaneceram constantes em 7,2%.

Lucro Bruto

O lucro bruto aumentou R\$ 39,7 milhões, de R\$ 136,8 milhões em 2001 para R\$ 176,5 milhões em 2002, ou 29,0%, com a receita líquida da ALL Brasil crescendo R\$ 164,5 milhões e o custo das vendas crescendo somente R\$ 124,8 milhões.

Despesas e Receitas Operacionais

Despesas com Vendas, Gerais e Administrativas. As despesas da ALL Brasil com vendas, gerais e administrativas diminuíram de R\$68,1 milhões em 2001 para R\$64,1 milhões em 2002, ou 5,9%, principalmente como resultado de uma redução no quadro de pessoal administrativo depois do arrendamento dos ativos operacionais da Delara e outras rescisões trabalhistas realizadas em 2001.

Outras Despesas e Receitas Operacionais Líquidas. As outras receitas operacionais líquidas diminuíram de R\$15 milhões em 2001 para R\$7,7 milhões em 2002, ou 48,7%, devido a uma venda extraordinária de peças e trilhos em estoque, em 2001.

Despesas Financeiras Líquidas

As despesas financeiras líquidas diminuíram de R\$125,9 milhões em 2001 para R\$116,3 milhões em 2002, ou 7,6%. Embora o endividamento médio em 2002 fosse 17% maior que em 2001, e a taxa de juros média na dívida aumentou de 17,5% em 2001 para 19,0% em 2002, a ALL obteve um ganho financeiro extraordinário de R\$28 milhões em 2002 pela correção monetária de um investimento em uma subsidiária não operacional. Nesse período o real teve uma desvalorização de 52,3% em relação ao dólar.

Resultado da Equivalência Patrimonial e Ganho (Perda) com Investimentos

O resultado da equivalência patrimonial e ganho com investimentos diminuiu de um ganho de R\$19,6 milhões em 2001 para uma perda de R\$1,6 milhão em 2002. O ganho registrado em 2001 reflete um aumento de capital realizado por outros acionistas na Geodex em setembro de 2001, a um preço por ação maior do que o valor patrimonial gerando um ganho na participação da ALL na Geodex. Ver “Informações Adicionais sobre a Oferta - Eventos Societários e Reestruturações Societárias Relevantes – Transações Envolvendo a Geodex”.

Lucro (Prejuízo) Operacional após as Despesas Financeiras

O lucro operacional após despesas financeiras aumentou de uma perda de R\$22,6 milhões em 2001 para um ganho de R\$2,2 milhões em 2002, pois o lucro bruto aumentou em R\$39,7 milhões, enquanto as despesas operacionais aumentaram R\$3,3 milhões as despesas financeiras líquidas reduziram R\$9,6 milhões e resultados de equivalência patrimonial apresentaram uma perda de R\$21,2 milhões.

Imposto de Renda e Contribuição Social

A ALL Brasil constituiu parcela dos créditos fiscais diferidos no montante de R\$15,3 milhões em 2001 em comparação a R\$0,5 milhão em 2002. A provisão da ALL Brasil para imposto de renda e contribuição social diminuiu R\$1,7 milhão, de R\$2,8 milhões em 2001 para R\$1,1 milhão em 2002.

Lucro (Prejuízo) Líquido

Como resultado dos fatores acima, o lucro líquido da ALL Brasil aumentou R\$14,3 milhões passando, de um prejuízo de aproximadamente R\$9,0 milhões em 2001 para um lucro líquido de R\$5,3 milhões em 2002.

ALL Argentina

Informações Financeiras e Operacionais Seleccionadas

A tabela a seguir apresenta certos itens obtidos nas demonstrações de resultado da ALL Argentina como porcentagem das vendas líquidas para os anos e períodos indicados:

	Exercício encerrado em 31 de dezembro de,						Trimestre encerrado em 31 de março de 2001,			
	2001		2002		2003		2003		2004	
	(em milhões de reais)									
Demonstrações de Resultado										
Consolidadas:										
Receita bruta de serviços	R\$95,6	102,9%	R\$116,1	102,6%	R\$136,6	102,7%	R\$32,6	102,8%	R\$36,9	102,5%
Deduções da receita bruta	(2,7)	(2,9%)	(2,9)	(2,6%)	(3,5)	(2,7%)	(0,9)	(2,8%)	(0,9)	(2,5%)
Receita líquida de serviços	R\$92,9	100,0%	R\$113,2	100,0%	R\$133,0	100,0%	31,7	100,0%	36,0	100,0%
Custo dos serviços prestados										
Combustível	R\$(9,7)	(10,5%)	R\$(13,8)	(12,2%)	R\$(18,1)	(13,6%)	R\$(4,8)	(15,1%)	R\$(5,0)	(13,9%)
Agregados e terceiros	(10,8)	(11,7%)	(15,1)	(13,4%)	(20,7)	(15,6%)	(5,6)	(17,7%)	(4,8)	(13,3%)
Despesas com mão-de-obra	(31,6)	(33,9%)	(21,0)	(18,6%)	(24,0)	(18,1%)	(5,5)	(17,4%)	(7,0)	(19,4%)
Manutenção	(17,8)	(19,2%)	(17,0)	(15,1%)	(20,5)	(15,4%)	(5,3)	(16,7%)	(5,6)	(15,6%)
Depreciação e amortização	(10,8)	(11,6%)	(16,1)	(14,2%)	(15,9)	(12,0%)	(3,7)	(11,7%)	(3,4)	(9,4%)
Outros	(4,5)	(4,8%)	(5,0)	(4,4%)	(4,5)	(3,4%)	(1,0)	(3,2%)	(1,2)	(3,3%)
Custo total dos serviços prestados	(85,2)	(91,6%)	(88,0)	(77,8%)	(103,8)	(78,0%)	(25,9)	(81,7%)	(27,0)	(75,0%)
Lucro Bruto	<u>R\$7,8</u>	8,4%	<u>R\$25,1</u>	22,2%	<u>R\$29,2</u>	22,0%	<u>R\$5,8</u>	18,3%	<u>R\$9,0</u>	25,0%
Receitas (despesas) operacionais										
Despesas com vendas, gerais e administrativas	R\$(19,9)	(21,4%)	R\$(23,2)	(20,5%)	R\$(16,9)	(12,7%)	R\$(4,6)	(14,5%)	R\$(5,3)	(14,7%)
Baixa de recebíveis relacionados a entidades governamentais	0,0	0,0%	(20,6)	(18,2%)	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
Outros	4,5	4,9%	1,2	1,0%	(2,4)	(1,8%)	(1,4)	(4,4%)	(0,9)	(2,4%)
Total de receitas (despesas) operacionais	(15,3)	(16,5%)	(42,6)	(37,7%)	(19,4)	(14,6%)	(6,0)	(18,9%)	(6,2)	(17,1%)
Lucro (prejuízo) operacional antes de despesas financeiras líquidas	R\$(7,5)	(8,1%)	R\$(17,5)	(15,5%)	R\$9,9	7,4%	R\$(0,2)	(0,6%)	R\$2,8	7,9%
Despesas financeiras líquidas	(43,3)	(46,6%)	(7,4)	(6,5%)	(6,3)	(4,7%)	1,8	5,7%	1,1	3,1%
Lucro (prejuízo) operacional	R\$(50,9)	(54,7%)	R\$(24,9)	(21,9%)	R\$3,6	2,7%	R\$1,6	5,0%	R\$3,9	10,8%
Participações minoritárias	1,0	1,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
Efeito de conversão e correção monetária líquidos	(40,5)	(43,6%)	44,0	38,9%	(9,3)	(7,0%)	12,5	39,4%	5,5	15,4%
Resultado não-operacional	0,0	0,0%	(2,3)	(2,1%)	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
Imposto de renda e contribuição social	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
Lucro (prejuízo) líquido	<u>R\$(90,5)</u>	(97,3%)	<u>R\$16,8</u>	14,9%	<u>R\$(5,7)</u>	(4,3%)	<u>R\$14,1</u>	44,5%	<u>R\$9,4</u>	26,1%

A tabela a seguir apresenta informações operacionais relativas aos níveis de capacidade e produtividade dos ativos, bem como outras informações operacionais relevantes dos anos e períodos indicados:

	Exercícios encerrados em 31 de dezembro de,			Exercícios encerrados em 31 de março de,	
	2001	2002	2003	2003	2004
<u>Volume</u>					
Número de vagões (em milhares) ⁽¹⁾	5,0	4,7	5,1	4,7	5,1
TKU (bilhões)	2,5	2,8	3,6	0,7	1,0
Número médio de empregados operacionais ⁽²⁾	1.079	1.107	1.172	1.199	1.213
Total do consumo ferroviário de combustível (milhões)	17,9	21,8	24,9	5,5	6,6
Extensão da linha (milhares de km) ⁽¹⁾	8,401	8,401	8,401	8,401	8,401
<u>Produtividade</u>					
Eficiência (TKU/TKB)	0,45	0,48	0,50	0,49	0,50
Produtividade dos Empregados (milhares de TKU/número médio de empregados) ⁽²⁾	2,3	2,5	3,1	--	--
Consumo médio ferroviário de combustível (litros por mil TKB)	3,3	3,8	3,5	3,6	3,4
<u>Segurança</u>					
Acidentes (milhão por trem Km)	37	31	26	34	23

⁽¹⁾ Número ao término de cada período

⁽²⁾ Apenas para as atividades ferroviárias

Trimestre encerrado em 31 de março de 2004 comparado ao trimestre encerrado em 31 de março de 2003

O peso depreciou 9,8% contra o real de 31 de março de 2003 a 31 de março de 2004, passando de R\$1,127 por peso para R\$1,017 por peso. A análise do preço e custo apresentada abaixo será diretamente afetada por esta variação cambial.

Receita Bruta de Serviços

As receitas brutas aumentaram de R\$32,6 milhões no primeiro trimestre de 2003 para R\$36,9 milhões no primeiro trimestre de 2004, ou 13,2%, devido principalmente a um aumento no volume transportado medido em TKU, parcialmente reduzidas pela queda nas receitas médias por TKU em R\$/TKU. O volume transportado aumentou de 747,2 milhões de TKU no primeiro trimestre de 2003 para 953,0 milhões de TKU no primeiro trimestre de 2004, ou 27,5%. No mesmo período as receitas médias por TKU foram reduzidas em 11,3% refletindo principalmente a apreciação do real em relação ao peso e uma pequena redução das tarifas em decorrência de alterações no *mix* de produtos transportados.

O aumento do volume resultou de um aumento na demanda dos principais clientes da ALL Argentina. O maior crescimento foi em matérias primas industriais ligadas a exportação incluindo carvão e produtos férreos e também cresceram fortemente produtos ligados ao mercado interno incluindo cimento, água e vinho favorecidos pela recuperação econômica da Argentina.

Deduções da Receita Bruta

As deduções da receita bruta foram mantidas em R\$0,9 milhão no primeiro trimestre de 2004, mesmo valor apresentado no primeiro trimestre de 2003.

Custo dos Serviços Prestados

O custo dos serviços prestados aumentou de R\$25,9 milhões no primeiro trimestre de 2003 para R\$27,0 milhões no primeiro trimestre de 2004, ou 4,2%. Esse aumento foi menor a proporcionalmente ao aumento nas receitas líquidas que foi de 13,6%.

Como resultado, o custo dos serviços prestados como uma porcentagem das receitas líquidas decresceu de 81,7% no primeiro trimestre de 2003 para 75,0% no primeiro trimestre de 2004.

O aumento no custo dos serviços prestados resultou principalmente do aumento das despesas com combustíveis e das despesas com mão-de-obra.

Despesas com Combustíveis. As despesas com combustíveis aumentaram de R\$4,8 milhões no primeiro trimestre de 2003 para R\$5,0 milhões no primeiro trimestre de 2004, ou 4,2%, devido principalmente ao aumento no volume, parcialmente compensado por uma baixa no preço médio do combustível consumido. O volume consumido de combustível aumentou de 5,5 milhões de litros no primeiro trimestre de 2003 para 6,6 milhões de litros no primeiro trimestre de 2004, ou 20,0%. No mesmo período, o preço médio do combustível decresceu 13,2%. O aumento no volume consumido de combustível decorreu principalmente do aumento no volume de carga transportada, compensado em parte por ganhos de eficiência. A baixa no preço do combustível foi devido principalmente a valorização do real.

Despesas com Agregados e Terceiros. As despesas com agregados e terceiros baixaram de R\$5,6 milhões no primeiro trimestre de 2003 para R\$4,8 milhões no primeiro trimestre de 2004, ou 14,3%, devido principalmente a aumentos nos volumes transportados mais que compensados pela redução no custo do carregamento rodoviário, que consiste principalmente em transporte "porta-a-porta" de bens de consumo e produtos de madeira. O volume de fretes de terceiros medidos em milhares de carregamentos rodoviários aumentou de 14,7 no primeiro trimestre de 2003 para 17,8 no primeiro trimestre de 2004, ou 21,1%. No mesmo período o custo por carregamento rodoviário foi reduzido em 29,2%.

A redução no custo por carregamento rodoviário foi devida à uma rigorosa política de controle de custos e a uma alteração no *mix* para distâncias menores.

Despesas com Mão-de-obra. As despesas com mão-de-obra aumentaram de R\$5,5 milhões no primeiro trimestre de 2003 para R\$7,0 milhões no primeiro trimestre de 2004, ou 27,3%, devido basicamente a um aumento no número de funcionários operacionais e nos salários. O número de empregados operacionais aumentou de 1.199 no primeiro trimestre de 2003 para 1.213 no primeiro trimestre de 2004, ou 1,2%. No mesmo período o salário médio aumentou 24,1%.

O aumento no número de empregados resultou principalmente da necessidade de contratar um número adicional de empregados temporários.

O aumento no salário médio resultou basicamente de aumentos impostos pelo governo nos salários de funcionários sindicalizados.

Despesas com Manutenção. As despesas com manutenção aumentaram de R\$ 5,3 milhões no primeiro trimestre de 2003 para R\$ 5,6 milhões no primeiro trimestre de 2004, ou 5,7%, devido principalmente ao aumento no volume transportado, parcialmente compensado por ganhos em eficiência e controle de custos. O volume total transportado medido em TKB, aumentou de 1.5 bilhão no primeiro trimestre de 2003 para 1.9 bilhão no primeiro trimestre de 2004, ou 24,7%. No mesmo período as despesas em manutenção por mil TKB diminuíram 15,2%.

Despesas com Depreciação e Amortização. As despesas com depreciação e amortização foram reduzidas de R\$3,7 milhões no primeiro trimestre de 2003 para R\$3,4 milhões no primeiro trimestre de 2004, ou 8,1%, principalmente devido a apreciação do Real em relação ao Peso.

Outras Despesas. Outras despesas cresceram de R\$1,0 milhão no primeiro trimestre de 2003 para R\$1,2 milhão no primeiro trimestre de 2004, ou 20,0%, devido principalmente a aumentos em despesas de aluguéis.

Lucro Bruto

Em decorrência dos fatores mencionados acima o lucro bruto aumentou de R\$5,8 milhões no primeiro trimestre de 2003 para R\$9,0 milhões no primeiro trimestre de 2004, ou 55,2%.

Despesas e Receitas Operacionais

Despesas com Vendas, Gerais e Administrativas. As despesas com vendas, gerais e administrativas aumentaram R\$ 0,7 milhão, ou 15,2%, de aproximadamente R\$4,6 milhões no primeiro trimestre de 2003 para R\$5,3 milhões no primeiro trimestre de 2004. O aumento é devido principalmente a baixa de um recebível.

Outras Despesas e Receitas Operacionais. Outras despesas operacionais diminuíram de R\$1,4 milhão no primeiro trimestre de 2003 para R\$0,9 milhão no primeiro trimestre de 2004, ou 35,7%.

Despesas Financeiras Líquidas

O peso apreciou 3,3% contra o real de 31 de dezembro de 2003 a 31 de dezembro de 2004, passando de R\$0,984 por peso para R\$1,017 por peso. O resultado financeiro apresentado abaixo para o primeiro trimestre de 2004 será diretamente afetado por essa valorização devido à existência de dívidas em reais.

O peso apreciou 7,5% contra o real de 31 de dezembro de 2002 a 31 de dezembro de 2003, passando de R\$1,048 por peso para R\$1,127 por peso. O resultado financeiro apresentado abaixo para o primeiro trimestre de 2003 será diretamente afetado por essa valorização em função da existência de dívidas em reais.

As despesas financeiras líquidas foram de um ganho de R\$1,8 milhão no primeiro trimestre de 2003 para um ganho R\$1,1 milhão no primeiro trimestre de 2004 ou 38,9%. O nível de despesas financeiras estão dominadas pelo efeito da variação cambial da dívida, que foi positiva no primeiro trimestre de 2003 e no primeiro trimestre de 2004. Os juros e outros gastos financeiros cresceram como resultado do aumento da dívida financeira.

Lucro Operacional após Despesas Financeiras

Em decorrência dos fatores mencionados acima, a ALL Argentina apresentou um crescimento do lucro operacional de R\$1,6 milhão no primeiro trimestre de 2003 para R\$3,9 milhões no primeiro trimestre de 2004, ou 143,7%.

Efeito de Conversão e Correção Monetária

As demonstrações financeiras da ALL Argentina de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil convertidas em reais incluem os efeitos tanto da correção monetária do patrimônio líquido (no período de 1 janeiro de 2002 até 28 de fevereiro de 2003) quanto da variação cambial do peso frente o real no valor do patrimônio líquido. O efeito foi reduzido de um ganho de R\$12,5 milhões no primeiro trimestre de 2003 para um ganho de R\$5,5 milhões no primeiro trimestre de 2004.

Resultados Não-Operacionais

A ALL Argentina não registrou resultados não-operacionais no primeiro trimestre de 2003 e no primeiro trimestre de 2004.

Imposto de Renda

No primeiro trimestre de 2003 e no primeiro trimestre de 2004, ALL Argentina apresentou lucro tributável mas utilizou uma parte dos créditos fiscais existentes, decorrentes do prejuízo líquido de exercícios anteriores o que resultou no não pagamento de impostos nestes períodos.

Lucro (Prejuízo) Líquido

Em consequência dos fatores mencionados acima, o lucro líquido da ALL Argentina decresceu R\$4,7 milhões, de R\$14,1 milhões no primeiro trimestre de 2003 para R\$9,4 milhões no primeiro trimestre de 2004, ou 33,3%. A margem líquida decresceu de 44,5% no primeiro trimestre de 2003 para 26,1% no primeiro trimestre de 2004.

Exercício Encerrado em 31 de Dezembro de 2003 comparado ao Exercício Encerrado em 31 de Dezembro de 2002

Em 2003, o peso argentino depreciou 6,7% em relação ao real, de R\$1,051 por peso para R\$0,981 por peso. As análises de preços e componentes de custos apresentados a seguir medidas em reais serão diretamente afetadas por esta variação.

Receita Bruta de Serviços

As receitas brutas aumentaram de R\$116,1 milhões em 2002 para R\$136,6 milhões em 2003, ou 17,7%, devido principalmente a um aumento no volume medido em TKU, parcialmente reduzidas por uma queda nas receitas médias por TKU em R\$/TKU. O volume transportado aumentou de 2,8 bilhões de TKU em 2002 para 3,6 bilhões de TKU em 2003, ou 28,6%. No mesmo período, as receitas médias por TKU foram reduzidas em 8,7% refletindo tanto a apreciação do real em relação ao peso quanto a redução das tarifas em decorrência de alterações no *mix* de produtos transportados.

O aumento no volume resultou principalmente de um aumento contínuo nas exportações à medida que a economia se recuperava e o peso permanecia depreciado em relação ao dólar norte-americano. O total de toneladas transportadas aumentou em 19,0%, principalmente de *containers* e produtos derivados de madeiras e commodities industriais. A distância média percorrida aumentou em 8,0%.

Deduções da Receita Bruta

As deduções da receita bruta aumentaram de R\$2,9 milhões em 2002 para R\$3,5 milhões em 2003, ou 20,7%, devido, principalmente, a um aumento na receita bruta e nas tarifas médias de impostos. A receita líquida aumentou de R\$113,2 milhões em 2002 para R\$133,0 milhões em 2003, ou 17,5%. No mesmo período os impostos médios sobre vendas aumentaram 2,6%.

O aumento no imposto médio sobre as vendas decorreu também de uma alteração no *mix* geográfico da carga transportada para províncias com alíquotas de impostos maiores.

Custo dos Serviços Prestados

O custo dos serviços prestados aumentou de R\$88,0 milhões em 2002 para R\$103,8 milhões em 2003, ou 18,0%. Esse aumento foi proporcional ao aumento nas receitas líquidas que foi de R\$113,2 milhões em 2002 para R\$133,0 milhões em 2003, ou 17,5%. Consequentemente, o custo dos serviços prestados como uma porcentagem das receitas líquidas permaneceu praticamente o mesmo em 77,8% em 2002 e 78,0% em 2003.

O aumento no custo dos serviços prestados resultou principalmente do aumento das despesas com combustíveis e com despesas com frete de terceiros.

Despesas com Combustíveis. As despesas com combustíveis aumentaram de R\$13,8 milhões em 2002 para R\$18,1 milhões em 2003, ou 31,2%, devido principalmente a aumentos no volume e no preço médio do combustível consumido. O volume consumido de combustível aumentou de 21,8 milhões de litros em 2002 para 24,9 milhões de litros em 2003, ou 14,2%. No mesmo período, o preço médio do combustível aumentou 14,8%. O aumento no volume consumido de combustível decorreu principalmente do aumento no volume de carga transportada, compensado em parte por ganhos de eficiência. O aumento no preço do combustível foi devido principalmente ao aumento no preço do petróleo, parcialmente compensado pela valorização do real em relação ao peso em 2003.

Despesas com Transporte Rodoviário Agregado e Terceirizado. As despesas com transporte rodoviário agregado e terceirizado aumentaram de R\$15,1 milhões em 2002 para R\$20,7 milhões em 2003, ou 37,1%, devido principalmente a aumentos nos volumes transportados, parcialmente compensados por uma redução no custo do carregamento rodoviário. O volume de fretes de terceiros medidos em milhares de carregamentos rodoviários aumentou de 45,6 em 2002 para 69,6 em 2003, ou 52,6%. No mesmo período o custo por carregamento rodoviário foi reduzido em 10,2%.

O aumento do volume foi devido principalmente ao aumento no transporte de produtos que exigem frete de terceiros, consistindo em sua maior parte na contratação de transporte porta a porta, especialmente para containeres e produtos derivados de madeira.

A redução no custo por carregamento rodoviário foi devida a uma rigorosa política de controle de custos, alteração no *mix* para distâncias menores e redução no custo do frete diluído a enfraquecimento no mercado de transporte rodoviário.

Despesas com Mão-de-obra. As despesas com mão-de-obra aumentaram de R\$21,0 milhões em 2002 para R\$24,0 milhões em 2003, ou 14,3%, devido basicamente a um aumento no número de funcionários e nos salários. O número de empregados aumentou de 1.107 em 2002 para 1.172 em 2003, ou 5,9%. No mesmo período o despesa média por funcionário aumentou 7,9%.

O aumento no número de empregados resultou principalmente da necessidade de contratar um número adicional de empregados temporários para as oficinas de manutenção, com o intuito de recuperar as locomotivas da frota desativada.

O aumento no salário médio resultou basicamente de aumentos impostos pelo governo nos salários de funcionários sindicalizados, que caíram significativamente em termos reais durante o período de recessão, de 1998 a 2001.

Despesas com Manutenção. As despesas com manutenção aumentaram de R\$17,0 milhões em 2002 para R\$20,5 milhões em 2003, ou 20,6%, devido principalmente ao aumento no volume transportado, parcialmente compensado por ganhos em eficiência e controle de custos. O volume total transportado medido em TKB, aumentou de 5,8 bilhões em 2002 para 7,2 bilhões em 2003, ou 24,1%. No mesmo período os investimentos em manutenção por mil TKB diminuíram 2,9% em reais e aumentaram 4,0% em pesos.

Despesas com Depreciação e Amortização. As despesas com depreciação e amortização foram reduzidas de R\$16,1 milhões em 2002 para R\$15,9 milhões em 2003, ou 1,2%, principalmente devido a ajustes monetários para refletir o efeito da inflação sobre instalações e equipamentos, amplamente compensados pela desvalorização do peso em relação ao real.

Outras Despesas. Outras despesas diminuíram de R\$5,0 milhões em 2002 para R\$4,5 milhões em 2003, ou 10,0%, devido principalmente a reduções de custos em itens como seguros.

Lucro Bruto

Em decorrência dos fatores mencionados acima o lucro bruto aumentou de R\$25,1 milhões em 2002 para R\$29,2 milhões em 2003, ou 16,3%.

Despesas e Receitas Operacionais

Despesas com Vendas, Gerais e Administrativas. As despesas com vendas gerais e administrativas, diminuíram R\$26,8 milhões, ou 61,4%, de aproximadamente R\$43,8 milhões em 2002 para R\$16,9 milhões em 2003. As despesas de 2002 incluem uma baixa de contas a receber de entidades governamentais argentinas de R\$20,6 milhões reconhecida em 2002.

Outras Despesas Operacionais. Outras despesas operacionais diminuíram de um ganho de R\$1,2 milhão em 2002 para uma perda de R\$2,4 milhões em 2003 devido a um aumento nas provisões para procedimentos administrativos.

Despesas Financeiras Líquidas

As despesas financeiras líquidas diminuíram R\$1,1 milhão, ou 14,9%, de R\$7,4 milhões em 2002 para R\$6,3 milhões em 2003. As despesas financeiras diminuíram principalmente devido ao pagamento de dívida no valor de US\$8,0 milhões em agosto de 2002. Outros fatores favoráveis incluem (a) a redução do efeito da taxa de câmbio na dívida financeira, e (b) a redução nas taxas de juros e outros custos bancários e financeiros.

Lucro (Prejuízo) Operacional

Em decorrência dos fatores mencionados acima, a ALL Argentina apresentou um lucro operacional de R\$3,6 milhões em 2003, comparado a um prejuízo operacional de R\$24,9 milhões em 2002.

Efeito de Conversão e Correção Monetária

As demonstrações financeiras da ALL Argentina de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil convertidas em reais incluem os efeitos tanto da correção monetária do patrimônio líquido (no período de 1º janeiro de 2002 até 28 de fevereiro de 2003) quanto da variação cambial do peso frente ao real no valor do patrimônio líquido da ALL Argentina. O efeito foi reduzido de um ganho de R\$44,0 milhões em 2002 para uma perda de R\$9,3 milhões em 2003.

Resultados Não-operacionais. Em 2002, a ALL Argentina registrou perda não-operacional de R\$2.3 milhões e em 2003 a ALL Argentina não registrou qualquer resultado não-operacional. A perda em 2002 reflete uma baixa de créditos.

Imposto de Renda

Em 2002, a ALL Argentina não pagou imposto de renda devido ao prejuízo líquido neste período. Entretanto, em 2003, a ALL Argentina apresentou lucro tributável e utilizou créditos fiscais existentes, decorrentes de prejuízos líquidos de exercícios anteriores, o que resultou no não pagamento de impostos no período.

Lucro (Prejuízo) Líquido após Despesas Financeiras

Em consequência dos fatores mencionados acima, o lucro líquido da ALL Argentina caiu R\$22,5 milhões, de um lucro líquido de R\$16,8 milhões em 2002 para um prejuízo de R\$5,7 milhões em 2003. A margem líquida foi reduzida de 14,9% em 2002 para uma margem negativa de 4,3% em 2003.

Exercício Encerrado em 31 de Dezembro de 2002 comparado ao Exercício Encerrado em 31 de dezembro de 2001

Em 2002, o peso argentino desvalorizou 39,3% em relação ao real de R\$1,7298 por peso para R\$1,0506 por peso. As análises de preços e componentes de custos apresentadas a seguir, medidas em reais, serão diretamente afetadas por esta variação.

Receita Bruta de Serviços

A receita bruta aumentou de R\$95,6 milhões em 2001 para R\$116,1 milhões em 2002, ou 21,4%, basicamente em decorrência do aumento no volume transportado medido em TKU e um aumento nas receitas médias por TKU em R\$/TKU. O volume transportado aumentou de 2,5 bilhões de TKU em 2001 para 2,8 bilhões de TKU em 2002, ou 12,0%.

O aumento no volume resultou principalmente de um aumento de 6% no volume total de toneladas transportadas, principalmente de bens de consumo e de containeres exportados para o Brasil e um aumento de 7% na distância média percorrida.

O aumento nas receitas médias por TKU refletiram o efeito da taxa de câmbio sobre os contratos atrelados ao dólar e a possibilidade de repassar para os clientes o aumento do custo de combustível.

Deduções da Receita Bruta

As deduções da receita bruta aumentaram de R\$2,7 milhões em 2001 para R\$2,9 milhões em 2002, ou 7,4%, devido, principalmente, a um aumento na receita bruta compensado parcialmente por uma queda nas tarifas médias de impostos. A receita líquida aumentou de R\$92,9 milhões em 2001 para R\$113,2 milhões em 2002, ou 21,9%. No mesmo período os impostos médios sobre vendas diminuíram 11,6%.

O aumento na receita líquida resultou principalmente do aumento no volume de carga transportada e das tarifas.

A queda no imposto médio sobre as vendas decorreu de uma alteração no *que resultou em volumes maiores transportados* geográfico da carga transportada para províncias com menores alíquotas de imposto sobre vendas.

Custo dos Serviços Prestados

O custo dos serviços prestados aumentou de R\$85,2 milhões em 2001 para R\$88,0 milhões em 2002, ou 3,3%. Esse aumento é devido principalmente ao aumento da receita líquida de R\$92,9 milhões em 2001 para R\$113,2 milhões em 2002, ou 21,9%. No período, o custo dos serviços prestados, como porcentagem da receita líquida, diminuiu de 91,6% para 77,8%. A significativa redução no custo dos serviços prestados como porcentagem da receita líquida reflete a alavancagem operacional, à medida que as receitas começaram a crescer após a desvalorização do peso no início de 2002 e do consequente aumento no transporte de bens para exportação.

O aumento no custo dos serviços prestados resultou principalmente do aumento das despesas com combustíveis e com despesas com frete de terceiros.

Despesas com Combustíveis. As despesas com combustíveis aumentaram de R\$9,7 milhões em 2001 para R\$13,8 milhões em 2002, ou 42,3%, devido principalmente a aumentos no volume e no preço médio do combustível consumido. O volume consumido de combustível aumentou de 17,8 milhões de litros em 2001 para 21,8 milhões de litros em 2002, ou 22,5%. No mesmo período, o preço médio do combustível aumentou 16,2%.

O aumento no volume consumido de combustível decorreu diretamente do aumento no volume de carga transportada.

O aumento no preço do combustível decorreu principalmente do aumento no preço do petróleo e da desvalorização do peso em relação ao dólar.

Despesas com Transporte Rodoviário Agregado e Terceirizado. As despesas com transporte rodoviário agregado e terceirizado aumentaram de R\$10,8 milhões em 2001 para R\$15,1 milhões em 2002, ou 39,8%, devido principalmente ao aumento no custo do carregamento rodoviário, parcialmente compensado pela queda no volume de fretes de terceiros. O volume de fretes de terceiros medido em milhares de carregamentos rodoviários caiu de 47,1 em 2001 para 45,6 em 2002, ou 3,2%. No mesmo período o custo por carregamento rodoviário aumentou 44,7%.

A redução no volume resulta principalmente da concentração de origem e destinos e da descontinuação do relacionamento com pequenos clientes não lucrativos.

O aumento significativo no custo por caminhão carregado resultou basicamente do aumento no preço do combustível.

Despesas com Mão-de-obra. As despesas com mão-de-obra diminuíram de R\$31,6 milhões em 2001 para R\$21,0 milhões em 2002, ou 33,5%, devido basicamente à redução dos salários médios. O número de empregados aumentou, passando de 1,079 em 2001 para 1,107 em 2002, ou 2,6%. No mesmo período a despesa média por funcionário diminuiu 33,5%.

O aumento no número de empregados resultou principalmente da necessidade de eliminar gargalos na recuperação de frota.

A redução no salário médio resultou basicamente da desvalorização do peso em relação ao real.

Despesas com Manutenção. As despesas com manutenção diminuíram de R\$17,8 milhões em 2001 para R\$17,0 milhões em 2002, ou 4,5%, devido a ganhos de eficiência que reduziram o gasto médio em manutenção por TKB, em contrapartida ao aumento do volume bruto transportado de 5,8 bilhões de TKB em 2002 para 7,2 bilhões de TKB em 2003, ou 24,1%. No mesmo período, os gastos médios em manutenção por TKB diminuíram 23,1%.

Despesas com Depreciação e Amortização. As despesas com depreciação e amortização aumentaram de R\$10,8 milhões em 2001 para R\$16,1 milhões em 2002, ou 49,1%. Este aumento decorreu do efeito da correção monetária sobre o ativo permanente no balanço da ALL Argentina, conforme determinado pelas práticas contábeis adotadas no Brasil, como resultado do cenário de elevada inflação do exercício de 2002 quando a inflação do atacado foi de 118,2%.

Outras Despesas. Outras despesas aumentaram de R\$4,5 milhões em 2001 para R\$5,0 milhões em 2002, ou 11,1%, devido principalmente a reduções de custos de seguros e saneamento, alguns destes atrelados ao dólar.

Lucro Bruto

Em decorrência dos fatores mencionados acima, o lucro bruto aumentou de R\$7,8 milhões em 2001 para R\$25,1 milhões em 2002, ou 221,8%.

Despesas e Receitas Operacionais

Despesas com Vendas, Gerais e Administrativas. As despesas com vendas, gerais e administrativas aumentaram R\$23,9 milhões, ou 120,1%, de aproximadamente R\$19,9 milhões em 2001 para R\$43,8 milhões em 2002. As despesas de 2002 incluem uma baixa de contas a receber de entidades governamentais argentinas de R\$20,6 milhões de reais.

Outras Receitas Operacionais. Outras despesas e receitas operacionais foram reduzidas de um ganho de R\$4,5 milhões em 2001 para um ganho de R\$1,2 milhão em 2002 devido a um aumento nas provisões para procedimentos administrativos.

Despesas Financeiras Líquidas

As despesas financeiras líquidas diminuíram R\$35,9 milhões, ou 82,9%, de R\$43,3 milhões em 2001 para R\$7,4 milhões em 2002. As despesas financeiras diminuíram principalmente devido a uma redução no endividamento e redução nas taxas de juros médias.

Lucro (Prejuízo) Operacional após Despesas Financeiras

Em decorrência dos fatores mencionados acima, a ALL Argentina apresentou um prejuízo operacional de R\$24,9 milhões em 2002, comparado a um prejuízo operacional de R\$50,9 milhões em 2001.

Efeito de Conversão e Correção Monetária

As demonstrações financeiras da ALL Argentina, de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil convertidas para reais, incluem os efeitos tanto da correção monetária do patrimônio líquido (no exercício findo em 31 de dezembro de 2002) quanto da variação cambial do peso frente ao real no valor do patrimônio líquido da ALL Argentina. O efeito da conversão e a correção monetária aumentou de uma perda de R\$40,5 milhões em 2001 para um ganho de R\$44,0 milhões em 2002.

Resultados Não-Operacionais

Em 2002, a ALL Argentina contabilizou R\$2,3 milhões em despesas não-operacionais resultantes da baixa de créditos. A ALL Argentina não registrou despesas não operacionais em 2001.

Imposto de Renda

Em 2001 e 2002, a ALL Argentina não pagou imposto de renda devido à existência de prejuízo líquido nesses períodos.

Lucro (Prejuízo) Líquido

Em consequência dos fatores mencionados acima, o lucro líquido da ALL Argentina aumentou R\$107,3 milhões, de um prejuízo líquido de R\$90,5 milhões em 2001 para um lucro de R\$16,8 milhões em 2002.

Liquidez e Recursos de Capital

Geral

O negócio da ALL exige investimentos intensivos de capital e requer dispêndios constantes e substanciais para a realização de melhorias nas locomotivas, vagões e armazéns, bem como em investimentos a serem efetuados nas ferrovias, para capital de giro e para pagamentos da concessão, arrendamento e parcelas de dívida. Recursos adicionais, que podem ser substanciais, poderão ser necessários para investimentos futuros.

Fluxos de Caixa

ALL Brasil

	Exercícios encerrados em 31 de dezembro de,			Trimestres encerrados em 31 de março de,	
	2001	2002	2003	2003	2004
	(em milhões de reais)				
Fluxo de Caixa Operacional	R\$(26,1)	R\$172,7	R\$224,7	R\$16,8	R\$14,5
Fluxo de Caixa de Investimentos	(94,9)	(70,6)	(78,8)	(13,6)	(30,9)
Fluxo de Caixa de Financiamentos	156,9	(112,9)	45,0	39,7	(96,9)

Fluxo de Caixa Operacional: As principais fontes de liquidez da ALL Brasil nos dois últimos anos consistem de caixa gerado pelas operações. O fluxo de caixa obtido pelas operações cresceu consistentemente nos últimos 3 anos, de uma saída de caixa de R\$26,1 milhões em 2001 para uma entrada de caixa de R\$172,7 milhões em 2002 e para R\$224,7 milhões em 2003. Este aumento foi decorrente principalmente do aumento das receitas e da gestão eficiente do “contas a receber”, combinado com controles rígidos de custos, que resultaram em maiores margens operacionais. O fluxo de caixa da ALL Brasil obtido pelas operações decresceu de R\$16,8 milhões no primeiro trimestre de 2003 para R\$14,5 milhões no primeiro trimestre de 2004, com redução de R\$2,3 milhões. Entretanto, expurgando os fluxos relacionados ao adiantamento de clientes, teríamos um aumento da geração de caixa de R\$9,5 milhões, no trimestre encerrado em 31 de março de 2004, em relação ao mesmo período de 2003. Esse crescimento reflete o aumento da receita e da lucratividade da empresa no período.

Fluxo de Caixa de Investimentos: Historicamente, a ALL Brasil realizou investimentos de capital para, entre outras finalidades, aumentar a capacidade e modernizar os equipamentos e instalações. As saídas de caixa foram de R\$94,9 milhões em 2001, R\$70,6 milhões em 2002 e de R\$78,8 milhões em 2003. As saídas de caixa foram de R\$13,6 milhões no primeiro trimestre de 2003, e de R\$30,9 milhões no primeiro trimestre de 2004.

Fluxo de Caixa de Financiamentos: Estes investimentos foram custeados através da combinação de fundos gerados internamente, bem como através de emissão de títulos de dívida ou de ações, dos quais já foram desembolsados cerca de R\$340,2 milhões. Em 2003, a ALL Brasil captou aproximadamente R\$500 milhões através da emissão de títulos de dívida e de ações, consistindo em R\$72 milhões obtidos através da emissão privada de ações e o restante através de títulos de dívida de longo prazo. O fluxo de caixa obtido através de financiamentos foi de R\$156,9 milhões em 2001, uma saída de caixa de R\$112,9 milhões em 2002 e de R\$45,0 milhões em 2003. O fluxo de caixa de atividades de financiamento foi negativo em R\$96,9 milhões no primeiro trimestre de 2004, contra um fluxo positivo de R\$39,7 milhões no primeiro trimestre de 2003. A diferença na comparação entre os dois períodos reflete o maior fluxo de amortização e o menor volume de captação no primeiro trimestre de 2004, além do aporte de capital de R\$15,0 milhões ocorrido na Logispar no primeiro trimestre de 2003.

ALL Argentina

	Exercícios encerrados em 31 de dezembro de,			Trimestres encerrados em 31 de março de,	
	2001	2002	2003	2003	2004
	(em milhões de reais)				
Fluxo de Caixa Operacional	R\$7,1	R\$19,1	R\$24,7	R\$4,8	R\$4,2
Fluxo de Caixa de Investimentos	(23,6)	(13,8)	(14,8)	(2,8)	(6,2)
Fluxo de Caixa de Financiamentos	13,9	(2,0)	(5,8)	(1,0)	(1,0)

Fluxo de Caixa Operacional: As principais fontes de liquidez da ALL Argentina, historicamente, consistem de caixa gerado pelas operações. O fluxo de caixa operacional da ALL Argentina cresceu de R\$7,1 milhões em 2001 para R\$19,1 milhões em 2002 e para R\$24,7 milhões em 2003. Este aumento deveu-se principalmente ao aumento de faturamento. O fluxo de caixa operacional da ALL Argentina decresceu de R\$4,8 milhões no primeiro trimestre de 2003 para R\$4,2 milhões no primeiro trimestre de 2004.

Fluxo de Caixa de Investimentos: Historicamente a ALL Argentina realizou investimentos de capital para, entre outras finalidades, aumentar a capacidade e modernizar os equipamentos e instalações. As saídas de caixa foram de R\$23,6 milhões em 2001, R\$13,8 milhões em 2002 e R\$14,8 milhões em 2003. As saídas de caixa foram de R\$2,8 milhões no primeiro trimestre de 2003 e de R\$6,2 milhões no primeiro trimestre de 2004.

Fluxo de Caixa de Financiamentos: Estes investimentos foram custeados por meio de fundos gerados internamente, bem como através de emissão de títulos de dívida. Em 2003, a ALL Argentina obteve cerca de R\$13,6 milhões adicionais através de empréstimos com instituições financeiras. As atividades financeiras geraram saídas de caixa de R\$1,0 milhão no primeiro trimestre de 2003 e no primeiro trimestre de 2004.

Investimentos

Os investimentos acumulados realizados pela Concessionária Brasileira e pelas Concessionárias Argentinas, desde as datas de suas respectivas concessões, chegaram a R\$550,6 milhões e a R\$101,1 milhões respectivamente até 31 de dezembro de 2003.

ALL Brasil

No ano de 2003, a ALL investiu R\$88,4 milhões nas operações no Brasil, o que representa um aumento de 9,4% em relação aos R\$80,8 milhões investidos em 2002, e uma redução de 3,4% em relação aos R\$91,6 milhões investidos em 2001. Desta quantia, R\$25,9 milhões foram gastos para ampliar a sua capacidade, principalmente através da aquisição de locomotivas e de vagões, e os R\$62,5 milhões restantes foram investidos na modernização e manutenção dos equipamentos e na atualização da tecnologia de informações.

No primeiro trimestre de 2004, a ALL investiu R\$30,9 milhões nas operações no Brasil, o que representa um aumento de 126,5% em relação aos R\$13,6 milhões investidos no primeiro trimestre de 2003. Desta quantia, R\$14,4 milhões foram gastos para ampliar a sua capacidade, principalmente através de investimentos em locomotivas e vagões, e os R\$16,5 milhões restantes foram investidos na modernização e manutenção dos equipamentos e na atualização da tecnologia de informações.

A tabela a seguir apresenta os investimentos da ALL Brasil desde que adquiriu a concessão até 31 de março de 2004:

	Exercício encerrado em 31 de dezembro de,							Exercício encerrado em 31 de março de,	
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2003	2004
Investimentos para manter a capacidade operacional	R\$55,9	R\$29,8	R\$47,5	R\$54,6	R\$62,9	R\$64,7	R\$62,5	R\$11,2	R\$16,5
Investimentos para expandir a capacidade operacional	11,2	10,5	48	32,3	28,7	16,1	25,9	2,4	14,4
Total	R\$67,1	R\$40,3	R\$95,5	R\$86,9	R\$91,6	R\$80,8	R\$88,4	R\$13,6	R\$30,9

ALL Argentina

A ALL também investiu em 2003 R\$14,8 milhões em suas operações na Argentina, que representam um aumento de 7,2% sobre os R\$13,8 milhões investidos em 2002, e uma redução de 37,6% sobre os R\$23,7 milhões investidos em 2001. Destes valores, R\$4,8 milhões foram gastos na expansão da capacidade e os R\$10,0 milhões restantes foram investidos na manutenção dos equipamentos e instalações.

No primeiro trimestre de 2004, a ALL também investiu R\$ 6,2 milhões em suas operações na Argentina, que representam um aumento de 121% sobre os R\$2,8 milhões investidos no primeiro trimestre de 2003. Destes valores, R\$2,8 foram gastos na expansão da capacidade e os R\$3,4 milhões restantes foram investidos na manutenção dos equipamentos e instalações.

A tabela a seguir apresenta os investimentos da ALL Argentina desde a aquisição das concessões ferroviárias operadas pelas Concessionárias Argentinas até 31 de março de 2004:

	Exercício encerrado em 31 de dezembro de,					Exercício encerrado em	
	1999	2000	2001	2002	2003	31 de março de,	2004
Investimentos para manter a capacidade operacional	R\$10,4	R\$11,5	R\$14,6	R\$11,6	R\$10,0	R\$2,4	R\$3,4
Investimentos para expandir a capacidade operacional	14,6	12,4	9,1	2,2	4,8	0,4	2,8
Total	R\$25,0	R\$23,9	R\$23,7	R\$13,8	R\$14,8	R\$2,8	R\$6,2

Endividamento

Foram celebrados diversos contratos de financiamento, tanto para obter capital de giro como para reestruturar o perfil da dívida, através da ALL Brasil e ALL Argentina.

A tabela a seguir apresenta o endividamento total e valorda ALL Brasil, por ano de vencimento, em 31 de março de 2004:

	Taxa Média de Juros	Total do Principal	2004	2005	2006	2007 em diante
(em milhões de reais)						
Dívida de curto prazo						
Denominada em dólares ⁽¹⁾	3,5% a 12,3% a.a	R\$53,3	R\$52,2	R\$1,1	--	--
Denominada em reais		77,7	51,5	26,2	--	--
Bancos comerciais	112% a 124% CDI	51,5	51,5	--	--	--
Cédulas de Crédito Bancário	INPC + 14% a.a.	--	--	--	--	--
Debêntures	TJLP + 6% a.a	26,2	--	26,2	--	--
Total dívida de curto prazo		R\$131,0	R\$103,7	R\$27,3	--	--
Dívida de longo prazo						
Denominada em dólares	3,5% a 12,3% a.a	R\$162,9	18,0	54,1	54,3	36,5
Denominadas em reais		391,4	33,9	75,9	130,2	151,4
Bancos comerciais	112% a 116% CDI	74,5	5,6	26,2	31,7	11,0
Notas comerciais	INP-C + 14% a.a	71,5	--	10,3	61,2	--
BNDES	TJLP + 6% a.a	187,2	28,3	39,4	37,3	82,2
Debêntures	TJLP + 6,25%a.a.	R\$58,2	--	--	--	58,2
Total dívida de longo prazo		R\$554,3	R\$51,9	R\$130,0	R\$184,5	R\$187,9
Total dívida ⁽¹⁾		R\$685,3	R\$155,6	R\$157,3	R\$184,5	R\$187,9

⁽¹⁾ Não inclui juros incorridos e não pagos no valor de R\$25,3 milhões em 31 de março de 2004.

Em 31 de março de 2004, 97% da dívida da ALL, ou R\$710,6 milhões, eram devidos pela ALL Brasil. Os 3% restantes eram devidos pela ALL Argentina.

Os principais contratos de longo prazo celebrados em 2003 e no início de 2004 são:

- Acordo de financiamento celebrado entre a DEG e a Concessionária Brasileira, em 2 de dezembro de 2003, relacionado a um empréstimo de US\$ 20,0 milhões. Este empréstimo será garantido por penhor mercantil de locomotivas e vagões, recebíveis de contratos comerciais existentes, e caução de uma parcela das ações da ALL Brasil e ALL Intermodal. Até 31 de dezembro de 2003, não havia ocorrido nenhum desembolso relacionado a este financiamento.
- Acordo de financiamento com o BNDES e Concessionária Brasileira, relacionado a um empréstimo de R\$110,0 milhões, para financiar a expansão da capacidade e eficiência da Malha Sul. Este empréstimo será garantido por meio de ações, direitos creditórios, equipamentos e receitas comprometidas em um valor de no mínimo 30% das receitas totais da Concessionária Brasileira.
- Acordo de financiamento entre o UNIBANCO e Concessionária Brasileira, de 11 de outubro de 2002, relacionado a um empréstimo de R\$95,0 milhões, para financiar certos projetos com o intuito de reabilitar e de modernizar a Malha Sul. Este empréstimo será amortizado por meio de pagamentos

mensais a partir de maio de 2004. O empréstimo é garantido por meio de um contrato de garantia de indenização, de reserva de meios de pagamento e outros acordos assinados com o BNDES (“Ver Informações Adicionais sobre a Oferta– Contratos Financeiros”).

A tabela a seguir apresenta o endividamento total e valor, por ano de vencimento, da ALL Argentina em 31 de março de 2004:

	Taxa Média de Juros	Total do Principal	2004	2005	2006
			(em milhões de reais)		
Dívida de curto prazo					
Denominada em dólares		-	-	-	-
Denominada em pesos:					
Bancos comerciais.	8% a 10% a.a.	R\$2.0	R\$2.0	-	-
Arrendamentos....	8% + CER	0.5	0.5	-	-
Total dívida de curto prazo		R\$2.5	R\$2.5	-	-
Dívida de longo prazo					
Denominada em dólares ...	7.65%	R\$11.9	-	R\$11.9	-
Pesos	8% + CER	7.3	1.9	2.7	2.7
Total dívida de longo prazo		R\$19.2	R\$1.9	R\$14.6	R\$2.7
Total dívida		R\$21.7	R\$ 4.4	R\$14.6	R\$2.7

Informações Qualitativas e Quantitativas sobre Riscos de Mercado

Os riscos dos contratos e direitos da Companhia sujeitos à variação do mercado são devidos a potenciais flutuações da taxa de câmbio, mudanças nas taxas de juros e alterações no preço do combustível, conforme descrito abaixo.

Exposição em Moeda Estrangeira

A exposição da ALL em moeda estrangeira gera riscos de mercado inerentes às flutuações de câmbio em relação ao dólar norte-americano. Em 31 de março de 2004, cerca de 32,0% da dívida da ALL, ou aproximadamente R\$234,1 milhões, eram atrelados ao dólar. A Emissora não possui quaisquer ativos em dólares em nenhuma destas datas.

A ALL celebrou contratos de *swap* de taxa de câmbio e juros para quase a totalidade de seu endividamento atrelado ao dólar para proteger sua exposição financeira ao risco cambial

A ALL realiza determinados investimentos que são atrelados a moedas estrangeiras. Entretanto, tais investimentos não estão protegidos contra a variação cambial e, portanto, sujeitos ao risco cambial.

A ALL, objetivando a proteção contra o risco da taxa cambial, celebrou contratos de derivativos no valor total da sua dívida, denominada em dólares norte-americanos, uma vez que os custos operacionais em moeda estrangeira da ALL não estão protegidos contra tal risco.

Risco de Taxas de Juros

A exposição da ALL a taxas de juros flutuantes está atrelada principalmente à TJLP e ao CDI.

A taxa de juros obtida pelas aplicações financeiras da ALL, todas em reais, está baseada nas taxas do CDI.

A ALL celebra contratos de swap de juros e de taxas de câmbio para proteger as dívidas contraídas em dólares, através da conversão das taxas contratadas que vão de 85% a 116% do CDI.

Em 31 de março de 2004, a ALL possuía R\$732,3 milhões de dívidas atreladas a taxas flutuantes, e R\$137,8 milhões em caixa e investimentos de curto prazo.

Exposição a Commodities

A ALL não efetuou qualquer tipo de operação de proteção contra variações nos custos de combustível já que contratos futuros de compra não estão disponíveis nos mercados brasileiro e argentino.

A INDÚSTRIA

Introdução

Entre 1991 e 1998, as ferrovias estatais na Argentina e no Brasil foram separadas em seis (6) malhas independentes e desestatizadas por uma série de concessões. Os contratos de concessão permitem que as concessionárias tenham exclusividade na exploração da infra-estrutura das malhas ferroviárias em áreas geográficas distintas. Como consequência, as concessionárias atuam em áreas geográficas distintas e não competem diretamente umas com as outras, sendo que na maioria dos casos, o principal concorrente do transporte ferroviário é o transporte rodoviário.

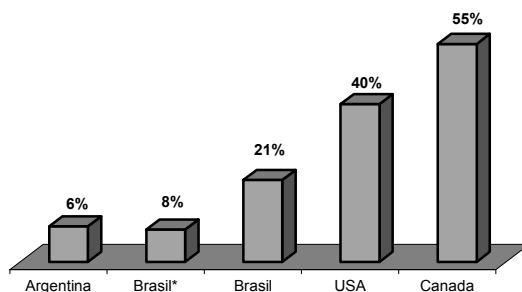
Historicamente, Brasil e Argentina têm apresentado uma infra-estrutura de transportes deficitária causada em grande parte pela falta de investimentos em transporte ferroviário e pela decisão do governo brasileiro de priorizar o transporte rodoviário na década de 60. A demanda por transportes ferroviários em ambos os países tem superado a capacidade do sistema que, historicamente, tem sido limitada pela incapacidade das empresas estatais em investir em locomotivas, vagões de carga e na expansão da estrutura ferroviária. Como consequência, a indústria ferroviária, tanto no Brasil como na Argentina, tem uma participação de mercado inusitadamente baixa, respondendo, em 2001, por 21% (8% excluindo-se o transporte de minério) e 6% de todos os transportes de carga realizados no Brasil e na Argentina, respectivamente, comparado com 40% nos Estados Unidos e 55% no Canadá em 2001. Todavia, dadas as vantagens de custo e operação intrínsecas ao transporte ferroviário em relação ao transporte rodoviário, é possível uma significativa expansão no transporte ferroviário, particularmente no tocante ao transporte de carga de média a longa distância, ou seja, distanciar maiores de 500 km. Na medida em que a indústria amadurece e mais investimentos são feitos em infra-estrutura, aumenta a capacidade de carga, possibilitando, conseqüentemente, um crescimento significativo da indústria tanto no Brasil como na Argentina.

A indústria de transportes rodoviários no Brasil e na Argentina é extremamente fragmentada, dado que os caminhoneiros autônomos respondem por 65% e 70% de toda a frota do Brasil e da Argentina respectivamente. Além disso, a idade média das frotas dos caminhões de transporte no Brasil e na Argentina é muito elevada, sendo de 18 anos no Brasil e de 19 anos na Argentina, enquanto que nos Estados Unidos, não passa de 8 anos.

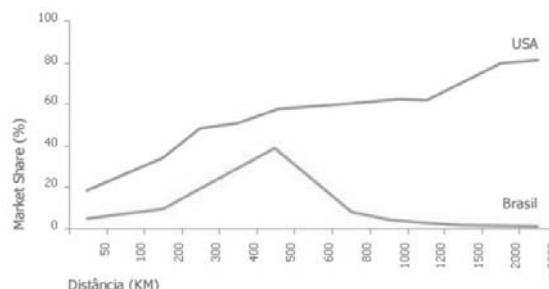
A indústria ferroviária no Brasil e na Argentina passou por uma completa reorganização. As principais linhas ferroviárias foram organizadas em seis malhas independentes em cada país, desde suas respectivas desestatizações. Como consequência, todas as linhas ferroviárias de transporte de carga foram organizadas em seis malhas independentes.

O gráfico a seguir ilustra a participação de mercado das ferrovias em relação ao total de carga transportada no Brasil, na Argentina, nos Estados Unidos e no Canadá em 31 de dezembro de 2001, bem como a participação no mercado ferroviário pela extensão dos percursos no Brasil e nos Estados Unidos em dezembro de 2000.

Participação de Mercado das Ferrovias – 2001



Participação no Mercado Ferroviário de Acordo com as Distâncias dos Percursos



(*) Minério não incluso no total.

Fonte: ANTT, Revista Ferroviária, U.S. Bureau of Transportation Statistics e Comisión Nacional de Regulación del Transporte da Argentina.

Adicionalmente, em comparação com as Ferrovias Classe I americanas, a ALL acredita que ainda exista margem para significativas melhorias da produtividade na indústria ferroviária brasileira. De acordo com a ANTT e a AAR, em 2002 as ferrovias brasileiras transportaram, em média, 82 milhões de TKU/locomotiva e 2,3 milhões de TKU/vagão, que foi significativamente inferior às Ferrovias Classe I americanas, que transportaram 118 milhões TKU/locomotiva e 5,1 milhões TKU/vagão. Além disso, no Brasil, a média de TKU/km, de 6,0 milhões, e de 11,1 milhões TKU/funcionário, é também bastante inferior às médias das Ferrovias Classe I americanas, de 14,6 milhões e 15,4 milhões respectivamente, o que indica uma melhor produtividade para as ferrovias classe I americanas.

Quando comparado aos Estados Unidos, o volume de carga industrializada (incluindo produtos metalúrgicos, da construção civil, papel e celulose, combustíveis, produtos químicos derivados de petróleo, bens elétricos/eletrônicos, produtos automotivos, peças para automóveis, embalagens, produtos químicos, alimentos e bebidas) transportadas pelas ferrovias no Brasil ainda é pequeno, representando aproximadamente 29% de toda a carga transportada em 2002, contra 46% nos Estados Unidos e 65% no Canadá. Todavia, existem oportunidades adicionais para que o transporte ferroviário obtenha ganhos significativos de participação de mercado através de investimentos adicionais para aumentar a capacidade de transporte e para desenvolver uma infra-estrutura de serviços intermodais de transporte.

Os problemas fundamentais de infra-estrutura no Brasil e na Argentina estão refletidos também no transporte rodoviário. Por exemplo, em 2002, a densidade da malha rodoviária no Brasil e na Argentina era de aproximadamente 25% e 56%, respectivamente da densidade da malha rodoviária nos Estados Unidos. Adicionalmente, somente 49% e 30% das estradas federais e estaduais do Brasil e da Argentina, respectivamente, eram pavimentadas em comparação a 64% nos Estados Unidos.

Tanto no Brasil como na Argentina, o transporte rodoviário é a principal alternativa ao transporte ferroviário. Todavia, a indústria de transporte rodoviário em ambos os países está altamente fragmentada e os caminhoneiros autônomos ainda representam a maioria dos prestadores de serviços. À medida em que a capacidade das ferrovias continue a se expandir no Brasil e na Argentina, o transporte intermodal, que tira vantagem dos serviços de transporte tanto rodoviário como ferroviário, acabará fornecendo um canal cada vez melhor para o transporte de carga já que este tira proveito da eficiência oferecida em oposição a utilização de apenas uma destas modalidades.

O transporte intermodal ainda não está disponível em larga escala, já que somente algumas empresas oferecem estes serviços no Brasil e na Argentina-onde o conceito de uma empresa que oferece um serviço de logística integrada continua pouco desenvolvido. A ALL é uma das poucas empresas com ativos no Brasil que oferece estes serviços através de uma integração total entre transporte ferroviário e rodoviário, incluindo operações completas de armazenagem, juntamente com gestão de estoque e de centros de distribuição.

O transporte fluvial ainda é um meio ineficiente de transporte de carga e está limitado a corredores específicos na Argentina e no Brasil. O tempo médio de entrega de cargas transportadas por via fluvial é maior do que o de cargas transportadas por caminhões e o volume transportado é inferior àquele transportado por trens. O transporte aéreo é também bastante limitado devido ao seu altíssimo custo quando comparado a outras modalidades de transporte, sendo somente utilizado para o transporte de cargas pequenas e urgentes.

A Indústria de Transporte Ferroviário no Brasil

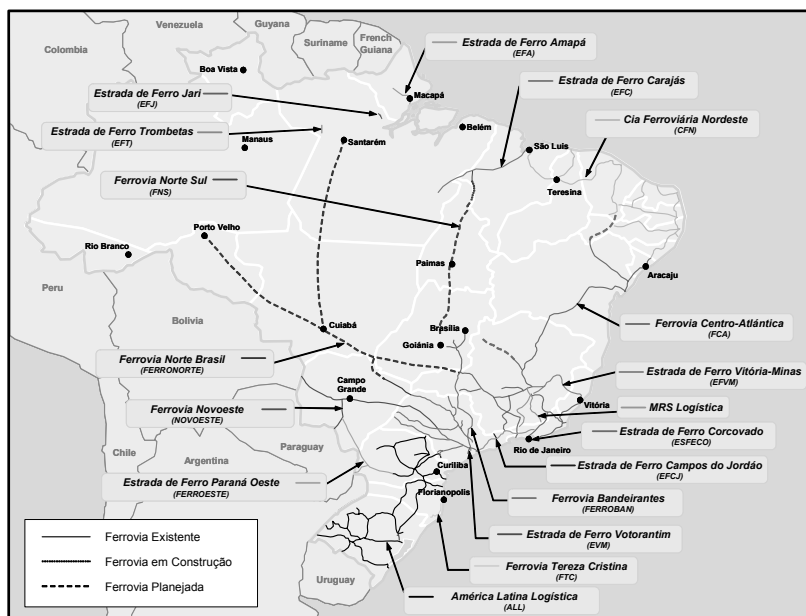
A malha ferroviária brasileira consiste de um total de 29.798 quilômetros de linhas, que estão predominantemente concentradas nas regiões Sul, Sudeste, e Centro-Oeste do país. A malha brasileira é a sétima maior do mundo em termos de transporte de carga, com 170,2 bilhões de TKUs transportados em 2002. Durante o mesmo ano, a área servida pela malha ferroviária brasileira respondeu por aproximadamente 72% do PIB brasileiro. Todavia, a atual infra-estrutura não é suficiente para atender a demanda por transporte ferroviário. A densidade das vias ferroviárias no Brasil é aproximadamente 5,8 vezes menor que nos Estados Unidos e muitos corredores já operam em sua capacidade máxima.

A primeira ferrovia brasileira foi construída em 1854, entre as cidades do Rio de Janeiro e Petrópolis, ambas localizadas no estado do Rio de Janeiro. Entretanto, somente no final do século XIX e início do século XX foram efetuados investimentos significativos, oriundos principalmente de investidores britânicos, para a construção de uma malha ferroviária no país. A malha ferroviária inicial, desenvolvida com estes investimentos, foi projetada para interligar os centros de produção agrícola e de mineração aos portos. A construção das novas linhas férreas, portanto, ficou limitada às regiões Nordeste e Central do Brasil. Na década de 30, a malha ferroviária foi gradualmente transferida para o controle do Governo Federal,

culminando com a criação da RFFSA, em 1957, que unificou as 18 malhas ferroviárias então existentes sob seu controle. Na década de 60, a indústria ferroviária estagnou em consequência da decisão do governo brasileiro de priorizar o transporte rodoviário que, mesmo sendo mais caro a longo prazo, exigia investimentos iniciais menores. Durante as décadas que levaram à desestatização da malha ferroviária, a indústria foi afetada pela redução dos investimentos pelo governo brasileiro, uma consequência direta da crise financeira histórica que assolava a economia brasileira, combinada a uma alta taxa de inflação.

Atualmente, mais de 96% das malhas ferroviárias operam por concessões do governo brasileiro, efetuadas por meio de um programa de desestatização do sistema ferroviário federal iniciado em 1996. Antes da adoção do programa de desestatizações, a RFFSA operava um total de 12 sistemas ferroviários, com aproximadamente 22.000 quilômetros de vias distribuídas por 19 estados, bem como 1.400 locomotivas, 37.000 vagões e uma força de trabalho composta por 40.500 funcionários, sistema este que transportava 86 milhões de toneladas por ano. Estes 12 sistemas estavam organizados em seis malhas: (a) a Estrada de Ferro Tereza Cristina, (b) a Malha Centro-Leste, (c) a Malha Nordeste, (d) a Malha Oeste, (e) a Malha Sudoeste e (f) a Malha Sul. Em março de 1996, a Malha Oeste (cobrindo parte dos estados de São Paulo e de Mato Grosso do Sul) foi a primeira a ser desestatizada. Em 1997, o último estágio do programa de desestatização foi concluído com a concessão dos direitos de explorar a Malha Nordeste (cobrindo os estados de Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas). A desestatização de cada uma das seis malhas ferroviárias foi coordenada pelo BNDES, através da concessão do direito de explorar a malha ferroviária por 30 anos (a ser renovada mediante acordo mútuo com o Poder Concedente por um período adicional de 30 anos). Adicionalmente, a concessionária obtinha o direito de usar os principais ativos necessários para a operação das referidas malhas ferroviárias, através de contratos de arrendamento de ativos contra o pagamento do arrendamento à RFFSA.

Após a desestatização, a maioria das concessões ferroviárias brasileiras para as malhas ferroviárias ficou sob o controle de três grupos. O primeiro é a CVRD, maior produtora e exportadora mundial de minério em pelotas, e uma das principais produtoras mundiais de manganês e ligas de ferro. A CVRD controla a Estrada de Ferro Carajás e a Estrada de Ferro Vitória-Minas, que ligam as regiões produtoras de minério de Carajás e Minas Gerais aos portos de São Luís e Tubarão, respectivamente. O segundo grupo é formado pela CVRD, Previ (Caixa de Previdência dos Funcionários do Banco do Brasil) e pela Funcef (Fundação dos Economistas Federais), dois dos maiores fundos de pensão brasileiros, a LAIF (Latin American Investment Fund) e o JP Morgan Partners. Este grupo detém as concessões para operar as malhas Centro Oeste e do Estado de São Paulo, operando por meio da Ferrovia Novoeste, Ferrovia Norte Brasil (Ferro Norte) e Ferrovia Bandeirantes (Ferroban), exceto pela área operada pela Concessionária Brasileira. A Concessionária Brasileira, a ALL do Brasil, representa a terceira principal detentora das concessões ferroviárias no Brasil, operando principalmente nas regiões Sul e Sudoeste. O mapa abaixo ilustra como ficaram as concessões após a desestatização das ferrovias:



Fonte: ANTT

A tabela abaixo apresenta, para cada uma das empresas ferroviárias, a extensão da malha, os principais produtos e os volumes transportados no Brasil durante os exercícios encerrados em 31 de dezembro de 1997 e 31 de dezembro de 2002:

Ferrovias Brasileiras	Extensão (km.)	Principais produtos	Exercício encerrado em 31 de dezembro de		97/02 (%)
			1997	2002	
			(milhões de toneladas transportadas)		
América Latina Logística	7.200	Soja, Combustível, Milho, Cimento, Materiais de Construção	11.445	18.573	+62,3
Ferrovia Centro-Atlântica.....	7.080	Pedras Calcárias, Produtos de Aço, Materiais de Construção	16.880	21.978	+30,2
Companhia Ferroviária do Nordeste	4.534	Aço, Combustível, Containers	--	1.249	--
Ferrovia Bandeirantes (Ferroban) ..	3.622	Soja, Combustível, Aço	13.079	20.659	+58,0
MRS Logística	1.674	Minério, Aço, Soja	50.738	74.788	+47,4
Ferrovia Novoeste	1.621	Soja, Minério, Combustível	2.541	2.465	(3,0)
Estrada de Ferro Vitória Minas	898	Minério, Carvão, Aço	106.860	113.580	+6,3
Estrada de Ferro Carajás	892	Minério, Aço	49.257	58.901	+19,6
Ferrovias Norte Brasil (Ferroeste)	512	Soja, Açúcar	--	4.545	--
Ferrovia Tereza Cristina	164	Carvão	2.070	2.496	+20,6
Outros	1.353	--	14.525	--	--
Total	29.798	--	267.795	320.835	+19,8

Fonte: ANTT.

Antes da desestatização das ferrovias brasileiras, a condição inadequada das linhas, bem como o alto índice de cruzamentos resultou em um alto índice de interrupções operacionais, ciclos longos e uma baixa velocidade média dos trens comerciais. Desde a desestatização, melhorias significativas foram efetuadas nas malhas ferroviárias como consequência dos investimentos em linhas e na infra-estrutura. Entre 1996 e 2001, o volume de cargas transportadas aumentou em 32% e a parcela do transporte ferroviário no total dos serviços de transporte brasileiro no Brasil cresceu de 19% para 21%. Durante o mesmo período, os acidentes do setor foram reduzidos em 35%, a produtividade foi duplicada e investimentos de aproximadamente R\$3 bilhões foram feitos.

A tabela abaixo indica a produtividade e os índices de segurança das principais ferrovias do Brasil, a partir da privatização:

	Exercício encerrado em 31 de dezembro de,					
	1997	1998	1999	2000	2001	2002
TKU (milhões).....	138.352	142.687	140.032	154.945	162.232	170.177
Ton. transportada (milhões).....	253.113	260.755	260.026	291.003	305.277	320.839
Número de acidentes	3.988	3.932	3.954	3.447	2.672	2.623
Índice de acidentes (acidente/milhões trem-km.):						
ALL – América Latina Logística.....	110,0	60,8	43,2	39,6	40,8	23,4
Estrada de Ferro Carajás	24,9	26,7	45,9	48,2	9,4	12,8
Estrada de Ferro Vitória Minas	38,9	37,5	40,2	40,8	24,1	24,8
Ferrovia Centro-Atlântica	103,2	84,3	90,2	91,5	82,3	77,7
Ferrovia Bandeirantes (Ferroban)	--	--	139,1	66,2	63,3	44,1
MRS Logística	59,9	52,7	46,5	33,8	26,7	25,3
Total da Indústria.....	75,0	68,7	77,7	60,4	60,0	54,9

Fonte: ANTT.

De maneira geral, a maior parte das cargas no Brasil é transportada por caminhões ou por trens, e a competição ocorre em relação (a) ao valor das tarifas cobradas, (b) ao tempo de entrega da carga, (c) à qualidade e (d) à confiabilidade dos serviços prestados. A modalidade ferroviária é conhecida por sua capacidade de transportar um volume elevado de cargas com grande eficiência, particularmente em média e longa distâncias. Todavia, a ligação inadequada entre os corredores (por exemplo, o Nordeste é conectado com o Sudeste através de uma única linha de baixa capacidade de transporte e existem apenas duas conexões entre o Centro-Oeste e o Sudoeste, que também tem capacidade limitada), forma uma barreira significativa para o transporte de cargas a longas distâncias (acima de 1.000 quilômetros), e portanto, o transporte se concentra em mercados localizados em curtas e médias distâncias. O transporte ferroviário no Brasil é bastante competitivo quando comparado ao transporte rodoviário, principalmente nos trechos com extensão entre 200 e 600 quilômetros. Uma potencial integração ou reorganização do sistema poderia reduzir os atuais problemas de conexão, beneficiando todo o setor de transporte ferroviário, e melhorando a vantagem competitiva no transporte de longas distâncias.

As cargas tipicamente transportadas por trem no Brasil incluem soja e seus derivados, minério, produtos metalúrgicos, grãos, cimento e cal, fertilizantes, derivados de petróleo e produtos industriais como ferro, produtos do aço, materiais de construção, papel e celulose, produtos químicos e petroquímicos, produtos de limpeza, materiais elétricos/eletrônicos, produtos e peças automotivas, materiais de embalagem, bebidas, combustível, carvão mineral e seus detritos, bem como containers de todos os tipos. No Brasil, dez itens respondem por cerca de 88% de toda a carga transportada. A tabela abaixo mostra as cargas distribuídas por categoria de produto, transportadas durante o período de doze meses entre 31 de dezembro de 2000 e 31 de dezembro de 2002:

Categoria do Produto	Exercício terminando em 31 de dezembro de		% de Crescimento 2000-2002
	2000	2002	
	(toneladas transportadas)		
Soja e derivados	19.060	28.083	47
Minerais Diversos ..	14.050	5.859	(58)
Detritos de carvão mineral e Pedras Calcárias	8.280	8.865	7
Minério	189.790	192.852	2
Produtos de Aço	13.020	20.753	59
Carvão	12.440	11.529	(7)
Cimento e Cal	6.730	5.201	(23)
Combustível	6.430	3.407	(47)
Outros	30.530	44.290	45
Total	300.330	320.839	7

Fonte: ANTT.

Conforme indicado na tabela acima, o minério respondeu por mais de 60% de toda a carga transportada pelas ferrovias no Brasil em 2002. O transporte do minério é um mercado controlado pela CVRD, que opera estradas de ferro construídas próximas ou dentro das minas e fábricas, impedindo qualquer tipo de concorrência por parte de outras empresas ou outras modalidades de transporte.

O transporte ferroviário de soja e seus derivados no Brasil representou um maior crescimento no volume transportado desde 1997 em comparação com outras categorias de produtos. Este crescimento foi o resultado do aumento das exportações de soja no período durante o qual o Brasil ultrapassou os Estados Unidos na produção de soja, sendo hoje o segundo maior produtor e exportador de soja. O desenvolvimento da infraestrutura ferroviária e rodoviária em áreas localizadas próximas aos centros de produção também contribuíram para este aumento.

O transporte de combustível teve a maior redução durante o período, como consequência da construção de oleodutos, particularmente entre 1999 e 2000, nas regiões Nordeste e Sudoeste do país. Todavia, o volume de produtos derivados do petróleo transportado pela ALL não foi afetado, já que as suas operações estão localizadas em uma região onde a construção de oleodutos é desestimulada devido aos altos investimentos que seriam necessários para construir estes oleodutos por distâncias mais longas.

De uma maneira geral, as concessionárias ferroviárias brasileiras não atendem o transporte de passageiros, pois este em sua maioria não foi privatizado, permanecendo, ainda, sob o controle do governo federal.

O setor de transporte ferroviário brasileiro é fiscalizado pela ANTT, cuja competência inclui, dentre outros, a administração dos contratos de concessão e arrendamento, a fiscalização do cumprimento das cláusulas contratuais de prestação de serviços ferroviários e de manutenção e reposição dos ativos arrendados e da atuação das concessionárias.

A Indústria do Transporte Rodoviário no Brasil

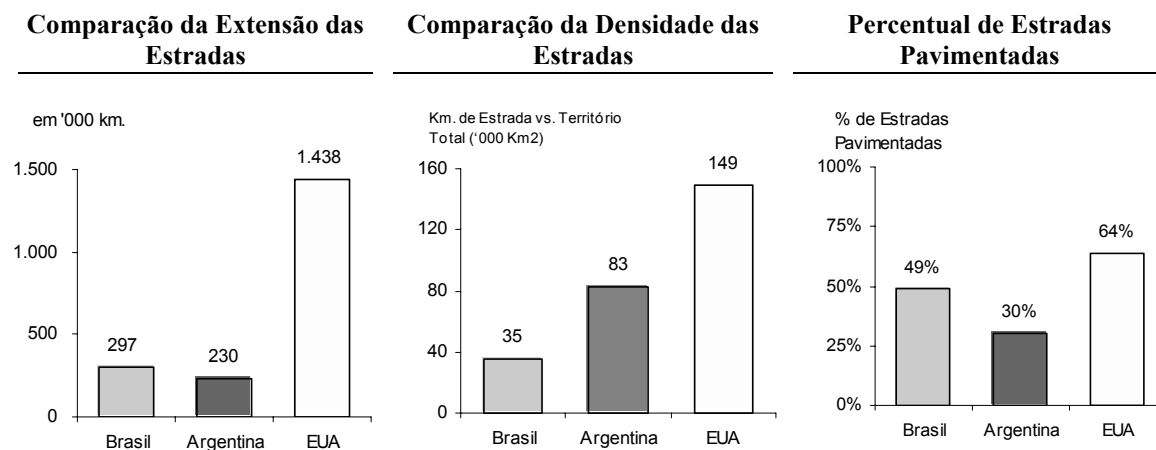
O setor de transporte rodoviário no Brasil é composto por mais de 39.000 empresas e cerca de 310.000 proprietários-operadores, empregando cerca de três milhões de pessoas. Este setor teve um faturamento superior a R\$50 bilhões no exercício que terminou em 31 de dezembro de 2002. De acordo com a ABTC, 80% do PIB brasileiro foi transportado por caminhões, o que corresponde a 61,1% de toda a carga transportada durante o exercício que terminou em 31 de dezembro de 2001.

A tabela abaixo ilustra a configuração rodoviária no Brasil em comparação com as existentes na Argentina e nos Estados Unidos para o exercício que terminou em 31 de dezembro de 2002:

(em km.)	Estradas Pavimentadas	Estradas sem Pavimentação	Total
Brasil			
Federais	55.095	34.352	89.447
Estaduais.....	91.348	116.538	207.886
Total.....	146.443	150.890	297.334
Quilômetros de Rodovias. vs. Território total (em milhares de Km ²).....	17	18	35
Argentina			
Federais	31.081	7.328	38.409
Estaduais.....	38.797	153.016	191.813
Total.....	69.878	160.344	230.222
Quilômetros de Rodovias. vs. Território total (em milhares de Km ²).....	14	69	83
Estados Unidos			
Federais	124.533	70.996	195.500
Estaduais.....	791.525	451.057	1.242.582
Total.....	916.058	522.023	1.438.082
Quilômetros de Rodovias. vs. Território total (em milhares de Km ²).....	95	54	149

Fonte: ANTT, U.S. Department of Transportation e a Comisión Nacional de Regulación del Transporte. Não inclui estradas municipais e locais do Brasil e da Argentina.

Os gráficos abaixo mostram uma comparação entre a extensão total, a densidade e o percentual de estradas pavimentadas no Brasil, na Argentina e nos Estados Unidos em 31 de dezembro de 2002:



Fonte: ANTT, U.S. Department of Transportation e a Comisión Nacional de Regulación del Transporte. Não inclui estradas municipais e vicinais do Brasil e da Argentina.

O transporte rodoviário é hoje a principal modalidade de transporte para a movimentação de cargas no Brasil, que são normalmente fornecidos por donos de caminhões independentes, sem a capacidade de oferecer serviços centralizados para grandes volumes de carga. De acordo com a associação da indústria, motoristas autônomos controlam 65% de toda a frota de caminhões, e são responsáveis pelo transporte da maior parte das cargas no Brasil. Adicionalmente, de acordo com a ANTC, em 31 de dezembro de 2001, cerca de 72% da frota de caminhões de carga no Brasil tinha mais de dez anos de uso, sendo que a idade média era de 18 anos – duas vezes a idade média das frotas dos países desenvolvidos; o que contribuiu para uma redução da produtividade e um consumo mais elevado de óleo diesel.

A receita da indústria rodoviária advém das tarifas que são baseadas na distância pela qual a carga deve ser transportada e/ou no volume das mercadorias transportadas. Estas tarifas respondem por entre 0,8% e 2,0% do preço final dos produtos industrializados e entre 15% e 20% do preço final dos produtos da agricultura. Os preços das tarifas estão intimamente relacionados aos preços dos combustíveis, e os aumentos dos preços destes têm um impacto significativo sobre os serviços de transporte rodoviário, já que estes apresentam um maior consumo de óleo diesel por tonelada/km, em comparação com o transporte ferroviário e marítimo. Os principais custos no transporte rodoviário incluem combustível (geralmente óleo diesel), o preço dos caminhões e sua manutenção, peças de reposição, seguro de carga e pedágios (sendo que a partir de 1999 este custo passou a ser pago pelo cliente). Os custos resultantes de uma manutenção e conservação precária das estradas são sentidos de uma maneira direta em forma de um aumento de consumo de combustível e de uma incidência maior de acidentes em comparação com padrões americanos.

Com exceção de determinadas regras aplicáveis ao transporte de cargas perigosas, os serviços de transporte rodoviário não estão sujeitos a regulamentação específica, prevalecendo então as regras de livre mercado. Não existe a necessidade de licença especial, nem do cumprimento de quaisquer exigências para entrar no mercado. Não existem leis específicas regendo a indústria e as tarifas são apregoadas livremente. Isso contribui para o fato de que hoje cerca de 95% das empresas transportadoras brasileiras são classificadas como micro, pequenas ou médias empresas e com alto grau de informalidade.

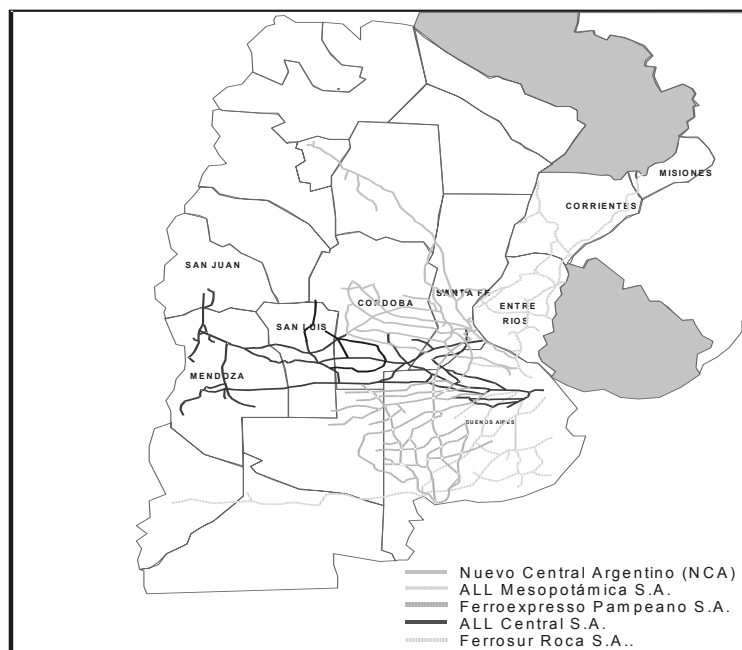
A Indústria do Transporte Ferroviário na Argentina

A malha ferroviária argentina possui 32.170 quilômetros, que estão principalmente concentrados nas províncias de Buenos Aires, Córdoba, Santa Fé e Entre Ríos, transportando cerca de 9,4 bilhões de TKUs e 17,5 milhões de toneladas em 2002. De acordo com a CNRT, o transporte ferroviário na Argentina respondeu por cerca de 6% de todas as cargas transportadas em 2001, contra cerca de 80% das cargas transportadas por meios rodoviários e 14% por outros tipos.

A primeira ferrovia Argentina foi construída em 1857, com aproximadamente dez quilômetros de comprimento, ligando o centro de Buenos Aires aos seus subúrbios. O desenvolvimento real das ferrovias argentinas ocorreu entre 1870 e 1914 sendo financiado principalmente por investidores britânicos. A malha ferroviária argentina cresceu bastante durante este período, chegando a 45.000 quilômetros em 1914, tornando-se o país com a 10ª maior malha ferroviária do mundo. Em 1946, o governo argentino iniciou o seu processo de estatização da malha ferroviária, agrupando todas as ferrovias em seis linhas principais. Como parte deste processo, o governo argentino adquiriu todas as locomotivas, vagões e trilhos de seus proprietários particulares, a maioria dos quais estavam em condições precárias de funcionamento. Em 1965, o governo Argentino criou os *Ferrocarriles del Estado Argentino*, mais tarde transformados em *FA – Ferrocarriles Argentinos*, o que concluiu o processo de consolidação das operações das linhas férreas nacionais. Durante este processo, o governo federal argentino e os governos estaduais se endividaram profundamente para adquirir as ferrovias e o seu equipamento. No início da década de 80, o uso do transporte ferroviário começou a declinar como resultado de um alto grau de ineficiência, consequência da incapacidade do governo argentino de manter adequadamente, ou de substituir, os trilhos e o equipamento. No final da década de 80, o transporte ferroviário representava cerca de 8% de toda a carga transportada na Argentina (uma queda de 50% em toneladas por quilômetro, de 1970 a 1990). Como resultado, e numa tentativa de melhorar a malha ferroviária, o governo argentino iniciou a desestatização dos *Ferrocarriles Argentinos* em março de 1991. Veja “As Concessões Brasileiras e Argentinas – Argentina”.

O processo de desestatização argentino incluiu 100% da malha ferroviária do país. As malhas de transporte ferroviário foram vendidas separadamente das malhas de transporte de passageiros. As malhas de transporte ferroviário foram divididas em seis malhas principais: (a) Nuevo Central Argentino S.A. que liga Buenos Aires a Rosario, Santa Fé, Córdoba, Tucumán, Río Cuarto e Santiago Del Estero; (b) Buenos Aires al Pacífico S.A. (América Latina Logística Central S.A.), que liga Buenos Aires a Junín, Rufino, San Luis, Mendoza, San Juan, San Rafael e Rosario; (c) Ferrosur Roca S.A., que liga Buenos Aires a Necochea-Quequén, Tandil, Olavarría, Bahía Blanca, Neuquén e Zapala; (d) Ferroexpreso Pampeano S.A., que liga San Martín-Rosario a Bahía Blanca; (e) Ferrocarril Mesopotámico S.A. (América Latina Logística Mesopotámica S.A.), que liga Buenos Aires a Rojas, Concordia, Paraná, Paso de los Libres, Monte Caseros, Corrientes e Posadas; e (f) Belgrano Cargas S.A., que liga Buenos Aires a Rosario, Santa Fé, Córdoba, Resistencia, Salta, Jujuy, Tucumán, Catamarca, San Juan y Mendoza, e Salta a Formosa. A desestatização das malhas foi feita através de contratos de concessão com prazo de 30 anos (renovável conforme opção do Governo Argentino por um período adicional de 10 anos), através do qual a concessionária obterá o direito de usar os principais ativos que fossem necessários para a operação da malha ferroviária pertinente.

O mapa a seguir ilustra as principais concessões ferroviárias argentinas, quando da finalização do processo de desestatização:



Fonte: Comisión Nacional de Regulación del Transporte.

A tabela abaixo descreve os principais indicadores de produtividade das concessões ferroviárias argentinas: a extensão das ferrovias, o número de locomotivas e vagões adquiridos durante a desestatização, bem como os volumes das cargas transportadas durante o período entre 2001 e 2002:

Ferrovias Argentinas	Extensão (km.)	Locomotivas Adquiridas	Vagões Adquiridos	Exercício terminado em 31 de dezembro de,	
				2001	2002
				(toneladas transportadas)	
ALL Central	5.254	109	5.256	2.854.788	3.030.484
ALL Mesopotâmica	2.704	47	2.139	657.312	674.894
Ferrexpresso Pampeano	5.094	45	1.871	2.408.463	2.427.976
Ferrosur Roca	3.377	57	4.634	3.709.710	3.250.990
Nuevo Central Argentino	4.900	99	5.354	6.190.870	7.276.902
Belgrano Cargas	10.841	121	4.922	1.138.489	807.514
Total	32.170	478	24.176	16.959.632	17.468.760

Fonte: Comisión Nacional de Regulación del Transporte e a Comisión de Renegociación de Contratos de Obras y Servicios Públicos.

Apesar da desestatização, as operações ferroviárias argentinas não conseguiram se recuperar de uma forma significativa ou retomar a sua participação de mercado das outras modalidades de transporte que continuaram concentradas principalmente no transporte rodoviário. O transporte de aço responde por cerca de 80% de toda a carga transportada na Argentina. A tabela abaixo mostra os índices de produtividade para os anos que terminaram em 31 de dezembro, de 1998 a 2002:

	Exercício encerrado em 31 de dezembro de,				
	1998	1999	2000	2001	2002
TKU (em milhões).....	9.824	9.102	8.696	8.989	9.444
Toneladas transportadas (em milhões).....	18,828	17,487	16,265	16,960	17,468

Fonte: Comisión Nacional de Regulación del Transporte.

O insucesso em alavancar o volume de carga transportado pelas ferrovias argentinas foi agravado pelo cenário macroeconômico desfavorável no país, particularmente a partir da segunda metade de 1998, quando a economia argentina mergulhou em uma severa recessão econômica e as exportações caíram drasticamente. Como resultado, os volumes transportados pelas ferrovias caíram ainda mais. A partir de 2002, a economia Argentina começou a se recuperar, e como consequência, os volumes transportados voltaram a crescer. Desde 1996, as concessionárias não conseguiram efetuar os pagamentos devidos nos respectivos contratos de concessão com o governo argentino devido a sua inabilidade de gerar receitas suficientes. A partir de 1997, as concessionárias argentinas iniciaram um processo de negociação com o governo argentino para reestruturar as suas dívidas. Até esta data, nenhum dos contratos de concessão teve a sua renegociação concluída com sucesso junto ao governo argentino.

A Indústria do Transporte Rodoviário na Argentina

De acordo com a CATAC, em 31 de dezembro de 2003, a frota argentina de caminhões de carga era composta de aproximadamente 350.000 veículos. Assim como no Brasil, esta indústria encontra-se muito fragmentada, com empresas de um só veículo representando mais de 70% de toda a frota em 2003, de acordo com a FADEEAC.

Durante a década de 90, a indústria de transporte rodoviário argentina experimentou um crescimento expressivo, principalmente como consequência da deterioração das ferrovias e das ineficiências provocadas pela falta de investimentos públicos no setor ferroviário. Também durante este período, a manutenção da paridade cambial entre o peso argentino e o dólar norte americano incentivou a compra de caminhões, já que tanto os caminhões como o combustível tinham preços razoáveis. Como consequência, a participação de mercado dos transportes rodoviários em comparação com outras formas de transporte cresceu de uma maneira substancial, chegando a aproximadamente 80% de toda a carga transportada em 2001, de acordo com a CNRT.

Todavia, a indústria argentina de transporte rodoviário foi afetada negativamente desde a desvalorização do peso em 2002. De acordo com a CATAC, em 1997, foram adquiridos 9.986 caminhões novos em comparação com os 1.392 comprados em 2003. Os efeitos da desvalorização podiam ser claramente sentidos em 2002, quando as vendas de caminhões caíram em aproximadamente 61% comparadas com o exercício de 2001. Este declínio contribuiu para o envelhecimento da frota argentina, o que aumentou os custos de manutenção e consertos, bem como o consumo de combustível e a redução da velocidade média dos caminhões.

A gama de produtos transportados por caminhões é extremamente diversificada, já que o transporte rodoviário é o predominante na Argentina. Os principais produtos transportados são produtos agrícolas, bebidas, cimento e materiais químicos, bem como produtos de metal, principalmente da região central do país, percorrendo o corredor que vai do ocidente para o oriente. Adicionalmente, existe um volume expressivo de cargas indo do Brasil para a Argentina, apesar de a maior parte desta carga ser transportada por caminhoneiros brasileiros.

Como no Brasil, os serviços de transporte rodoviário na Argentina são prestados livremente, sem quaisquer controles governamentais quanto a tarifas, sendo que o preço dos combustíveis é o principal fator determinante para a fixação das tarifas para os fretes.

ATIVIDADES

Visão Geral

Atualmente, a ALL é a maior operadora logística independente baseada em ferrovias da América Latina, oferecendo uma gama completa de serviços de logística de grande porte, com operações de transporte “porta-a-porta” intermodal (*door-to-door*), doméstico e internacional, distribuição urbana, serviços de terminal portuário, frota dedicada, serviços de armazenamento, incluindo a gestão de estoques e centros de distribuição. A principal área de cobertura da ALL engloba mais de 62% do PIB do Mercosul, cobrindo o estado de São Paulo e a Região Sul do Brasil, a região central da Argentina, cruzando as fronteiras do Paraguai e Uruguai, e servindo o Chile por rodovia a partir da base logística intermodal de Mendoza na Argentina. A rede ferroviária da ALL atende a cinco dos mais importantes portos do Brasil e da Argentina, através dos quais aproximadamente 70% das exportações de grãos da América do Sul foram embarcados em 2003.

A ALL possui e opera uma vasta plataforma de ativos, incluindo uma rede ferroviária com 16.397 quilômetros de extensão, 584 locomotivas, 17.579 vagões, 1.986 veículos para transporte rodoviário (carretas e caminhões próprios ou de transportadores associados), centros de distribuição, instalações de armazenamento. Os terrenos arrendados à ALL incluem áreas disponíveis para construção de armazéns e terminais logísticos, no Brasil e na Argentina, valendo ressaltar, mais de um milhão de metros quadrados na zona industrial de Buenos Aires (ver seção “Informações Adicionais sobre a Oferta– Propriedades”). As áreas de concessão da ALL propiciam oportunidades significativas para incrementar a base de atividades de forma a permitir o aperfeiçoamento da logística da ALL. O terminal portuário da Terlogs, que movimentou mais de 1,6 milhão de toneladas de grãos por ano, é um exemplo de empreendimento imobiliário em terreno na área de concessão da ALL.

A extensa base de ativos da ALL a permite prestar serviços a clientes em diversos setores, incluindo commodities agrícolas, combustíveis, materiais de construção, papel e celulose, produtos siderúrgicos, produtos químicos, petroquímicos, produtos eletro-eletrônicos, autopeças, embalagens e bebidas. O transporte de commodities agrícolas, sobretudo para exportação, representou aproximadamente 52% da receita bruta da ALL Brasil em 2003, ao passo que o transporte de produtos industrializados representou aproximadamente 48% da receita bruta da ALL Brasil no mesmo período.

Em 2003, aproximadamente 40% da receita bruta da ALL Brasil foi proveniente do transporte de soja e seus derivados. O Brasil e a Argentina, em conjunto, são os maiores produtores e exportadores de soja do mundo. Desde 1997, a produção de soja tem crescido a uma taxa média anual de 14% no Brasil e 12% na Argentina. Em 2003, o Brasil e a Argentina tiveram uma produção combinada de 86,5 milhões de toneladas de soja, superando os Estados Unidos como maior produtor mundial.

Vantagens Competitivas

A ALL acredita que suas principais vantagens competitivas incluem:

Malha Ferroviária Dominante em Regiões Estratégicas

A ALL opera a única malha ferroviária existente na sua área de serviço. Como concessionária, a ALL tem o direito de prestar serviços de transporte de carga ferroviária, por pelo menos 30 anos, ao longo de suas malhas ferroviárias no Brasil e na Argentina. A ALL opera a malha ferroviária mais extensa da América Latina, cobrindo parte de São Paulo e os estados da Região Sul do Brasil; a região central da Argentina, cruzando as fronteiras do Paraguai e Uruguai, e quase atingindo a fronteira com o Chile. Esta importante área de serviço abrange uma população no Brasil e Argentina de aproximadamente 86 milhões de habitantes ou aproximadamente 42% da população total de ambos os países, representando aproximadamente 62% do PIB do Mercosul. Desde a criação do Mercosul em 1991, o comércio entre os países-membros (Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai) aumentou de US\$8,2 bilhões em 1990 para US\$20,4 bilhões em 2003. A área atendida pela malha ferroviária abrange 86% da soja produzida no Brasil e 53% da produção total de grãos no Brasil e

Argentina. Ela também inclui refinarias de petróleo e centros de armazenamento, indústrias de cimento e fertilizantes, e fábricas de automóveis e peças automotivas.

A rede ferroviária da ALL conecta-se com os portos de Paranaguá, São Francisco do Sul, Rio Grande, Rosario e Buenos Aires. Esses portos estão entre os mais importantes da América do Sul, sendo responsáveis por aproximadamente 70% da exportação total de grãos da América do Sul em 2003. Além da exportação de grãos, esses portos são responsáveis por uma significativa movimentação de contêineres, totalizando 1,6 milhão de TEUS em 2003, como também fluxos de importação de produtos químicos, madeira, produtos siderúrgicos e outras mercadorias, totalizando 31,4 milhões de toneladas em 2003.

Serviços Confiáveis e Eficientes de Logística Integrada, Baseados na Malha Ferroviária

A malha ferroviária é a plataforma das operações logísticas da ALL. O modal ferroviário é fundamentalmente mais econômico que o modal rodoviário, o principal concorrente da ALL. Além disso, a ampla gama de serviços de logística intermodal que é oferecida maximiza os benefícios potenciais de malha ferroviária. As soluções intermodais permitem oferecer as vantagens econômicas do transporte ferroviário a clientes que, por razões geográficas ou outras, necessitem da flexibilidade do transporte rodoviário. Os serviços que a ALL oferece incluem o transporte personalizado para clientes em operações domésticas e internacionais de entrega porta-a-porta (*door-to-door*), frota dedicada, serviço de terminal portuário e operações de armazenamento, incluindo a gestão de estoques e centros de distribuição. Em países como o Brasil e a Argentina, onde a infra-estrutura de transporte é deficitária, uma grande base de ativos, combinada com moderna tecnologia, pode ser um importante diferencial na capacidade de prestar serviços de transporte eficientes e confiáveis, que levem em conta as particularidades de frete, tais como o tipo de acomodação, relação peso/volume, embalagens, valor da carga e muitos outros fatores.

Potencial de Crescimento Significativo

A ALL acredita que pode aumentar significativamente sua participação de mercado no transporte de cargas, nos segmentos em que atua. As vantagens de custos do transporte ferroviário, especialmente cargas a granel, viajando de médias a longas distâncias, aliadas à flexibilidade de seus serviços intermodais poderão atrair mais negócios, à medida que expande a capacidade de sua rede junto a clientes no Brasil e na Argentina que, atualmente, são incapazes de utilizar plenamente os serviços de transporte ferroviário e intermodal. Mesmo avaliando o mercado-alvo de forma restritiva, a ALL acredita que atualmente tem somente 30% e 36% de participação de mercado no Brasil e na Argentina, respectivamente. Avaliar o mercado-alvo de forma restritiva significa incluir somente segmentos de mercado onde os serviços ferroviários e intermodais são os meios de transporte mais competitivos e nos quais a ALL já possui clientes. Além disso, essa avaliação não inclui muitos segmentos que estão entre os mais importantes para o transporte intermodal e ferroviário na América do Norte e Europa, tais como carga fracionada, produtos refrigerados e transporte de automóveis e autopeças, os quais, a ALL acredita, irão representar grandes oportunidades para a ALL no futuro.

Sólida Base de Clientes

A ALL mantém sólidas relações com seus clientes, que incluem: (a) grandes companhias de comércio de grãos e processamento de alimentos, tais como Bunge, Cargill, ADM e Coinbra-Dreyfus; (b) grandes companhias de petróleo, como Shell, Texaco, ExxonMobil, Repsol-YPF, Ipiranga e Petrobras; e (c) grandes companhias industriais, como Ford, AmBev, White Martins, Scania, Votorantim e Electrolux. As relações com esses clientes foram desenvolvidas ao longo de muitos anos, à medida que a ALL aumentou a confiabilidade de seus serviços após a desestatização. Além disso, a ALL foi capaz de atrair mais de R\$250 milhões em investimentos, feitos por seus clientes em material rodante (vagões e caminhões) e terminais que são utilizados na malha ferroviária. Hoje, a ALL acredita ter desenvolvido uma reputação pela sua capacidade de transporte ferroviário eficiente e estratégico e também pela capacidade de trabalhar em parceria com seus clientes para desenvolver serviços altamente especializados e personalizados de logística, para atender às suas necessidades exclusivas de transporte. Por exemplo, a ALL foi bem-sucedida em implementar acordos de longo prazo com alguns de seus maiores clientes agrícolas, pelos quais, a ALL concordou em empenhar uma quantidade substancial de sua capacidade em períodos de pico, para o transporte dos produtos desses clientes

a uma tarifa reduzida, em troca de um compromisso em aumentar os seus níveis de frete, especialmente durante períodos fora de pico. Também reforçou suas relações com clientes nos setores energéticos por meio do desenvolvimento de programas mutuamente benéficos, incluindo o auxílio a esses clientes no desenvolvimento e teste de novos produtos derivados de petróleo. Além disso, firmou um contrato de longo prazo com a Ford para o envio de peças automotivas do interior do estado e da área metropolitana de São Paulo para a montadora da Ford em Camaçari, na Bahia, por meio do seu corredor São Paulo-Camaçari, que atualmente é o seu mais importante corredor rodoviário.

Cultura Voltada para Resultados e Administração Profissional

A ALL implementou uma cultura corporativa voltada para resultados, com uma visão clara, valores sólidos e metas articuladas. A equipe está fortemente comprometida com sua visão e tem demonstrado um histórico de realizações financeiras e operacionais, desde a sua desestatização. Além disso, a administração da ALL dá ênfase à excelência em cada aspecto de seus negócios. Essa ênfase, especialmente nas áreas de eficiência, produtividade e formação dos funcionários, tem sido um importante impulsionador de suas conquistas desde a desestatização. A ALL desenvolveu um programa progressivo de remuneração variável baseado no EVA, que proporciona importantes incentivos para seu time gerencial equivalente a 60% da avaliação de performance. O programa de remuneração variável da ALL abrange 100% de seus funcionários e está vinculado às suas metas anuais de desempenho. Esse programa tem sido bem aceito, tanto pelos seus funcionários, como pelos seus sindicatos. Os principais membros da equipe de administração participam de um Plano de Opção de compra de ações, concebido para alinhar os seus interesses com os dos acionistas da ALL. Nos últimos 7 anos, a ALL tem feito grandes investimentos no treinamento de seus funcionários, inclusive, implementando a metodologia "Seis Sigma". Além disso, a ALL tem orgulho de ter sido a única companhia brasileira escolhida, mais de uma vez, como uma das 100 melhores empresas para se trabalhar, segundo os rankings da EXAME, importante publicação brasileira de negócios. A ALL Argentina recebeu uma classificação similar, concedida pela APERTURA, uma publicação nacional sobre negócios na Argentina.

Estratégia

A estratégia continuada da ALL é orientada pelos mesmos quatro princípios básicos que têm impulsionado seu crescimento nos últimos 7 anos.

- Concentrar o crescimento onde a ALL tem uma clara vantagem competitiva;
- Manter rígidos controles de custo;
- Maximizar a utilização de ativos e o retorno sobre o capital empregado; e
- Avaliar alternativas estratégicas de investimentos, alianças e aquisições.

Concentrar o Crescimento Onde a ALL tem Uma Clara Vantagem Competitiva

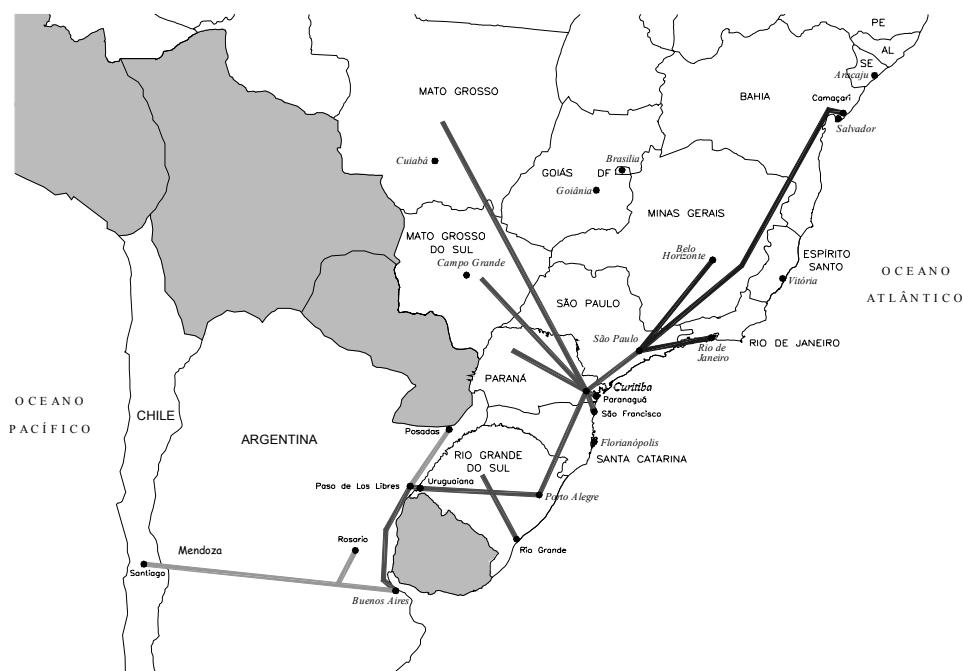
A transformação da ALL numa companhia de prestação de serviços completos de logística, com a capacidade de fornecer serviços ferroviários e intermodais anteriormente indisponíveis, com baixos custos para seus clientes, é a base de sua estratégia de crescimento. A ALL planeja aumentar significativamente os volumes e a participação de mercado, prestando serviços em rotas onde tem uma clara vantagem competitiva e/ou econômica sobre modais alternativos de transporte, normalmente representados pelo transporte rodoviário. A ALL concentrará os seus esforços em dois mercados principais:

- *Clientes tradicionais de transporte ferroviário, para os quais a ALL é a melhor alternativa de custo.* Os tradicionais clientes do transporte ferroviário, como os produtores de commodities agrícolas, são tipicamente aqueles com grandes volumes de cargas a granel que são movimentadas mais eficientemente por meio de ferrovias do que pelas rodovias, mas que vinham utilizando o transporte rodoviário como principal meio de transporte, devido à limitada disponibilidade de serviços ferroviários nos mercados; e

- *Clientes de produtos industriais, para os quais os serviços intermodais da ALL representem um meio de transporte mais eficiente do que o rodoviário. A ALL acredita que tem espaço suficiente para aumentar a participação de mercado em setores que já atende, tais como os de produtos siderúrgicos, petroquímicos, papel e celulose, materiais de embalagens e outros, e também penetrar em novos mercados industriais. Existem vários setores industriais, tais como o de automóveis e autopeças, grandes volumes de carga refrigerada, carga fracionada e outras, que representam volumes significativos no setor de transporte e frete do Brasil, e nos quais a participação da ALL ainda é ínfima. Tanto no Brasil como na Argentina, esses setores de mercado são atendidos quase que exclusivamente por caminhões, ao passo que nos Estados Unidos, as ferrovias e os serviços intermodais são os principais meios de transporte, para tais segmentos, dada a eficiência dos transportes intermodal e ferroviário para estes setores do mercado.*

As malhas ferroviárias da ALL no Brasil e na Argentina são a plataforma sobre a qual é feita a movimentação de cargas ponto-a-ponto de forma econômica. Os corredores estrategicamente localizados no entorno da malha ferroviária da ALL proporcionam uma vantagem competitiva e sustentável para atrair clientes de transporte ferroviário, bem como a oportunidade de aumentar sua participação de mercado para produtos industrializados, combinando os baixos custos de frete ferroviário para médias e longas distâncias, com a flexibilidade proporcionada pelos transportes e conexões rodoviárias.

Conforme indicado no mapa abaixo, os principais corredores estratégicos da ALL incluem (a) corredores de exportação no sentido Oeste-Leste até os portos; (b) corredores intermodais para produtos industrializados, no sentido Norte-Sul, com conexão a partir da área metropolitana de São Paulo até Buenos Aires e a Região Sul do Brasil; (c) o corredor rodoviário São Paulo-Camaçari, dedicado ao fornecimento às instalações industriais da Ford na Bahia; e (d) o corredor de produtos industrializados de Mendoza a Buenos Aires.



Fonte: ALL

Para impulsionar o volume junto a clientes tradicionais e de produtos industrializados, a ALL pretende aumentar a capacidade, por meio de um programa disciplinado de investimentos para atender à demanda e crescimento de volume previsto para seus serviços. Especificamente, a ALL pretende aumentar a capacidade de transporte de sua malha ferroviária, por meio de aquisições de novas locomotivas e vagões. Além disso, a ALL pretende aumentar seus investimentos na renovação da frota de caminhões, terminais de grãos e intermodais, e no treinamento e tecnologia, para impulsionar suas capacidades de logística e produtividade de ativos.

Se comparados às Ferrovias Classe I americanas, a ALL ainda tem bastante espaço para aumentar o transporte de cargas em sua malha ferroviária. A densidade de carga na sua malha, medida em termos de TKU/quilômetro de linha ferroviária, representa apenas 12% da densidade de carga para uma ferrovia americana Classe I típica. Na média, as Ferrovias Classe I americanas operam com 90 locomotivas e 5.689 vagões por mil quilômetros de linha, gerando, em média, US\$155 milhões de receita bruta por ano por mil quilômetros de linha ferroviária. Em comparação, a ALL opera com 53 locomotivas e 1.400 vagões por mil quilômetros de ferrovia, e gera, aproximadamente, US\$37 milhões de receita bruta por ano, por mil quilômetros de ferrovia, em sua malha. À medida que a ALL aumenta a capacidade de sua rede, espera atrair mais frete.

Manter Rígidos Controles de Custo

Desde a desestatização, a ALL desenvolveu uma cultura empresarial focada no controle de custos. De 1997 a 2003, os custos fixos definidos como despesas com pessoal, manutenção e despesas de venda, gerais e administrativas referentes à ALL Brasil, permaneceram relativamente constantes em termos nominais, reduzindo 0,5% ao ano, em CAGR, enquanto que no mesmo período:

- a ALL aumentou em 123% o volume transportado pela ALL Brasil, ou 14,3% ao ano, de 6,2 bilhões TKU para 13,9 bilhões TKU;
- a receita nas operações brasileiras da ALL aumentou 341%, ou 28,1% ao ano, de R\$193,6 milhões para R\$853,8 milhões; e
- a inflação medida pelo IGP-M acumulou 118%, com aumento médio de 12% ao ano.

Para expandir os avanços conquistados nessa área, a ALL desenvolveu vários programas de controle e redução de custos, incluindo o programa de controle de consumo de combustível, que responde por mais de 90% de seus custos variáveis totais. Para continuar a contar com o envolvimento total de seus funcionários na busca de suas metas, pretende continuar a promover torneios internos, como a “Copa Diesel” e o “Rallie dos Maquinistas”, que dão prêmios às equipes com menor consumo de combustível. Avanços tecnológicos, incluindo a instalação de um “Computador de Bordo”, que fornece o consumo de combustível em tempo real, recomendando o ponto de potência do motor que minimiza o consumo de combustível em cada trecho, também desempenham um papel fundamental para o controle de custos. Além disso, a ALL continua a identificar fornecedores alternativos e produtos derivados de petróleo de menor custo, o que tem sido importante em seus esforços para diminuir o consumo médio de diesel e outras despesas. A ALL pretende promover iniciativas similares, num esforço para também reduzir o consumo de combustível em suas operações rodoviárias. A ALL implementou também a metodologia de “Orçamento Base Zero”, que consiste em questionar, minuciosamente, a necessidade de cada despesa fixa. Todo ano, nós redefinimos nossas despesas baseados em análises da nossa situação atual. As despesas são agrupadas em pacotes, de acordo com sua natureza contábil, incluindo os itens das despesas indiretas como pessoal, transporte e corporativas. Cada um desses pacotes tem um responsável, membro da alta gerência, que define as políticas e metas de controle de custos. A ALL faz o acompanhamento com relatórios e reuniões regulares para analisar as despesas reais e tendências, de modo a aproveitar oportunidades de redução de custos, e para compartilhar as melhores práticas entre seus funcionários. Essa metodologia é fundamental em seu sistema de controle de custos.

Maximizar a Utilização de Ativos e o Retorno Sobre o Capital Empregado.

Dada a natureza de capital intensivo do seu negócio, a alta utilização de ativos é de suma importância. A estratégia da ALL é minimizar o tempo de inatividade do equipamento da seguinte maneira:

- Maximizar a utilização do equipamento que possui, por meio do emprego de vários programas de utilização de ativos, que monitoram a localização do equipamento e o cronograma de trânsito por seu sistema ferroviário, investindo na eliminação de quaisquer gargalos; e
- Adaptar as suas aquisições de novos equipamentos à demanda, por meio de uma análise contínua de níveis de frota, em comparação com as tendências projetadas.

Desde a desestatização, a ALL tem aumentado significativamente a produtividade de seus ativos, aumentando a produtividade das locomotivas em 11,5% ao ano, de 1.129 TKU/Kgf em 1997, para 2.169 TKU/Kgf em 2003, e reduzindo o ciclo médio dos vagões, de 15,6 dias em 1997 para 8,4 dias em 2003. Além disso, em casos específicos, levou em conta os fatores econômicos e a relação custo/benefício dos equipamentos novos em comparação com os usados. Historicamente, a ALL tem comprado equipamentos usados, os quais foram recondicionados, por uma fração do custo dos equipamentos novos. Por meio de seus programas de utilização de ativos, aliados a uma metodologia disciplinada de investimentos em infraestrutura, a ALL pretende continuar a melhorar o retorno sobre o capital empregado, bem como a sua lucratividade.

Avaliar Alternativas Estratégicas de Investimentos, Alianças e Aquisições.

A ALL irá de maneira oportuna buscar alianças e investimentos, como também adquirir negócios complementares para que a ALL continue sendo uma das principais companhias de logística da América Latina. Os investimentos mais prováveis são em infra-estrutura de ferrovias, outras companhias ferroviárias, portos, terminais, instalações multimodais e centros de distribuição, situados no sul e sudeste do Brasil, Argentina e Uruguai, para aumentar a cobertura de sua malha ferroviária, e/ou aumentar suas ofertas de serviços.

Na identificação de potenciais investimentos ou aquisições, a ALL irá focar negócios que tenham o potencial de aumentar a eficiência, criar sinergias operacionais, e/ou aumentar o mercado de atendimento da malha ferroviária, expandindo a sua presença geográfica, ou as suas ofertas de serviços. Apesar de ter identificado várias possibilidades de investimentos ou aquisições em potencial, a ALL ainda não firmou qualquer compromisso ou indicação de intenção de fazer tais investimentos ou aquisições.

Histórico

Em 1997, a Concessionária Brasileira venceu o processo de licitação da Malha Sul, dentro do Programa Nacional de Desestatização ("PND") empreendido pelo Governo Federal. Na ocasião, a Concessionária Brasileira firmou o contrato de concessão com o Poder Concedente, obtendo os direitos exclusivos de explorar e operar a Malha Sul até 2027, renováveis por mais 30 anos, mediante acordo com o Poder Concedente. Paralelamente, também firmou o contrato de arrendamento com a RFFSA, abrangendo todos os ativos integrantes da Malha Sul. Além disso, em decorrência de uma obrigação prevista no contrato de concessão da Malha Sul e no Edital, a Concessionária Brasileira foi obrigada a sub-rogar-se nos direitos e obrigações da RFFSA em determinados contratos, em especial o Convênio nº 29 que disciplina o tráfego mútuo entre a Concessionária Brasileira e a Ferropar, uma subconcessionária de transporte ferroviário que opera um trecho de aproximadamente 200km na região nordeste do Paraná. Posteriormente, a Concessionária Brasileira adquiriu 25% do capital votante da Ferropar.

A malha ferroviária da ALL expandiu-se, com a inclusão de três novas estradas de ferro. Em 1998, a Concessionária Brasileira passou a operar a parcela sul da Malha Paulista, localizada no Estado de São Paulo, pertencente à Ferropar tendo os ativos e passivos relacionados com tal trecho sido incorporados pela Concessionária Brasileira em Dezembro de 2000. Em 1999, determinados acionistas pertencentes ao grupo controlador da Emissora efetuaram a aquisição de direitos relativos a duas grandes malhas ferroviárias na Argentina:

- Buenos Aires Al Pacifico San Martin (BAP), com uma extensão de aproximadamente 5.757 quilômetros, ligando Mendoza, na fronteira com o Chile, a Buenos Aires e o porto de Rosario; e

- Ferrocarril Mesopotámico General Urquiza (FMGU), com uma extensão de aproximadamente 2.644 quilômetros, ligando Buenos Aires a Uruguaiana, na fronteira com o Brasil e ponto de conexão com a malha ferroviária brasileira da ALL.

A aquisição desses direitos relativos à malha ferroviária Argentina, operada pela Concessionária Argentina e controlada através da ALL Argentina, permanecia sujeita à aprovação do governo argentino, e não havia sido efetivada com a autorização prévia do governo argentino, conforme exigido pelo Edital Argentino.

O Poder Concedente argentino outorgou, sujeito a algumas condições, em 26 de abril de 2004, a transferência das ações das Concessionárias Argentinas para a ALL Argentina. Ver “As Concessões Brasileira Argentinas – Compra e Venda da ALL Central e ALL Mesopotâmica”.

Em 1999, a Emissora alterou sua razão social para ALL-América Latina Logística S.A., para refletir tanto o seu foco em serviços de logística, como o alcance regional, estendendo-se além da fronteira do Brasil. As Concessionárias Argentinas foram renomeadas de ALL-América Latina Logística Central S.A. (ALL Central, antiga BAP) e ALL-América Latina Logística Mesopotâmica S.A. (ALL Mesopotâmica, antiga FMGU).

Em julho de 2001, com o arrendamento dos ativos operacionais da Delara, uma das maiores companhias de transporte rodoviário brasileira, com operações no Brasil e na Argentina, a ALL expandiu seu foco, deixando de realizar basicamente operações ferroviárias para estabelecer de uma sólida plataforma operacional, a partir da qual possa oferecer serviços integrados de logística a clientes de médio e grande porte. Por meio do arrendamento dos ativos operacionais da Delara, a ALL adicionou serviços tais como gerenciamento de depósitos, operações de frota dedicada, grande capacidade de transporte rodoviário e distribuição urbana. A ALL acredita que sua exclusiva combinação de serviços será difícil de replicar, gerando vantagens competitivas sobre uma fragmentada base de concorrentes, quase unicamente composta de operadores de frotas de caminhões, cujas operações são freqüentemente prejudicadas por uma infra-estrutura rodoviária deficitária, ainda predominante no Brasil e na Argentina, abrangendo várias partes de sua área de cobertura.

Em dezembro de 2001, devido a instabilidade na conjuntura política, social e econômica da Argentina, ALL alienou seus direitos referentes à ALL Argentina à Logispar, empresa controlada por alguns de seus principais acionistas da Emissora. Em dezembro de 2003, devido a relativas melhorias em tais condições na Argentina, a ALL readquiriu indiretamente tais direitos.

Realizações

Desde a desestatização da Malha Sul em 1997, e desde a aquisição dos direitos relacionados com as Concessionárias Argentinas em 1999, a ALL obteve importantes melhorias nos seus negócios em termos de (a) aumento de receitas, apresentando crescimento de volumes e participação de mercado; (b) constante melhoria de produtividade em todas as áreas e segmentos das operações (comercial, de via permanente, mecânica, entre outras); (c) expansão para uma companhia completa de logística, com cobertura geográfica estendendo-se para além da malha ferroviária da ALL, e cobrindo importantes corredores de transportes no Brasil, Argentina e Chile; e (d) a criação de uma cultura corporativa fortemente direcionada a resultados, baseada na meritocracia. A seguir, apresentamos algumas das conquistas mais importantes da ALL:

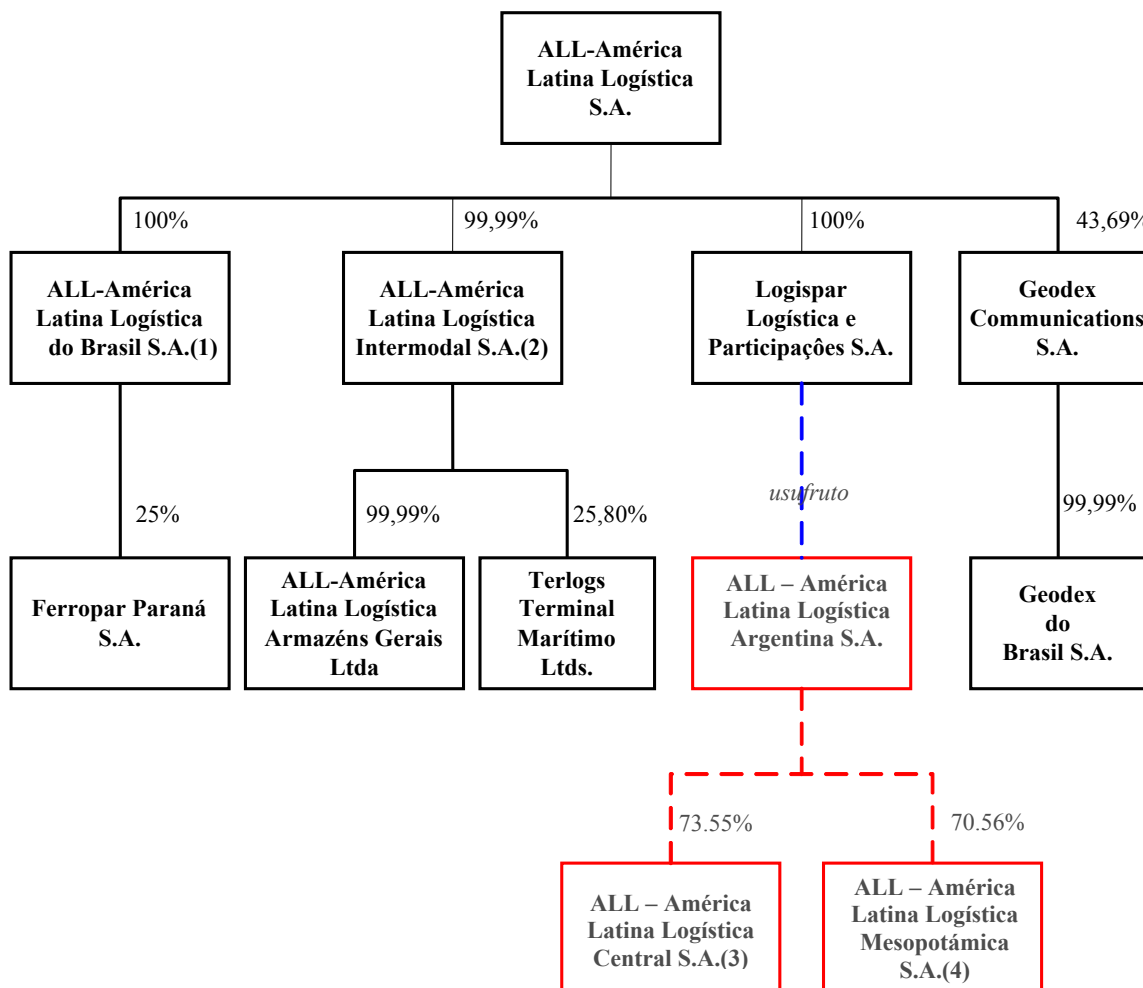
- CAGR aproximado de 28,0% na receita das operações brasileiras, de cerca de R\$194 milhões em 1997 para R\$854,0 milhões em 2003 (taxa média de inflação, INPC, de 7,8% no mesmo período);
- CAGR aproximado de 19,5% nas receitas das operações argentinas, de cerca de R\$95,6 milhões em 2001 para R\$136,6 milhões em 2003 (taxa média de inflação medida pelo índice geral de preços de 15,4% no mesmo período);
- CAGR aproximado de 14,4% no volume de frete transportado pelas operações brasileiras, de 6,2 bilhões TKU em 1997 para 13,9 bilhões TKU em 2003;

- CAGR aproximado de 20,0% no volume de frete transportado pelas operações argentinas, de 2,5 bilhões TKU em 2001 para 3,6 bilhões TKU em 2003;
- CAGR de aproximadamente 23,2% na produtividade por funcionário nas operações brasileiras, de 1,8 bilhão TKU/funcionário em 1997 para 6,3 bilhões TKU/funcionário em 2003;
- CAGR de aproximadamente 11,5% na produtividade das locomotivas das operações brasileiras, de 1.129 TKU/Kgf em 1997 para 2.169 TKU/Kgf em 2003;
- CAGR de aproximadamente 12,2% na produtividade dos vagões das operações brasileiras, de 0,6 milhão TKU/vagão em 1997 para 1,2 milhão TKU/vagão em 2003;
- CAGR de aproximadamente 14% na produtividade dos trilhos das operações brasileiras, de 1.217 TKU/Kgf em 1997 para 2.714 TKU/Kgf em 2003;
- Queda do ciclo médio dos vagões reduzido nas operações brasileiras, de 15,6 dias em 1997 para 8,4 dias em 2003;
- Consumo de combustível reduzido em 13,3% nas operações brasileiras, de 6,8 litros/mil TKB em 1997 para 5,9 litros/mil TKB em 2003;
- Implementação de uma cultura sólida de conscientização sobre os custos que gerou uma diminuição de 0,5% ao ano em custos fixos nominais, de 1997 a 2003, enquanto os volumes aumentaram aproximadamente 123%, as receitas aumentaram aproximadamente 341% e os preços ao consumidor aumentaram aproximadamente 69% no mesmo período (ALL Brasil);
- Melhoria nos índices de segurança, tornando-se uma das companhias ferroviárias mais seguras do Brasil, com um índice de segurança de 2,1 acidentes por milhasde trem em 2003, utilizando os padrões de definição de acidentes da U.S. FRA, o que classificaria a ALL abaixo da média americana de 2002, de 3,7 acidentes por milhasde trem;
- A ALL atraiu mais de R\$250 milhões em investimentos feitos por clientes em material rodante (vagões e caminhões) e terminais operados em sua rede;
- Adquiriu os direitos relativos a duas malhas ferroviárias na Argentina, aumentando a sua malha ferroviária total de 7.996 quilômetros para 16.397 quilômetros, estabelecendo uma forte presença regional no Bloco do Mercosul;
- Adquiriu uma importante malha ferroviária na região sul do estado de São Paulo, ganhando acesso ferroviário à altamente industrializada cidade de São Paulo;
- Arrendou os ativos operacionais da Delara, aumentando suas perspectivas de mercado, incluindo uma grande variedade de produtos industrializados, e significativamente expandindo e aperfeiçoando a sua área de serviços para além de sua malha ferroviária;
- A ALL estabeleceu uma forte cultura orientada a resultados, com mais de 500 funcionários, cada um dos quais recebendo metas definidas individualmente, que são avaliadas trimestralmente e classificadas anualmente para efeitos de remuneração variável;
- Em 2002, a ALL Brasil foi a única companhia brasileira desestatizada a ser classificada como uma das “100 Melhores Empresas para se Trabalhar” da revista EXAME, publicação nacional de negócios brasileira;
- Em 2003, a ALL Argentina foi a única companhia argentina desestatizada a ser classificada como uma das “40 Melhores Empresas para se Trabalhar” segundo a revista APERTURA, publicação nacional de negócios argentina; e

- Estabeleceu um dos programas de “trainee” mais bem-sucedidos do Brasil, o qual atualmente atrai mais de 12.000 candidatos anualmente.

Estrutura Societária Resumida

O gráfico abaixo apresenta de forma resumida a estrutura societária da ALL, indicando suas principais subsidiárias operacionais e a participação, direta e indireta, no capital total de cada subsidiária. Veja “Informações Adicionais sobre a Oferta—Estrutura e Reestruturação Societária” para uma lista completa de suas subsidiárias.



(1) Concessionária Brasileira.

(2) Subsidiária operacional na área de transporte rodoviário e outros serviços de logísticas.

(3) Concessionária Argentina.

(4) Concessionária Argentina

A ALL presta, por meio de suas subsidiárias, serviços de logística integrada e transporte no Brasil, na Argentina, no Chile e em outros países do Mercosul. A ALL possui quatro principais subsidiárias operacionais, incluindo uma concessionária de ferrovias no Brasil (Concessionária Brasileira), duas concessionárias de ferrovias na Argentina, uma subsidiária através da qual a ALL presta serviços de transporte rodoviário e outros serviços de logística, complementando as ofertas de serviços ferroviários (ALL Intermodal). As operações conduzidas através da Concessionária Brasileira, das Concessionárias Argentinas e da ALL Intermodal são totalmente integradas.

A Concessionária Brasileira é atualmente a detentora da concessão da Malha Sul, operando também na Região Sul da rede ferroviária paulista, desde sua desestatização em 1998. A parte sul da rede ferroviária paulista, inicialmente pertencente à Ferrobán, foi incorporada à Concessionária Brasileira, por meio de uma operação de cisão, aprovada pelo Ministério dos Transportes em dezembro de 2000. Este procedimento é objeto de discussão no Tribunal de Contas da União (TCU), motivo pelo qual a ANTT ainda não o ratificou, aguardando a decisão do referido Tribunal. Além disso, o contrato de concessão da Malha Sul que está em vigor não contempla os direitos da Concessionária Brasileira como concessionária em relação à área da Ferrobán, que lhe foi transferida.

A ALL Argentina controla a ALL Central e a ALL Mesopotâmica, por meio de um contrato de usufruto que concede à ALL Argentina todos os direitos políticos e econômicos sobre 73,55% e 70,56% das ações de cada uma das Concessionárias Argentinas, respectivamente. Essas ações são pertencentes a alguns dos acionistas da ALL e a sua transferência à ALL Argentina depende da eficácia da autorização do governo argentino. Tanto a ALL Central quanto a ALL Mesopotâmica descumpriram determinadas obrigações sob suas respectivas concessões e os termos de ambas as concessões estão sendo atualmente renegociados com o governo argentino. Em 26 de abril de 2004, o Poder Concedente argentino autorizou a transferência das ações das Concessionárias Argentinas para a ALL Argentina. Veja “As Concessões Brasileira e Argentina—Argentina—Termos das Concessões Argentinas”.

A Concessionária Brasileira detém uma participação de 25% na Ferropar, uma sub-concessão de ferrovia de 200 quilômetros na região noroeste do Estado do Paraná. A participação na Ferropar teria sido reduzida a 4,26% do capital total da Ferropar por meio de um aumento de capital aprovado por seu conselho de administração. A Concessionária Brasileira questiona judicialmente a validade do referido aumento de capital, tendo obtido uma liminar que suspendeu os efeitos da reunião do Conselho de Administração que deliberou esse aumento. Desde sua desestatização em 1996, a Ferropar tem descumprido determinadas obrigações sob a sub-concessão e, atualmente, está renegociando os termos do contrato de sub-concessão com o Estado do Paraná. Ver “Processos Judiciais – Ações Regulatórias”.

A Terlogs, *joint venture* formada entre a ALL Intermodal e um de seus clientes na área de grãos, opera um terminal portuário em São Francisco do Sul com capacidade estática de aproximadamente 140 mil toneladas. Em 2003, a Terlogs movimentou mais de 1,6 milhão de toneladas de grãos. O desenvolvimento do terminal da Terlogs é um exemplo do potencial de desenvolvimento imobiliário com base em termos e ativos imobiliários que são parte das concessões ferroviárias.

Além disso, a Emissora possui uma participação de 43% do capital total, e de 3,2% do capital votante da Geodex, empresa de telecomunicações, que controla e opera uma extensa rede de fibra óptica construída ao longo da Malha Sul. Em 5 de março de 2004, foi deliberada em Assembleia Geral Extraordinária a redução do capital social da Emissora, com a entrega aos seus acionistas da totalidade das ações de emissão da Geodex de sua propriedade. A referida redução de capital não foi aprovada pelo BNDESPAR, na condição de debenturista, razão pela qual não foi e nem será implementada. Em 18 de maio de 2004, o Conselho de Administração da Emissora deliberou que ela não poderá aportar recursos, conceder mútuos ou garantias em favor da Geodex, salvo com a aprovação prévia da maioria dos acionistas preferencialistas reunidos em assembleia especial convocada para este fim. Veja “Informações sobre a Oferta— Estrutura e Reestruturação Societária – Fatos Societários Relevantes e Reestruturação – Transações envolvendo a Geodex”.

Área de Serviço

Os estados atendidos pelas malhas ferroviárias da ALL Brasil possuíam uma população de aproximadamente 63 milhões de pessoas, correspondendo a aproximadamente 37% da população do Brasil, 51% de seu PIB e 53% de sua produção de grãos (incluindo soja, milho, arroz e açúcar) em 2003. A ALL Brasil opera na região sul do Estado de São Paulo, e nos Estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Essa área de serviço é uma das mais importantes e desenvolvidas regiões do Brasil. A área de serviço da ALL Brasil também inclui estados vizinhos nas regiões centro-oeste e sudeste do Brasil. Alguns dos produtos mais importantes da área de serviço incluem produtos derivados da soja, juntamente com outras commodities agrícolas e produtos industrializados, como produtos energéticos (gasolina, diesel e álcool), cimento, produtos

siderúrgicos, petroquímicos, autopeças, bebidas e alimentos. O arrendamento dos ativos operacionais da Delara em 2001 expandiu a área de serviço da ALL Brasil para além de sua malha ferroviária, incluindo algumas das maiores cidades do Brasil ao norte do Estado de São Paulo, tais como o Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Salvador e Recife. Os corredores rodoviários estão concentrados ao redor da malha ferroviária, complementando-a. A ALL também opera em corredores rodoviários fora de sua área de serviço ferroviário. O principal corredor rodoviário fornece autopeças da área metropolitana de São Paulo para a fábrica automotiva da Ford em Camaçari, na Bahia.

As províncias cobertas pelas malhas ferroviárias da ALL Argentina incluem aproximadamente 78% da população argentina e 85% de seu PIB. Essa área de cobertura inclui algumas das regiões mais importantes na produção de grãos e produtos para exportação da Argentina. A ALL Central está presente nas províncias argentinas de Buenos Aires, Santa Fé, Córdoba e Mendoza. A sua rede ferroviária também atende às províncias de San Juan e San Luís, estendendo-se até a região oeste de Cuyo, próxima à fronteira com o Chile. A cidade de Santiago e o porto de Valparaíso no Chile são servidos por meio de transporte rodoviário, a partir da estação intermodal de Mendoza. A produção de minerais e de vinho são importantes na região de Cuyo, que inclui Mendoza. A região dos pampas atendida pela ALL Central, que inclui Buenos Aires e a região ao sul de Córdoba, como também ao sul de Santa Fé, concentram a produção agrícola e a atividade manufatureira da Argentina. A leste, a rede ferroviária da ALL Central conecta-se com a rede ferroviária da ALL Mesopotâmica, que cobre as províncias de Buenos Aires, Entre Ríos, Corrientes e Misiones. A área de cobertura da ALL Mesopotâmica estende-se ao norte até a fronteira paraguaia e a nordeste até as fronteiras com o Uruguai e o Brasil. A região atendida pela ALL Mesopotâmica é importante por seus produtos agrícolas e pelos extraídos da floresta.

A área de serviço da ALL inclui os portos de Paranaguá, São Francisco do Sul e Rio Grande no Brasil, Rosario e Buenos Aires na Argentina. Esses portos estão entre os mais importantes da América do Sul, tendo sido responsáveis por 70% das exportações totais de grãos na América do Sul em 2003. Segundo o Departamento de Agricultura dos EUA, o Brasil é o segundo maior produtor de soja do mundo e o maior exportador do produto, com uma produção total de mais de 52,0 milhões de toneladas na safra de 2002/2003. As regiões sul e centro-oeste do Brasil possuem a maior produção e produtividade do país. A produtividade da colheita de grãos nessas regiões tem crescido além da média nacional, assim aumentando a participação dessas regiões na produção total do país e, conseqüentemente, tornando-as os principais agentes responsáveis pelo aumento na produção agrícola que está ocorrendo no Brasil atualmente.

A seguinte tabela relaciona a produção brasileira de determinadas commodities por estado e região em 2003.

(em milhões de toneladas)	Soja	Milho	Arroz	Total em 2003	Total (%)
Estados					
Paraná	10.971	13.657	180	24.808	23%
Rio Grande do Sul	9.631	5.283	4.696	19.610	18%
Santa Catarina.....	739	4.235	1.043	6.017	6%
Sul	21.341	23.175	5.919	50.435	47%
 Mato Grosso	 12.949	 3.228	 1.290	 17.467	 16%
Goiás	6.479	3.664	222	10.365	9%
Mato Grosso do Sul.....	4.104	3.040	238	7.382	7%
Centro-oeste	23.532	9.932	1.750	35.214	33%
 Minas Gerais	 2.333	 5.327	 192	 7.852	 7%
São Paulo.....	1.723	4.553	104	6.390	6%
Sudeste.....	4.056	9.880	296	14.232	13%
 Nordeste.....	 3.092	 3.436	 1.156	 7.684	 7%

Fonte: Companhia Nacional de Abastecimento.

Em virtude da área operacional no coração do bloco do Mercosul e nas fronteiras com os outros países integrantes do bloco e o Chile, a ALL acredita possuir uma forte posição estratégica nos fluxos de transporte de carga internos desta região econômica. Desde a criação do Mercosul em 1991, o comércio entre os países-membros (Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai) aumentou de US\$8,2 bilhões em 1990 para US\$20,4 bilhões em 2003. Em 2003, o Mercosul foi responsável por 10% do comércio exterior no Brasil.

Unidades de Negócios

A ALL está organizada em unidades de negócios, ao redor dos principais setores de mercado nos quais opera. A maior unidade de negócios das operações brasileiras é a de commodities agrícolas, seguida dos produtos industriais intermodais e seus produtos baseados em transporte rodoviário. Na Argentina, as unidades de negócio são as commodities agrícolas, commodities industriais e produtos industriais. Os produtos industriais incluem commodities industriais. Esse termo também é utilizado para diferenciar o frete tipicamente transportado a granel que inclui minérios, cimento e derivados de petróleo.

- A unidade de negócios de commodities agrícolas no Brasil teve, em 2003, receita bruta de aproximadamente R\$441,0 milhões, representando aproximadamente 52% da receita bruta de suas operações brasileiras. O volume de soja e milho transportado em 2003 foi de 8,4 milhões de toneladas e 1,2 milhão de tonelada, representando aproximadamente 60% e 9%, respectivamente, do volume total de commodities transportada. Todo o volume de carga transportada foi direcionada a exportação. Os principais clientes nessa unidade de negócios são comerciantes e processadores de grãos, incluindo a Bunge, Cargill, ADM, Coinbra-Dreyfus e Coamo, dentre outros. As principais cargas transportadas nessa unidade de negócios são a soja e derivados de soja, outras commodities agrícolas, incluindo o milho, arroz e açúcar, e também fertilizantes.
- A unidade de negócios de produtos intermodais no Brasil teve em 2003, receita bruta de aproximadamente R\$249,0 milhões, representando aproximadamente 29% da receita bruta de suas operações brasileiras. Os principais clientes nessa unidade de negócios são indústrias como Shell, Petrobras, ExxonMobil, Ipiranga, Dow Chemical, Rhodia, Pirelli, CSN, Gerdau, Votorantim e Camargo Correa. As principais cargas transportadas nessa unidade de negócios incluem diesel, combustível, petróleo, álcool, cimento, produtos siderúrgicos e petroquímicos.
- A unidade de negócios baseada em transportes rodoviários no Brasil teve, em 2003, receita bruta de aproximadamente R\$164 milhões, representando aproximadamente 19% da receita bruta de suas operações brasileiras. Os principais clientes da parcela do transporte a longas distâncias dessa unidade de negócios são companhias industriais como AmBev, Latasa, Braskem e Electrolux. Na parcela dos serviços de frota dedicada dessa unidade de negócios, os principais clientes são a Ford, Scania, AmBev, White Martins e Shell. As principais cargas transportadas nessa unidade de negócios incluem produtos automotivos e autopeças, bebidas, a linha branca de eletrodomésticos e petroquímicos.
- A unidade de negócios de commodities agrícolas na Argentina teve, em 2003, receita bruta de aproximadamente R\$26,0 milhões, representando aproximadamente 19% da receita bruta de suas operações argentinas. Os principais clientes nessa unidade de negócios são comerciantes de grãos e processadores de alimentos, incluindo a Cargill, Nidera, Aceitera General Deheza e ADM. As principais cargas transportadas nessa unidade de negócios são a soja e derivados de soja, outras commodities agrícolas, incluindo o milho, arroz e açúcar, e também fertilizantes.
- A unidade de negócios de commodities industriais na Argentina teve, em 2003, receita líquida de aproximadamente R\$48,0 milhões, representando aproximadamente 35,5% da receita líquida de suas operações argentinas. Os principais clientes dessa unidade de negócios são companhias industriais, que incluem a Repsol-YPF, Siderar, Acindar, Siderca e Juan Minetti. As principais cargas transportadas nessa unidade de negócios incluem calcário, coque, minério e areia.
- A unidade de negócios de produtos industriais na Argentina teve, em 2003, receitas líquidas de aproximadamente R\$62,0 milhões, representando aproximadamente 45,5% da receita líquida de suas operações argentinas. Os principais clientes nessa unidade de negócios são companhias industriais

como Procter & Gamble, Danone, Scania, Monsanto, Danzas, Cartocor, Masisa, Alto Paraná, Pecom Florestal e Peñaflor. As principais cargas transportadas nessa unidade de negócios incluem madeira, papel e celulose, produtos siderúrgicos, petroquímicos, alimentos, água e vinho.

Mercado

A ALL analisa o seu mercado com base no conceito de um "mercado de atendimento estreitamente definido". Esse conceito foi desenvolvido como parte de um estudo de mercado em potencial realizado em 2000, por Bain & Co. O seu mercado estreitamente definido de atendimento contempla somente (a) produtos em setores de mercado que são atualmente atendidos pela companhia e (b) áreas onde há uma evidente vantagem no frete. Portanto, segmentos que são tipicamente atendidos por operações ferroviárias na América do Norte, mas que atualmente não estão ativos, tais como os mercados automotivos, de exportação e importação de contêineres, produtos refrigerados e carga LTL, não estão incluídos. Na avaliação de mercado em potencial, o conceito de mercado de atendimento estreitamente definido não presume qualquer crescimento de PIB ou exportação. Mesmo com base nesse conceito, a participação de mercado ainda seria somente 30% no Brasil e 36% na Argentina. Dados o menor custo e a maior gama de oferta de serviços, aliados à maior capacidade, a ALL tem oportunidades significativas, dentro da área de atendimento, de aumentar a atual participação de mercado, acreditando ocupar uma melhor posição estratégica do que seus concorrentes para aproveitar as oportunidades de crescimento nesses setores de mercado.

A tabela a seguir contém informações referentes ao mercado captável no Brasil e na Argentina, relativas ao exercício de 2003:

(MM tons)	ALL 2003		Mercado Captável		Participação no Mercado (%)	
	Brasil	Argentina	Brasil	Argentina	Brasil	Argentina
<i>Commodities</i>						
<i>Agrícolas</i>	13,9	3,0	33,1	6,1	42	49
<i>Industrial</i>	8,3	1,4	41,5	6,1	20	23
Total	22,2	4,4	74,6	12,2	30	36

Segundo estudo de planejamento estratégico interno, com investimentos em expansão de R\$1,3 bilhão, a ALL poderia ter dobrado o volume transportado (TKU) em 2003. Desse total, aproximadamente 89,5% seriam realizados no Brasil e o restante na Argentina. Esse investimento foi segmentado em Via Permanente com locomotivas, vagões e outros (terminais, caminhões e sistemas de informação), respondendo, respectivamente, por 9%, 13%, 69% e 9% do investimento total.

A ALL tem oportunidades substanciais para aumentar sua participação de mercado nos portos de sua área de serviço. Em 2003, a participação de mercado da ALL nos portos de Paranaguá, São Francisco do Sul e Rio Grande foi de, aproximadamente, 41%, 62% e 32%, respectivamente.

Tarifa. De acordo com o contrato de concessão da Malha Sul, e com o contrato de sub-concessão da Ferrobán as tarifas dos serviços que são prestados estão sujeitas a um limite máximo definido pelo Poder Concedente. O limite mínimo das tarifas não poderá ser inferior aos custos variáveis de longo prazo. Além disso, as tarifas máximas são corrigidas monetariamente de acordo com a variação do IGP-DI (ou outro índice que venha a substituí-lo) de acordo com a legislação brasileira aplicável, que atualmente restringe tais reajustes a não mais que uma vez por ano. O reajuste das tarifas é feito anualmente, sempre no mês de fevereiro (data-base do contrato de concessão). Adicionalmente, as tarifas 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 do contrato de concessão, por solicitação da Concessionária Brasileira, a qualquer tempo, ou por determinação do Poder Concedente, a cada cinco anos. Historicamente, a tarifa máxima negociada com o Poder Concedente tem sido significativamente acima dos preços de mercado. O controle de tarifas não se aplica aos serviços de transporte rodoviário ou outros serviços de logística complementar não regulamentados, prestados conjuntamente com os serviços de transporte ferroviário.

De acordo com os contratos de concessão das Concessionárias Argentinas, a “tarifa” é definida como o valor cobrado para o transporte ferroviário de carga de uma estação de origem a outra de destino. Os contratos de concessão estabelecem que as Concessionárias Argentinas são livres para cobrar taxas comerciais negociadas, desde que não excedam a taxa máxima aprovada pelo governo argentino para os tipos de transporte aplicáveis. As tarifas máximas são (a) calculadas em dólares americanos e convertidas para pesos argentinos no momento de cobrança dos clientes, (b) reajustadas segundo variações da taxa LIBOR e (c) reajustadas de acordo com o aumento das taxas aplicáveis para os serviços ferroviários que se tornarem efetivos após a outorga das concessões. Os preços de mercado são atualmente abaixo dos níveis das tarifas máximas e as Concessionárias Argentinas estão cobrando seus clientes abaixo dos valores máximos de tarifas permitidos.

Rede

A malha ferroviária brasileira consiste em 7.996 quilômetros de bitola métrica e cobre os quatro estados brasileiros do Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e São Paulo. Essa malha atende aos principais centros industriais e agrícolas do Brasil, conectando-se com três dos mais importantes portos do Brasil: Paranaguá, São Francisco do Sul e Rio Grande. A malha ferroviária brasileira da ALL acessa diretamente terminais multimodais em Tatuí, Uruguaiana e Santana do Livramento, os quais atendem aos mercados de São Paulo, Argentina e Uruguai, respectivamente. A malha ferroviária argentina da ALL estende-se por 8.401 quilômetros, sendo dividida entre as Concessionárias Argentinas. A malha ferroviária da ALL Central estende-se por 5.757 quilômetros de trilhos de bitola larga (1,678 metro), com a principal linha ferroviária estendendo-se entre San Juan e Mendoza, na fronteira chilena, através das províncias de San Luis e Córdoba até as províncias de Buenos Aires e Santa Fé. A ALL também atingiu os dois maiores portos argentinos, Buenos Aires e Rosario. A malha ferroviária da ALL Mesopotâmica estende-se por 2.644 quilômetros de trilhos de bitola normal (1,435 metro), com a principal linha ferroviária estendendo-se de Buenos Aires, através de Entre Ríos, Corrientes e Misiones, até as fronteiras brasileira e paraguaia.

Rotas Principais

Os principais corredores de transporte incluem (a) corredores de exportação no sentido Leste-Oeste até os portos; (b) corredores intermodais para produtos industrializados, no sentido Norte-Sul, com conexão com a área metropolitana de São Paulo até Buenos Aires e a região sul do Brasil; (c) o corredor rodoviário São Paulo-Camaçari, dedicado ao fornecimento às instalações industriais da Ford na Bahia; e (d) o corredor de produtos industrializados de Mendoza a Buenos Aires.

O corredor leste-oeste possui duas rotas principais: (a) uma rota de aproximadamente 700 quilômetros, de Maringá e Londrina até os portos de Paranaguá e São Francisco do Sul; e (b) uma linha de aproximadamente 730 quilômetros no Brasil, das áreas do noroeste do Rio Grande do Sul até o porto de Rio Grande. O corredor leste-oeste fornece serviços para a exportação de commodities agrícolas, servindo também como principal rota para a entrega de produtos derivados de petróleo de uma grande refinaria localizada em Curitiba.

O corredor norte-sul é uma rota principal de aproximadamente 2.000 quilômetros no Brasil e Argentina estendendo-se de São Paulo a Buenos Aires, através de Porto Alegre, levando predominantemente produtos industrializados, incluindo materiais de construção, produtos siderúrgicos, arroz e carga geral em contêineres.

O corredor rodoviário São Paulo-Camaçari é dedicado ao transporte de suprimentos para a fábrica da Ford na Bahia, sendo o corredor rodoviário mais importante da ALL. Nessa operação, os caminhões têm uma alta produtividade, que atinge 17.600 quilômetros por mês em média.

Nas operações da ALL Argentina, as rotas principais incluem: (a) Mendoza a Buenos Aires para produtos de exportação e produtos industrializados.; (b) Uruguaiana a Buenos Aires para importação e exportação ao Brasil; e (c) de Buenos Aires a Rosario para exportação de grãos. Parte da linha férrea que percorre o corredor Mendoza – Buenos Aires encontra-se submersa pela Laguna de la Picasa, forçando o tráfego ferroviário ao longo desse corredor utilizar-se de rota alternativa. Caso o governo argentino realize as obras de drenagem dessa lagoa o tempo de percurso na rota Mendoza – Buenos Aires poderá ser reduzido em até 24 horas.

Brasil – Equipamento (Locomotivas, Vagões e Caminhões)

Locomotivas. A frota brasileira de locomotivas consiste em 426 locomotivas, das quais 374 são operacionais e 52 não-operacionais, sendo 78 locomotivas próprias e as restantes arrendadas da RFFSA. Locomotivas pertencentes a ALL foram compradas nos Estados Unidos e outras ferrovias da África do Sul e Namíbia. A tabela abaixo mostra a frota total em 29 de fevereiro de 2004:

Locomotivas da ALL Brasil								
Tipo de Locomotiva	Fabricante	Ano de Fabricação	Frota Total	Peso (kg)	Freios H.P.	Tração H.P.	Operacional	Não-operacional
							Fevereiro de 2004	
C-30	GE	1980	30	165.000	3.300	3.000	28	2
GT1	EMD(GM)	1982	49	82.720	2.450	2.250	45	4
GT2	EMD(GM)	1987	10	108.000	2.475	2.250	8	2
GT26	EMD(GM)	1975	15	111.500	2.875	2.600	15	0
G22UB	EMD(GM)	1972	84	92.000	1.650	1.500	80	4
U20C	GE	1974	13	108.000	2.150	2.000	7	6
U20C1	GE	1968	18	94.494	2.150	1.990	15	3
UG-M1	EMD(GM)	1972	36	73.000	2.450	2.250	36	0
UL-M1	ALL	1999	17	80.000	2.450	1.000	16	1
UG-M2	EMD(GM)	1974	13	105.000	2.200	2.000	13	0
UL-M2	ALL	2001	5	106.000	2.475	2.250	4	1
G22UC	EMD(GM)	1972	21	92.000	1.650	1.500	16	5
GT18	EMD(GM)	1974	15	82.720	1.555	1.450	13	2
G26	EMD(GM)	1974	15	96.000	2.200	2.000	5	10
G12	EMD(GM)	1957	46	72.760	1.425	1.310	41	5
U5B	GE	1961	7	49.895	600	540	7	0
GL8	EMD(GM)	1962	30	56.700	950	875	24	6
B12	EMD(GM)	1953	1	68.000	1.125	1.000	1	0
U6C	GE	N/A	1	64.000	448	400	0	1
Total			426				374	52

No momento da desestatização, somente 182 dessas locomotivas eram operacionais e seis eram consideradas sucatas. Até o final de 2003, aproximadamente, 300 eram operacionais. A ALL acredita que essa significativa melhora demonstra o compromisso com a constante melhoria da capacidade de produção e o atingimento de altos níveis de qualidade na manutenção. A ALL reconstruiu ou recuperou aproximadamente 600 locomotivas nos últimos sete anos (algumas das quais reconstruídas ou recuperadas mais de uma vez nesse período). A ALL mantém um programa de reconstrução regular, com uma média de aproximadamente 85 locomotivas recuperadas por ano. Recuperações envolvem menos investimentos substanciais e são geralmente consideradas uma parte integrante do ciclo de vida da locomotiva, normalmente ocorrendo a cada oito ou dez anos. A ALL define a sua abrangência de recuperação e a desenvolve com base em conceitos de Manutenção Centrados em Confiabilidade (MCC), os quais consideram o ciclo de vida específico de cada sistema ou componente, bem como sua falha ou padrão de envelhecimento.

Em 2004, a ALL aumentou a sua capacidade adquirindo, nos Estados Unidos, 30 locomotivas usadas da Burlington Northern Santa Fé Railway, por aproximadamente US\$50 mil cada. Essas locomotivas fornecem mais capacidade de tração por unidade e são capazes de mover trens maiores. Além disso, a ALL já comprou outras 35 locomotivas as quais planeja colocar em operação até o início de 2005. A ALL conduziu o seu projeto de recuperação em sua oficina de Curitiba e as 30 locomotivas planejadas para 2004 estavam plenamente operacionais até meados de março. Espera-se que essas locomotivas recuperadas aumentem a capacidade de transporte em 18% e resultem em menores custos de combustível do que os custos das locomotivas atualmente utilizadas. A ALL investiu aproximadamente US\$200 mil na adaptação técnica de cada uma destas locomotivas e, também, pretende realizar uma manutenção regular em sua frota de locomotivas, a um custo atual de aproximadamente R\$65 mil por locomotiva por ano. Incrementos adicionais em capacidade devem ser feitos com a adição dessas locomotivas recuperadas.

No momento da desestatização, o índice de falhas da frota de locomotivas era superior a 14 por dia. Desde a desestatização, as taxas de falhas melhoraram significativamente, diminuindo de 9,6 falhas por dia em março de 1997, para uma média de menos de 4 falhas por dia em 2003. Medidas para eliminar as principais causas de falhas resultaram em melhorias substanciais nos índices de confiança e disponibilidade, conforme a seguir:

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
MKBF	12.800	12.900	13.100	15.000	19.400	20.600
Disponibilidade	75,0%	80,0%	83,2%	84,9%	86,0%	86,4%

MKBF – Quilômetros Médios Entre Falhas (medidos em km).

Disponibilidade – (operando locomotivas em um determinado momento) / (frota total).

Vagões. Em 31 de dezembro de 2003, os vagões próprios ou arrendados da ALL consistiam nos seguintes:

	Arrendados	Próprios*	Total
<i>Hoppers</i>	6.196	105	6.301
<i>Vagão-Tanque</i>	1.617	75	1.692
<i>Plataforma</i>	1.307	2	1.309
<i>Gôndolas</i>	685	-	685
<i>Box</i>	648	263	911
<i>Outros</i>	157	160	317
Total	10.610	605	11.215

(*) Inclui vagões pertencentes a clientes.

Atualmente, a ALL arrenda aproximadamente 10.610 vagões da RFFSA de acordo com o contrato de arrendamento operacional que firmou juntamente com o contrato de concessão da Malha Sul. Além desses vagões, a ALL é proprietária de 269 vagões, e opera 336 vagões particulares de seus clientes. De toda a frota, cerca de 10.500 são totalmente operacionais.

Caminhões. Atualmente possuímos uma estimativa de 67% dos 1.986 caminhões com os quais operamos. Os caminhões restantes são arrendados ou operados por serviços contratados e terceirizados de transporte rodoviário. A tabela abaixo mostra a frota total de caminhões em 31 de dezembro de 2003:

	Agregado	Arrendados	Próprios	Total
<i>Caminhão (trailer-tractor)</i>	191	43	232	466
<i>Dolly</i>	-	-	20	20
<i>Semi-Reboque</i>	-	326	572	898
<i>Toco</i>	-	39	324	363
<i>Road Railers</i>	-	-	160	160
<i>Caminhões (pequenos)</i>	4	53	22	79
Total	195	461	1.330	1.986

Desde o arrendamento dos ativos operacionais da Delara, a ALL manteve a maioria da frota de caminhões sob seu controle. A ALL adquiriu 1.100 caminhões da Delara e comprou mais 230. Além dos caminhões arrendados e próprios, a ALL também opera com caminhões de terceiros. Caminhões contratados e terceirizados representam 10% da frota de caminhões e são tipicamente operados de acordo com contratos de um ano. Sob tais acordos, o motorista contratado ou empresa que presta os serviços é proprietário do caminhão e a ALL fornece a ele seus trailers.

Argentina – Equipamento (Locomotivas, Vagões e Caminhões)

Locomotivas. Através da ALL Argentina, atualmente a ALL tem um total de 158 locomotivas em condições operacionais, 50 na ALL Central e 108 na ALL Mesopotâmica. Aproximadamente 81% dessas locomotivas estão operacionais e 19% estão em instalações de reparo. A ALL tem outras 36 locomotivas atualmente não-operacionais em sua frota da ALL Argentina, as quais requerem diferentes quantidades de investimento para serem reintroduzidas na frota operacional. Ocasionalmente, alugamos locomotivas de terceiros.

Locomotivas

Tipo de Locomotiva	Fabricante	Ano de Fabricação	Frota Total	Peso (kg)	Tração H.P.	Operacional Fevereiro de 2004	Não-operacional
ALL Mesopotâmica							
GM 22CW	General Motors	1978	16	85.730	1.500	14	2
GE U12	General Electric	1958	15	79.600	1.200	11	4
GE U13	General Electric	1959	17	79.600	1.300	11	6
GA8	General Motors	1962	2	56.000	800	2	0
ALL Central							
ALCO USA	ALCO	1960	27	108.000	1.950	23	4
ALCO 321	ALCO	1965	21	111.000	2.100	7	14
FPD7	ALCO	1960	4	108.000	1.950	4	0
Montreal	ALCO	1962	46	80.000	1.350	40	6
GAIA	General Motors	1959	3	92.100	1.050	3	0
GA 8	General Motors	1962	6	56.000	800	6	0
GT 22	General Motors	1972	1	106.000	1.950	1	0
Total			158			122	36

Vagões. Atualmente a ALL tem 6.364 vagões em sua frota de carros rodoviários argentinos, 4.600 dos quais fazem parte de suas operações da ALL Central e 1.764 dos quais fazem parte de suas operações da ALL Mesopotâmica. Deste montante, 1.299 vagões não estão, atualmente, operando. Alguns desses carros não estão operacionais e podem ser recuperados com pequenos investimentos e outros poderiam ser operados se houvesse uma demanda por tal tipo de carros (como por exemplo, vagões para derivados de petróleo).

A tabela abaixo apresenta o número de carros que a ALL tem em sua frota que estão alocados para cada tipo de produto que a ALL transporta em sua malha ferroviária argentina em 31 de dezembro de 2003:

	Total
Grãos.....	407
Mineração a granel.....	90
Fertilizantes.....	86
Produtos de papel.....	101
Madeira.....	196
Chapas.....	135
Contêineres de 20 pés.....	59
Contêineres de 40 pés.....	288
Pedra.....	122
Combustível.....	9
Óleo vegetal.....	1.028
Produtos industrializados.....	1.695
Paletes.....	454
Contêineres industriais.....	228
Gás carbônico.....	12
Carga geral.....	69
Outros.....	86
Não operacionais.....	1.299
Total	6.364

Tecnologia da Informação, Comunicações e Controles Operacionais

Por meio do desenvolvimento e utilização da tecnologia da informação, a ALL foi capaz de melhorar significativamente os sistemas de informação e controles operacionais. A ALL tem realizado vários projetos para melhorar e incrementar os sistemas de comunicações utilizados em sua malha ferroviária e para melhorar as eficiências operacionais. A modernização dos sistemas de transporte e controle de tráfico permitiu designar mais eficientemente vagões e locomotivas, aumentando assim a utilização dos mesmos, e reduzindo tanto o consumo de combustível como os custos empregatícios. A ALL também desenvolveu um computador de

bordo para as suas locomotivas, que assegura que as normas de segurança estão sendo observadas, e que o consumo de combustível está sendo otimizado. As suas operações rodoviárias operam com um sistema avançado de rastreamento, mostrando a localização geográfica do caminhão, aumentando a segurança de seus bens e do frete do cliente. Para aumentar a garantia de segurança de seus caminhões, do frete dos clientes e de funcionários, a ALL também conta com esquemas de comboio e patrulha de polícia durante o transporte do frete.

A ALL acredita que investimentos em tecnologia da informação, que levaram a melhorias nos sistemas de comunicações e controles operacionais, também contribuíram para a significativa redução nas falhas operacionais por milhão de quilômetros de trem, de aproximadamente 87 em 1996 para aproximadamente 16 em 2003.

Mão-de-obra

Funcionários

Em 31 de dezembro de 2003, a ALL empregava um total de 4.507 pessoas, sendo que cerca de 3.375 pertenciam à área operacional e 1.132 à área administrativa. De todos os seus funcionários, 3.164 são baseados no Brasil e 1.343 são baseados na Argentina. Em 31 de dezembro de 2003, a ALL Central possuía 1.063 funcionários e a ALL Mesopotâmica 280 funcionários na mesma data, todos com vínculo empregatício. ALL Central e ALL Mesopotâmica contratam funcionários por um período indefinido, de modo permanente, e por períodos sazonais.

A tabela a seguir contém o número total de empregados da ALL Brasil e da ALL Argentina em 31 de dezembro, nos exercícios indicados abaixo:

	ALL Brasil			ALL Argentina		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003
Número de Empregados	4.164	3.148	3.164	1.318	1.252	1.343

Treinamento

A ALL oferece aos seus funcionários a oportunidade de participar do programa “ALL nos caminhos da educação”, que consiste em um programa formal de educação fundamental e secundária. A finalidade desse programa é auxiliar os participantes a cobrir falhas em sua educação escolar. A ALL lançou esse programa em agosto de 2001 e recebeu o prêmio “Ser Humano 2001”, concedido pela ABRH. Os funcionários também podem participar de alguns programas de treinamento, focando o treinamento técnico-operacional e o desenvolvimento gerencial por meio da “universidade corporativa”, *UNIAL* – *Universidade Corporativa ALL-América Latina Logística*. Desde 1997, a Concessionária Brasileira e a ALL Intermodal investiram R\$10,4 milhões em treinamento, beneficiando mais de 7.000 funcionários.

Relações Industriais

Brasil. Os funcionários da ALL no Brasil são representados por sindicatos. No Brasil, a condição de membro de um sindicato em particular depende do estado em que a pessoa estiver empregada. Os principais sindicatos relacionados com a ALL no Brasil são o Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias no Estado do Rio Grande do Sul, Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias dos Estados do Paraná e Santa Catarina, Sindicato de Trabalhadores Ferroviários da Região de São Paulo e o Sindicato dos Trabalhadores Ferroviários da Região de Sorocaba, que, em grupo, incluem mais de 80% de seus funcionários. A ALL celebra acordos coletivos de trabalho com estes sindicatos, os quais estão sujeitos a renegociação anual.

Argentina. Na Argentina, as organizações trabalhistas possuem um apoio substancial, e têm uma considerável influência política. A ALL Central e a ALL Mesopotâmica têm tido, geralmente, um bom relacionamento com os dois principais sindicatos de trabalhadores do setor ferroviário, La Fraternidad e

Unión Ferroviaria. Em 2003, a ALL Central e a ALL Mesopotâmica firmaram acordos coletivos com os dois principais sindicatos que cobrem a maioria dos funcionários de ambas as companhias. A ALL Central e a ALL Mesopotâmica acreditam que esses acordos permitem operar eficientemente as linhas de trem na Argentina. Não se pode garantir, entretanto, que a ALL Central e ALL Mesopotâmica irão realizar quaisquer economias de custo adicionais previstas, ou eficiências operacionais, ou que serão capazes de negociar favoravelmente a remuneração, ou termos e condições, ou que greves ou interrupções não ocorrerão no futuro como resultado da falha em renegociar tais termos.

Saúde e Benefícios

Os pacotes de benefícios concedidos aos funcionários da ALL incluem assistência médica e odontológica, seguro de vida e tickets refeição. A ALL oferece o Programa de Prevenção de Riscos Ambientais (PPRA) para preservar a saúde e o bem-estar de seus funcionários, prevendo, reconhecendo, avaliando e controlando a ocorrência de riscos ambientais que tenham ocorrido ou que possam ocorrer no local de trabalho. A ALL oferece, também, Programas de Controle Médico de Saúde Ocupacional (PCMSO), que foram concebidos para promover e preservar a saúde de seus funcionários, prevenindo, acompanhando e diagnosticando problemas de saúde ocupacional. Adicionalmente, aos programas PPRA e PCMSO, a ALL também conta com um Conselho Interno de Prevenção de Acidentes (CIPA), cuja finalidade é prevenir doenças e acidentes ocupacionais, e, por fim, patrocinamos “Programas de Melhoria da Segurança” e “Programas de Treinamento Padrão”, nos quais os regulamentos, procedimentos e orientações de segurança ocupacional são ensinados aos seus funcionários.

Plano de Remuneração Variável

A ALL também implementou um programa de remuneração variável para quase todos os seus funcionários. De acordo com esse plano de incentivo, cada funcionário recebe um mês de salário adicional, ajustado de acordo com os seus resultados financeiros, ao final de cada ano. Historicamente, o plano de remuneração variável tem distribuído em média 1,2 salário por ano. Os motoristas de caminhão são os únicos funcionários excluídos desse programa, pois são remunerados mensalmente de acordo com a sua produtividade. Além disso, mais de 500 funcionários têm metas definidas individualmente, concorrendo a uma premiação. Para o segundo escalão da administração, a remuneração variável situa-se numa faixa entre 25% a 50% da remuneração total anual. Para a alta administração, a remuneração variável pode ser de 65% a 75% da remuneração total anual. A ALL também tem programas que premiam os funcionários com um salário extra e bonificações. As bonificações e remuneração adicional recebidas desses programas e o programa de remuneração variável são cumulativos.

Propriedade Intelectual

A ALL detém o total de 16 marcas depositadas no Instituto Nacional de Propriedade Intelectual, sendo que, desse total, 3 pedidos de registro de marca estão sendo objeto de oposição por terceiros. Atualmente, não há marca cujo registro tenha sido deferido em nome da ALL.

A ALL também possui 4 marcas perante o Instituto Nacional de Propriedade Intelectual da Argentina (“*Instituto Nacional de Propiedad Intelectual*”). A ALL Argentina, por sua vez, possui 6 marcas registradas no mesmo Instituto.

Seguros

A ALL, como uma companhia ferroviária e de logística, enfrenta vários riscos e procura adotar medidas que visem minimizá-los. Além de manter e divulgar políticas de segurança para os seus funcionários, a ALL possui diversas apólices de seguro usuais, que cobrem parte dos riscos a que está sujeita, tais como seguros de riscos operacionais, responsabilidade civil e automotiva (excluindo seguro ambiental). Determinadas apólices de seguro da ALL venceram no decorrer do mês de maio de 2004, estando as respectivas renegociações em discussão.

Regulamentação Governamental

Brasil

As atividades de transporte ferroviário no Brasil estão sujeitas a uma grande variedade de normas e leis federais, estaduais e municipais. A regulamentação do transporte ferroviário no Brasil trata: (a) das relações entre o governo brasileiro e as companhias ferroviárias; (b) das relações entre as companhias ferroviárias, incluindo os direitos de intercâmbio e tráfego mútuo; (c) das relações entre as companhias ferroviárias e seus clientes; e (d) da segurança ferroviária. Essas regras contêm ainda várias disposições sobre as responsabilidades do operador de estradas de ferro. De acordo com essas regras, a ALL será isenta da responsabilidade por danos causados pelas suas operações em caso de (a) defeito inerente ou causas inerentes à natureza dos bens a serem transportados; (b) morte ou ferimentos em animais em consequência do risco natural inerente ao transporte ferroviário; (c) falta de embalagem ou defeito latente na mesma; ou procedimento fraudulento no acondicionamento dos produtos em embalagens; (d) danos provenientes das operações de carga, descarga e transferência de carga pelo remetente, o destinatário, ou seus representantes; ou (e) danos à carga que tenha sido acondicionada em contêineres lacrados ou vagões lacrados e que, após o transporte, chegue danificada ao destino, mas ainda apresente um lacre intacto. Nos outros casos, a ALL é responsável por perdas e danos. A responsabilidade está limitada ao valor declarado pelo remetente que deve constar do conhecimento de embarque. Em caso de falha tanto da ALL quanto do proprietário, a responsabilidade é solidária, com base na falha relativa. Presume-se perda total após 30 dias da data de entrega combinada, exceto quando o atraso se deva a força maior.

De acordo com o Decreto nº 2.681 de 7 de dezembro de 1912, a responsabilidade pela perda total ou parcial, danos ou roubo da carga transportada é sempre assumida pela companhia ferroviária, e o ônus da prova de não-responsabilidade somente será considerado satisfeito se a companhia ferroviária for capaz de comprovar: (a) caso fortuito ou força maior; (b) uma perda causada por defeito na mercadoria; (c) morte ou ferimentos causados a animal vivo resultante de um risco normal causado pelo transporte; (d) acondicionamento inapropriado da carga; (e) perda ou danos causados pelo transporte em carros abertos, conforme exigido por regulamentação ou em virtude de um acordo com o cliente; (f) perda ou danos causados pela carga e descarga realizada pelo remetente ou o receptor; ou (g) perda ou danos que poderiam ter sido evitados pela supervisão apropriada do remetente de um carro fretado. Nos casos previstos nos itens (a), (b), (c), (e) e (f), sempre que houver uma falha mútua da companhia ferroviária e do remetente e/ou receptor, a responsabilidade pela indenização será repartida solidariamente com base na falha relativa. Na perda total da mercadoria, o valor da indenização é limitado ao valor justo de mercado dos bens embarcados. Em caso de danos à mercadoria, a indenização é proporcional aos danos causados. Em caso de falta propositada, todos os danos diretos são indenizáveis. Entregas atrasadas também são indenizáveis sob determinadas circunstâncias. A indenização prescreve no prazo de um ano, contado a partir da data de entrega (em caso de dano) ou do 31º dia após a data de entrega convencionada. A indenização é limitada por um estatuto de limitações de um ano, contado a partir da data de entrega em caso de dano (ou do 31º dia depois da data de entrega convencionada para a entrega). Qualquer acordo prevendo a isenção da responsabilidade da ferrovia é nulo e sem efeito, exceto se a indenização for limitada com base num acordo de redução de tarifa.

Se mais de uma companhia ferroviária causar o dano, qualquer uma delas poderá ser nomeada como ré, apesar de que a tal ré nomeada terá direito de regresso contra os demais. A morte, invalidez ou danos pessoais também são indenizáveis e também estão sujeitos a essa regra de responsabilidade presumida, exceto quando causados por força maior ou pela exclusiva responsabilidade da parte prejudicada, sem falha por parte das companhias ferroviárias. A indenização por danos pessoais poderá abranger, além das despesas médicas e lucros cessantes outras indenizações eventualmente deferidas. Além disso, em 2001, o setor de transportes terrestres sofreu uma reforma com a promulgação da Lei 10.233, que criou, dentre alguns órgãos, a ANTT, entidade integrante da Administração Federal Indireta, submetida ao regime autárquico especial e vinculado ao Ministério dos Transportes, cuja competência inclui, dentre outras, (i) publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão para prestação dos serviços de transporte ferroviário; (ii) administrar os contratos de concessão e arrendamento de ferrovias celebrados até à data da reforma do setor de transportes, qual seja a vigência da Lei 10.233/01; (iii) publicar editais, julgar as licitações e celebrar contratos de concessão para construção e exploração de novas malhas ferroviárias; (iv) fiscalização por meio de convênios de cooperação do cumprimento das cláusulas contratuais de prestação de serviços ferroviários bem como manutenção e reposição dos ativos arrendados; e (v) regular e coordenar a atuação de cada um dos concessionários.

Argentina

As atividades de transporte Ferroviário na Argentina estão sujeitas primordialmente à regulamentação constante dos termos e condições dos contratos de concessões relevantes, na Lei Federal Argentina No. 2.873, e no Decreto No. 90.325 conforme alterações. Tais regulamentações tratam (a) do relacionamento entre o governo argentino e as empresas ferroviárias; (b) o relacionamento entre as empresas ferroviárias, incluindo direitos de tráfego mútuo; (c) o relacionamento entre as empresas ferroviárias e seus consumidores; e (d) segurança ferroviária.

De acordo com a Lei No. 2.873, de 18 de novembro de 1891, a responsabilidade por qualquer acidente é presumida para a companhia e o ônus da prova de não responsabilidade somente será satisfeito se a companhia for capaz de comprovar caso fortuito ou força maior. Além disso, a responsabilidade das companhias ferroviárias são reguladas pela parte geral do Código Comercial Argentino.

As companhias ferroviárias serão responsáveis pelas cargas transportadas até o momento de sua entrega. No caso de danos à carga transportada, as companhias ferroviárias deverão provar que tais danos foram causadas por culpa exclusiva da carga transportada, caso fortuito ou força maior. A indenização será proporcional ao dano causado. Entregas com atraso também são passíveis de indenização em determinadas circunstâncias. Caso uma ou mais companhias ferroviárias sejam as responsáveis pelos danos à mercadoria transportada, qualquer uma delas poderá ser nomeada para responder pela totalidade dos danos causados, podendo exigir direito de regresso contra as demais companhias responsáveis. No caso de perda total, o montante da indenização está limitado ao valor de mercado da mercadoria. Qualquer acordo prevendo a isenção da responsabilidade da ferrovia é nulo e sem efeito.

Regulamentação Ambiental

As operações da ALL estão sujeitas a uma grande variedade de regulamentos e exigências de licenciamento e controle ambiental federais, estaduais e locais no Brasil e na Argentina.

A principal exposição a responsabilidades ambientais envolve o uso, gerenciamento e transporte de materiais perigosos e produtos químicos, o licenciamento das atividades, assim como emissão de ruídos oriundos das operações. Outras exposições incluem potenciais danos resultantes do desmatamento no caso de expansões de linhas de trem, vazamentos nas instalações de manutenção e abastecimento, disposições inadequadas de resíduos, falta de controle das emissões atmosféricas e a utilização de produtos químicos para remoção de mato. Materiais perigosos, como produtos derivados de petróleo, produtos derivados de álcool, gás liquefeito e outros produtos químicos corresponderam a aproximadamente 20% dos produtos transportados em sua rede ferroviária brasileira no período de doze meses encerrado em 31 de dezembro de 2003. A única fonte de energia para as locomotivas é o óleo diesel, que é transportado por trem até as 16 estações de reabastecimento e utilizado conforme necessário. Essas estações possuem uma capacidade total de armazenamento acima da superfície de mais de 3,4 milhões de litros e uma vazão média mensal de mais de 8 milhões de litros; a ALL não utiliza tanques de armazenamento subterrâneo. Vazamentos e descargas dessas instalações resultaram em prejuízos ambientais, cuja extensão não é totalmente conhecida. Herbicidas são utilizados por todo o sistema ferroviário para controlar o mato, especialmente nos meses mais quentes. Sendo que essa prática tem sido contestada em algumas localidades pelas autoridades ambientais. A ALL tem realizado trabalho de pesquisa para, no futuro, implementar novas práticas de controle do crescimento da vegetação.

A Concessionária Brasileira ainda não obteve todas as licenças e autorizações ambientais necessárias para operar com seus negócios. A Concessionária Brasileira atualmente encontra-se sujeita a um cronograma de licenciamento para a estrutura ferroviária, acordado com o IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis, prevendo o licenciamento de toda a malha ferroviária até 2006. A não obtenção dessas licenças e autorizações, conforme o programa com o qual a mesma se comprometeu junto às autoridades governamentais relacionado com algumas de suas licenças ambientais, poderia ter um efeito adverso sobre as suas operações, podendo levar a sanções de acordo com a legislação ambiental brasileira, com a imposição de multas de até R\$10 milhões, por violação, como determinado pela autoridade governamental competente, suspensão daquelas operações que não tiverem autorização ou até mesmo a perda da concessão brasileira.

A ALL é capaz de acompanhar o movimento de materiais perigosos por toda a rede ferroviária por meio de um sistema interno de observação obrigatória para a homologação de transporte de novos produtos perigosos. A ALL implantou diversos programas para reduzir os riscos relacionados ao transporte de materiais perigosos, tais como plano de atendimento emergencial rodoviário, plano de atendimento emergencial ferroviário, procedimento operacional de licenciamento ambiental de atividades potencialmente impactantes. Além disso, está implementando vários programas para reduzir os riscos de vazamento de materiais perigosos. Por exemplo, espera-se que a recente instalação de válvulas de fechamento automático e alarmes de alto nível nas áreas de armazenamento de óleo diesel auxilie na redução de descargas acidentais. O programa de dispêndios de capital inclui melhorias abrangentes nos sistemas de trilhos, pelo qual a ALL espera reduzir a quantidade e gravidade das descargas de materiais perigosos em descarrilamentos. Apesar do impacto sobre o meio-ambiente das emissões das instalações de serviço e manutenção não ser totalmente conhecido, a ALL realiza trimestralmente auditorias internas em todas as unidades rodoviárias e ferroviárias com o objetivo de identificar a conformidade ambiental das áreas auditadas com os padrões ambientais estabelecidos pela ALL. A ALL identificou certas áreas de contaminação de solo e águas subterrâneas resultantes de operações de tratamento de cruzamentos de nível, sistemas inadequados de tratamento de esgotos associados com a manutenção e lavagem de vagões, e histórico de contaminação por vazamentos relacionados com operações de reabastecimento de combustível. Outras questões identificadas que requerem melhorias incluem a prevenção de vazamentos e procedimentos e equipamentos de contenção, prevenção de incêndios, gerenciamento de dejetos sólidos e perigosos, e reduções nas emissões atmosféricas em operações de pintura.

Como as exigências ambientais estão se tornando mais rígidas no Brasil e na Argentina, como também em outros países latino-americanos, e como atualmente a ALL espera melhorar os seus padrões operacionais ambientais (e possivelmente a obtenção da norma ISO14001), é provável que futuramente aumentarão, talvez substancialmente, os dispêndios de capital e custos para o atendimento às normas ambientais. Além disso, devido à possibilidade de fatos regulatórios imprevistos a quantidade e ocorrência de futuras despesas ambientais podem diferir substancialmente daquelas previstas atualmente.

Processos Judiciais

As subsidiárias da ALL figuram em inúmeros processos administrativos e judiciais, os quais, em sua maioria, têm como objeto matérias decorrentes do desenvolvimento regular de suas atividades, bem como a anulação da concessão brasileira.

Os processos mais relevantes que envolvem a Emissora e as subsidiárias estão descritos a seguir:

Ações Cíveis e Regulatórias

Brasil. A Concessionária Brasileira é ré em aproximadamente 310 ações civis relacionadas com a concessão da Malha Sul, indenização por acidentes de trabalho, e outras ações de indenização.

A Concessionária Brasileira propôs ação cautelar em face da Ferropar, de alguns de seus acionistas e de membros do conselho de administração, através da qual requereu a anulação definitiva de deliberação tomada pelo conselho de administração da Ferropar que aprovou aumento de seu capital social, sem observar o quorum mínimo determinado em seu estatuto social, deliberação esta que reduziria a participação da Concessionária Brasileira para 4,26% do capital total da Ferropar. A Concessionária Brasileira obteve liminar que suspendeu os efeitos das deliberações tomadas pelo conselho de administração da Ferropar, mantendo sua participação societária de 25%. Aguarda-se uma decisão final.

A Pound S/A, a Euroinvest S/A e a Ferropar propuseram ação ordinária contra a Concessionária Brasileira, Estrada de Ferro do Paraná Oeste S/A, Rede Ferroviária Federal S.A, União Federal e ANTT, buscando indenização por eventuais prejuízos decorrentes do descumprimento dos convênios e acordos operacionais firmados. O montante perseguido como indenização corresponde a R\$70,0 milhões. Também nesta ação, as Autoras buscam a condenação da Concessionária Brasileira ao pagamento de indenização por perdas e danos. A Concessionária Brasileira contestou a referida ação alegando que em nada descumpriu seu Contrato de concessão, o Regulamento de Transporte Ferroviário ou o Convênio 29/96. Aguarda-se uma decisão final.

Existem quatro ações ajuizadas com o fim de discutir o poder de controle da Ferropar. Duas delas foram ajuizadas pela Gemon – Geral de Engenharia e Montagens S.A., que teria sido impedida pela Concessionária Brasileira e pela FAO – Empreendimentos e Participações Ltda, de participar da Assembléia Geral Ordinária da Ferropar ocorrida em 16 de maio de 2003. A Concessionária Brasileira obteve decisões judiciais favoráveis nessas ações consistentes na declaração da impossibilidade de a Gemon – Geral de Engenharia e Montagens S.A. votar como acionista da Ferropar, considerando o fato de ter transferido suas ações para a Euroinvest sem a prévia autorização do Poder Concedente. A Euroinvest, por seu turno, ajuizou uma ação contra a Concessionária Brasileira e a FAO – Empreendimentos e Participações Ltda com o fim de sustar as deliberações do Conselho de Administração da Ferropar, ocorrida no dia 25 de agosto de 2003, ocasião em que foi nomeada uma nova diretoria, que substituiu aquela constituída na Assembléia Geral Ordinária do dia 30 de abril de 2001. De acordo com a Euroinvest os novos administradores representariam os interesses da Concessionária Brasileira e da FAO – Empreendimentos e Participações Ltda na Ferropar, em detrimento das demais acionistas. Ainda sob o aspecto do conflito entre acionistas, a Pound promove demanda em face da Concessionária Brasileira, da Ferropar e de seus novos diretores, alegando que a Concessionária Brasileira estaria conduzindo as deliberações da Ferropar em interesse próprio. Isso porque em reunião do Conselho de Administração do dia 10 de dezembro de 2003, conduzida pelos conselheiros da Concessionária Brasileira, teria sido decidido que a Ferropar deveria desistir de uma ação ajuizada em face da Concessionária Brasileira (descrita no parágrafo anterior). Foi concedida liminar em favor da Pound apenas para suspender o direito de veto da Concessionária Brasileira na Ferropar, bem como da nova diretoria, relativamente aos negócios em que a Concessionária Brasileira tenha interesse direto, em especial aqueles relativos a ações judiciais em que a mesma seja parte.

Existem duas ações populares e uma ação civil pública movidas contra a Concessionária Brasileira e governo brasileiro (BNDES e RFFSA) para a anulação do processo de licitação em que ela obteve a concessão da Malha Sul, alegando (i) que o processo de desestatização teria prejudicado as contas públicas estaduais e (ii) a nulidade do Edital. A Concessionária Brasileira ofereceu suas defesas em todos esses processos, e, com base na visão de seus advogados brasileiros, acredita ter provável êxito.

Argentina. A ALL Central e a ALL Mesopotâmica geralmente enfrentam litígios em relação a acidentes de vagões ocorridos nos sistemas ferroviários em que operam.

A ALL Central é ré em 107 processos, num montante total estimado de \$30 milhões de Pesos. A ALL Central acredita que o montante total final envolvido nesses processos será muito menor do que os montantes reclamados.

A ALL Mesopotâmica é ré em 49 processos, num montante total estimado de \$18 milhões de Pesos. A ALL Mesopotâmica acredita que o montante total final envolvido nesses processos será muito menor do que os montantes reclamados.

Processos Administrativos

Brasil. A ALL está sujeita a diversos processos administrativos em andamento nas instâncias federal e estadual. Os processos mais significativos estão relacionados a:

- denúncias oferecidas pela Ferropar, algumas delas em conjunto com a Ferroeste, em razão do suposto descumprimento de determinadas normas uma vez que a Concessionária Brasileira teria interrompido unilateralmente o tráfego das composições da Ferropar em sua malha, causando, dentre outros, a interrupção do tráfego entre Guarapuava e Cascavel, e que a Concessionária Brasileira estaria descumprindo outras obrigações contratuais inerentes ao convênio 29/96 e ao contrato de concessão da Malha Sul;
- denúncias formuladas pelo Ministério Público por meio de um Inquérito Civil Público no qual a Concessionária Brasileira está sendo acusada da prática das seguintes irregularidades:

(a) retirar trilhos do trecho Presidente Prudente – Álvares Machado e, posteriormente, promover a recolocação de outros trilhos de qualidade inferior; não zelar pela integridade dos bens vinculados à concessão;

(b) o serviço público de transporte ferroviário de cargas concedido encontrava-se fora de operação entre abril de 2000 e julho de 2002;

(c) promover a desativação de trecho ferroviário de cargas integrante do Subsistema Ferroviário Nacional, sem a prévia e expressa autorização do Poder Concedente;

(d) abandonar o referido trecho, deixando de manter pessoal técnico e administrativo, próprio ou de terceiros, em número suficiente para a prestação de serviço adequado; e

(e) falta de manutenção da via férrea, o que reduz a segurança dos serviços prestados, podendo ocasionar danos aos usuários, bem como à população que reside ou se desloca próximo à faixa de domínio;

- tendo em vista as denúncias apontadas no âmbito do Inquérito Civil Público acima, o Poder Concedente instaurou processo administrativo para apurar tais denúncias. Em razão das supostas irregularidades cometidas pela Concessionária Brasileira no âmbito deste processo, o Poder Concedente aplicou multa de aproximadamente R\$2,0 milhões;

- processo administrativo em curso perante o Tribunal de Contas da União, no qual foram oferecidas denúncias de que a cisão, pela qual a Concessionária Brasileira adquiriu uma parte da concessão da Ferrobán, no Estado de São Paulo, seria ilegal, sob a alegação de que teria que ser precedida por licitação; e

- uma série de processos estão sendo analisados atualmente pelo Poder Concedente com relação ao contrato de concessão, relativos à desativação dos trechos entre as estações de Jaguariaíva e Pisa, Mafra e Erechim, Santo Ângelo e Cerro Largo, Santiago e São Borja, sem ter solicitado e recebido autorização do Poder Concedente e à falha em assegurar a integridade dos ativos vinculados à concessão, dentre outros, que somam R\$600 mil. A ALL defendeu-se em todos os autos de infração e processos, e, no momento, aguarda as respectivas decisões.

Argentina. A ALL Central e a ALL Mesopotâmica estão sujeitas a vários processos administrativos em conexão com o pagamento da taxa de concessão, cronograma de investimentos e outras questões incluídas nos termos e condições da licitação, que estão sendo questionadas. Veja “Concessões Brasileira e Argentinas — Argentina — Termos das Concessões Argentinas”.

Ações Trabalhistas

A Concessionária Brasileira é ré em 2.608 reclamações trabalhistas nos estados do Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e São Paulo. As reclamações trabalhistas mais relevantes são: (a) uma ação civil pública movida pelo Ministério Público do Trabalho do Paraná, no qual este requer a anulação do plano de demissões adotado pela Concessionária Brasileira e a readmissão de aproximadamente 2.800 funcionários dispensados pela Concessionária Brasileira após a obtenção da concessão brasileira, e (b) duas ações coletivas movidas pelo Sindicato dos Trabalhadores do Estado do Rio Grande do Sul, nas quais o Sindicato requer o pagamento de adicionais de periculosidade e de horas extras. A ALL Intermodal é ré em 504 reclamações trabalhistas nos Estados do Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, São Paulo, Minas Gerais, Espírito Santo, Distrito Federal, Rio de Janeiro, Pernambuco e Sergipe. A Concessionária Brasileira e a ALL Intermodal oferecem defesas em todas as reclamações trabalhistas e atualmente aguardam as respectivas decisões judiciais. Os valores envolvidos superam R\$26 milhões. Foram provisionados R\$8,3 milhões relacionados com essas reclamações trabalhistas para o caso de serem decididas negativamente.

Ações Fiscais

Brasil. A ALL está envolvida em processos administrativos e judiciais fiscais sendo os mais significativos os seguintes:

- a Secretaria Estadual de Fazenda do Paraná lavrou contra a Concessionária Brasileira, 02 (dois) autos de infração relativos aos períodos de março de 1997 a dezembro de 1997, em virtude do não recolhimento do ICMS referente à prestação de serviço de transporte ferroviário de mercadorias destinadas à exportação. A Concessionária Brasileira obteve, em um dos autos de infração, decisão favorável no Conselho de Contribuintes do Estado do Paraná, ainda não transitada em julgado. O valor atual envolvido em tais procedimentos administrativos é de aproximadamente R\$13,9 milhões. Não há provisão contábil;

- a Fazenda Pública do Estado do Rio Grande do Sul desconstituiu créditos tributários de ICMS relativos à aquisição de bens e equipamentos destinados à restauração e reforma de bens do ativo permanente da Concessionária Brasileira. A Concessionária Brasileira decidiu pelo parcelamento dos valores acerca da matéria supra. O saldo devedor atual do parcelamento é de aproximadamente R\$8,7 milhões. Não há provisão contábil;

- o Estado de Santa Catarina expediu três notificações fiscais em face da Concessionária Brasileira em relação ao aproveitamento de créditos de ICMS relativos à aquisição de bens destinados ao uso ou consumo, totalizando aproximadamente R\$4,7 milhões. Não há provisão contábil;
- a Concessionária Brasileira e ALL Intermodal adquiriram créditos prêmio de IPI de terceiros, realizando compensações destes créditos, via processos administrativos ainda não homologados, com débitos de outros tributos federais, tais como o PIS, a COFINS, o IRRF e a CSL. O valor da compensação monta aproximadamente R\$20 milhões pela Concessionária Brasileira e aproximadamente R\$6 milhões pela ALL Intermodal. Não há provisão contábil;
- a Concessionária Brasileira possui aproximadamente R\$14,4 milhões em dívidas de IPTU em relação aos imóveis sobre os quais passam os trilhos da ferrovia, de propriedade da União que, em razão da concessão outorgada à Concessionária Brasileira, encontram-se em poder desta para consecução dos serviços públicos de transporte ferroviário. Não há provisão contábil;

Delara. A ALL Intermodal poderá ser responsabilizada por determinadas contingências fiscais da Delara em decorrência do contrato de arrendamento por elas celebrado. Atualmente, a Delara está envolvida em processos administrativos e judiciais fiscais incluindo os abaixo mencionados. A ALL Intermodal também poderá ser responsabilizada por questões relativas a tributos estaduais e outras contingências previdenciárias relevantes devidos pela Delara:

- a Delara foi autuada em aproximadamente R\$43,3 milhões pelo INSS – Instituto Nacional de Seguridade Social. Atualmente, a Delara discute administrativamente a autuação imposta, tendo obtido decisão favorável para que a autuação por arbitramento seja revista pela autoridade previdenciária e para que proceda a um novo lançamento através de verificação documental. A Delara obteve também a redução do período de levantamento dos valores, de 10 para 5 anos.
- a Secretaria da Receita Federal lavrou autos de infração relativo aos seguintes tributos:
 - (a) PIS. A Delara foi autuada em razão da exclusão de receitas supostamente indevidas da base de cálculo do PIS. Em sua defesa alegou que os valores excluídos perfaziam receitas de terceiros já que no caso há configuração de serviços de agenciamento de carga e não de subcontratação de transportes. Recentemente a Delara obteve decisão favorável junto ao Conselho de Contribuintes revertendo a totalidade do valor sob discussão que totaliza aproximadamente R\$5,9 milhões. Referido montante não é objeto de provisionamento pela Delara;
 - (b) COFINS. A Delara foi autuada em razão da exclusão de receitas supostamente indevidas da base de cálculo da COFINS nos mesmos termos descritos acima para o PIS. O processo aguarda julgamento do Conselho de Contribuintes. Diante do precedente supra mencionado há chances de que os valores relativos a COFINS também sejam revertidos. O valor de autuação remonta a aproximadamente R\$22,2 milhões;

Os bens arrendados à ALL Intermodal pela Delara foram integralmente arrolados para garantir os seus débitos fiscais. Caso seja atribuída à ALL Intermodal qualquer responsabilidade no pagamento de alguma dessas contingências, a Emissora poderá utilizar a garantia prestada pela Delara para se ressarcir de tais pagamentos, conforme o contrato de arrendamento de ativos. Ver “Transações com Partes Relacionadas – Contrato de Arrendamento de Ativos e Outras Avenças”.

Argentina. A Administração Federal de Receitas Públicas da Argentina (AFIP) alegou que determinados fretes operados pela ALL Central são de transporte doméstico e, portanto, estão sujeitos ao pagamento do IVA. A ALL Central questionou tal alegação, justificando que tais fretes são classificados como transporte internacional e, portanto, não se aplica o IVA.

A ALL Central interpôs um recurso junto ao tribunal administrativo contra uma penalidade de fechamento por 4 dias e multa no valor de P\$2.500, a que foi imposta, com base em determinadas incorreções formais em ordens de embarque de carga transportada.

A ALL Mesopotâmica também apresentou uma defesa à AFIP com relação a alegadas incorreções em alguns de seus documentos fiscais. A ALL Mesopotâmica acredita que as penalidades de fechamento não são aplicáveis nesse caso, pois as incorreções não restringem a capacidade de fiscalização das autoridades fiscais. Se as defesas apresentadas pela ALL Mesopotâmica forem indeferidas, a ALL Mesopotâmica poderá estar sujeita a uma sanção de fechamento por 10 dias e uma multa de \$300 a \$30.000 pesos, sendo que qualquer sanção ou multa está sujeita a recurso em tribunais judiciais. A decisão da AFIP está sendo aguardada.

Além disso, a ALL Central e a ALL Mesopotâmica estão sujeitas a ações fiscais movidas por diversos municípios por vários impostos municipais, correspondentes a aproximadamente P\$3 milhões e P\$2,3 milhões, respectivamente. A ALL Central e a ALL Mesopotâmica acreditam que os municípios não tem o direito de cobrar tais impostos.

Reclamações Ambientais

Brasil. A Concessionária Brasileira tem reclamações ambientais envolvendo alguns autos de infração administrativos que somam aproximadamente R\$5,8 milhões. A Concessionária Brasileira contestou todos os autos de infração recebidos até agora, e em alguns casos, firmou Termos de Ajustamento de Conduta (TAC) junto às autoridades competentes, para reduzir o valor de uma possível penalidade, o que pode representar uma significativa redução no valor de tais multas, caso as obrigações impostas nos TAC e as ações de restauração ambiental possam ser comprovadas. O valor total da responsabilidade estimada para pagamento das multas não é devido imediatamente, e uma parte significativa está atualmente sendo discutida com o órgão de proteção ambiental. Além disso, a Concessionária Brasileira é ré em seis ações civis públicas e duas ações de indenização por danos materiais e morais, cujos objetos envolvem questões ambientais. Três ações civis públicas foram propostas por uma organização não governamental, visando à reparação dos danos ocasionados por vazamentos decorrentes de acidentes com vagões contendo cargas perigosas e as outras três foram propostas pelo Ministério Público (federal ou estadual). As duas ações de indenização foram propostas por particulares com o escopo de obter a reparação dos prejuízos ocorridos em decorrência de acidentes com vagões que transportavam cargas perigosas. Nenhuma das ações foi decidida em primeira instância e são possíveis as chances de êxito.

Existem inquéritos civis em andamento envolvendo questões ambientais relacionadas às atividades da Concessionária Brasileira. O inquérito civil é um procedimento administrativo de investigação, conduzido por representantes do Ministério Público, a fim de colher elementos de convicção sobre a ocorrência de circunstâncias que ensejem eventual propositura de ação civil pública ou assinatura de TAC.

Argentina. As operações das Concessionárias Argentinas apresentam alguns riscos e perigos ambientais, incluindo o transporte, manuseio e uso de óleo diesel, produtos derivados de petróleo e outros materiais inflamáveis. As operações das Concessionárias Argentinas estão sujeitas a uma grande variedade de leis, regulamentos e exigência de autorizações federais, estaduais e locais, relacionadas com proteção ambiental, constituindo, portanto, uma potencial exposição das Concessionárias Argentinas a penalidades cíveis, sanções criminais e ordens de fechamento por descumprimento. A principal exposição das Concessionárias Argentinas envolve o uso, gerenciamento e transporte de materiais perigosos, geração de resíduos perigosos e emissão de ruídos.

Vazamentos e descargas de instalações de manutenção e serviço nas linhas operadas pela ALL Central já resultaram em vários processos judiciais e administrativos junto a autoridades federais e autoridades de duas províncias da Argentina, os quais ainda estão em andamento. Os custos de remediação ainda não foram totalmente determinados.

As Concessionárias Argentinas também estão sujeitas a um processo administrativo movido pela Secretaria de Meio-ambiente e Desenvolvimento Sustentável, com a justificativa de que as Concessionárias Argentinas deveriam ter-se registrado como geradores de resíduos tóxicos e deveriam ter pago as taxas relacionadas com tais registros. As Concessionárias Argentinas protocolaram determinados documentos para seu registro mas continuam a questionar as cobranças impostas pela Secretaria de Meio-ambiente e Desenvolvimento Sustentável.

Além disso, as Concessionárias Argentinas ainda não obtiveram todas as licenças e autorizações ambientais necessárias para operar. A não obtenção dessas licenças e autorizações poderiam ter um efeito adverso relevante sobre as operações das Concessionárias Argentinas. Como as leis ambientais estão se tornando mais rígidas na Argentina, é provável que as despesas de capital e custos ambientais das Concessionárias Argentinas para o cumprimento de normas ambientais aumente, talvez substancialmente, no futuro. Além disso, devido à possibilidade de fatos regulatórios imprevistos, a quantidade e ocorrência de futuras despesas ambientais podem diferenciar substancialmente daquelas previstas atualmente.

Diretores, gerentes, auditores legais e representantes podem estar sujeitos a penalidades pelo não-cumprimento das leis ambientais argentinas.

AS CONCESSÕES BRASILEIRA E ARGENTINAS

Brasil

As origens do setor ferroviário brasileiro remontam ao final do século dezenove. As antigas unidades operacionais da RFFSA denominadas SR-5 (Superintendência Regional 5, com sede em Curitiba) e SR-6 (Superintendência Regional 6, com sede em Porto Alegre) foram as antecessoras imediatas da Malha Sul. Em 1996, o governo brasileiro iniciou o programa de desestatização do sistema ferroviário federal, até então operado pela RFFSA. A RFFSA operava um total de doze sistemas ferroviários. Para fins de desestatização, esses doze sistemas foram organizados em seis malhas: (a) a Malha Teresa Cristina; (b) a Malha Centro-Oeste; (c) a Malha Nordeste; (d) a Malha Oeste; (e) a Malha Sudeste; e (f) a Malha Sul, atualmente operada pela Concessionária Brasileira. Em março de 1996, a Malha Oeste (cobrindo parte dos Estados de São Paulo e do Mato Grosso do Sul) foi a primeira a ser privatizada. Em 18 de julho de 1997, houve a transferência dos direitos de operação da Malha Nordeste (cobrindo os Estados de Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas). Em fevereiro de 1998, a Malha Paulista, antiga FEPASA, foi incorporada à RFFSA e leilada em novembro do mesmo ano. Todas as privatizações foram coordenadas pelo BNDES e feitas sob a forma de concessão, por 30 anos (renováveis por acordo mútuo com o governo brasileiro por um período adicional de 30 anos), por acordo entre o Poder Concedente e a respectiva concessionária, incluindo o arrendamento de ativos, por força do qual a concessionária adquire o direito de uso dos ativos necessários para a operação do sistema ferroviário em questão.

O Edital da Malha Sul

Em fevereiro de 1997, um consórcio de investidores formado pelos acionistas controladores à época apresentou a oferta vencedora do leilão de desestatização da Malha Sul. Assim, naquela data, a Concessionária Brasileira celebrou: (a) o contrato de concessão, através do qual adquiriu o direito de prestar serviços de transporte ferroviário de carga na Malha Sul por 30 anos; (b) o contrato de arrendamento de ativos operacionais com a RFFSA, através do qual assumiu os ativos necessários para a prestação do serviço concedido (tais como locomotivas, vagões, trilhos, postos e estações ferroviárias); e (c) o contrato de compra e venda de determinados bens (tais como equipamentos e materiais de escritório) pertencentes a RFFSA.

Nos termos do Edital, a RFFSA permaneceu responsável pelos passivos originados anteriormente à data da assinatura do contrato de concessão e se comprometendo-se a indenizar a Concessionária Brasileira por desembolsos decorrentes de tais passivos. Em termos gerais, essa obrigação de indenizar cobre todos os aspectos da operação da malha ferroviária brasileira antes da desestatização, incluindo responsabilidades ambientais, trabalhistas, envolvendo empregados transferidos pela RFFSA para a Concessionária Brasileira, e outras obrigações contratuais ou extracontratuais.

Ao assumir o controle da Malha Sul, a Concessionária Brasileira obrigou-se a assumir todos os contratos de trabalho existentes, bem como assegurar todos os direitos trabalhistas existentes e benefícios sociais equivalentes aos conferidos pela RFFSA.

O Edital estabeleceu que o capital social integralizado da Concessionária Brasileira deveria ser de R\$114,2 milhões. Em 31 de março de 2004, o capital integralizado da Concessionária Brasileira era de R\$155,9 milhões.

De acordo com o Edital, as ações ordinárias vinculadas à formação do grupo de acionistas controlador da Concessionária Brasileira, bem como os direitos delas decorrentes, não poderão ser transferidos sem a prévia autorização do Poder Concedente. Entende-se por grupo de acionistas controlador o grupo de acionistas autorizado pelo Poder Concedente a deter, direta ou indiretamente, pelo menos 50% (cinquenta por cento) mais uma das ações representativas do capital votante da Concessionária Brasileira. As demais ações da Concessionária Brasileira poderão ser negociadas livremente.

O Edital prevê ainda obrigações especiais para o grupo controlador da Concessionária Brasileira, devendo-se ressaltar que o controle acionário deve ser mantido de forma que um acionista não detenha, direta ou indiretamente, mais de 20% (vinte por cento) da totalidade das ações representativas do capital votante da Concessionária Brasileira, ao longo do prazo da concessão, salvo autorização prévia do Poder Concedente.

O Edital e o contrato de concessão estabelecem vedações à transferência da concessão brasileira, do arrendamento de ativos ou de quaisquer ativos objeto do arrendamento. Não podem ser gravados com quaisquer ônus os ativos utilizados na operação ferroviária, sejam ou não arrendados da RFFSA, sem a prévia aprovação do Poder Concedente. Além disso, os recursos originários de qualquer financiamento cuja garantia incida sobre bens arrendados deverão ser empregados em investimentos na expansão da malha ferroviária brasileira da ALL. O Edital determina que um empregado, indicado pelos demais empregados, atue como membro do Conselho de Administração da ALL, e que submeta antecipadamente ao Poder Concedente qualquer proposta de emissão de ações ou de outros títulos mobiliários que possam influir sobre o controle acionário da Concessionária Brasileira.

Termos e Condições da Concessão Brasileira

Informações Gerais. O contrato de concessão da Malha Sul garante à Concessionária Brasileira o direito exclusivo (sujeito a determinados direitos de uso da ferrovia) de prestar serviços de transporte de carga na malha ferroviária (incluindo carga, descarga, armazenagem e baldeação nas estações, pátios e terrenos situados na área atendida pela Concessionária Brasileira) e de promover o desenvolvimento e expansão da malha. O contrato de concessão determina expressamente que, não obstante a concessão ser exclusiva, outras ferrovias podem ser construídas na região sul, embora atualmente não existam outras ferrovias na área de atuação da ALL. O contrato de concessão também garante vários outros direitos, sujeitos à aprovação prévia do Poder Concedente, incluindo o direito de (a) construir ramais ferroviários, pátios, estações e outras instalações, (b) melhorar ou expandir os serviços da malha ferroviária, e (c) desenvolver sistema de administração operacional para permitir a integração da malha ferroviária com outros sistemas ferroviários. Além disso, o contrato de concessão veda a prática de quaisquer atividades de natureza empresarial diversas da prestação dos serviços de transporte ferroviário, inclusive operações financeiras com seus acionistas controladores, diretos ou indiretos, salvo se contar com a prévia aprovação do Poder Concedente. Caso a Concessionária Brasileira decida se envolver em atividades alternativas, ela poderá ser obrigada a pagar à RFFSA e ao Poder Concedente uma remuneração variando de 3% a 10% das receitas líquidas derivadas dessas operações. O prazo da concessão brasileira é de 30 anos, sujeito à extinção antecipada de acordo com normas específicas e à renovação por igual período, mediante acordo prévio com o Poder Concedente.

De acordo com os termos do Edital, e da oferta vencedora da licitação apresentada pelos acionistas controladores iniciais, a Concessionária Brasileira obrigou-se a fazer pagamentos no valor atual total de aproximadamente R\$216,6 milhões pelo direito de operar e explorar a Malha Sul. Esse valor é composto de (a) aproximadamente R\$ 10,8 milhões relativos ao contrato de concessão, (b) R\$202,1 milhões relativos ao contrato de arrendamento e (c) R\$3,7 milhões pela compra de determinados bens de pequeno valor. A Concessionária Brasileira pagou um total de R\$90,2 milhões, em 18 de dezembro de 1996, imediatamente após o leilão desse valor, 5% (R\$4,5 milhões) foi pago ao Poder Concedente como sinal e princípio de pagamento referente à concessão brasileira e 95% (R\$85,7 milhões) foi pago à RFFSA como primeira parcela relativa ao contrato de arrendamento e do pagamento total dos bens de pequeno valor. O saldo do preço do leilão deve ser pago em 112 parcelas trimestrais, a primeira das quais foi paga em 15 de março de 1999. Cada parcela trimestral consiste de R\$0,2 milhão relativo ao contrato de concessão e R\$4,4 milhões relativo ao arrendamento de ativos. Todas as parcelas são corrigidas por uma taxa prefixada de 12% ao ano e atualizadas monetariamente com base na variação do IGP-DI, de acordo com a legislação em vigor. O não pagamento das parcelas importa no pagamento de multas e juros e, em último caso, na extinção da concessão e do arrendamento. A Concessionária Brasileira está em dia com os pagamentos.

Metas Operacionais e de Segurança. A Concessionária Brasileira é obrigada a cumprir metas anuais mínimas de produtividade de transporte e deve fazer os investimentos necessários para atingi-las. Atualmente, a Concessionária Brasileira está cumprindo com todas as metas em vigor, as quais são válidas até 2008, conforme negociado com o Poder Concedente. Apesar da Concessionária Brasileira não ter cumprido tais metas em relação à Malha Sul no ano de 1999, e em relação à Malha Paulista nos anos de 2000 e 2001, ela não sofreu nenhuma autuação. O descumprimento das metas operacionais ou de segurança pode resultar em multas, podendo acarretar, no caso de reiteração, em intervenção por parte do Poder Concedente ou extinção da concessão brasileira.

A Concessionária Brasileira é ainda obrigada a cumprir determinadas metas anuais mínimas de segurança, medida pelo número de acidentes (descarrilamentos, colisões ou outros problemas que atrasem os trens) ocorridos a cada milhão de quilômetros rodados, independentemente do tipo ou da seriedade do acidente. A Concessionária Brasileira deve continuar a cumprir as metas mínimas de prevenção de acidentes e a fazer os investimentos necessários para atingi-las. Durante o período de 12 meses encerrado em 31 de dezembro de 2003, a frequência de acidentes caiu para 20 acidentes por milhão de quilômetros rodados, bem abaixo do limite de 48 acidentes por milhão de quilômetro rodado atualmente em vigor.

Obrigações Societárias. O Contrato de Concessão prevê as seguintes obrigações societárias: (a) averbar no Livro de Registro de Ações Nominativas que as ações ordinárias vinculadas ao acordo de acionistas celebrado entre os integrantes do grupo de controle não podem ser oneradas, cedidas ou transferidas, a qualquer título, sem a prévia concordância por escrito do Poder Concedente; (b) submeter previamente ao Poder Concedente as propostas de emissão de títulos e valores mobiliários, bem como os contratos concernentes à aquisição e incorporação de empresas, que possam influir na composição do controle acionário; (c) submeter à aprovação do Poder Concedente qualquer acordo de acionistas e suas alterações, bem como a efetivação de qualquer modificação na composição de seu controle acionário; (d) abster-se de efetuar em seus livros sociais quaisquer registros que importem na oneração, cessão ou transferência, a qualquer título, das ações vinculadas à composição do controle acionário da Concessionária e dos direitos de subscrição ou bonificação distribuída a qualquer título, sem a prévia concordância por escrito do Poder Concedente.

Obrigações Adicionais. O contrato de concessão prevê uma série de obrigações adicionais que devem ser cumpridas pela Concessionária Brasileira, entre elas (a) manter em dia o registro dos bens vinculados à concessão, (b) prestar contas da gestão do serviço ao poder concedente e aos usuários, (c) adotar as medidas necessárias e ações adequadas para evitar ou corrigir danos causados ao meio ambiente, (d) prestar serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, (e) cumprir e fazer cumprir as normas aplicáveis às ferrovias, (f) promover a reposição de bens e equipamentos vinculados à concessão, bem como adquirir novos bens, de forma a assegurar a prestação do serviço adequadamente, (g) manter os seguros de responsabilidade civil e de acidentes pessoais compatíveis com suas responsabilidades para com o Poder Concedente, usuários e terceiros, (h) zelar pela integridade dos bens vinculados à concessão, (i) apresentar relatório anual, com as demonstrações financeiras, prestando contas do serviço concedido, (j) dar, anualmente, conhecimento prévio ao Poder Concedente de plano trienal de investimentos para atingimento dos parâmetros de segurança da operação da ferrovia e das demais metas de desempenho estabelecidas, (k) garantir tráfego mútuo ou, no caso de impossibilidade, permitir o direito de passagem a outros operadores de transporte ferroviário, (l) manter as condições de segurança operacional da ferrovia de acordo com as normas em vigor, (m) manter a continuidade do serviço concedido, (n) cumprir todas as obrigações estabelecidas no contrato de arrendamento; e (o) prover todos os recursos necessários à exploração da concessão por sua conta e risco exclusivos.

Direitos da Concessionária Brasileira. De acordo com o contrato de concessão, são direitos da concessionária: (a) construir ramais, variantes, pátios, estações, oficinas e demais instalações, bem como proceder a retificações de traçados para a melhoria e/ou expansão dos serviços concedidos com prévia autorização do Poder Concedente, (b) com autorização prévia expressa do Poder Concedente, ampliar a prestação do serviço concedido mediante a participação em projetos públicos ou privados que visem promover o desenvolvimento sócio-econômico da área onde se situa a malha, (c) dar, em garantia de eventuais contratos de financiamento destinados a promover a recuperação, a conservação, a ampliação ou a modernização da ferrovia, bens de sua propriedade vinculados ao transporte ferroviário, bem como os direitos emergente da concessão até o limite que não comprometa a continuidade da prestação do serviço, com autorização prévia expressa do Poder Concedente, (d) receber dos usuários, inclusive das administrações públicas federal, estadual e municipal, direta e indireta, o pagamento de todos os serviços que lhe forem requisitados, (e) ter preservado o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, (f) contratar com terceiros o desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias ou complementares aos serviços concedidos, sem prejuízo de sua responsabilidade, (g) com autorização prévia expressa do Poder Concedente, desenvolver sistema próprio de gerenciamento operacional, e (h) ser indenizada pelo Poder Concedente, quando da extinção da concessão, nos termos da cláusula que dispõe sobre a reversão dos bens.

Tarifas e Reajustes. De acordo com o contrato de concessão da Malha Sul, a “tarifa” é definida como o valor cobrado pelo transporte ferroviário de uma unidade de carga, da estação de origem até a estação de destino. O contrato de concessão da Malha Sul garante o direito de cobrar tarifas comerciais livremente negociadas com os clientes, desde que não ultrapassem os limites máximos das tarifas de referência para os respectivos tipos de carga (reajustadas conforme descrito abaixo). Historicamente, os preços de mercado têm permanecido abaixo dos limites tarifários. O contrato de concessão determina ainda que nenhuma tarifa cobrada pela Concessionária Brasileira poderá ficar abaixo de um limite mínimo, definido como “custo variável de longo prazo” da prestação do serviço em questão. A Concessionária Brasileira pode cobrar por operações auxiliares, tais como carga, descarga, baldeação e armazenagem, sendo que o contrato de concessão não estabelece quaisquer limites máximos para essas cobranças ou àquelas relacionadas à natureza empresarial.

De acordo com o contrato de concessão da Malha Sul, as tarifas do serviço de transporte ferroviário de carga estão sujeitas a um valor máximo. As tarifas são reajustadas de acordo com a inflação medida pela variações do IGP-DI (ou índice que venha a substituí-lo), na forma da lei (que atualmente restringe reajuste de preços em periodicidade inferior a um ano). Paralelamente, as tarifas poderão ser revistas caso ocorra alteração justificada de mercado e/ou custos, de caráter permanente, ou modifique o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, a qualquer tempo, por solicitação da Concessionária Brasileira, ou por determinação do Poder Concedente, a cada cinco anos. Os preços de mercado estejam atualmente abaixo dos níveis máximos permitidos, no entanto, não se pode garantir que a Concessionária Brasileira será capaz de cobrar tarifas em níveis que a permitam continuar a operar lucrativamente no futuro.

Multas, Intervenção e Solução de Controvérsias. O cumprimento das obrigações relativas à concessão brasileira é continuamente monitorado pelo Poder Concedente. Para esse fim, a Concessionária Brasileira tem a obrigação de fornecer relatórios anuais ao Poder Concedente. Sempre que ocorrer um descumprimento dos termos da concessão brasileira, o Poder Concedente lavrará auto de infração para, dependendo da natureza do descumprimento, advertir ou multar a Concessionária Brasileira. Dependendo da natureza e da frequência de descumprimentos, o Poder Concedente poderá aplicar multas variando de 10.000 a 30.000 vezes a tarifa básica (que vem a ser a mais elevada tarifa de referência autorizada pelo Poder Concedente, indicada em reais por tonelada). O pagamento de multa não desobriga a Concessionária Brasileira a corrigir as falhas ou os descumprimentos que causara. Em determinadas circunstâncias, o Poder Concedente poderá intervir para garantir o funcionamento satisfatório malha ferroviária da Concessionária Brasileira. Essa intervenção somente pode ocorrer por decreto federal estabelecendo o prazo da intervenção, seus objetivos e alcance, e nomeando o interventor. A intervenção deverá ser encerrada dentro de um prazo máximo de 180 dias, após os quais, se o contrato de concessão não tiver sido rescindido, a sua operação será devolvida à concessionária, após um relatório emitido pelo interventor. Ressalta-se ainda que quaisquer controvérsias oriundas do contrato de concessão serão dirimidas mediante arbitragem por um comitê constituído por três membros, um a ser escolhido pelo Poder Concedente, outro pela Concessionária Brasileira e um terceiro de comum acordo.

Extinção. A concessão brasileira poderá ser extinta antes do encerramento do prazo estabelecido de 30 anos, mediante a ocorrência de determinados eventos, incluindo: (a) encampação pelo governo brasileiro, caso haja a retomada da prestação do serviço pelo Poder Concedente por motivo de interesse público mediante determinação legal específica e com o pagamento prévio da indenização devida; (b) caducidade, caso em que será extinta a concessão em decorrência da inexecução total ou parcial do contrato de concessão ou, ainda, na hipótese de inadimplemento financeiro do contrato de arrendamento; (c) anulação da licitação após procedimento judicial ou administrativo (cuja anulação estará sujeita à reexame judicial); ou (d) falência ou dissolução da Concessionária Brasileira.

Em caso de extinção da concessão, todos os direitos e privilégios transferidos para a Concessionária Brasileira pelo Poder Concedente, bem como os ativos arrendados, quaisquer investimentos feitos pela Concessionária Brasileira nos ativos arrendados e quaisquer outros ativos necessários à continuação da prestação de serviço de transporte ferroviário de carga na malha ferroviária, reverterão para o Poder Concedente, que assumirá imediatamente a sua operação.

A reversão far-se-á com o pagamento de indenização pelo valor residual do custo dos bens declarados reversíveis pelo Poder Concedente em função de sua vinculação à prestação de serviço público, apurado pelos registros contábeis da Concessionária Brasileira e depois de deduzidas as depreciações e quaisquer acréscimos decorrentes da reavaliação pelo Poder Concedente. O Poder Concedente calculará o valor residual a ser pago

em relação aos ativos e reterá quaisquer valores devidos a RFFSA, ao Poder Concedente e a outras entidades governamentais (incluindo os valores devidos com base no contrato de concessão e no respectivo arrendamento), tudo de acordo com a lei aplicável e com o contrato de concessão. A Concessionária Brasileira não receberá qualquer reembolso de pagamentos feitos anteriormente à extinção da concessão com base no contrato de concessão ou no contrato de arrendamento. O direito por tal indenização tem sido parcialmente transferido a certos financiadores.

Condições do Arrendamento.

Em 27 de fevereiro de 1997, a Concessionária Brasileira e a RFFSA firmaram o contrato de arrendamento relacionado com a concessão brasileira, segundo o qual a Concessionária Brasileira concordou em arrendar da RFFSA os ativos operacionais da Malha Sul, tais como ferrovias, locomotivas, material rodante, equipamentos, estações ferroviárias e outras instalações, por um período de 30 anos (o mesmo prazo da concessão). O termo do arrendamento poderá ser prorrogado, desde que o contrato de concessão seja prorrogado pelo mesmo prazo. O arrendamento não é transferível, a menos que previamente autorizado pela RFFSA, e estabelece um preço contratual de R\$202,0 milhões, dos quais R\$82,0 milhões foram pagos à RFFSA como parcela inicial do arrendamento, devendo o saldo ser pago em 112 parcelas trimestrais de R\$4,4 milhões, a partir de 15 de janeiro de 1999, sujeitas a reajuste com base no IGP-DI. Sobre os pagamentos em atraso incidirá multa de 10% do valor do débito, mais juros de mora sobre o valor em atraso, à taxa de 1% ao mês. A Concessionária Brasileira está em dia com os pagamentos do arrendamento.

A Concessionária Brasileira pode reformar ou modernizar o material rodante às suas expensas, desde que as alterações não limitem o seu desempenho, e pode expandir e melhorar a sua malha ferroviária. De acordo com o contrato de arrendamento, a Concessionária Brasileira concordou ainda em manter os ativos em boas condições operacionais e de segurança, em pagar todos os impostos incidentes sobre os ativos arrendados, evitar a modificação das características dos imóveis arrendados e substituir quaisquer ativos que, devido a acidente ou negligência, não tenham o mesmo valor econômico de um ativo similar com as mesmas condições e características físicas, ou reembolsar à RFFSA o valor do ativo antes da sua destruição. A Concessionária Brasileira é responsável pela segurança e manutenção dos ativos arrendados e será responsável perante a RFFSA por quaisquer perdas ou danos sofridos pelos ativos. A Concessionária Brasileira é obrigada a devolver à RFFSA os ativos que não são mais utilizados na operação da sua malha ferroviária, incluindo os ativos sucateados (exceto sucata relativa à ferrovia). A Concessionária Brasileira é ainda obrigada a, uma vez por ano, fornecer à RFFSA espaço suficiente para a armazenagem dos ativos que não são mais necessários à prestação de serviços. O cumprimento do contrato de arrendamento e a condição dos ativos arrendados estão sob monitoramento e inspeção contínuos por parte da RFFSA. A Concessionária Brasileira pode incorrer em multas pelo descumprimento do contrato de arrendamento, tal como falha em manter adequadamente os ativos arrendados, em valor igual aos danos provocados, mais uma multa igual ou superior a 10% da parcela mensal do contrato de arrendamento, mais o valor da perda causada à RFFSA. O contrato de arrendamento se encerra automaticamente no caso de extinção da concessão brasileira.

Contrato de Venda.

O contrato de venda que a Concessionária Brasileira celebrou com a RFFSA, datado de 27 de fevereiro de 1997, estabelece a venda para a Concessionária Brasileira de determinados bens de uso pelos profissionais ligados à operação da sua malha ferroviária, tais como equipamentos de escritório, por um preço de R\$3,7 milhões. Os ativos foram transferidos pela RFFSA para a Concessionária Brasileira no “estado em que se encontram”, sem qualquer garantia quanto à adequação dos mesmos às suas operações.

Obrigações dos Acionistas Intervenientes Signatários do Contrato de Concessão

De acordo com o Edital e contrato de concessão, as ações ordinárias vinculadas à formação do grupo controlador da Concessionária Brasileira, bem como os direitos delas decorrentes, não poderão ser transferidos sem a prévia autorização do Poder Concedente. O Edital prevê ainda obrigações especiais para o grupo controlador da Concessionária Brasileira, devendo-se ressaltar que o controle acionário deve ser mantido de forma que um acionista não detenha, direta ou indiretamente, mais de 20% da totalidade das ações representativas do capital votante da Concessionária Brasileira, ao longo do prazo da concessão, salvo autorização prévia do Poder Concedente.

Adicionalmente, e sob certas circunstâncias, Grucaí Participações S.A., Railtex Global Investments, LLC, Ralph Partners I LLC, Judori Administração, Empreendimentos e Participações Ltda. e SpoorNet do Brasil Ltda, que são acionistas intervenientes signatários do contrato de concessão, poderão ser obrigados a prover recursos para assegurar a prestação adequada dos serviços de transporte ferroviário.

No caso de transferência de ações que fazem parte do grupo de controle, o novo acionista é obrigado a assinar, simultaneamente com os documentos de transferência, declaração dizendo que este se obriga ao cumprimento de todas as cláusulas e condições estabelecidas pelo contrato de concessão.

Ferroban

A União Federal, por intermédio do Ministério dos Transportes, celebrou com a Ferroban, contrato de concessão referente à malha ferroviária de São Paulo. O Contrato de Concessão da Malha Paulista foi assinado em 30 de dezembro de 1998, em decorrência do resultado da licitação pública, sob a modalidade leilão, de acordo com o Edital, no âmbito do processo de desestatização dos serviços de transporte ferroviário de carga no Brasil.

O *Contrato de Arrendamento de Bens Vinculados à Prestação do Serviço Público de Transporte Ferroviário objeto da Concessão* (“Contrato de Arrendamento da Malha Paulista”) foi celebrado entre a RFFSA e a Ferroban em 30 de dezembro de 1998. O prazo de vigência é de 30 anos, assim como o prazo conferido ao Contrato de Concessão da Malha Paulista. Observe-se ainda que é vedada a cessão total ou parcial do Contrato de Arrendamento da Malha Paulista, sem a prévia autorização da RFFSA.

A extinção do Contrato de Arrendamento da Malha Paulista dar-se-á com o ato que extinguir a concessão, passando, de imediato, todos os bens arrendados à posse da operadora de transporte ferroviário que se sub-roga nos termos do Contrato de Arrendamento da Malha Paulista, até que seja formalizado novo instrumento contratual para regular as relações entre a RFFSA e a nova arrendatária.

Através do Acordo Operacional firmado em 10 de novembro de 1998, entre o Consórcio Ferrovias, vencedor do certame, de um lado, e a Ferrovia Sul Atlântico S.A. – hoje Concessionária Brasileira – e a Ferrovia Centro Atlântica S.A. (“FCA”), de outro; as partes manifestaram a intenção de realizar a cisão parcial da concessionária vencedora do certame que licitou a exploração da Malha Paulista, com a transferência de parte da concessão para a Concessionária Brasileira e parte para a FCA, respeitadas as aprovações e autorizações governamentais necessárias.

O Consórcio Ferrovias, vencedor do certame, constituiu-se sob a forma de sociedade por ações, conforme exigido pelo Edital, dando origem à Ferroban.

Em 4 de agosto de 1999, a Concessionária Brasileira e a Ferroban submeteram à aprovação do Ministério dos Transportes a cisão que pretendiam realizar (“Cisão”), tendo sido apresentado pela Ferroban, em 11 de janeiro de 2000, pedido detalhado de aprovação da Cisão.

A Ferroban, a partir da celebração do Contrato de Concessão da Malha Paulista, com base no Acordo Operacional firmado em 10 de novembro de 1998, acordou com a Concessionária Brasileira que operaria certo trecho da Malha Paulista, e teve sua cisão autorizada pelo Ministério dos Transportes, por despacho de 20 de dezembro de 2000, publicado no Diário Oficial da União em 22 de dezembro de 2000.

A aprovação da RFFSA ocorreu em 20 de abril de 2001, através da carta nº 157/LIQ/2001, determinando que fossem celebrados os termos aditivos necessários à transferência dos bens arrendados à Concessionária Brasileira e à FCA.

Em 30 de abril de 2001, foi celebrado entre a Ferroban e a Emissora *Protocolo e Justificação da Operação de Cisão Parcial da Ferroban e Incorporação da Parcela Cindida pela Emissora, com Transferência Parcial da Concessão* (“Protocolo”). Ficou ajustado que, depois de recebida a parcela cindida pela Emissora, ocorreria a imediata transferência de tal parcela para a Concessionária Brasileira.

Obrigações decorrentes da Cisão. Conforme previsto no Protocolo, em 30 de maio de 2001, a Emissora celebrou acordo com a Concessionária Brasileira, através do qual a Concessionária Brasileira assumiu os bens, direitos e obrigações transferidos para a Emissora em consequência da incorporação da parcela cindida da Ferrobán. Assim, todos os direitos e obrigações previstos no Edital, no Contrato de Concessão da Malha Paulista, no Contrato de Arrendamento da Malha Paulista, no Contrato de Compra e Venda e no Contrato de Transição relativos aos trechos ferroviários entre Pinhalzinho/Apiaí e Iperó e entre Presidente Epitácio e Rubião Junior (“Trechos”) passaram a integrar o patrimônio da Concessionária Brasileira.

O Edital da Malha Paulista prevê que as ações vinculadas ao grupo controlador da concessionária, bem como os direitos delas decorrentes, não poderão ser transferidos sem a prévia autorização do Poder Concedente. As demais ações da concessionária poderão ser negociadas livremente.

Constitui obrigação do grupo controlador, conforme previsto no Edital, manter o controle acionário da concessionária de forma que nenhum acionista detenha, direta ou indiretamente, mais de 20% (vinte por cento) da totalidade das ações representativas do capital votante da concessionária.

Em decorrência da Cisão, a Concessionária Brasileira assumiu as obrigações previstas no Contrato de Concessão da Malha Paulista, responsabilizando-se pela prestação do serviço de transporte ferroviário referente aos Trechos. Dentre as obrigações previstas no Contrato de Concessão da Malha Paulista, deve-se ressaltar: (a) submeter previamente ao Poder Concedente quaisquer propostas de emissão de títulos e valores mobiliários, bem como quaisquer contratos concernentes à aquisição e incorporação de empresas, que possam influir na composição do controle acionário; (b) submeter à aprovação do Poder Concedente qualquer acordo de acionistas e suas alterações, bem como a efetivação de qualquer modificação na composição de seu controle acionário; (c) abster-se de efetuar em seus livros sociais quaisquer registros que importem na oneração, cessão ou transferência, a qualquer título, das ações detidas pelos acionistas controladores da Concessionária, e dos direitos de subscrição ou bonificação distribuída a qualquer título, sem a prévia concordância por escrito do Poder Concedente; (d) manter em dia o registro dos bens vinculados à concessão, (e) prestar contas da gestão do serviço ao Poder Concedente e aos usuários; (f) adotar as medidas necessárias e ações adequadas para evitar ou corrigir danos causados ao meio ambiente; (g) prestar serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários; (h) cumprir e fazer cumprir as normas aplicáveis às ferrovias; (i) promover a reposição de bens e equipamentos vinculados à concessão, bem como adquirir novos bens, de forma assegurar a prestação do serviço de forma adequada; (j) manter os seguros de responsabilidade civil e de acidentes pessoais compatíveis com suas responsabilidades para com o Poder Concedente, usuários e terceiros; (l) zelar pela integridade dos bens vinculados à concessão; (m) dar, anualmente, conhecimento prévio ao Poder Concedente de plano trienal de investimentos para atingimento dos parâmetros de segurança da operação da ferrovia e das demais metas de desempenho estabelecidas; (n) garantir tráfego mútuo ou, no caso de impossibilidade, permitir o direito de passagem a outros operadores de transporte ferroviário; (o) manter as condições de segurança operacional da ferrovia de acordo com as normas em vigor; (p) manter a continuidade do serviço concedido; (q) cumprir todas as obrigações estabelecidas no contrato de arrendamento; e (r) prover todos os recursos necessários à exploração da concessão por sua conta e risco exclusivos.

O Protocolo estabeleceu ainda a responsabilidade da Ferrobán e da Concessionária Brasileira para passivos originados antes e a partir da data de celebração do Contrato de Concessão da Malha Paulista. Conforme pactuado, a Concessionária Brasileira responderá, perante a Ferrobán e terceiros, por 10% de qualquer obrigação, responsabilidade, passivo ou contingência (exceto trabalhista) que decorra de ato, fato ou evento anterior à assinatura do Contrato de Concessão da Malha Paulista, conhecido ou não à época da assinatura, sem prejuízo do direito de regresso contra a RFFSA.

Quanto aos passivos trabalhistas originados antes da celebração do Contrato de Concessão da Malha Paulista, há regra específica no sentido de que a Concessionária Brasileira se responsabilizará pela condução dos processos trabalhistas ajuizados nas comarcas que se encontram abrangidas pelos Trechos, arcando integral e exclusivamente com todas as despesas decorrentes. A Concessionária Brasileira assumiu os contratos de trabalho dos empregados efetivamente alocados ao Trecho.

No que se refere aos passivos originados a partir da data de celebração do Contrato de Concessão da Malha Paulista, a Concessionária Brasileira é integral e exclusivamente responsável, sem direito de regresso contra a Ferroban, por toda e qualquer obrigação relacionada à exploração dos Trechos, bens, direitos e obrigações a ele afetos. A responsabilidade da Concessionária Brasileira descrita acima não inclui eventos causados direta ou indiretamente pela Ferroban, pelos quais esta responderá integral e exclusivamente.

Direitos decorrentes da Cisão. O Protocolo prevê que o direito à exploração de fontes e receitas alternativas, referentes aos Trechos transferidos à Concessionária Brasileira, compõe a parcela de patrimônio cindido da Ferroban para a Emissora e transferida para a Concessionária Brasileira. Dessa forma, cabe à Concessionária Brasileira a exploração de tais receitas.

O Contrato de Concessão da Malha Paulista prevê como direitos da Concessionária: (a) construir ramais, variantes, pátios, estações, oficinas e demais instalações, com a autorização prévia expressa do Poder Concedente, bem como proceder a retificações de traçados para a melhoria e/ou expansão dos serviços concedidos; (b) ampliar a prestação do serviço concedido mediante a participação em projetos públicos ou privados, mediante prévia autorização do Poder Concedente, que visem promover o desenvolvimento sócio-econômico da área onde se situa a malha; (c) dar, em garantia de eventuais contratos de financiamento destinados a prover a recuperação, a conservação, a ampliação ou a modernização da ferrovia, bens de sua propriedade vinculados ao transporte ferroviário, bem como os direitos emergentes da concessão até o limite que não comprometa a continuidade da prestação do serviço, com autorização prévia do Poder Concedente; (d) receber dos usuários, inclusive das administrações públicas federal, estadual e municipal, direta e indiretamente, o pagamento de todos os serviços que lhe forem requisitados; (e) ter preservado o equilíbrio econômico-financeiro do contrato; (f) contratar com terceiros o desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias ou complementares ao serviços concedido, sem prejuízo de sua responsabilidade; (g) com a autorização prévia expressa do Poder Concedente, desenvolver sistema próprio de gerenciamento operacional; e (h) ser indenizada pelo Poder Concedente, quando da extinção da concessão, nos termos da cláusula que dispõe sobre a reversão dos bens.

Prazo. A Cisão não altera o prazo de duração do Contrato de Concessão da Malha Paulista, que é de 30 anos.

Ainda em decorrência da Cisão da Ferroban, a Concessionária Brasileira se sub-rogou nos direitos e obrigações dos contratos celebrados (i) pela extinta FEPASA – Ferrovia Paulista S.A. e pela RFFSA, sub-rogados à Ferroban em razão do Edital e do Contrato de Concessão da Malha Paulista; e (ii) pela Ferroban, relativos aos Trechos transferidos para a Concessionária Brasileira.

Os contratos que se referem exclusivamente aos Trechos foram sub-rogados totalmente à Concessionária Brasileira, enquanto que aqueles que se referem apenas em parte aos Trechos foram sub-rogados parcialmente, ficando acordado, no Protocolo, que as obrigações estipuladas nestes instrumentos serão cumpridas conjuntamente pela Ferroban e pela Concessionária Brasileira, conforme digam respeito aos trechos explorados por uma ou outra operadora.

Atualmente existe um procedimento administrativo em curso no TCU, questionando a legalidade da Cisão.

Argentina

A origem das linhas ferroviárias da Argentina é da metade do século dezenove. As antecessoras imediatas da malha ferroviária da Concessionária Argentina foram as linhas San Martin e Urquiza, que eram administradas pela Ferrocarriles del Estado Argentino, mais tarde transformada em FA - Ferrocarriles Argentinos. Em março de 1991, o governo argentino começou um programa para a desestatização do sistema ferroviário federal. O processo de desestatização na Argentina abrangeu 100% da malha ferroviária do país. Como parte do processo de desestatização, as malhas de transporte ferroviário foram divididas em seis malhas principais: (a) Nuevo Central Argentino S.A., que liga Buenos Aires a Rosário, Santa Fé, Córdoba, Tucumán, Río Cuarto e Santiago del Estero; (b) Buenos Aires al Pacífico S.A. (América Latina Logística Central S.A.), que liga Buenos Aires a Junín, Rufino, San Luis, Mendoza, San Juan, San Rafael e Rosario; (c) Ferrosur Roca

S.A., que liga Buenos Aires ao Necochea-Quequén, Tandil, Olavarria, Bahía Blanca, Neuquén e Zapala; (d) Ferroexpreso Pampeano S.A., que liga San- Martín-Rosario a Bahía Blanca; (e) Ferrocarril Mesopotámico S.A. (América Latina Logística Mesopotámica S.A.), que liga Buenos Aires a Rojas, Concordia, Paraná, Paso de los Libres, Monte Caseros, Corrientes e Posadas; e (f) Belgrano Cargas S.A., que liga Buenos Aires a Rosario, Santa Fé, Córdoba, Resistencia, Salta, Jujuy, Tucumán, Catamarca, San Juan y Mendoza, Salta e Formosa. O processo de desestatização foi feito através de contratos de concessões por um período de 30 anos (renováveis conforme opção do governo argentino por um período adicional de 10 anos) através do qual o concessionário obtém o direito de usar os principais ativos necessários para a operação da malha ferroviária em questão. As malhas de transporte de carga ferroviário foram vendidas separadamente das malhas ferroviárias de transporte de passageiros.

Desestatização

A concessão da linha atualmente operada pela ALL Central foi concedida em 29 dezembro de 1992, para um consórcio composto pelas Indústrias Metalúrgicas Pescarmona S.A., Tansapelt S.A., Transportes Román S.A. e Gervasio Hugo Bunge, que mais tarde transferiram as suas ações para Judori-Administração, Empreendimentos e Participações S.A., Poconé Participações S.A. (incorporada pela Gruçai Participações S.A. em 31 de janeiro de 2003), Interférrea S.A. Servicios Ferroviarios e Intermodais (sucieda por Holding Brasil S.A., ITD Transportes Ltda., Spoornet do Brasil Ltda. e UTIL – União Transportes Interestadual de Luxo S.A.), GP Capital Partners II, LP e Emerging Markets Capital Investments, LLC, que por sua vez transferiram as ações para a ALL.

A concessão para as linhas atualmente operadas pela ALL Mesopotámica foi concedida no dia 15 de janeiro de 1993 para um consórcio composto das Indústrias Metalúrgicas Pescarmona S.A., Petersen, Thiele y Cruz S.A. e Alesia S.A., que mais tarde transferiram suas ações para o mesmo grupo descrito acima, que por sua vez transferiu suas ações para a ALL e, posteriormente, à Logispar, atual holding das Concessionárias Argentinas.

Conforme os termos e condições do leilão, o governo argentino reteve toda responsabilidade e concordou em indenizar as concessionárias por todas as reivindicações relacionadas às malhas desestatizadas que surgissem de ações ou eventos ocorridos antes das concessionárias assumirem o controle.

Além de exigir que as concessionárias assumissem os contratos de trabalho dos empregados da Ferrocarriles Argentinos, os termos e condições do leilão exigiram a manutenção dos empregos equivalentes aos dos empregados mantidos pela Ferrocarriles Argentinos. Além disso, conforme os termos e condições do leilão, as ações classe B das Concessionárias Argentinas deveriam ter 4% de participação do capital detido pelos empregados, que têm o direito de escolher um membro dos Conselhos de Administração das concessionárias. O quadro de pessoal requerido e os planos de participação no Conselho de Administração ainda não foram implementados.

O governo argentino precisa manter 16% de participação no capital das Concessionárias Argentinas, através da titularidade de ações Classe A. Os acionistas das ações Classe A têm o direito de escolher 20% dos membros do Conselho de Administração das Concessionárias Argentinas ou de apontar pelo menos um diretor. De forma a garantir que o governo argentino mantenha a sua participação nas Concessionárias Argentinas, qualquer parte que subscreva ações emitidas em decorrência de um aumento de capital precisa pagar, além do valor de subscrição, uma quantidade igual ao percentual das ações de Classe A representativas do capital da respectiva Concessionária Argentina. Este valor adicional aplicável ao pagamento de uma quantidade de ações Classe A entregues ao governo argentino livre de qualquer ônus.

As Concessionárias Argentinas não podem transferir as concessões ou quaisquer dos ativos a elas vinculados, nem empenhar ou dar em garantia em caso de financiamento quaisquer dos ativos usados na operação da malha ferroviária, sem a aprovação prévia do governo argentino.

Compra da ALL Central e da ALL Mesopotâmica

Em 1999, os acionistas autorizados, Judori Administração, Empreendimentos e Participações S.A., Poconé Participações S.A., Interférrea S.A. Serviços Ferroviários e Intermodais, GP Capital Partners II, LP e Emerging Markets Capital Investments, juntamente com a ALL Argentina, solicitaram autorização ao governo argentino para a transferência de (a) 109.472 ações Classe C da ALL Central para a ALL Argentina, representando aproximadamente 73.55% do capital votante da ALL Central e (b) 67.737 ações Classe C da ALL Mesopotâmica para a ALL Argentina, representando aproximadamente 70.56% do capital votante da ALL Mesopotâmica. Todas as ações da ALL Argentina são detidas pelos acionistas autorizados descritos acima. Em 26 de abril de 2004, o Poder Concedente argentino autorizou a transferências das ações das Concessionárias Argentinas para a ALL Argentina, sujeita às seguintes condições (a) manutenção pelos acionistas controladores da ALL Argentina de participação acionária de, no mínimo, 69,34%, no capital social da ALL Central, e de, no mínimo, 72,28% no capital da ALL Mesopotâmica, que não poderão ser transferidas sem a prévia autorização do governo argentino; (b) aprovação por parte da assembléia de acionistas, realizada em 14 de maio de 2004, dos aportes de capitais aprovados pela diretoria da ALL Argentina; e (c) alteração no estatuto social da ALL Argentina, alterando seu objeto social, de holding para companhia operacional, e o registro do estatuto social consolidado junto à Agência de Comércio de Registro Público Argentino. Tão logo ocorram tais eventos, a autorização da referida transferência tornar-se-á eficaz. O Poder Concedente estabeleceu ainda que a transferência das ações não será eficaz enquanto a ALL não tiver arquivado junto ao órgão do registro público de comércio a modificação estatutária de seu objeto social. As Resoluções 527/99 e 211/04 expressamente autorizaram a transferência das ações à Judori Administração, Empreendimentos e Participações S.A., Poconé Participações S.A., Interférrea S.A. Servicios Ferroviarios e Intermodais, GP Capital Partners II, LP e Emerging Markets Capital Investments. Entretanto, em tese, o governo argentino pode questionar a autorização dada em razão da ausência do requisito da nacionalidade determinado pelos contratos de concessão. Caso essa hipótese venha a ocorrer, os acionistas que tiverem as autorizações revogadas podem pleitear perdas e danos.

Enquanto a transferência das ações estiver pendente, os acionistas controladores das Concessionárias Argentinas exercerão seus direitos políticos e econômicos sobre as ações das Concessionárias Argentinas em razão de um contrato de usufruto. O contrato de usufruto prevê, entre outros, que os acionistas controladores das Concessionárias Argentinas exercerão seu direito de voto de acordo com instruções da ALL Argentina enquanto que a transferência das ações estiver pendente. De acordo com este o contrato, a ALL Argentina tem o usufruto de aproximadamente 73,55% e 70,56% do total do capital votante da ALL Central e da ALL Mesopotâmica, respectivamente. Após a eficácia da autorização do governo argentino, a ALL Argentina será titular destas ações. Além disso, enquanto a autorização do governo argentino não estiver vigente, os acionistas autorizados são também habilitados a votar com as ações Classe B da ALL Central e da ALL Mesopotâmica, o que representa os 4% de participação do plano de opção dos empregados em cada empresa (quando tais planos estiverem implementados). Se os acionistas controladores exercerem os seus direitos de voto de acordo com as instruções da ALL Argentina anteriormente à efetivação da autorização governamental para a transferência das ações, o governo argentino poderá declarar que essas atividades são contrárias aos direitos em conformidade com o contrato de concessão. A não conformidade com o contrato de concessão pode resultar na extinção das concessões argentinas. Além disso, o usufruto tem prazo de vinte anos, renováveis por período igual. Se a aprovação governamental para a transferência das ações não tiver eficácia, a renovação do usufruto poderia ser considerada inválida.

Em 05 de maio de 1999, a Emissora adquiriu a totalidade das ações da ALL América Latina Logística Argentina S.A., por meio de um Contrato de Compra e Venda de Ações sob Condição Suspensiva, no qual os acionistas desta assumiram a obrigação de transferir a totalidade de suas ações da ALL Argentina à Emissora, sujeita à aprovação do governo argentino.

Em consonância com o contrato de usufruto, a ALL Argentina tem a capacidade de eleger a maioria dos diretores, decidir sobre o pagamento de dividendos pelas Concessionárias Argentinas, e de aumentar o valor ou frequência dos pagamentos destes dividendos de forma a prover fundos para as despesas ou distribuições pela ALL Argentina.

Em conformidade com os contratos de concessão, as Concessionárias Argentinas são obrigadas a manter, no mínimo, 51% do capital durante o prazo da concessão, com poder de decidir sobre a administração das Concessionárias Argentinas. As ações das Concessionárias Argentinas podem somente ser transferidas ou caucionadas com a autorização prévia do governo argentino. Assim, a transferência das ações das Concessionárias Argentinas para a ALL Argentina não está assegurada a menos e até que a autorização do governo argentino tenha eficácia. Adicionalmente, a validade do contrato de usufruto pode ser questionada.

Há compromisso da ALL Argentina com a Railroad Development Corporation (RDC) no qual, quando da aprovação definitiva pelo governo argentino da transferência das ações das Concessionárias Argentinas para a ALL Argentina, a participação acionária da RDC será aumentada em 1,55% na ALL Central, alcançando 8%, e em 4,26% na ALL Mesopotâmica, alcançando 7%.

Termos das Concessões Argentinas

Informações Gerais. De acordo com os contratos de concessão, as Concessionárias Argentinas estão habilitadas a operar as suas malhas ferroviárias e atividades complementares através da antiga Linha General Urquiza (exceto na estrada urbana eletrificada Federico Lacroze – Gral. Lemos tranche) e na Linha General San Martín (e no trecho remanescente da Linha de D.F. Sarmiento).

As Concessionárias Argentinas precisam oferecer o serviço de transporte ferroviário de carga e estão habilitadas a prover serviços ferroviários para passageiros. Entretanto, as Concessionárias Argentinas não oferecem atualmente serviços ferroviários para passageiros. Assim, o governo argentino autorizou terceiros a prover serviços de transporte ferroviário de passageiros na malha ferroviária operada pelas Concessionárias Argentinas, sob pagamento de um pedágio para as Concessionárias Argentinas.

As Concessionárias Argentinas precisam, dentre outras coisas: (a) efetuar pagamento mensal da taxa de concessão; (b) obedecer a um cronograma de investimentos em infra-estrutura, comunicações e sinalização; (c) renovar o material rodante; (d) permitir ao governo argentino ou terceiros que ofereçam serviços de transporte ferroviário de passageiros sob pagamento de um pedágio; (e) seguir os regulamentos de operação aplicáveis aos serviços de transporte ferroviário; (f) vistoriar os ativos recebidos sob a concessão; (g) satisfazer um percentual mínimo da demanda de serviços; (h) cobrar tarifas que não excedam a máxima tarifa aprovada pelo governo argentino; e (i) manter certos seguros.

Os contratos de concessão garantem às Concessionárias Argentinas os ativos necessários para a operação dos sistemas relevantes de transporte ferroviário (ex., locomotivas, vagões, trilhos, estações e estações ferroviárias para as concessionárias e subsidiárias argentinas) e atribuem a elas certos acordos que foram realizados pela *Ferrocarriles Argentinos*.

Com fundamento em leis, regras e princípios administrativos, o governo argentino pode exercer certos poderes extraordinários, que, mesmo não constando especificamente dos contratos de concessão, asseguram-lhe o poder de dirigir e controlar, bem como de alterar e de rescindir, os contratos de concessão em certas circunstâncias, desde que a concessionária receba a indenização relevante, e de revogar os contratos de concessão em certas circunstâncias.

Renegociação das concessões argentinas. Após a crise econômica argentina, o governo argentino concordou em renegociar acordos financeiros dos quais faz parte. Durante tal processo de renegociação, as Concessionárias Argentinas requereram a suspensão das sanções por tanto tempo quanto dure o processo de renegociação. Entretanto, nenhuma definição foi alcançada com respeito a esta solicitação.

Em 8 de janeiro de 2004, o Secretário Executivo da Unidade de Análise e Renegociação dos Acordos de Serviços Públicos enviou às Concessionárias Argentinas um documento chamado “Padrões de Renegociação”, que inclui os seguintes temas a serem discutidos durante a negociação: (a) determinação da malha de transporte ferroviário; (b) investimentos; (c) malha de transporte ferroviário de passageiros; (d) reforço de investimentos estatais; (e) taxas; (f) alocação de recursos; (g) reivindicações por não cumprimento de contrato; (h) contabilidade regulamentar; e (i) novas regras de operação e segurança.

Planos de Investimento em Infra-estrutura. De acordo com os contratos de concessão, um atraso no cronograma de investimentos estabelecido por mais de seis meses poderia resultar na extinção das concessões mantidas pelas Concessionárias Argentinas. As Concessionárias Argentinas têm que fazer investimentos em infra-estrutura e serviços diferentemente do cronograma previamente estabelecido nas concessões. O governo argentino não aprovou estas mudanças de alocação de investimentos e impôs penalidade sobre as Concessionárias Argentinas pelo não cumprimento do cronograma de investimentos. As Concessionárias Argentinas mudaram as penalidades e estão neste momento negociando o cronograma revisado de investimentos. As Concessionárias Argentinas também requereram que quaisquer reivindicações por não atendimento a acordos que estão correntemente sujeitos à renegociação deveriam ser incluídos nos procedimentos de renegociação para fazerem parte do acordo.

Tarifas e Reajustes. De acordo com os contratos de concessão das Concessionárias Argentinas, a “tarifa” é definida como o valor cobrado para o transporte ferroviário de carga de uma estação de origem a outra de destino. Os contratos de concessão estabelecem que as Concessionárias Argentinas são livres para cobrar taxas comerciais negociadas, desde que não excedam a taxa máxima aprovada pelo governo argentino para os tipos de transporte aplicáveis. As tarifas máximas são (a) calculadas em dólares americanos e convertidas para pesos argentinos no momento da cobrança aos clientes; (b) reajustadas de acordo com as variações da taxa LIBOR; e (c) reajustadas de acordo com o aumento das taxas aplicáveis para os serviços ferroviários que se tornarem efetivos em seguimento à outorga das concessões. Embora os preços de mercado estejam atualmente abaixo dos níveis das tarifas máximas e as Concessionárias Argentinas estejam cobrando seus clientes abaixo dos valores máximos de tarifas permitidos, nenhuma garantia pode ser dada de que as Concessionárias Argentinas serão capazes de praticar e registrar tarifas no nível que permitiria as mesmas operar, no futuro, sob as tarifas máximas aplicáveis.

Pagamentos de taxas de Concessão. As concessões estabelecem que as Concessionárias Argentinas devem pagar uma taxa de concessão mensal. Um atraso no pagamento acumulado de seis parcelas pode causar a rescisão das concessões argentinas pelo governo argentino. A ALL Central tem um débito de pagamento com o governo argentino. Ela entrou em acordo com o governo argentino que estabeleceu um método de deslocar as reduções de taxa com taxas de concessão de pagamentos durante um período de três anos, a contar de 1 de junho de 1995. Um novo acordo de deslocamento por um período de três anos começando em 1 de junho de 1998 está sendo negociado. Entretanto, a ALL Central não pagou a taxa de concessão por ocasião da expiração do acordo de deslocamento executado em 1999 sob as bases que a ALL Central acredita que o governo argentino deveria compensar as reduções de taxas com os pagamentos das taxas de concessão. A CNRT notificou a ALL Central sobre diversas reclamações administrativas para o pagamento de 70% dos débitos a vencer, mais os juros, incluindo uma solicitação para o pagamento de \$17.5 milhões de pesos argentinos, líquido de impostos, representando 70% da taxa de concessão a vencer em dezembro de 2002, mais \$37,8 milhões de pesos argentinos de juros a vencer nesta mesma data.

Além disso, conforme a regulamentação argentinos, a entidade de seguridade social argentina (ANSES) tem o direito sobre 30% dos pagamentos das taxas de concessão. A ANSES enviou um pedido de informação à ALL Central com respeito às suas obrigações de pagamento das taxas de concessão.

A ALL Mesopotâmica nunca efetuou o pagamento das taxas de concessão em razão da renegociação em curso. A CNRT também apresentou uma série de reclamações contra a ALL Mesopotâmica para o pagamento de 70% das parcelas de concessão cabíveis, mais os juros, incluindo uma reclamação de \$0,7 milhão de pesos argentinos, que representam 70% do pagamento da concessão devido em dezembro de 2002, mais \$1,4 milhão de pesos argentinos de juros devidos.

Todas as reivindicações da CNRT estão sendo respondidas com o argumento de que a renegociação com o governo argentino inclui as reivindicações da CNRT. Todos estes casos ainda estão pendentes e o governo argentino ainda não impôs quaisquer penalidades.

Penalidades e Solução de Disputas. A observância pelas Concessionárias Argentinas das disposições dos contratos de concessão é monitorada numa base contínua pela CNRT. Com o propósito de monitoração do seguimento dos planos de investimentos, as Concessionárias Argentinas estão obrigadas a preparar relatórios anuais para a CNRT. Sempre que uma infração ao contrato de concessão ocorrer, a CNRT pode notificar ou impor penalidades financeiras sobre as Concessionárias Argentinas, dependendo da natureza da infração. Multas de até 5% do valor dos “Performance Bonds”, mantidos pelas Concessionárias Argentinas com entidades de seguros podem ser impostas. Se o valor das penalidades aplicadas e acumuladas no período de cinco anos anterior à data de imposição de cada penalidade exceder 30% do “Performance Bond” relevante do desempenho da concessão, o governo argentino pode extinguir as concessões.

O “Performance Bond” da concessão da ALL Mesopotâmica tem valor de \$3,5 milhões de pesos argentinos (este valor é estimado, pois foi convertido em pesos argentinos e, neste momento, o “Performance Bond” não está em pleno uso e efeito). Penalidades têm sido impostas sobre a ALL Mesopotâmica desde 1999, em um total acumulado de \$ 5,0 milhões de pesos argentinos. A maioria destas penalidades foi pelo não cumprimento das obrigações de investimento e infra-estrutura. A ALL Mesopotâmica tem questionado estas penalidades.

O “Performance Bond” para a concessão da ALL Central tem o valor de \$24,7 milhões de pesos argentinos (este valor é estimado, pois foi convertido em pesos argentinos e, neste momento, o “Performance Bond” não está em pleno uso e efeito). Penalidades têm sido impostas sobre a ALL Central desde 1999 em um valor total de \$ 8,8 milhões de pesos argentinos. A maioria destas penalidades foi imposta pelo não cumprimento das obrigações de investimento e de inspeções. A ALL Central tem questionado estas penalidades.

Os contratos de concessões, além disso, estabelecem que quaisquer disputas surgidas sobre as concessões estarão sujeitas a procedimentos administrativos e, após se esgotarem todos os procedimentos, as disputas podem ser submetidas às cortes federais argentinas.

No caso da extinção das concessões mantidas pelas Concessionárias Argentinas devido a uma ação atribuída ao governo argentino (incluindo a expropriação), e se as Concessionárias Argentinas e o governo argentino não acordarem sobre o valor da perda devida às Concessionárias Argentinas, um conselho arbitral formado por três árbitros poderá decidir sobre a disputa. Um árbitro será apontado pelo governo argentino, outro árbitro será apontado pelas Concessionárias Argentinas e o terceiro árbitro será apontado pelo presidente da Suprema Corte Federal da Argentina. Se o presidente da Suprema Corte Federal da Argentina não apontar o árbitro dentro de um período de 10 dias da data de solicitação, o terceiro árbitro será apontado pelo presidente da Corte Federal de Apelações da Argentina.

Seguro. Conforme os contratos de concessão, as Concessionárias Argentinas precisam manter “Performance Bonds” com uma seguradora pelo valor de 10% da concessão total até o 180º dia depois do término da concessão. Os “Performance Bonds” não têm sido mantidos pelas Concessionárias Argentinas desde setembro de 2002.

Em 11 de setembro de 2002, a CNRT requisitou às Concessionárias Argentinas que apresentassem os “Performance Bonds” relevantes, avisando que as concessões poderiam ser extintas. As Concessionárias Argentinas requisitaram uma prorrogação de 120 dias no prazo de apresentação dos “Performance Bonds” com o argumento de que não haviam seguradoras fornecendo este tipo de cobertura. Até agora, as Concessionárias Argentinas ainda não receberam a resposta da CNRT com relação a estes pedidos.

Os contratos de concessão também estabelecem que as Concessionárias Argentinas precisam obter seguro de responsabilidade civil. Até o presente momento, as Concessionárias Argentinas não mantêm este seguro. As Concessionárias Argentinas propuseram ao governo argentino que a ALL iria garantir o pagamento de qualquer dano a terceiros provocado pelas Concessionárias Argentinas. Em 13 de junho de 2002, o governo argentino notificou as Concessionárias Argentinas de que esta proposta não era admissível de acordo com os contratos de concessão e requisitou que as Concessionárias Argentinas obtivessem o seguro relevante dentro de 15 dias. As Concessionárias Argentinas pediram um tempo adicional, cujo pedido ainda está pendente.

Rescisão. As concessões argentinas podem ser extintas antes do final do período de 30 anos sob a ocorrência de certos eventos, incluindo: (a) expropriação pelo governo argentino por razões de interesse público; (b) falha das Concessionárias Argentinas em cumprir os contratos de concessão; (c) anulação da licitação por procedimentos judiciais e administrativos; ou (d) dissolução ou falência das Concessionárias Argentinas.

Após a extinção, todos os direitos e privilégios transferidos para as Concessionárias Argentinas pelo governo argentino, junto com os ativos vinculados às concessões, quaisquer investimentos feitos pelas Concessionárias Argentinas em tais ativos, e em quaisquer outros ativos necessários para a continuação dos serviços de transporte de carga (exceto por certos materiais rodantes comprados por concessionárias e subsidiárias argentinas da ALL), serão revertidos para o governo argentino.

No caso de extinção das concessões argentinas, as Concessionárias Argentinas serão reembolsadas pelo governo argentino. Embora o governo argentino esteja obrigado a pagar às Concessionárias Argentinas o valor residual de tais ativos revertidos calculados pelo valor contábil de tais ativos, diminuída da depreciação, o governo argentino está autorizado a manter esta compensação como um valor fixo de indenização de perdas (variando entre 40% e 50% do valor da compensação). Além disso, no caso de não cumprimento pelas Concessionárias Argentinas de seus respectivos contratos de concessão, o governo argentino estará autorizado a executar os “Performance Bonds”.

ADMINISTRAÇÃO

A Emissora é administrada pelo Conselho de Administração e pela Diretoria. De acordo com o estatuto social da Emissora, os membros do Conselho de Administração são eleitos em Assembléia Geral, e os membros da Diretoria são eleitos pelo Conselho de Administração.

Os conselheiros são eleitos para um mandato de um ano, sendo permitida a reeleição. De acordo com o estatuto social da Emissora seu Conselho de Administração deve ser composto de no mínimo cinco e no máximo onze membros titulares e seus respectivos suplentes, todos acionistas.

A Diretoria da Emissora deve ser composta de, no mínimo, dois e, no máximo, oito membros, indicados para um mandato de dois anos, permitida a reeleição, devendo seus membros ser residentes no Brasil. Os Diretores da Emissora são responsáveis pela administração ordinária das operações da ALL.

De acordo com a deliberação da assembléia geral de acionistas realizada em 27 de março de 2004, os prazos de término dos atuais conselheiros da ALL foram ajustados para terminarem concomitantemente em 30 de março de 2004.

Conselho de Administração

As reuniões do Conselho de Administração são realizadas, ordinariamente, uma vez por trimestre, em datas estabelecidas na primeira reunião anual e, extraordinariamente, sempre que convocadas pelo presidente do Conselho de Administração. O Conselho de Administração da Emissora é responsável, dentre outras atribuições, por:

- estabelecer as diretrizes gerais a serem adotadas pela Emissora;
- aprovar planos, projetos e orçamentos anuais e plurianuais e definir políticas empresariais de comercialização, gestão administrativa, de pessoal e financeria; e
- eleger e avaliar o desempenho dos seus diretores.

Os atuais membros do Conselho de Administração são:

Nome	Idade**	Cargo
Wilson Ferro de Lara*	48	Presidente
Alexandre Behring *	37	Conselheiro
Antônio Carlos Augusto Ribeiro Bonchristiano*	36	Conselheiro
Benjamin Powell Sessions	34	Conselheiro
Bernardo Vieira Hees*	34	Conselheiro
Bruce Mansfield Flohr*	64	Conselheiro
Carlos Alberto da Veiga Sicupira*	55	Conselheiro
Mauro Bergstein*	36	Conselheiro
Pedro Pullen Parente*	51	Conselheiro
Randolph Freiberg	49	Conselheiro
Riccardo Arduini	55	Conselheiro
Bruce Hamilton MacLeod.....	58	Suplente
Dov Rawet	31	Suplente
Julia Dora Antonia Koranyi Arduini.....	53	Suplente

* Sem suplente.

** Idades em 10 de março de 2004.

Wilson Ferro de Lara. O Sr. de Lara é membro do Conselho de Administração da Emissora desde 2001. O Sr. de Lara foi o presidente da Delara Brasil Ltda., no período compreendido entre 1989 e 2001, e diretor-presidente da Transportes Cimensul Ltda. no período entre 1980 e 1989. Ainda, o Sr. de Lara foi gerente da Randon S.A. de 1974 a 1980. Formou-se em economia, em 1979, e possui mestrado em administração de empresas. O último mandato iniciou-se em 30 de março de 2002.

Alexandre Behring. O Sr. Behring é membro do Conselho de Administração da Emissora desde março de 1997 e, desde julho de 1998, diretor-presidente da Emissora. O Sr. Behring é sócio e membro do Comitê de Investimentos da GP Investimentos S.A., tendo se associado a essa empresa em outubro de 1994. O Sr. Behring também é co-fundador da Geodex. Além disso, o Sr. Behring foi membro de vários Conselhos de Administração de empresas da carteira de GP Investimentos Ltda.. O Sr. Behring foi “summer associate” na Goldman, Sachs & Co., de maio de 1994 a agosto de 1994, e sócio-gerente e co-fundador da Modus OSI Technologies, Inc., uma empresa de redes de computador, de dezembro de 1988 a junho de 1993. Formou-se em engenharia elétrica pela Pontifícia Universidade Católica - PUC do Rio de Janeiro e possui MBA pela Harvard Graduate School of Business, onde se formou com louvor como Baker Scholar e Loeb Scholar. O último mandato iniciou-se em 30 de março de 2002.

Antonio Carlos Augusto Ribeiro Bonchristiano. O Sr. Bonchristiano é membro do Conselho de Administração da Emissora desde setembro de 2001. O Sr. Bonchristiano é diretor executivo e sócio da GP Investimentos Ltda., trabalhando na GP Investimentos Ltda. desde janeiro de 1993, e é membro do Conselho de Administração da Gafisa S.A., Submarino.com Limited e Internet Group (Cayman) Limited desde dezembro de 1997, agosto de 1999 e dezembro de 2002, respectivamente. O Sr. Bonchristiano foi um dos fundadores do Submarino.com e foi o diretor financeiro da Supermar Supermercados de fevereiro de 1995 a junho de 1997. O Sr. Bonchristiano foi associado da Johnston Associates em Londres de junho de 1990 a outubro de 1992 e da Salomon Brothers em Londres e Nova York de julho de 1987 a maio de 1990, respectivamente. Formou-se em ciência política, filosofia e economia pela Oxford University na Inglaterra. O último mandato iniciou-se em 30 de março de 2002.

Benjamin Powell Sessions. O Sr. Sessions é membro do Conselho de Administração da Emissora desde julho de 2002. O Sr. Sessions é Investment Officer do Global Environment Fund (GEF) desde 1998, que, recentemente, passou a atuar com maior ênfase na América Latina. Antes de sua experiência no GEF, trabalhou no Lehman Brothers na área de corporate finance e como consultor do programa de privatização no Kazaquistão, com a Ernst & Young. O Sr. Sessions formou-se em “*Soviet & East European Studies*” pela Universidade de Tufts e possui Mestrado em economia internacional pela Escola John Hopkins de Estudos Internacionais Avançados. O último mandato iniciou-se em 12 de setembro de 2002.

Bernardo Vieira Hees. O Sr. Hees é membro do Conselho de Administração desde abril de 2004 e diretor superintendente da Emissora desde novembro de 2003, tendo ingressado no final de 1998 como analista de logística. Em julho de 2000, assumiu o cargo de diretor financeiro e, em janeiro de 2002, tornou-se Diretor de Produtos Industriais. Antes de juntar-se à ALL, o Sr. Hees foi supervisor de controladoria no Banco Marka (de 1995 a 1996) e trabalhou no Banco Nacional, Shell Brasil e Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES. Formou-se em economia pela Pontifícia Universidade Católica – PUC, do Rio de Janeiro, e possui mestrado em administração pela Universidade de Warwick na Inglaterra. Atualmente, o Sr. Hees está fazendo o curso de administração para proprietários/presidentes (OPM) na Harvard Business School. O último mandato iniciou-se em 27 de abril de 2004.

Bruce Mansfield Flohr. O Sr. Flohr é membro do Conselho de Administração da Emissora desde julho de 2001. O Sr. Flohr também é membro do Conselho de Administração da Railcomm, Inc. O Sr. Flohr é presidente da Flohr Enterprise, Inc., uma companhia de consultoria ferroviária, desde 2000, e foi presidente e principal executivo de Railtex, Inc. de 1977 a 2000. Ainda, o Sr. Flohr foi administrador suplente e administrador titular da Administração de Ferrovias Federais, uma divisão do Ministério dos Transportes nos Estados Unidos da América encarregada de financiamentos governamentais para estradas de ferro e cumprimento de suas normas de segurança. O Sr. Flohr foi superintendente da Southern Pacific Transportation Company de 1965 a 1975. Formou-se em engenharia industrial pela Universidade de Stanford em 1962 e possui mestrado em administração industrial pela Universidade de Purdue em Indiana. O último mandato iniciou-se em 30 de março de 2002.

Carlos Alberto da Veiga Sicupira. O Sr. Sicupira é membro do Conselho de Administração da Emissora desde setembro de 1997. O Sr. Sicupira é sócio fundador da GP Investimentos Ltda. Atualmente, ele também é membro do conselho de administração da São Carlos Empreendimentos e Participações, Companhia de Bebidas das Américas - AmBev e Lojas Americanas S.A. O Sr. Sicupira também é membro do conselho de associados da Harvard Business School desde 1988. Formou-se em administração de empresas pela Universidade Federal do Rio de Janeiro e curso de administração para proprietários/presidentes (OPM) na Harvard Business School. O último mandato iniciou-se em 30 de março de 2002.

Mauro Bergstein. O Sr. Bergstein é membro do Conselho de Administração da Emissora desde abril de 2003. O Sr. Bergstein é *Managing Director* do Credit Suisse Asset Management. Associou-se ao Banco de Investimentos Garantia S.A. em 1990, iniciando sua carreira na área de controle de operações nos departamentos de Open, Câmbio e Asset Trading. Em 1993, foi transferido para o então Garantia Inc., em Nova York, onde trabalhou durante dois anos em operações voltadas para investidores institucionais estrangeiros, em renda variável e renda fixa. Em outubro de 1995, retornou ao Brasil, para a mesa proprietária do banco em operações com títulos da dívida externa brasileira. Em 1997, juntou-se à equipe que criou o grupo de Asset Management, sendo responsável pelos fundos externos de renda fixa. Em março de 2002, tornou-se responsável pela equipe do Credit Suisse Asset Management. É graduado em economia pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. O último mandato iniciou-se em 30 de abril de 2003.

Pedro Pullen Parente. O Sr. Parente é membro do Conselho de Administração desde o primeiro semestre de 2004. O Sr. Parente é Vice-Presidente Executivo da RBS-Rede Brasil Sul. Em 1999, foi Ministro de Estado, tendo como última atribuição a coordenação da equipe de transição da administração do Presidente Fernando Henrique Cardoso. Em Março de 2001, foi Ministro interino de Minas e Energia, e entre abril e julho de 1999, Ministro de Planejamento, Orçamento e Gestão. O Sr. Parente foi também Secretário Executivo do Ministério da Fazenda, de 1995 a 1999; Consultor do Fundo Monetário Internacional, baseado em Washington DC – E.U.A., de 1993 a 1994; Secretário Nacional de Planejamento, de 1991 a 1992; Presidente do SERPRO – Serviço Federal de Processamento de Dados, de 1990 a 1991; Secretário de Orçamento e Finanças – SOF, de 1989 a 1990; Secretário-adjunto, Secretário de Programação Financeira e Secretário de Informática na Secretaria do Tesouro Nacional – STN, de 1987 a 1988; Secretário-Geral Adjunto do Ministério da Fazenda, de 1985 a 1986; e ocupou diversas posições no Departamento de Administração Financeira do Banco Central do Brasil, de 1973 a 1984. É graduado em Engenharia Eletrônica pela Universidade de Brasília. A última data de posse foi em 27 de abril de 2004.

Randolph Freiberg. O Sr. Freiberg é membro do Conselho de Administração desde o segundo semestre de 2003. O Sr. Freiberg é o diretor da Pactual Electra Capital Partners, tendo ingressado em abril de 2002, no Rio de Janeiro. Durante os dois anos anteriores à sua entrada na Pactual Electra Capital Partners, foi diretor executivo e co-presidente executivo da área de banco de investimento para o Mercosul da Salomon Smith Barney, em São Paulo, onde atuou nas áreas de fusões e aquisições, operações com ações e dívida internacional e produtos de renda fixa locais. O Sr. Freiberg também coordenou as operações do Bankers Trust Investment Bank no Brasil, durante 10 anos, cuja atividade incluiu a estruturação e administração de uma “joint venture” com o Banco Itaú S.A., Itaú Bankers Trust Investment Bank. Formou-se pela Universidade da Carolina do Norte em Chapel Hill e possui um MBA pela Tulane University. O Sr. Freiberg nasceu em New Orleans, LA, e reside no Brasil há 14 anos e participa do Conselhos de Administração de diversas outras empresas no Brasil. O último mandato iniciou-se em 30 de outubro de 2003.

Riccardo Arduini. O Sr. Arduini é membro do Conselho de Administração da Emissora desde abril de 1999. Ele também é diretor executivo da Cia. Industrial de Peças para Automóveis - CINPAL. Formou-se em engenharia mecânica e possui pós-graduação em administração pela FGV – Fundação Getúlio Vargas. O último mandato iniciou-se em 30 de março de 2002.

Bruce Hamilton MacLeod. O Sr. MacLeod é membro suplente do Conselho de Administração da Emissora desde julho de 2002. O Sr. MacLeod é também presidente do Conselho de Administração da Global Forest Products na África do Sul e membro do comitê de investimento dos fundos administrados pela Global Environment Fund. Anteriormente, o Sr. MacLeod trabalhou no IFC, onde ocupou diversos cargos da diretoria, como o cargo de Gerente da Área de Consultoria de Privatização e Financiamento. Formou-se em administração pela Universidade de Yale e tem um MBA pela Graduate School for Business da Universidade de Columbia. O Sr. Bruce Hamilton MacLeod tornou-se suplente do Conselheiro Benjamim Powell Sessions na Assembléia Geral Ordinária/Extraordinária de Acionistas da Emissora realizada em 27 de abril de 2004.

Dov Rawet. O Sr. Rawet é membro suplente do Conselho de Administração da Emissora. Desde 2002, o Sr. Rawet trabalha como gerente de projetos da Pactual Electra Capital Partners, uma empresa de administração de investimentos em ações de empresas privadas, sendo membro do Conselho de Administração de diversas empresas de diversos setores. Antes disso, o Sr. Rawet trabalhou no Banco Pactual de 1996 a 2002, onde era responsável pela prospecção, análise e execução de operações de fusões e aquisições, e operações de reestruturação de dívidas no Brasil. O Sr. Rawet formou-se em Engenharia de Produção pela Universidade Federal do Rio de Janeiro, em Direito pela Universidade Estadual do Rio de Janeiro e possui MBA pelo IBMEC-RJ. A O último mandato iniciou-se em 30 de outubro de 2003.

Julia Dora Antonia Koranyi Arduini. A Sra. Koranyi é membro suplente do Conselho de Administração. A Sra. Koranyi trabalha na Judori Administração e Empreendimentos Participações S.A. Formou-se em administração de empresas pela Fundação Getúlio Vargas. O último mandato iniciou-se em 21 de junho de 2002.

O endereço comercial de todos os conselheiros e suplentes é Rua Emílio Bertolini, 100, Vila Oficinas, Cidade de Curitiba, Estado do Paraná, CEP 82920-030.

Diretoria

A Diretoria é responsável pela administração ordinária das operações da Emissora, de acordo com as orientações gerais do Conselho de Administração e do estatuto social da Emissora.

Os atuais membros da Diretoria da Emissora são os seguintes, com exceção do Sr. Eduardo Oliver que é diretor geral da ALL Argentina:

Nome	Idade*	Cargo
Alexandre Behring	37	Diretor Presidente
Bernardo Vieira Hees	34	Diretor Superintendente
Sérgio Messias Pedreiro	38	Diretor Financeiro e de Relações com Investidores
Alexandre de Jesus Santoro.....	31	Diretor de Logística
Eduardo Machado de Carvalho Pelleissone.....	30	Diretor de Commodities Agrícolas
Eduardo Oliver	46	Diretor Geral da ALL Argentina
Marcelo Mariano Bruzzi.....	37	Diretor de Produtos Industrializados
Pedro Roberto Oliveira Almeida	48	Diretor de Recursos Humanos e Relações Corporativas
Raimundo Pires Martins da Costa	43	Diretor de Operações

* Idades em 10 de março de 2004.

Alexandre Behring. Ver a descrição em “Administração — Conselho de Administração” acima. O último mandato iniciou-se em 5 de abril de 2003.

Bernardo Vieira Hees. Ver a descrição em “Administração — Conselho de Administração” acima. O último mandato iniciou-se em em 5 de abril de 2003.

Sérgio Messias Pedreiro. O Sr. Pedreiro ocupa o cargo de diretor financeiro e de relações com investidores da Emissora desde janeiro de 2002. Ele atuou como membro do Conselho de Administração da Emissora de 1997 a 2001. De abril a dezembro de 2001, foi diretor financeiro da Geodex Communications S.A.. De junho de 1996 a março de 2001, trabalhou na GP Investimentos Ltda., atuando em diversos Conselhos de Administração de empresas da carteira de investimento da GP Investimentos Ltda., incluindo a Emissora, a Gafisa S.A. e a Geodex Communications S.A.. Ainda, atuou como “summer associate” do Goldman, Sachs & Co., de junho de 1995 a agosto de 1995, e como consultor na McKinsey & Company de

novembro de 1991 a agosto de 1994. De janeiro de 1989 a outubro de 1991, o Sr. Pedreiro trabalhou como engenheiro de produção na Embraer. Formou-se com louvor em engenharia aeronáutica pelo Instituto Tecnológico de Aeronáutica – ITA e possui mestrado em administração pela Stanford Graduate School of Business. O último mandato iniciou-se em 5 de maio de 2003.

Eduardo Oliver. O Sr. Oliver ocupa o cargo de diretor geral da ALL Argentina desde fevereiro de 2000. O Sr. Oliver foi diretor de varejo do Correo Argentino S.A., de 1997 a 1999, e foi também diretor responsável pela área de varejo do banco comercial Banco Rio de la Plata, de 1994 a 1997. O Sr. Oliver ainda trabalhou no Grupo Santander como diretor para a Europa (em Madri) e América do Sul (em Buenos Aires e Santiago de Chile) de 1985 a 1993. Ele foi diretor presidente do Banco Noar de 1993 a 1994. Formou-se como contador público credenciado (CPA) pela Universidade de Morón, Argentina, em 1982. O último mandato iniciou-se em 30 de maio de 2003.

Marcelo Mariano Bruzzi. O Sr. Bruzzi ocupa o cargo de diretor comercial da Emissora desde abril de 2004. Ele ingressou na empresa em outubro de 2000 e ocupou os seguintes cargos: diretor de commodities agrícolas, de 2001 a 2003, e gerente regional de vendas de commodities agrícolas de 2000 a 2001. Antes de entrar na Emissora, o Sr. Bruzzi foi gerente regional de marketing da Companhia de Bebidas das Américas – AmBev, de 1992 a 2000, e supervisor de distribuição de vendas da Souza Cruz (empresa do Grupo BAT) de 1988 a 1991. Formou-se em economia pela Pontifícia Universidade Católica – PUC, de Minas Gerais, e possui um diploma de pós-graduação em administração e mestrado em administração pela Universidade Brahma. O último mandato iniciou-se em 5 de abril de 2003.

Pedro Roberto Oliveira Almeida. O Sr. Almeida ocupa o cargo de diretor de recursos humanos e de relações corporativas da Emissora desde março de 1997. Desde 1976, o Sr. Almeida ocupou diversos cargos na administração das Lojas Americanas S.A. e em empresas da carteira da GP Investimentos Ltda., incluindo os cargos de diretor de recursos humanos da Supermar Supermercados, de 1995 a 1997, e de advogado corporativo e diretor de recursos humanos nas Lojas Americanas S.A. de 1986 a 1995. Também foi gerente geral de recursos humanos do Grupo Ceres, uma empresa de engenharia, de 1975 a 1986. Formou-se em direito pela Universidade Gama Filho, no Rio de Janeiro, e possui MBA em logística e serviços pelo COPPEAD, no Rio de Janeiro. O último mandato iniciou-se em 5 de abril de 2003.

Raimundo Pires Martins da Costa. O Sr. da Costa ocupa o cargo de diretor de operações da Emissora desde junho de 1998. Ele ocupou diversos cargos na administração da Companhia Vale do Rio Doce – CVRD de 1985 a junho de 1998 inclusive: (a) de gerente geral do Sistema Ferroviário Sul da Companhia Vale do Rio Doce – CVRD, de 1997 a 1998, (b) de gerente de manutenção de ferrovias de 1987 a 1995; e (c) gerente de escala de trens de 1986 a 1987. O Sr. da Costa graduou-se em Engenharia Civil pela Pontifícia Universidade Católica - PUC de Minas Gerais e possui mestrado em Administração pela Fundação Dom Cabral de Minas Gerais. O último mandato iniciou-se em 15 de abril de 2003.

Alexandre de Jesus Santoro. O Sr. Santoro ocupa o cargo de diretor de logística da Emissora desde abril de 2004. Ingressou na empresa em abril de 2002 e ocupou o cargo de gerente de distribuição, sendo responsável pelas operações de distribuição urbana, *inbound* e *outbound* da AmBev, e a operação intermodal da SLC Alimentos. Antes de entrar na Emissora, o Sr. Santoro foi gerente de operações da Danone S.A. de 2001 a 2002 e Coordenador de Logística na Cia. de Bebidas das Américas (AmBev) de 1996 a 2001. Formou-se em Ciência da Computação na Universidade Salvador, Bahia, e possui diploma de graduação em administração na Fundação Getúlio Vargas. O último mandato iniciou-se em 15 de abril de 2004.

Eduardo Machado de Carvalho Pelleissone. O Sr. Pelleissone ocupa o cargo de diretor de commodities agrícolas da Emissora desde abril de 2004. Ele ingressou na empresa em maio de 1999 e ocupou os seguintes cargos: gerente geral de commodities agrícolas, de 2002 a 2003, e gerente regional de vendas de commodities agrícolas em 2001, além de atuar como coordenador de vendas de 1999 a 2001. Antes de entrar na Emissora, o Sr. Pelleissone ocupou diversos cargos de 1994 a 1999 na Glencore Importadora e Exportadora S.A. sendo que atuou como Trader de Commodities agrícolas de 1996 a 1999. Coursou administração de empresas no Instituto Mauá de Tecnologia, e possui um MBA em logística e serviços pelo COPPEAD, no Rio de Janeiro. O último mandato iniciou-se em 15 de abril de 2004.

O endereço comercial de todos os diretores é Rua Emílio Bertolini, 100, Vila Oficinas, Cidade de Curitiba, Estado do Paraná, CEP 82920-030.

Maiores informações sobre a Oferta poderão ser obtidas com o Diretor de Relações com Investidores:

Nome	Sergio Messias Pedreiro
Endereço Comercial	Rua Emílio Bertolini, 100, sala 2, Cidade de Curitiba, Estado do Paraná
Telefone	(41) 321-7520
Fax	(41) 321-7367
Endereço de Correio Eletrônico	sergiop@all-logistica.com
Site da Companhia na Internet	http://www.all-logistica.com

Conselho Fiscal

O Conselho Fiscal da Emissora tem competência, de acordo com a Lei das Sociedades por Ações, entre outras, para fiscalizar os atos dos administradores e verificar o cumprimento de seus deveres legais e estatutários. De acordo com o estatuto social da Emissora, o Conselho Fiscal é composto de, no mínimo, três e, no máximo, cinco membros e seus respectivos suplentes, os quais devem ser residentes no Brasil. Os membros do Conselho Fiscal são eleitos pelos acionistas em Assembleia Geral, sendo permitida a reeleição. O Conselho Fiscal da Emissora não é permanente e foi instalado na Assembleia Geral Ordinária e Extraordinária, realizada em 27 de abril de 2004, na qual ocorreu a eleição dos membros efetivos abaixo indicados. Em 18 de junho de 2004, os acionistas da Emissora, em Assembleia Geral Extraordinária, ratificaram a instalação e a eleição dos membros do Conselho Fiscal e elegeram os respectivos membros suplentes.

Os membros efetivos indicados para compor o Conselho Fiscal da Emissora encontram-se listados abaixo:

Nome	Idade*	Cargo**
Emanuel Schifferle	64	Conselheiro Fiscal
Newton de Souza	38	Conselheiro Fiscal
Ricardo Scalzo	53	Conselheiro Fiscal
Gerson Vanzin Moura da Silva	34	Suplente
Teóguenes Leite Cavalcanti	55	Suplente
Benedicto Moreira	66	Suplente

* Idades em 10 de Março de 2004.

** Término dos mandatos em 5 de Abril de 2005.

Emanuel Schifferle. O Sr. Emanuel ocupou várias posições de diretoria no setor financeiro e em empresas ligadas a GP Investimentos. De julho a dezembro de 1996, o Sr. Emanuel foi diretor financeiro da FCA – Ferrovia Centro Atlântica S.A.

Newton de Souza. O Sr. de Souza é, desde 2003, diretor executivo e membro do Conselho de Administração da Ferropar – Ferrovia Paraná S/A. De 2000 a 2003, ocupou várias posições executivas em companhias que a GP Investimentos participa, como, por exemplo, a ALL. O Sr. de Souza atuou, ainda, na Emissora de 1997 a 2000 como consultor corporativo, tendo sido no mesmo período membro do Conselho de Administração da Ferropar. Formou-se em direito pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro – UERJ e possui pós-graduação em direito econômico e empresarial pela Fundação Getúlio Vargas - FGV economia e MBA pela COPPEAD.

Ricardo Scalzo. O Sr. Scalzo é membro do Conselho Fiscal das Lojas Americanas S.A. desde 2003 e da Companhia de Bebidas das América – AmBev, então denominada Cervejaria Brahma S.A., desde 1992. O Sr. Scalzo trabalhou, ainda, no Banco Garantia de 1982 a 1998. Formou-se em Física pela Universidade Federal do Rio de Janeiro.

Gerson Vanzin Moura da Silva. Advogado, especialista em Direito Financeiro. Procurador do Banco Central do Brasil, no período de 1993 a 2000. Membro do Conselho Temático de Comércio Exterior da FIEP.

Teógenes Leite Cavalcanti. Contador, mestre em Administração, com ênfase em Finanças pela Universidad de Extremadura – Espanha. Professor da Fundação de Estudos Sociais do Paraná nas disciplinas de Contabilidade Financeira e Gerencial, Auditoria e Contabilidade Introdutória.

Benedicto Moreira. Advogado e Administrador de empresas, professor de nível superior das Faculdades de Direito UFPR e PUC/PR - FADESP, UNICENP, FAE e FESP. Diretor do Patrimônio do Poder Judiciário/PR, Diretor Financeiro do Tribunal de Justiça do Paraná, Assessor de Recursos para o STF da Presidência do Tribunal de Alçada do Paraná, Auditor Fiscal da Prefeitura Municipal de Curitiba e Membro do Conselho Municipal de Urbanismo - CMU.

O endereço comercial de todos os membros do Conselho Fiscal é: Rua Emílio Bertolini, 100, Vila Oficinas, Cidade de Curitiba, Estado do Paraná, CEP 82920-030.

Remuneração

No exercício findo em 31 de dezembro de 2003, a remuneração total paga aos membros do Conselho de Administração e da Diretoria da Emissora pelos serviços prestados em suas respectivas áreas de atuação, inclusive a remuneração resultante do Plano de Remuneração Variável, foi de aproximadamente R\$8,5 milhões.

Acordos ou outras obrigações relevantes entre a Emissora e seus conselheiros e diretores

A Emissora não tem qualquer contrato ou obrigação relevante com os membros do seu Conselho de Administração ou Diretoria, salvo aquelas decorrentes do Plano de Opção de Compra de Ações.

Relação familiar entre os administradores, bem como entre os administradores e os acionistas controladores da Emissora

A Sra. Júlia Dora Koranyi Arduini é conselheira suplente do Sr. Riccardo Arduini, seu cônjuge.

Ações detidas pelos administradores, incluindo outros valores mobiliários conversíveis em ações de emissão da Emissora

Em 30 de abril de 2004, os administradores da Emissora detêm, em conjunto, opções que lhes dão o direito de subscrever até 1.875.037 ações de emissão da Emissora.

Plano de Opção de Ações

O plano de opção de ações da Emissora foi aprovado na Assembléia Geral Extraordinária de 1º de abril de 1999. Esse plano de opção de ações é administrado pelo Conselho de Administração da Emissora ou, a critério dele, por um comitê especialmente formado para esse fim. De acordo com os termos do plano de opção de ações, o Conselho de Administração da Emissora poderá, periodicamente, criar programas de opção de aquisição de ações válidos por um prazo determinado, estabelecendo, dentre os indivíduos qualificados, aqueles aos quais será concedida a opção. Os conselheiros, diretores, a alta administração da Emissora, e membros da administração de suas afiliadas e subsidiárias, como também terceiros prestadores de serviço, são qualificados para participar do plano de opção de ações da Emissora.

As condições aplicáveis a cada programa são previstas em um contrato a ser firmado entre a Emissora e cada Beneficiário. Normalmente, quando da celebração do contrato, o Beneficiário deverá pagar uma quantia correspondente a 10% do valor das ações, adquirindo o direito de efetuar, a cada ano, contribuições para a

aquisição de 18% do número total de ações, de forma que, ao final do quinto ano, o Beneficiário tenha adquirido o direito de efetuar contribuições para a efetiva aquisição da totalidade das ações a que faz jus sob o respectivo programa. A partir do momento em que o Beneficiário adquire o direito de efetuar as contribuições, ele tem um prazo extintivo de três anos para exercer, total ou parcialmente, a opção de proceder ao pagamento da contribuição para a aquisição das ações que compõem o respectivo lote. O valor devido, no exercício de cada opção, é corrigido monetariamente e está sujeito a juros conforme estabelecido pelo Conselho de Administração. Antes das ações serem entregues aos Beneficiários, o valor recebido pela Emissora como contribuição é registrado na conta de adiantamento para futuro aumento de capital.

As opções de aquisição de ações a serem oferecidas nos termos do programa representarão em cada ano, no máximo, 8% das ações do capital da Emissora, existentes na data de aprovação de cada programa. Em 30 de abril de 2004, a Emissora possui quatro programas estabelecidos, garantindo aos Beneficiários o direito de subscrever ações.

Em 2003, o prazo final para exercício das opções concedidas sob o primeiro programa, segundo programa e terceiro programa foi prorrogado até 31 de dezembro de 2008, conforme aprovado pelo Conselho de Administração, em outubro de 2003. No exercício findo em 31 de dezembro de 2003, nenhum dos Beneficiários participantes dos programas exerceu suas opções. Conseqüentemente, em 2003, não emitimos nenhuma ação em virtude do plano de opção de ações. Em 30 de abril de 2004, o plano de opção de ações tinha opções em circulação e exercíveis para a subscrição de um total de 2.308.866 ações preferenciais, das quais 1.677.242 eram opções cujo direito já havia sido adquirido.

Em 05 de março de 2004, os conselheiros da Emissora reunidos deliberaram, na qualidade de comitê de administração do Plano de Opção de Compra de Ações, facultar, a todos os Beneficiários a antecipação da incorporação do próximo lote não incorporado, *pro rata temporis* entre (x) a última data de aquisição do direito de contribuir e (y) o dia 30 de abril de 2004, conforme termo aditivo a ser celebrado, à opção dos Beneficiários, para cada um dos contratos de oferta à subscrição ou compra a termo de ações e outros pactos atualmente em vigor. Para esse efeito, o prazo extintivo de 3 (três) anos conforme cláusula 2.2 dos referidos contratos será contado (a) a partir de 30 de abril de 2004, com relação à parcela do lote cuja incorporação foi antecipada *pro rata temporis* nos termos desta deliberação, e (b) a partir da data de aquisição do direito de contribuir, para a parcela do lote cuja incorporação não foi antecipada.

Em 14 de junho de 2004, o Conselho de Administração da Emissora aumentou emituiu, através de aumento de capital, 255.374 ações preferenciais decorrentes do exercício de opções relativas ao Plano de Opção de Compra de Ações, restando, após a referida emissão, um saldo de opções em circulação e exercíveis para subscrição no montante de 2.053.492 ações preferenciais.

Na Argentina, os termos e condições do Edital das concessões relativas à ALL Central e ALL Mesopotâmica estabelecem que as ações Classe B da ALL Central e da ALL Mesopotâmica devem representar 4% do capital social da respectiva sociedade e devem ser detidas por seus respectivos empregados. Detentores de ações Classe B têm direito de indicar um membro para o Conselho de Administração da ALL Central e da ALL Mesopotâmica. O programa de participação em ações dos empregados não foi implementado e as ações que deveriam ser emitidas aos empregados nos termos do referido programa foram emitidas em favor de acionistas Classe C. Entretanto, embora o governo argentino não tenha se oposto a esta prática, alguns dos empregados da ALL Central e da ALL Mesopotâmica ingressaram com uma ação, requerendo a implementação do programa de participação em ações dos empregados.

DESCRIÇÃO DO CAPITAL SOCIAL

Encontram-se descritas abaixo algumas informações relativas às ações ordinárias e preferenciais da Emissora, com uma breve descrição das disposições constantes do Estatuto Social da ALL e da Lei das Sociedades por Ações. Por ser uma sinopse, pode não conter todas as informações que o investidor considere relevante. Portanto, esta breve descrição faz referências ao Estatuto Social da ALL e da Lei das Sociedades por Ações.

Os acionistas da ALL farão jus aos direitos garantidos aos detentores de ações de companhias listadas no Regulamento Nível 2 após a publicação do anúncio de início da distribuição pública de ações preferenciais de emissão da ALL, nos termos do artigo 41 de seu Estatuto Social. Ver “Práticas Diferenciadas de Governança Corporativa da BOVESPA”.

Capital Social

Em 14 de junho de 2004, o capital social da Emissora encontra-se dividido em 15.383.798 ações ordinárias e 21.068.747 ações preferenciais, decorrentes (a) do grupamento de ações deliberado pelos acionistas da Emissora, na Assembléia Geral Extraordinária de 14 de maio de 2004; (b) da conversão de 57,5% das ações ordinárias em ações preferenciais aprovada unanimemente pelos acionistas da Emissora na Assembléia Geral Extraordinária de 11 de maio de 2004; e (c) do aumento de capital, decorrente do exercício de opções relativas ao Plano de Opção de Compra de Ações da Emissora.

O capital social, totalmente subscrito e integralizado, é de R\$340.482.599,43, na data de 14 de junho de 2004. Após realizada a distribuição pública de ações preferenciais de emissão da ALL, o capital social passará a ser de, aproximadamente, R\$588 milhões.

Alterações no Capital

De acordo com o Estatuto Social da Emissora, o Conselho de Administração poderá deliberar o aumento do capital social da Emissora até o limite de R\$900.000.000,00.

Nível 2 da Bovespa

Após a publicação do anúncio de início da distribuição pública primária e secundária de ações preferenciais de emissão da ALL, as ações preferenciais terão direito às vantagens constantes do Regulamento de Listagem do Nível 2 da Bovespa, além do direito de receber tratamento equitativo (100% do preço por ação pago) na hipótese de alienação de controle da Emissora (Ver “Práticas Diferenciadas de Governança Corporativa da Bovespa”).

Preferência ou Vantagens das Ações Preferenciais

Além do direito de voto conferido por lei em determinadas circunstâncias pela Lei das Sociedades por Ações, tais como na hipótese de alteração das preferências das ações preferenciais, as ações preferenciais terão, a partir da publicação do anúncio de início da distribuição pública de ações preferenciais de emissão da ALL, o direito de voto restrito, nas seguintes matérias: (a) transformação, incorporação, fusão ou cisão; (b) aprovação de contratos entre a Emissora e seu acionista controlador, diretamente ou através de terceiros, assim como de outras sociedades nas quais o acionista controlador tenha interesse, sempre que, no futuro, por força de disposição legal ou estatutária, a aprovação desses contratos seja deliberada em Assembléia Geral; (c) avaliação de bens destinados à integralização de aumento de capital; (d) escolha de empresa especializada para determinação do valor econômico das ações para fins das ofertas públicas de que tratam os Capítulos VIII e IX do Estatuto Social da Emissora; e (e) alteração ou revogação de direitos concedidos às ações preferenciais de acordo com o Estatuto Social.

As ações preferenciais têm direito ainda à prioridade no reembolso de seu valor patrimonial à época, em caso de liquidação, sem prêmio, e o direito ao recebimento de um valor por ação correspondente àquele pago ao(s) acionista(s) controlador(es), na hipótese de alienação de ações que assegurem o poder de controle, tanto por meio de uma única operação, como por meio de operações sucessivas, nos termos do artigo 31, *caput*, do Estatuto Social da Emissora.

Distribuição de Dividendos

As ações ordinárias e as preferenciais garantem a seus titulares o direito de receber dividendos obrigatórios, de acordo com o estatuto social da Emissora, de 25% do lucro líquido ajustado, calculado de acordo com o artigo 202 da Lei das Sociedades por Ações. Ademais, as ações preferenciais possuem as vantagens mencionadas acima.

Pagamento de Dividendos

De acordo com as disposições da Lei das Sociedades por Ações e com os termos de seu Estatuto Social, a Emissora deve convocar uma Assembleia Geral Ordinária até o final do quarto mês após o término do exercício social correspondente, na qual, dentre outros assuntos, os acionistas devem decidir sobre a distribuição de dividendos anuais. A distribuição de dividendos anuais tem como base as demonstrações financeiras relativas ao exercício social respectivo. De acordo com a Lei das Sociedades por Ações, os dividendos devem ser pagos em até 60 dias, contados da data de sua declaração, a não ser que seja deliberada em Assembleia Geral uma outra data de pagamento, sendo que, em qualquer caso, o pagamento dos dividendos deve ocorrer antes do fim do exercício social no qual o dividendo foi declarado. Os acionistas têm um período de 3 anos, contados da data de declaração do dividendo, para reclamá-lo.

A tabela abaixo apresenta todos os pagamentos (dividendos e juros sobre o capital próprio) que a Emissora distribuiu desde o exercício de 2001:

Tipo de Pagamento	Adotado por	Exercício	Data da Aprovação da Distribuição	Valor/Ação (em R\$)	Classe de Ação	Valor Total (em R\$)
Dividendo	AGOE*	2001	30/04/2002	0,0000141508	Ordinária	172.733
Dividendo	AGOE*	2001	30/04/2002	0,0000155669	Preferencial	315.620
Total						488.353

* AGOE: Assembleia Geral Ordinária e Extraordinária.

A Concessionária Brasileira e a ALL Intermodal estão sujeitas a restrições de pagar dividendos até 2011. Caso por força de Lei haja a distribuição de dividendos obrigatórios, a Emissora deverá recapitalizar suas subsidiárias nesse mesmo montante. Além disso, os referidos contratos de financiamento proíbem a Emissora de promover qualquer distribuição dos dividendos (salvo pelos obrigatórios). Por conta dessas restrições, a capacidade da Emissora de distribuir dividendos até esta data poderá ser afetada.

Ações em tesouraria

A Emissora possui 38 ações ordinárias e 51 ações preferenciais em tesouraria, representativas de 0,000244% de seu capital social.

Valores Mobiliários

A Emissora e a ALL – América Latina Logística do Brasil S.A. emitiram valores mobiliários, em diversas ocasiões, que se encontram listados abaixo:

Debêntures

Características da Emissão. A Emissora emitiu, conforme escritura de emissão de debêntures conversíveis em ações, datada de 07 de fevereiro de 2003, 5.500 debêntures, com valor nominal unitário de R\$10 mil, totalizando R\$55 milhões. As debêntures poderão ser convertidas a qualquer tempo, à opção de seus titulares, em ações ordinárias da Emissora. Trata-se da segunda emissão de debêntures da Emissora, sendo que é a primeira emissão de debêntures conversíveis em ações. As debêntures foram objeto de distribuição privada junto ao BNDESPAR, conforme Contrato Particular de Promessa de Subscrição de Debêntures Conversíveis em Ações, datado de 10 de março de 2003. As debêntures têm a forma nominativa e escritural, com garantia flutuante e vencimento em 01 de fevereiro de 2009. As debêntures tiveram seu valor

nominal unitário acrescido da remuneração prevista para os títulos desde a data de emissão até a data da efetiva integralização. A partir da data de emissão (que, para os efeitos legais, é 01 de fevereiro de 2003), as debêntures farão jus à remuneração de 6,625% ao ano, a título de “spread”, calculada acima da TJLP. Os juros capitalizados serão agregados ao valor nominal unitário das debêntures para o cálculo do valor de conversão das debêntures em ações. A Emissora pagará “pro rata temporis” os juros devidos até o dia do seu efetivo pagamento nas seguintes hipóteses: (a) nas eventuais conversões de debêntures em ações, (b) nas aquisições facultativas de debêntures, (c) na amortização programada, (d) na ocorrência de qualquer uma das hipóteses de vencimento antecipado das debêntures. O pagamento da remuneração devida deverá ser realizado até o 6º dia útil subsequente aos eventos previstos acima. A escritura dispõe também que não haverá repactuação para as debêntures desta emissão. As debêntures serão amortizadas parceladamente de acordo com a seguinte programação: (i) 30% em 1 de fevereiro de 2007; (ii) 30% em 1 de fevereiro de 2008; e (iii) 40% em 1 de fevereiro de 2009. Quaisquer alterações nas condições das debêntures objeto da escritura dependerão de aprovação de debenturistas que representem a maioria das debêntures em circulação. O BNDESPAR, através do Anexo à Decisão nº 124/2002, condicionou a realização da operação de subscrição e integralização de debêntures não conversíveis em ações ordinárias da Emissora a (a) apresentação da ata da AGE em que foi aprovada a operação, contemplando, inclusive, o prazo para o exercício do direito de preferência à subscrição das debêntures; (b) apresentação da escritura de emissão de debêntures; (c) apresentação dos boletins de subscrição e dos recibos de integralização; (d) apresentação dos termos de cessão dos direitos de preferência à subscrição de parte das debêntures, em favor da BNDESPAR, a que fazem jus os intervenientes signatários do Contrato Particular de Promessa de Subscrição de Debêntures Conversíveis em Ações; (e) comprovação de aumento do capital social da Emissora o valor de R\$15,0 milhões, cujo preço de subscrição das ações não poderá ser inferior a R\$29,44 por lote de mil ações; (e) comprovação da contratação de operação de financiamento junto ao IFC, no valor em reais ao equivalente a US\$23,0 milhões; (f) inexistência de inadimplemento de qualquer natureza perante o sistema BNDESPAR, por parte da Emissora, ou de empresa integrante do grupo econômico a que esta pertença; e (g) apresentação de outros documentos exigidos por disposição legal ou regulamentar, assim como os usualmente solicitados em operações análogas, julgados necessários pela BNDESPAR para contratar a presente operação.

Condições de Conversibilidade. As debêntures poderão ser convertidas a qualquer tempo, à opção de seus titulares, em ações ordinárias da Emissora, na proporção de 339,673 ações ordinárias para cada debênture convertida. O número de ações decorrente da conversão, caso venha a ocorrer, será ajustado para refletir o grupamento de ações ocorrido em 14 de maio de 2004, e poderá ser ajustado em razão de eventuais desdobramento, grupamento e bonificação de ações futuros. As ações terão os mesmos direitos e vantagens estatutariamente garantidos às atuais ações ordinárias, e farão jus a dividendos integrais e bonificações distribuídos, bem como a todos e quaisquer direitos deliberados em atos societários a partir da data da solicitação da conversão, inclusive. Até o vencimento final das debêntures, sempre que a Emissora aumentar o seu capital social com a emissão de novas ações, para subscrição pública ou privada, durante o prazo para o exercício do direito de preferência outorgado aos acionistas da Emissora, ou no prazo do eventual direito de prioridade, ou na ausência de outorga do direito de preferência ou do direito de prioridade, no prazo de 20 dias a contar da publicação do 1º anúncio de início de distribuição pública de ações, ou do aviso aos acionistas e/ou da data de realização da assembléia geral que deliberar sobre a emissão de ações para subscrição privada, os debenturistas terão, a seu critério, o direito de converter suas debêntures em ações, pelo mesmo preço fixado para subscrição de novas ações. Até o vencimento final da presente emissão, caso a assembléia geral de acionistas da Emissora delibere emitir novas debêntures conversíveis em ações, para subscrição pública ou privada, os debenturistas detentores de debêntures desta emissão terão, a seu critério, o direito de converter as suas debêntures pelo mesmo preço, igual espécie e classe de ações estipuladas para as conversões das novas emissões, durante o prazo de conversão da nova emissão. Até o vencimento final da presente emissão, na hipótese de a assembléia geral de acionistas da Emissora deliberar emitir bônus de subscrição, durante o prazo do exercício do direito de subscrição de ações conferido aos bônus, os debenturistas detentores de debêntures desta emissão terão, a seu critério o direito de converter as suas debêntures em ações, pelo mesmo preço de exercício do bônus de subscrição.

Vencimento Antecipado. Os debenturistas poderão declarar antecipadamente vencidas todas as obrigações das debêntures, e exigir o imediato pagamento pela Emissora do saldo devedor das debêntures, na ocorrência de alguns eventos, entre eles: (a) não comprovação pela Emissora da listagem de suas ações ordinárias para negociação no Novo Mercado da BOVESPA, até 01 de fevereiro de 2006, mediante a celebração do contrato de participação no Novo Mercado; (b) não comprovação pela Emissora da existência em circulação em Bolsa

de Valores, de um percentual mínimo de 25% das ações ordinárias representativas do capital social da Logispar – Logística e Participações S.A., que não façam parte do bloco de controle, no prazo de 36 meses a contar da data de emissão das debêntures (01 de fevereiro de 2006); (c) transferência, a qualquer título, do controle acionário da Emissora; (d) descumprimento de qualquer obrigação assumida pela Concessionária Brasileira e pela Emissora em contrato de financiamento com o BNDES. Em sendo declarado o vencimento antecipado das debêntures em razão dos eventos previstos nas letras (a) a (d), a Emissora estará obrigada a pagar uma multa de 20% ao ano, contado da data de inadimplemento, sobre o saldo devedor atualizado das debêntures.

Obrigações Adicionais. A Emissora obriga-se a firmar aditamento à escritura, no prazo máximo de 10 dias a contar da comunicação expressa dos debenturistas, com a finalidade de constituir e nomear o agente fiduciário da emissão, que será indicado pelos debenturistas e a promover o registro da emissão nos órgãos competentes, caso os debenturistas decidam colocar no mercado as debêntures desta emissão. Enquanto o BNDESPAR mantiver a qualidade de debenturista, ou, se for o caso, de acionista detentora de, pelo menos, 3% do capital social da Emissora, esta deverá fornecer ao BNDESPAR, com presteza, os esclarecimentos necessários ao acompanhamento das obrigações ajustadas, além de, anualmente, até 90 dias após o encerramento do exercício social, as Demonstrações Financeiras de forma analítica, acompanhada das notas explicativas, relatórios da diretoria e parecer de auditor externo, dentre outras obrigações estipuladas no Contrato Particular de Promessa de Subscrição de Debêntures Conversíveis em Ações.

Obrigações dos Intervenientes. Os intervenientes signatários (GEEMF II Latin América, LLC, GP Capital Partners II LP, Gruçai Participações S.A., Judori Administração, Empreendimentos e Participações S.A., Poconé Participações S.A., Railtex Global Investments, LLC, Ralph Partners I, LLC, Ralph Partners III, LLC, Spornet do Brasil Ltda, União Transporte Interestadual de Luxo S.A., Caianda Participações S.A.) obrigaram-se a transferir aos debenturistas, a título gratuito, no ato do exercício da conversão das debêntures em ações, se estes assim o decidirem e comunicarem no mesmo ato em que informarem a opção de conversão, ações ordinárias representativas do capital social da Logispar – Logística e Participações S.A., de sua propriedade, na proporção de 314.651 ações por cada debênture convertida.

Obrigações de Listagem. Nos termos dos Contratos de financiamento celebrados com o BNDESPAR, a ALL deveria ter listado suas ações no Novo Mercado até 1 de fevereiro de 2004. No entanto, devido a certas restrições impostas pelo Edital e pelos contratos de concessão da qual a ALL é parte, não foi possível satisfazer, até o momento, as exigências de listagem das ações no Novo Mercado, incluindo a exigência de manutenção de apenas 1 classe de ações ordinárias. Com o objetivo de se evitar a decretação do vencimento antecipado das obrigações decorrentes das debêntures, a Emissora, em 28 de abril de 2004, solicitou ao BNDESPAR a prorrogação do prazo de adequação às regras do Novo Mercado da BOVESPA para 1º de fevereiro de 2006. Em 12 de maio de 2004, em carta endereçada à Emissora, o BNDESPAR comunicou à Emissora sua anuência quanto à prorrogação do prazo de comprovação da listagem das ações da Emissora no Novo Mercado, ou seja, até 1º de fevereiro de 2006, bem como a inclusão na Escritura da possibilidade de conversão das debêntures em ações preferenciais e/ou ordinárias, dependendo da realização da Assembléia Geral de Debenturistas e da formalização do aditivo à Escritura de Emissão de Debêntures. Ademais, o BNDESPAR ressaltou que todas as obrigações previstas na Escritura de Debêntures continuam válidas e exigíveis, não representando a autorização dada revogação, renúncia, novação ou modificação do pactuado. A não adesão às Regras do Novo Mercado até 1º de fevereiro de 2006 poderá causar efeito adverso nos negócios da Emissora.

Em 31 de março de 2004, a dívida a pagar, representada pelas debêntures da Emissora era de, aproximadamente, R\$59,3 milhões.

Em 1º de novembro de 2000, a Emissora emitiu, para distribuição pública, 8.000 debêntures não conversíveis, totalizando um montante de R\$80,0 milhões. As debêntures emitidas rendiam juros de 1,75% a.a. acima da taxa CDI, sendo pagos semestralmente, a partir de 1º de maio de 2001. As debêntures não conversíveis emitidas foram quitadas integralmente na forma prevista na escritura.

Bônus de Subscrição

Em 12 de agosto de 2002, o Conselho de Administração da Emissora decidiu emitir bônus de subscrição (“Bônus de Subscrição”), subscritos pelo acionista Railtex, concedendo ao respectivo detentor o direito de subscrever ações da Emissora até 9 de agosto de 2005, mediante a ocorrência de determinadas hipóteses. Os

direitos correspondentes a esses Bônus de Subscrição podem ser exercidos a qualquer tempo, desde que a Emissora emita quaisquer ações ou títulos conversíveis em ações de qualquer classe, em aumento de capital equivalente a no mínimo US\$10,0 milhões, e desde que o preço de emissão por ação esteja abaixo de US\$13.00 por ação (em 31 de março de 2004, tal preço era de US\$13.00 por lote de mil ações). Em 31 de março de 2004, a Railtex cedeu à GEEMF II os direitos representados pelo Bônus de Subscrição, tornando-se a beneficiária destes. O número de ações que podem ser emitidas sob o Bônus de Subscrição é 455.739, sendo 193.689 ações ordinárias e 262.050 ações preferenciais. O número de ações decorrente da conversão do Bônus de Subscrição, caso venha a ocorrer, será ajustado para refletir o grupamento de ações ocorrido em 14 de maio de 2004. A GEEMF II enviou à Emissora notificação requerendo o exercício do Bônus de Subscrição. Em 22 de junho de 2004, os acionistas da Emissora Logispar e ALL – América Latina Logística Argentina S.A. propuseram à GEEMF II que esta recebesse 398.706 ações da Emissora, bem como o preço relativo à 57.033 ações, e, em contrapartida, renunciasse ao exercício do Bônus de Subscrição.

Opção de Ações

Segundo o acordo de acionistas celebrado em 19 de novembro de 1998 entre Poconé Participações S.A., Judori Administração, Empreendimentos e Participações S.A., Interferrea S.A. Serviços Ferroviários e Intermodais, GP Capital Partners II, LP, Emerging Markets Capital Investments e Railroad Development Corporation (“RDC”), a RDC tem o direito de receber ações representativas do capital social da Concessionária Brasileira, sujeito a ocorrência da condição descrita no Acordo, sendo que tal opção poderá ser exercida dentro do prazo de 30 dias contados do recebimento da notificação comunicando o implemento da condição. A ALL tem mantido negociações com a RDC para que o exercício da opção dê direito à RDC de adquirir ações da Emissora ao invés de ações da Concessionária Brasileira. Caso as partes concluam as negociações dessa forma, a RDC poderá adquirir até o montante que representaria, antes da distribuição pública de ações preferenciais, aproximadamente 0,5% do capital social da Emissora.

ALL – América Latina Logística do Brasil S.A.

Debêntures

Em 25 de fevereiro de 2000, a Concessionária Brasileira emitiu 5.800 debêntures, no valor total de R\$58,0 milhões, sujeito a juros de 2,5% ao ano acima da taxa CDI, pagáveis anualmente, com o primeiro pagamento programado para 25 de fevereiro de 2001. O vencimento das debêntures ocorrerá em 25 de fevereiro de 2005. Em 31 de dezembro de 2003, a dívida representada pela primeira série era de R\$46.164.494,16.

ALL Argentina

ALL Argentina não emitiu quaisquer títulos de dívida.

ALL Central

Em 31 de julho de 2000, ALL Central emitiu um montante de US\$10 milhões em notas escriturais nominativas e não endossáveis, no valor nominal de US\$100 cada, conversíveis em ações ordinárias nominativas, no valor nominal de 100 pesos cada, com direito a um voto por ação em determinadas matérias em que os detentores terão direito a voto. As notas têm vencimento em 30 de junho de 2005 e o principal deve ser totalmente pago na referida data. Sobre as notas incidem juros a uma taxa anual de 5% e serão pagos postecipadamente duas vezes ao ano, livres de impostos ou retenções de qualquer natureza. As notas estão sujeitas a resgate antecipado por razões tributárias, na hipótese de mudança de controle ou por opção da ALL Central. O resgate antecipado está sujeito a certas penalidades. Na hipótese de os titulares das notas optarem por converter as notas em ações da ALL Central, o preço pelo qual as ações serão emitidas e as condições de conversão serão os seguintes: (a) os titulares das notas poderão efetivamente converter 94% do valor de suas notas na ALL Central pelo valor nominal de US\$100 cada, e (b) a conversão será baseada em determinadas taxas de reajuste anual. De acordo com o Contrato de Aquisição de Notas, os titulares das notas poderão, ainda, optar por converter tais títulos em ações da Emissora, no lugar de ações representativas do capital da ALL Central. Caso os titulares das notas optem por converter os títulos em ações da Emissora, a conversão será feita ao preço de US\$13.00 por ação, já considerado o grupamento de ações da Emissora ocorrido em 14 de maio de 2004, valor esse reajustado em bases anuais, conforme descrito no contrato de emissão. Em 31 de março de 2004, o valor de conversão totalizava US\$14.04 por ação. As notas são garantidas por propriedades pertencentes à ALL Central e à Emissora. A Emissora garante solidariamente as obrigações da ALL Central

relativas ao pagamento de principal e juros das notas. Os casos de inadimplemento incluem: (a) o não pagamento pela ALL Central ou pela Emissora do principal ou juros de qualquer endividamento, cujo montante principal pode ultrapassar a quantia de 500.000 pesos; (b) o descumprimento de qualquer contrato em que sejam partes; (c) qualquer decisão final emitida por um tribunal determinando à ALL Central ou à Emissora o pagamento de uma quantia superior a 1.000.000 pesos; (d) a rescisão do contrato de concessão outorgado à ALL Central; e (e) mudança de controle da ALL Central.

Em 1º de agosto de 2000, foi celebrado um contrato de aquisição de notas no qual GEEMF II Latin América, LLC adquiriu a totalidade das notas emitidas pela ALL Central.

Em 12 de agosto de 2002, foi celebrado um contrato de cessão de notas entre (a) GEEMF II Latin América, LLC, (b) Boswells S.A. (“Boswells”), (c) a Emissora e (d) ALL Central, pelo qual a GEEMF II Latin América, LLC cedeu as notas emitidas pela ALL Central à Boswells. Em contraprestação à cessão, Boswells pagou à GEEMF II Latin América LLC a quantia de, aproximadamente, US\$10.2 milhões.

Em 31 de outubro de 2002, a Boswells e a ALL Central celebraram um acordo de perdão de notas (*note condonation agreement*) em que a ALL Central reconhece que em 12 de agosto de 2002 devia à Boswells a quantia de US\$250.000 em juros acumulados. A Boswell perdoou tais juros, bem como juros incidentes entre 12 de agosto de 2002 e agosto de 2005, bem como cancelou e reduziu em US\$750.000,00 a dívida relativa às notas, representando 7,5% do valor original das Notas.

ALL Mesopotâmica

ALL Mesopotâmica não emitiu quaisquer títulos de dívida.

PRÁTICAS DIFERENCIADAS DE GOVERNANÇA CORPORATIVA DA BOVESPA

A BOVESPA, no exercício de sua competência de auto-regulação prevista no artigo 17, caput, da Lei nº 6.385/76 e no artigo 1º, inciso VI, da Resolução CMN nº 2.690/2000, instituiu, em 11 de dezembro de 2000, dois novos níveis diferenciados de Governança Corporativa: Nível 1 de Governança Corporativa (“Nível 1”) e o Nível 2 de Governança Corporativa (“Nível 2”).

Nesses níveis diferenciados de governança corporativa incluem-se as Companhias que se comprometem, voluntariamente, com a adoção de práticas de governança corporativa adicionais em relação ao que é exigido pela legislação.

Pode-se conceituar a governança corporativa como um conjunto de princípios e práticas que visam à minimização dos potenciais conflitos de interesses entre os fornecedores de capital da sociedade e os responsáveis por sua gestão. Um mecanismo eficiente de governança corporativa está sustentado por três pilares básicos, quais sejam: (i) as regras de conduta da companhia, que podem ser estabelecidas por lei ou por contrato (governança corporativa propriamente dita); (ii) nível de transparência das informações relevantes prestadas ao mercado (*disclosure*); e (iii) meios empregados para que tais regras sejam efetivamente cumpridas (*enforcement*).

A decisão de aderir a qualquer dos níveis de governança corporativa da BOVESPA traz diversos benefícios a todos os envolvidos. Aos investidores, permite (i) maior acuidade na precificação das ações; (ii) melhora no processo de acompanhamento e fiscalização dos negócios da companhia; (iii) maior proteção quanto aos seus direitos de acionistas; e (iv) redução do risco associado ao investimento. Às companhias, por sua vez, possibilita (i) melhora da imagem institucional; (ii) aumento na demanda por suas ações; (iii) valorização de suas ações; e (iv) menor custo de capital.

A adesão de uma companhia a qualquer dos níveis diferenciados de governança corporativa da BOVESPA é feita mediante a celebração de um contrato entre, de um lado, a BOVESPA, e, do outro, a Companhia, os Administradores e o(s) acionista(s) controlador(es), o qual obriga os signatários a cumprir as regras de governança corporativa previstas no respectivo regulamento (Regulamento dos Níveis Diferenciados de Governança Corporativa, no caso do Nível 1 e do Nível 2).

A Emissora deliberou a adesão ao Regulamento Nível 2 na Assembléia Geral Extraordinária, realizada em 11 de maio de 2004. Entretanto, os acionistas da Emissora gozarão dos direitos aplicáveis ao Regulamento Nível 2 apenas a partir da data de publicação do anúncio de início de distribuição pública de ações preferenciais, em curso perante a CVM, conforme aprovado na Assembléia Geral Extraordinária, realizada em 11 de maio de 2004.

Nível 2 da BOVESPA

Ações preferenciais com direito a voto em determinadas matérias

Será assegurado o direito de voto aos titulares de ações preferenciais, em relação às seguintes matérias: (a) transformação, incorporação, fusões ou cisões da Emissora; (b) avaliação de bens destinados à integralização de aumento de capital da Emissora; (c) seleção de companhia especializada para determinação do valor econômico das ações da Emissora; (d) aprovação de contratos entre a Emissora e seu acionista controlador, diretamente ou através de terceiros, assim como de outras sociedades nas quais o acionista controlador tenha interesse, sempre que, por força de disposição legal ou estatutária, a aprovação desses contratos seja deliberada em Assembléia Geral; e (e) alteração ou revogação de dispositivos do Estatuto Social que resultem no descumprimento pela Emissora das exigências previstas na seção IV, item 4.1, do Regulamento Nível 2, para que a Emissora seja classificada como detentora de padrão de governança corporativa do Nível 2 (“Companhia do Nível 2”).

Direito de Tag Along

A alienação de controle de companhia listada no Nível 2 da BOVESPA deve ser contratada sob a condição, suspensiva ou resolutiva, de que o adquirente se obrigue a concretizar, no prazo máximo de 90 (noventa) dias, oferta pública de aquisição de ações (i) ordinárias dos outros acionistas da companhia, de forma a lhes assegurar tratamento igualitário àquele dado ao acionista controlador alienante (tag along de 100%); e (ii) preferenciais dos outros acionistas da companhia, por um valor mínimo de 70% (setenta por cento) do valor oferecido aos detentores de ações ordinárias. A Emissora voluntariamente adotou disposição estatutária segundo a qual oferecerá aos preferencialistas 100% do valor pago ao controlador na hipótese de alienação de controle, cuja eficácia encontra-se suspensa até a publicação do anúncio de início de distribuição pública de ações preferencias da Emissora.

Da mesma maneira, aquele que já detiver ações da companhia e vier a adquirir o poder de controle através de aquisições sucessivas de ações, estará obrigado a (i) realizar oferta pública de aquisição de ações dos demais acionistas mencionada anteriormente; e (ii) pagar a diferença entre o preço pago pelas ações adquiridas em bolsa de valores nos últimos 6 (seis) meses, devidamente atualizado e o preço pago pelas ações do acionista alienante do controle.

Ações em circulação

A Emissora deverá manter um percentual mínimo de ações em circulação (*free float*), as quais devem totalizar pelo menos, 25% do total de seu capital social, percentual este que deve ser mantido durante todo o período em que os valores mobiliários emitidos pela Emissora permanecerem registrados para negociação no Nível 2.

Caso a Emissora realize um aumento de capital e este não seja integralmente subscrito por quem tenha direito de preferência ou que não tenha contado com número suficiente de interessados na respectiva distribuição pública, a eventual subscrição total ou parcial de tal aumento de capital pelo acionista controlador obriga-o a tomar as medidas necessárias para recompor o *free float* mínimo de 25% dentro dos 6 meses subseqüentes à subscrição. Ainda caso ocorra a alienação do controle da Emissora, o comprador, quando necessário, deverá tomar todas as medidas cabíveis para recompor o percentual mínimo de ações em circulação (*free float*) de 25% dentro dos 6 meses subseqüentes à aquisição do controle da Emissora.

Realização de ofertas públicas de colocação de ações por meio de mecanismos que favoreçam a dispersão do capital

Em toda e qualquer distribuição pública de ações, a Emissora deverá envidar melhores esforços com o fim de alcançar dispersão acionária, com adoção de procedimentos especiais, os quais deverão constar no respectivo prospecto de emissão, como por exemplo (i) garantia de acesso a todos os investidores interessados; ou (ii) distribuição a pessoas físicas ou investidores não institucionais de, no mínimo, 10% do total a ser distribuído.

Introdução de melhorias nas Informações Financeiras

A Emissora deverá apresentar a íntegra das Informações Trimestrais (ITR) ou, então, apresentar informações financeiras e informações consolidadas de acordo com os padrões internacionais US GAAP ou IAS, traduzidas para o idioma inglês, dentro do prazo de 15 dias a contar do prazo estabelecido por lei para a publicação do ITR. Nas Informações Trimestrais (ITR), além das informações obrigatórias previstas na legislação, a Emissora deverá:

- (i) apresentar o balanço patrimonial consolidado, a demonstração de resultado consolidado e o comentário de desempenho consolidado, se estiver obrigada a apresentar demonstrações consolidadas ao fim do exercício social;
- (ii) informar a posição acionária de todo aquele que detiver mais de 5% do seu capital votante, de forma direta ou indireta, até o nível de pessoa física;
- (iii) informar de forma consolidada a quantidade e as características dos valores mobiliários de sua emissão de que sejam titulares, direta ou indiretamente, os grupos do acionista controlador, administradores e membros do conselho fiscal;

(iv) informar a evolução da participação das pessoas abrangidas pelo item (iii) acima, em relação aos respectivos valores mobiliários, nos 12 meses imediatamente anteriores;

(v) incluir, em notas explicativas, a Demonstração dos Fluxos de Caixa da Emissora e Consolidado, se a Emissora estiver obrigada a apresentar demonstrações consolidadas ao fim do exercício social; e

(vi) informar a quantidade de ações em circulação e sua porcentagem em relação ao total de ações emitidas;

Em cada trimestre, a apresentação das Informações Trimestrais (ITR), em inglês ou elaboradas de acordo com os padrões internacionais, deverá ocorrer até, no máximo, 15 dias após o prazo estabelecido pela legislação para a publicação das Informações Trimestrais (ITR). Nas Informações Anuais (IAN), as companhias aderidas aos níveis diferenciados de governança corporativa deverão incluir além daquelas previstas em lei, as informações previstas nos itens (iii), (iv) e (vi) acima.

Além disso, as Informações Trimestrais deverão ser sempre acompanhadas de Relatório de Revisão Especial emitido por auditor independente devidamente registrado na CVM, observando a metodologia especificada nas normas editadas pela CVM.

Após o encerramento de cada exercício social, a Emissora deverá, adicionalmente ao previsto na legislação e regulamentação vigentes, apresentar, a partir do segundo exercício social após a assinatura do contrato de adesão ao Nível 2, informações elaboradas de acordo com os padrões internacionais US GAAP ou IAS ou apresentar informações financeiras em Inglês, elaboradas de acordo com a legislação societária brasileira, juntamente com informações adicionais que demonstrem a reconciliação dos resultados das operações e do patrimônio, em conformidade com os princípios contábeis brasileiros e com os padrões internacionais US GAAP ou IAS, conforme o caso. Além disso, as Demonstrações Financeiras Padronizadas – DFP deverão incluir, em nota explicativa, a demonstração do Fluxo de Caixa da Emissora e a demonstração do Fluxo de Caixa Consolidado, se for o caso.

Cumprimento de regras de transparência por parte de acionistas controladores e administradores em negociações envolvendo ações de emissão da Emissora

Os administradores, os acionistas controladores e os membros do Conselho Fiscal da Emissora deverão comunicar à BOVESPA a quantidade e as características dos valores mobiliários de emissão da Emissora de que sejam titulares direta ou indiretamente, inclusive seus derivativos. Tal comunicação deverá ser feita imediatamente após a investidura no cargo ou após a aquisição do controle, conforme o caso.

Da mesma forma, quaisquer negociações que vierem a ser efetuadas relativas aos valores mobiliários e seus derivativos de que trata este item, deverão ser comunicadas em detalhe à BOVESPA, informando-se inclusive o preço, no prazo de 10 dias após o término do mês em que se verificar a negociação. Estas obrigações se estendem aos valores mobiliários e respectivos derivativos de que sejam titulares, direta ou indiretamente, o cônjuge, o(a) companheiro(a) e os dependentes incluídos na declaração anual de imposto de renda dos administradores, dos acionistas controladores e dos membros do Conselho Fiscal.

Acordo de Acionistas, Programas de Opções (Stock Options) e contratos com o mesmo grupo econômico

A Emissora deverá enviar à BOVESPA cópia de todos os Acordos de Acionistas que se encontrarem arquivados na sua sede social e comunicá-la das averbações realizadas em seus livros. Igualmente, quando da celebração de novos acordos ou alterações a quaisquer acordos existentes, o envio/notícia deverá ocorrer nos 5 dias subsequentes ao seu arquivamento e/ou assinatura, devendo ser indicada a data de sua assinatura e/ou arquivamento na sede social da companhia.

Os eventuais programas de opções de aquisição de ações (*Stock Options*) ou de outros títulos ou valores mobiliários de emissão da Emissora, destinados aos seus funcionários ou administradores, também deverão ser encaminhados à BOVESPA.

Finalmente, a Emissora divulgará informações de todo e qualquer contrato celebrado com suas controlada(s) e coligada(s), seus administradores, seus acionistas controladores, e, ainda, entre a Emissora e sociedade(s) controlada(s) e coligada(s) dos administradores e dos acionistas controladores, assim como com outras sociedades que com qualquer dessas pessoas integre um mesmo grupo de fato ou de direito, sempre que for atingido, num único contrato ou em contratos sucessivos, com ou sem o mesmo fim, em qualquer período de um ano, valor igual ou superior a R\$200 mil ou valor igual ou superior a 1% sobre o patrimônio líquido da Emissora, considerando-se aquele que for maior.

Solução de controvérsias por meio de arbitragem

A Emissora, seus acionistas controladores, administradores e membros do Conselho Fiscal deverão resolver toda e qualquer disputa ou controvérsia relacionada ao Regulamento do Nível 2, estatuto social da Emissora, à Lei das Sociedades por Ações e às demais normas regulamentares do mercado financeiro e de valores mobiliários por meio de arbitragem, nos termos do regulamento da Câmara de Arbitragem do Mercado.

Fechamento de Capital e Cancelamento do registro de negociação no Nível 2

O eventual fechamento de capital da Emissora, com o conseqüente cancelamento do registro de companhia aberta ou o cancelamento do registro de negociação no Nível 2, exigirão a elaboração de laudo de avaliação de suas ações pelo respectivo valor econômico, devendo tal laudo ser elaborado por empresa especializada, com experiência comprovada e independência quanto ao poder de decisão da Emissora, seus administradores e/ou acionista controlador, além de satisfazer os requisitos do § 1º do artigo 8º, da Lei das Sociedades por Ações, e conter a responsabilidade prevista no § 6º do mesmo artigo.

A escolha da empresa especializada responsável pela eventual determinação do valor econômico da Emissora será de competência privativa da Assembléia Geral, a partir da apresentação, pelo Conselho de Administração, de lista tríplice, devendo a respectiva deliberação ser tomada por maioria absoluta de votos das ações em circulação, não se computando os votos em branco. Os custos do laudo de avaliação serão integralmente assumidos pelos acionistas controladores.

Na oferta pública de aquisição de ações a ser feita pelos acionistas controladores para o cancelamento do registro de companhia aberta, o preço mínimo a ser ofertado deve corresponder ao valor econômico apurado no referido laudo de avaliação. Caso o laudo de avaliação não esteja pronto até a Assembléia Geral convocada para deliberar sobre o cancelamento do registro de companhia aberta, os acionistas controladores deverão informar, nessa Assembléia Geral, divulgar o valor por ação ou lote de mil ações pelo qual formulará a oferta pública. Assim, a oferta pública ficará condicionada a que o valor apurado no laudo de avaliação não seja superior ao valor divulgado pelos acionistas controladores na respectiva Assembléia Geral. Caso o valor econômico das ações seja superior ao valor informado pelos acionistas controladores, a deliberação ficará automaticamente cancelada, devendo ser dada ampla divulgação desse fato ao mercado, exceto se os acionistas controladores concordarem expressamente em formular a oferta pública pelo valor econômico efetivamente apurado.

O cancelamento do registro de companhia aberta deverá seguir os procedimentos e atenderá as demais exigências estabelecidas nas normas aplicáveis por força da legislação vigente, especialmente aquelas constantes das normas editadas pela CVM sobre a matéria.

Alienação do controle da Emissora após a saída do Nível 2

Caso a Emissora venha a sair do Nível 2 e, nos 12 meses subseqüentes, ocorra a alienação de seu controle acionário, os acionistas controladores alienantes do controle e o adquirente do controle, conjunta e solidariamente, obrigam-se a oferecer aos demais acionistas a aquisição de suas ações pelo preço e nas condições obtidas pelos acionistas controladores alienantes na alienação de suas próprias ações, devidamente atualizado. Caso o preço obtido pelos acionistas controladores alienantes na alienação de suas próprias ações for superior ao valor das ofertas públicas realizadas de acordo com o Regulamento do Nível 2, os acionistas controladores alienante e o adquirente do controle ficarão conjunta e solidariamente obrigados a pagar a diferença de valor apurada aos aceitantes da respectiva oferta pública.

Adicionalmente, as companhias listadas no Nível 2 e os seus respectivos acionistas controladores ficam obrigados a registrar no Livro de Registro de Ações da Emissora as ações detidas pelos acionistas controladores e a obrigação vinculada a estas a estas ações, por parte de qualquer adquirente, oferecer aos demais acionistas da Emissora preço e condições de pagamento idênticos aos que forem pagos aos acionistas controladores alienantes, conforme previsto acima.

DIVIDENDOS E POLÍTICA DE DISTRIBUIÇÃO DE DIVIDENDOS

Política de distribuição de dividendos

A distribuição anual de dividendos, incluindo os dividendos superiores aos obrigatórios, requer aprovação pela maioria dos votos dos detentores de ações da Emissora e dependem de diversos fatores. Esses fatores incluem, entre outros, os resultados operacionais, condições financeiras, necessidades de caixa, perspectivas futuras, classificação de risco de crédito da Emissora, condições macroeconômicas e outros fatores considerados relevantes pelos seus acionistas, os quais, historicamente, têm atuado nesses assuntos de acordo com a recomendação da Diretoria da Emissora. No contexto do planejamento fiscal da Emissora, é possível determinar no futuro que é de seu interesse distribuir os juros sobre capital próprio.

A Concessionária Brasileira e a ALL Intermodal estão sujeitas a restrições de pagar dividendos e juros sobre capital próprio até 2011. Caso por força de lei haja a distribuição de dividendos obrigatórios, a Emissora deverá recapitalizar suas subsidiárias no mesmo montante dos dividendos distribuídos. Além disso, os referidos contratos de financiamento proíbem a Emissora de promover qualquer distribuição de dividendos aos acionistas, que não os obrigatórios. Por conta dessas disposições, a capacidade da Emissora de distribuir dividendos até esta data estará afetada. A partir dessa data, a declaração anual de dividendos, incluindo os dividendos superiores à distribuição de dividendos obrigatórios, continuará a necessitar de aprovação pela maioria dos detentores de ações ordinárias da Emissora e continuará a depender de diversos fatores, incluindo os resultados das operações, condições financeiras, necessidades de caixa, perspectivas futuras, classificação de risco de crédito da Emissora, condições macroeconômicas e outros fatores considerados relevantes pelos seus acionistas e pelos seus conselheiros.

Dividendos

A tabela abaixo apresenta os dividendos pagos aos titulares de ações da Emissora desde 2001.

Data do primeiro pagamento	Exercício Social	Ações ordinárias	Ações preferenciais	Ações ordinárias	Ações preferenciais
		(em reais por 1.000 ações)		(em Reais por 1.000 ações)	
30/04/2002	2001	0,0141508	--	0,0049750	--
30/04/2002	2001	--	0,0155669	--	0,0054728

Baseado nos dividendos declarados convertidos em dólares americanos na taxa de câmbio do dia do primeiro pagamento e dividido pelo número de ações em circulação na data em que o dividendo foi declarado.

Os dividendos pagos totalizaram R\$488,353 mil, em 30 de abril de 2002.

PRINCIPAIS ACIONISTAS

A tabela abaixo demonstra as ações de propriedade dos principais acionistas da Emissora.

PRINCIPAIS ACIONISTAS	AÇÕES ON (1)	%	AÇÕES PN (1)	%
Advance Administração e Participações Ltda.	21.148	0,14%	28.612	0,14%
Brasil Private Equity - Fundo Mútuo de Investimento em Ações - Carteira Livre	1.556.543	10,12%	2.105.912	10,12%
Companhia Atual de Transportes	77.464	0,50%	104.804	0,50%
Delara Brasil Ltda.	1.551.429	10,08%	2.098.992	10,08%
Emerging Markets Capital Investments LLC	2.813.106	18,29%	3.805.966	18,29%
GP Administradora de Ativos S.A	572.678	3,72%	774.800	3,72%
Gruçai Participações S.A	148.035	0,96%	200.282	0,96%
Judori Administração, Empreendimentos e Participações S.A	1.800.760	11,71%	2.436.323	11,71%
Latin American Growth Capital	63.624	0,41%	86.079	0,41%
Latin Freight Company LLC	1.149.605	7,47%	1.555.348	7,47%
Railtex Global Investments, LLC	787.763	5,12%	1.065.797	5,12%
Ralph Partners I, LLC	2.508.726	16,31%	3.394.159	16,31%
Spoornet do Brasil Ltda.	107.218	0,70%	145.059	0,70%
União Transporte Interestadual de Luxo S.A	165.424	1,08%	223.809	1,08%
Beneficiários (3)	11	*	--	--
Outros	2.060.263	13,39%	2.787.431	13,39%
Total	15.383.797	100%	20.813.373	100%

* *Detêm menos de 1% do capital social.*

(1) *Reflete a conversão de cada uma das ações ordinárias em 0,575 ação preferencial em 11/05/2004 e o grupamento de 1:1.000 em 14/05/2004. Os principais acionistas continuarão detentores do mesmo percentual das ações ordinárias, uma vez que apenas ações preferenciais serão objeto da Oferta.*

(2) *Os Beneficiários são detentores de opções exercíveis por 1.875.037 ações preferenciais pelo preço médio de R\$31,50 por ações*

Segue abaixo uma descrição resumida de cada um dos principais acionistas da Emissora:

Latin Freight Company LLC

Latin Freight é uma sociedade constituída de acordo com as leis do Estado de Delaware, Estados Unidos da América, com sede em 1201 North Market Street, Wilmington, New Castle, Delaware, sendo uma subsidiária integral da Pactual Electra International LP. Os acionistas controladores do Banco Pactual S.A. detêm indiretamente 50% das ações do Pactual Electra Capital Partners LP, *general partner* da Pactual Electra International L.P.

Judori Administração, Empreendimentos e Participações S.A.

Judori é uma sociedade constituída de acordo com as leis brasileiras, com sede na rua Paulo Ayres 240, sala 6, na cidade de Taboão da Serra, Estado de São Paulo, Brasil. A Judori tem como objeto social a administração de seus ativos, participando em investimentos de risco, civis e comerciais, adquirindo e vendendo imóveis, podendo também adquirir participações em empresas como sócia, acionista ou quotista. A Judori Administração, Empreendimentos e Participações S.A. é controlada pelo Sr. Ricardo Arduini.

Emerging Markets Capital Investments, LLC

Emerging Markets é uma sociedade constituída de acordo com as leis do Estado de Delaware, Estados Unidos, estando localizada nos escritórios da The Corporation Trust Company no Corporation Trust Center, 1209 Orange Street, Wilmington, New Castle County, Delaware 19801. O Emerging Markets é um veículo de investimento de um fundo de *private equity* que investe no Brasil, tendo, como administradora, a GP Investments II Ltd.

Ralph Partners I LLC

Ralph Partners LLC I é uma sociedade constituída de acordo com as leis do Estado de Delaware, Estados Unidos, estando localizada nos escritórios da The Corporation Trust Company no Corporation Trust Center, 1209 Orange Street, Wilmington, New Castle County, Delaware 19801. A Ralph Partners LLC I é um veículo de investimento de um fundo de investimento *private equity* que investe no Brasil, tendo, como administradora, a GP Investments Ltd.

Delara Brasil Ltda.

Delara Brasil Ltda. é uma sociedade constituída de acordo com as leis brasileiras, estando localizada na Av. João Bettega 5480, na cidade de Curitiba, Estado do Paraná, Brasil. A Delara Brasil Ltda., originalmente uma prestadora de serviços na área de logística, é atualmente uma “*holding*” controlada por Wilson Ferro de Lara, Presidente do Conselho de Administração da Emissora. Antes de arrendar todos os seus ativos para ALL Intermodal, Delara Brasil Ltda. operava serviços de transporte de carga intermodal e atividades relacionadas a serviços de logística, incluindo o transporte e armazenamento de bens, a operação e gestão de depósitos, a gestão de estoques e a entrega urbana.

Brasil Private Equity Fundo Mútuo de Investimento em Ações – Carteira Livre

Brasil Private Equity Fundo Mútuo de Investimento em Ações – Carteira Livre é um fundo mútuo de investimentos em ações estabelecido na forma de um condomínio fechado no qual somente investidores autorizados podem investir. O Brasil Private Equity é administrado pelo Credit Suisse First Boston Distribuidora de Títulos e Valores Mobiliários S.A., cuja sede social está localizada em São Paulo, SP, na Av. Brigadeiro Faria Lima, 3064, 13º e 14º - parte. De acordo com sua estratégia de investimentos, o Fundo investe principalmente em empresas brasileiras de capital aberto, preferivelmente empresas cujas ações ainda não foram comercializadas ou foram comercializadas em baixos volumes em bolsa de valores. Os cotistas do Brasil Private Equity que detêm mais de 5% (cinco por cento) do total das cotas emitidas pelo fundo são o Fundo de Seguridade Social da Petrobrás - PETROS (17.85%), o Fundo de Pensões do Banco Central do Brasil – CENTRUS (15.92%), BNDES Participações S.A. (14.28%), Fundo de Pensões dos Funcionários do Banco do Brasil – PREVI (14.28%), o Fundo de Seguridade Social Sistel (13.99%) e o Fundo de Seguridade Social Forluminas – FORLUZ (5.36%).

Railtex Global Investments LLC

Railtex é uma sociedade constituída de acordo com as leis do Estado de Delaware, Estados Unidos, estando sua sede social localizada em 1225 Eye Street, NW, Suite 900, Washington, D.C., USA. Railtex é um veículo estabelecido pelo Global Environmental Emerging Markets Fund II (GEEMF II) que investe em infraestrutura nos mercados emergentes. O sócio gerente deste fundo é o Global Environment Fund.

União Transporte Interestadual de Luxo S.A.

União Transporte é uma sociedade constituída de acordo com as leis brasileiras, com sede localizada na cidade de Belo Horizonte, Estado de Minas Gerais, Brasil, na Rua Tietê, 185, Bairro Caiçara. O seu capital social é de aproximadamente R\$2,3 milhões. Suas atividades alcançam os setores de turismo e de transportes, incluindo transporte rodoviário local e regional de passageiros e carga. A União Transporte é uma empresa familiar controlada pela família Jacob Barata, com atuação na cidade do Rio de Janeiro.

Companhia Atual de Transportes

Companhia Atual de Transportes é uma sociedade constituída de acordo com as leis brasileiras, com sede na Avenida Portugal, 4736, Belo Horizonte, Minas Gerais, Brazil. Companhia Atual de Transportes foi resultado de uma cisão da União Transporte Interestadual de Luxo S.A., ocorrida em Agosto de 2002. As atividades da Companhia Atual de Transportes consistem em atividade relacionadas ao transporte, incluindo serviços de transporte de passageiros local e regional e transporte de fretes. A Companhia Atual de Transportes é uma companhia familiar, controlada pelo Sr. Tarcísio Schettino Ribeiro.

Advance Administração e Participações Ltda.

Advance Administração e Participações Ltda. é uma "holding" constituída de acordo com as leis brasileiras, com sede na cidade de São Paulo, na rua Butantã, 461, 6º andar, salas 63/64. A Advance controla a Faster Air Express e a Brasex Transportes, empresas de transporte rodoviário de carga que operam, respectivamente, nas cidades de São Paulo e Belém.

Gruçai Participações S.A.

Gruçai é uma sociedade constituída de acordo com as leis brasileiras, com sede na Rua Pamplona, 818, conjunto 92, Jardim Paulista, São Paulo, SP, Brasil. A Gruçai é um veículo de investimento de determinados fundos de investimento que investem no Brasil, tendo a GP Investments Ltd e GP Investments II Ltd como seus administradores.

GP Administradora de Ativos S.A.

A GP Administradora de Ativos S.A. é uma sociedade constituída de acordo com as leis brasileiras, com sede na Av. Brigadeiro Faria Lima, 3.729/7º andar, São Paulo, SP. A GP Administradora de Ativos tem como objeto social: (a) a participação no capital de outras sociedades; (b) a prestação de serviços de consultoria de investimentos e administração de carteiras de títulos e valores mobiliários, na forma da Instrução CVM nº306 de 02.07.1999; (c) prestação de serviços de assessoria e consultoria de comércio exterior, notadamente para os países integrantes do MERCOSUL; (d) a aplicação de recursos próprios em operações nos mercados financeiros e de capitais, através de intermediários autorizados pelo Banco Central e pela Comissão de Valores Mobiliários; e (e) a prestação de serviços de intermediação em operações vinculadas à aplicação de recursos próprios referida no item "d" supra, tais como operações de cobertura ("hedge") e outras similares, com vistas à proteção de direitos e obrigações da sociedade contra oscilações de preços ou de taxas. A GP Administradora de Ativos S.A. é controlada pelos Srs. Antonio Bonchristiano, Fersen Lamas Lambranco e Marcelo Peanno.

Spoornet do Brasil Ltda.

Spoornet do Brasil Ltda. é uma sociedade constituída de acordo com as leis brasileiras, com sede na cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, na Praça Mahatma Ghandi, n. 2, sala 602. Spoornet é controlada pela Spoornet South África, uma das principais companhias de estrada de ferro do continente africano em volume transportado. Os negócios da Spoornet no Brasil envolvem o arrendamento de locomotivas e seus investimentos na Emissora.

Latin American Growth Capital

A Latin American Growth Capital é uma sociedade constituída de acordo com as leis das Ilhas Virgens Britânicas, com sede em P.O. Box 309, Ugland House, South Church Street, George Town, Grand Cayman Islands, Cayman Islands. A Latin American Growth Capital é um veículo de investimento de um fundo de “private equity” que investe no Brasil, tendo como administradora a GP Investments II Ltd.

Acordos de Acionistas

Existem atualmente dois acordos de acionistas que regem as relações entre os seguintes acionistas da Emissora: Railtex Global Investments LLC, Ralph Partners I LLC, Judori Administração, Empreendimentos e Participações S.A., União Transporte Interestadual de Luxo S.A., Advance Administração e Participações Ltda., Gruçai Participações S.A. e Spoornet do Brasil Ltda. Ambos os acordos de acionistas foram assinados em 1º de março de 2002 e são válidos pelo prazo inicial da concessão estipulado no contrato de concessão (isto é, 30 anos).

Acordo de Acionistas I

O Acordo de Acionistas I vinculava um total de 6.103.315.484 ações com direito a voto que, na época da celebração do acordo, representavam 50% mais 11 ações do capital votante da Emissora. As principais obrigações do Acordo de Acionistas I estão descritas abaixo.

Reuniões Prévias. O Acordo de Acionistas I prevê a realização de reuniões prévias entre os acionistas para decidir sobre os assuntos que exijam a sua realização tais como (a) a alienação de ações da Concessionária Brasileira ou qualquer operação que faça a Companhia deixar de ser subsidiária integral da ALL, (b) destinação do resultado do exercício e (c) alteração da política de dividendos. Caso haja impasse entre os acionistas em uma reunião preliminar, as decisões serão tomadas pelo voto da maioria simples das ações com direito a voto detidas pelos acionistas presentes à reunião, ressalvadas algumas hipóteses específicas que exigem arbitragem.

Eleição dos Membros do Conselho de Administração e de seu Presidente. Os acionistas signatários do Acordo de Acionistas I obrigam-se a votar em conjunto com todas as suas ações com direito a voto na eleição dos membros do Conselho de Administração e de seu Presidente, levando-se em conta as decisões tomadas em reunião prévia.

Restrições na Vinculação de Ações. Conforme o Acordo de Acionistas I, as partes comprometeram-se a não estabelecer qualquer vínculo, obrigação, ônus ou qualquer tipo de encargo, incluindo usufruto, nas ações vinculadas a tal acordo, a não ser que (a) haja prévia e expressa aprovação de acionistas representando a maioria das ações vinculadas ao Acordo, ou que (b) diga respeito ao financiamento, exclusivamente para aquisição ou subscrição pelo próprio acionista de ações de emissão da Companhia.

Direito de Preferência. Os acionistas signatários do Acordo de Acionistas I têm direito de preferência em qualquer transferência de ações feita por outro acionista signatário do Acordo de Acionistas I, nos mesmos termos e condições recebidos por tal acionista vendedor. Além disso, os principais acionistas têm o direito de preferência na compra de qualquer direito de subscrição detido por outro acionista caso ele deseje alienar tal direito a terceiros.

Acordo de Acionistas II

O Acordo de Acionistas II vinculava um total de 542.520.641 ações, o qual na época de sua celebração, representava 4,44% do capital social com direito a voto da Emissora.

Os termos do Acordo de Acionistas II são muito semelhantes aos do Acordo de Acionistas I, conforme descrito acima. Uma distinção relevante é que, nos termos do Acordo de Acionistas II, a intenção de qualquer acionista signatário de vender as ações vinculadas ao Acordo de sua propriedade em bolsa de valores, acompanhada do preço mínimo pelo qual aceitaria concretizar tal venda, também está sujeita ao direito de preferência das partes.

Novo Acordo de Acionistas

Em 27 de abril de 2004, a Emissora celebrou com seus principais acionistas novo acordo de acionistas, tendo o mesmo sido apresentado ao Poder Concedente na mesma data. A partir de data de sua aprovação pelo Poder Concedente e de seu arquivamento na sede da Emissora, o novo acordo de acionistas passará a regular os princípios básicos de gestão da Emissora e de suas controladas, regras quanto ao exercício do direito de voto e restrições quanto à transferência e à oneração de ações detidas pelos signatários do acordo.

Conforme esta versão, as ações vinculadas ao controle da Emissora deverão representar 51,38% do total das ações com direito a voto, conforme quadro abaixo:

Grupo Controlador	Ações Ordinárias	
	Vinculadas ao Acordo de Acionistas	% capital votante
Advance Administração e Participações Ltda.	21.133	0,14
Delara Brasil Ltda.	996.111	6,48
Emerging Markets Capital Investments LLC	1.909.136	12,42
Gruçai Participações S.A.	148.034	0,96
Judori Administração, Empreendimentos e Participações S.A.	1.638.502	10,66
Latin American Growth Capital	63.623	0,41
Railtex Global Investments, LLC	696.189	4,53
Ralph Partners I LLC	2.153.782	14,01
Spoornet do Brasil Ltda.	107.144	0,70
União Transporte Interestadual de Luxo S.A.	165.310	1,08
TOTAL	7.898.964	51,38

Desta forma, se o Poder Concedente aprovar o novo acordo de acionistas, o novo grupo controlador será composto pela totalidade dos acionistas signatários do Acordo de Acionistas original da Emissora (Advance Administração e Participações Ltda, Gruçai Participações S.A., Judori Administração, Empreendimentos e Participações S.A., Railtex Global Investments, LLC, Ralph Partners I, LLC, Spornet do Brasil Ltda e União Transporte Interestadual de Luxo S.A.), detêm 62,41% das ações vinculadas ao novo acordo de acionistas. Os 37,59% restantes seriam detidos por 3 outros acionistas (Delara Brasil Ltda, Emerging Markets Capital Investments LLC e Latin American Growth Capital).

Este acordo de acionistas substituirá integralmente, quando aprovado pelo Poder Concedente, aqueles acordos atualmente em vigor.

Reuniões Prévias. O novo acordo de acionistas prevê a realização de reuniões prévias entre os acionistas signatários do novo acordo de acionistas, antes de cada assembléia ou reunião do conselho de administração, para decidir sobre os assuntos que exijam sua manifestação ou sejam de seu interesse. Caso haja impasse entre os acionistas em uma reunião preliminar, as decisões serão tomadas pelo voto de pelo menos 60% das ações com direito a voto detidas pelas partes presentes, salvo em determinados casos, que somente serão aprovados na reunião prévia mediante o voto afirmativo de 75% das ações detidas pelos acionistas presentes, dentre os quais destacam-se: (i) fixação das condições gerais de celebração de contratos de qualquer natureza e valor entre a Companhia ou suas controladas, de um lado, e os acionistas signatários do presente acordo, suas controladas, controladoras ou controladas de suas controladoras, de outro, qualquer que seja o valor, ou autorização para a celebração de contratos que não atendam a essas condições; (ii) destinação do resultado do exercício e pagamento de dividendos intermediários; (iii) alteração da política estatutária de dividendos; e (iv) alienação ou oneração de bens do ativo permanente da Companhia ou das suas controladas, em uma ou mais operações sucessivas no curso de 12 meses consecutivos, de valor agregado superior a 5% de seu patrimônio líquido atualizado.

Eleição dos Membros do Conselho de Administração e de seu Presidente. Os acionistas signatários do novo acordo de acionistas obrigam-se a votar em conjunto com todas as suas ações com direito a voto na eleição dos membros do conselho de administração e de seu presidente, levando-se em conta as decisões tomadas em reunião prévia.

Restrições na Vinculação de Ações. Conforme o novo acordo de acionistas, os acionistas comprometeram-se a não estabelecer qualquer vínculo, obrigação, ônus ou qualquer tipo de encargo, incluindo usufruto, nas ações vinculadas a tal acordo, a não ser que (a) haja prévia e expressa aprovação de acionistas representando a maioria das ações vinculadas ao Acordo, ou que (b) diga respeito ao financiamento, exclusivamente para aquisição ou subscrição pelo próprio acionista de ações de emissão da Companhia.

Direito de Preferência. Caso qualquer dos acionistas signatários deseje alienar, vender, ceder, conferir ao capital de outra sociedade, transferir ou dispor de parte ou da totalidade das ações de que seja titular, deverá notificar por escrito o Presidente do Conselho de Administração, que deverá notificar cada um dos demais acionistas signatários no prazo de 24 (vinte e quatro) horas, sendo certo que as demais partes terão direito de preferência, nos mesmos termos e condições recebidos pelo acionista vendedor, para a aquisição da totalidade de tais ações.

Mudanças dos Acordos de Acionistas anteriores. De uma forma geral, o novo acordo de acionistas manteve as mesmas diretrizes consagradas no acordo firmado em 1º de março de 2002, tendo, no entanto, sofrido algumas mudanças relevantes a seguir elencadas: Alterações no quorum de deliberação das reuniões prévias – Determinados assuntos (pedido de concordata ou requerimento de falência, pela Emissora ou pelas suas controladas; fixação das condições gerais de celebração de contratos de qualquer natureza entre a Emissora ou suas controladas, de um lado, e as Partes, suas controladas, controladoras, ou controladas de suas controladoras, de outro, qualquer que seja o valor, ou autorização para a celebração de contratos que não atendam a essas condições; destinação do resultado do exercício e pagamento de dividendos intermediários; alteração da política estatutária de dividendos; alteração do objeto social da Emissora ou do número de membros do conselho de administração; liquidação ou dissolução da Emissora ou das suas controladas, ou sua transformação em qualquer outro tipo de sociedade ou cancelamento de registros de companhia aberta; alienação ou oneração de bens do ativo permanente da Emissora ou das suas controladas, em uma ou mais operações sucessivas no curso de 12 meses consecutivos, de valor agregado superior a 5% (cinco por cento) de seu patrimônio líquido atualizado; quaisquer participações ou investimentos em negócios estranhos ao objeto social, inclusive através de consórcio ou sociedade em conta de participação; e suspensão das atividades da Emissora ou de suas controladas) cuja aprovação nas reuniões prévias dependiam da aprovação de 2/3 das ações com direito a voto de propriedade dos acionistas signatários presentes, tendo tal quorum sido alterado para 75% das ações com direito a voto de propriedade dos acionistas signatários presentes. Tanto no acordo de acionistas firmado em 1º de março de 2002 quanto no novo acordo de acionistas, as deliberações em reunião prévia não obrigam o voto dos acionistas signatários, ou dos membros por eles indicados para o conselho de administração, nas matérias relativas a: tomada das contas dos administradores; exame, discussão e deliberação sobre o relatório da administração e as demonstrações financeiras; modalidades tipificadas como exercício abusivo de poder, previstas no artigo 117, § 1º, da Lei de Sociedades Anônimas, e; práticas inerentes ao dever de diligência e lealdade e demais deveres dos administradores, fixados nos artigos 153 a 158 da Lei de Sociedades Anônimas.

TRANSAÇÕES COM PARTES RELACIONADAS

Eventualmente, a Emissora, suas subsidiárias, alguns acionistas e sociedades ligadas à Emissora realizaram operações entre si, as quais obedecem as condições usuais de mercado. Descrevemos abaixo algumas relevantes operações relacionadas.

Contrato de Compra e Venda de Locomotivas

Em março de 1999, a Concessionária Brasileira adquiriu 30 locomotivas de seu acionista Spoornet do Brasil Ltda., tendo sido efetuado pagamento de duas parcelas iguais, no valor de US\$4,5 milhões, em 26 de março de 1999 e 30 de junho de 2000, devendo o saldo remanescente de US\$16,1 milhões ser pago em 8 parcelas iguais e anuais. Sobre o valor remanescente incidem juros a uma taxa anual de 10%. Em agosto de 1999, a Emissora assumiu parte dessa dívida no valor de US\$4,4 milhões, ficando a Concessionária Brasileira responsável pelo saldo da dívida. Em 31 de dezembro de 2003, o saldo da dívida totalizava US\$14,7 milhões. Para garantir o pagamento das parcelas devidas, 24 dessas locomotivas foram alienadas fiduciariamente em favor da Spoornet do Brasil Ltda.

Contrato de Arrendamento de Ativos e Outras Avenças

Em 23 de julho de 2001, a Emissora e a ALL Intermodal celebraram um contrato de arrendamento com a Delara Brasil Ltda., incluindo o conselheiro Wilson Delara, para o arrendamento dos ativos e de direitos da Delara incluindo imóveis, instalações, maquinário, equipamentos e veículos. A ALL Intermodal responsabilizou-se por todas as contingências ou passivos da Delara relacionados nos documentos anexos àquele contrato independentemente de virem a ser questionados judicialmente, ressalvadas as:

- contingências trabalhistas;
- contingências tributárias; e
- outras contingências de conhecimento da Delara, anteriores ao contrato, e que não tenham sido informadas à ALL Intermodal. Ainda, nos termos desse contrato, a Delara concordou em reembolsar quaisquer prejuízos relacionados a tais contingências. A Delara, exceto pelas ações que detém no capital social da ALL, não tem ativos e pode não ser capaz de reembolsar tais prejuízos. Durante o prazo do contrato, o arrendamento dos ativos não pode ser cedido ou onerado. Por força deste contrato, os acionistas da Delara se comprometeram a não participar, como sócios-quotistas, acionistas, membros de consórcio, diretores, conselheiros, empregados, consultores ou prestadores de serviço de qualquer espécie, de empresa, consórcio ou empreendimento, que tenha por objeto a prestação de serviços logísticos pelo prazo de 10 anos.

Esse contrato vigorará até 2006, quando a ALL Intermodal poderá exercer a opção irrevogável de compra dos ativos objeto do contrato ao final do arrendamento. O preço total do arrendamento envolve:

- o pagamento, em espécie, no valor de R\$17,4 milhões, feito em 28 de fevereiro de 2003;
- a dação em pagamento de ações representativas de 11,25% do capital social da ALL;
- o valor correspondente a todas as parcelas dos contratos de abertura de crédito com recursos repassados pela FINAME; e
- pagamentos condicionados ao alcance das metas específicas projetadas de EBITDA combinado para os anos de 2001, 2002 e 2003. Em virtude da dação em pagamento das ações da ALL, a Delara pode subscrever 372.516 ações representativas do capital social da ALL.

A Delara, no âmbito do contrato de arrendamento de ativos, deu em garantia à ALL Intermodal para o fiel cumprimento das obrigações de indenizações assumidas pela Delara referentes a contingências e/ou passivos tributários e/ou previdenciários, uma “opção compensatória” de compra de todas as ações recebidas como parte do pagamento do preço do contrato de arrendamento. Esta “opção compensatória” vigora pelo prazo prescricional de cada tributo ou contribuição.

A “opção compensatória” outorgada pela Delara à ALL Intermodal será averbada nos livros da instituição financeira escrituradora das ações da Emissora, nos termos da Lei das Sociedades por Ações, tornando-se então oponível em qualquer circunstância a terceiros e sucessores da Delara. Essas ações poderão ser alienadas pela ALL Intermodal para ressarcir-se de eventuais contingências fiscais impostas à ALL Intermodal, relacionadas a procedimentos judiciais e/ou administrativos nos quais a Delara figura no pólo passivo e que sejam anteriores a data do contrato de arrendamento de ativos. Adicionalmente, quando o gravame for registrado nos livros da Emissora, as ações objeto da opção compensatória não poderão ser alienadas sob qualquer forma, sem anuência da ALL.

Caso a opção seja exercida, serão transferidas primeiramente ações preferenciais da Emissora. As ações ordinárias só serão adquiridas quando não restarem mais ações preferenciais da Emissora de propriedade da Delara a serem transferidas.

No caso de um IPO (*Initial Public Offering*) relativo às emissões da ALL, a opção compensatória de compra poderá ser substituída, na parte em que comercializada, por garantia(s) aceitável(is), a critério da ALL Intermodal.

Contrato de Prestação de Serviços Rodoviários

Em setembro de 1997, a acionista Delara celebrou com a Companhia de Bebidas das Américas – AmBev, Contrato de Prestação de Serviços de Transportes Rodoviários e de Distribuição Urbana. A ALL Intermodal assumiu as obrigações constantes deste contrato em julho de 2001, mediante assinatura do Contrato de Arrendamento de Ativos entre a Emissora, a ALL Intermodal e a Delara. Os serviços compreendem a distribuição de bebidas, desde a fábrica até o ponto de venda, a verificação da mercadoria transportada bem como serviços correlatos. Em 31 de dezembro de 2003, o montante devido pela AmBev à ALL Intermodal, nos termos do contrato, correspondia a R\$3,2 milhões.

Contrato de Tráfego Mútuo e Direito de Passagem entre Concessionária Brasileira e a Ferropar

A Concessionária Brasileira e a Ferropar estão em processo de negociação dos termos do Contrato de Tráfego Mútuo e Direito de Passagem que deverá ser celebrado entre elas para regular o transporte ferroviário por meio das malhas de ambas as empresas, mediante remuneração ou compensação pelo uso da infraestrutura ferroviária e observando-se as condições de compatibilidade de material rodante e infraestrutura ferroviária em seus aspectos técnicos e de segurança. Esse contrato será o único instrumento para regular a passagem e o compartilhamento referente a tais malhas.

Encontra-se atualmente em vigor entre a Concessionária Brasileira e a Ferropar o convênio 29/96, datado de 25 de junho de 1995, celebrado originalmente entre a RFFSA e a Ferroeste, o qual traça regras gerais de tráfego mútuo. Tal convênio foi subrogado à Concessionária Brasileira e a Ferropar e vigorará até junho de 2026.

Outros Contratos

Contratos com Latin Freight Company LLC

Em 13 de junho de 2003, a Emissora e alguns de seus acionistas celebraram contratos que garantem à Latin Freight Company LLC alguns direitos dentre os quais (i) de receber indenização da Emissora decorrente de declarações inverídicas por esta prestadas no contrato de subscrição, sujeito a determinadas limitações, (ii) de eleger um membro do Conselho de Administração da Emissora; e (iii) exceto na hipótese da Latin Freight Company LLC ser indenizada pelos demais acionistas signatários desse contrato, vetar operações da Emissora, tais como: (a) alienação de ativos cujo valor seja equivalente a 80% do valor contábil dos ativos da Emissora; (b) alienação ou transferência de 50% das ações ordinárias ou 50% das ações totais de emissão da Companhia detidas por tais acionistas; e (c) realização de uma oferta pública que resulte na transferência de, no mínimo, 50% das ações ordinárias ou 50% das ações totais de tais acionistas. A obrigação de indenização da Emissora persistirá por um prazo de 10 anos, contados da data de assinatura dos referidos instrumentos. As disposições constantes deste contrato foram objeto de distrato celebrado entre as partes signatárias do contrato original em 23 de junho de 2004.

Contratos de Autorização de Direito de Passagem para Instalação de Dutos e Cabos de Fibras Óticas e Pactos Adjetos

Em 1º de dezembro de 2000, a Emissora celebrou com a Buenos Aires Al Pacífico San Martín S.A. (atual ALL Central) e com a Ferrocarril Mesopotámico General Urquiza S.A. (atual ALL Mesopotámica, conjuntamente “Permitentes”) dois “Contratos de Autorização de Direito de Passagem para Instalação de Dutos e Cabos de Fibras Óticas e Pactos Adjetos” (“Contratos de Direito de Passagem”), por meio dos quais as Permitentes outorgaram à Emissora, em caráter não exclusivo, direito de passagem referente às malhas ferroviárias operadas pelas Permitentes para a instalação de dutos destinados à implantação de fibras óticas para prestação de serviços de telecomunicações.

Ficou ao encargo da Emissora a responsabilidade integral e exclusiva pelo pagamento de todo e qualquer valor devido ao Poder Concedente e/ou à Autoridade Regulatória Argentina em decorrência direta ou indireta da celebração dos Contratos de Direito de Passagem.

A Emissora compromete-se a explorar os direitos de passagem sem interferir ou impedir a prestação dos serviços de transporte ferroviário aos quais se dedicam as Permitentes; da mesma forma, as Permitentes se comprometem a não dificultar o exercício por parte da Emissora dos direitos oriundos dos Contratos de Direito de Passagem.

A vigência do presente está vinculada ao prazo de vigência dos contratos de concessão celebrados entre as Permitentes e o Estado Nacional Argentino em 1993, prorrogando-se automaticamente caso referidos contratos venham a ser prorrogados.

As partes acordaram que os contratos não constituem direito real de qualquer natureza em favor das Permitentes sobre a infra-estrutura instalada pela Emissora.

A Emissora obrigou-se a utilizar o direito de passagem unicamente para os fins descritos no presente contrato, salvo autorização prévia das Permitentes, e a obter todas as licenças e registros exigidos pelo Poder Público.

A Emissora comprometeu-se a pagar à ALL Central o valor de US\$339.580,78, e à ALL Mesopotámica o valor de US\$165.630,96, a serem pagos, em ambos os casos, anualmente até o dia 31 de dezembro, em 22 parcelas de US\$15.435,49 e US\$7.528,68, respectivamente, a partir de 2001, inclusive.

Convencionou-se também que a Emissora pode, mediante autorização por escrito das Permitentes, ceder ou transferir, total ou parcialmente, seus direitos e obrigações decorrentes dos presentes contratos.

Contratos de Cessão e Transferência de Autorização de Direito de Passagem para Instalação de Dutos e Cabos de Fibras Óticas e Pactos Adjetos

Em 8 de dezembro de 2000, a Emissora celebrou com a Convexx Communications da Brasil S.A. (atual “Geodex”) dois “Contratos de Cessão e Transferência de Autorização de Direito de Passagem para Instalação de Dutos e Cabos de Fibras Óticas e Pactos Adjetos” (“Contratos de Cessão”), cada um dos quais relativos a um dos “Contratos de Autorização de Direito de Passagem para Instalação de Dutos e Cabos de Fibras Óticas e Pactos Adjetos” celebrados pela Emissora com a ALL Central e com a ALL Mesopotámica em 1º de dezembro de 2000. Por meio desses Contratos de Cessão, a Emissora transferiu à Geodex a totalidade dos direitos e obrigações de que era titular em decorrência dos Contratos de Direito de Passagem, exceto no que se refere à responsabilidade pelo pagamento de todo e qualquer valor devido ao Poder Concedente e/ou à Autoridade Regulatória Argentina, em decorrência direta ou indireta da celebração dos referidos Contratos de Direito de Passagem, e dos valores devidos à ALL Central e à ALL Mesopotámica em virtude dos mesmos, encargos que permanecem sob integral e exclusiva responsabilidade da Emissora, tendo a ALL Central e a ALL Mesopotámica manifestado expressamente concordância quanto às cessões realizadas.

Como contraprestação do Contrato de Cessão relativo ao Contrato de Direito de Passagem celebrado entre a Emissora e a ALL Central, a Emissora subscreveu e integralizou 4.505.361 ações ordinárias, nominativas e sem valor nominal de emissão da Geodex; da mesma forma, como contraprestação do Contrato de Cessão relativo ao Contrato de Direito de Passagem celebrado entre a Emissora e a ALL Mesopotâmica, a Emissora subscreveu e integralizou 2.197.497 ações ordinárias, nominativas e sem valor nominal de emissão da Geodex.

A vigência dos Contratos de Cessão está vinculada à vigência dos Contratos de Direito de Passagem, prorrogando-se automaticamente e por igual período caso estes venham a ser prorrogados.

Contrato de Cessão de Direito de Passagem para Instalação de Dutos e Cabos de Fibra Ótica e Pactos Adjuntos

No dia 15 de agosto de 2000, a Concessionária Brasileira celebrou com a Amari Participações S.A. (posteriormente sucedida pela Convexx Communications da Brasil S.A., atual “Geodex”) “Contrato de Cessão de Direito de Passagem para Instalação de Dutos e Cabos de Fibra Ótica e Pactos Adjuntos”, que tem por objeto a cessão, pela Concessionária Brasileira à Geodex, do direito de passagem ao longo de determinados trechos da malha ferroviária operada pela Concessionária Brasileira para a instalação de dutos destinados à implantação de fibras óticas para prestação de serviços de telecomunicações.

No exercício dos direitos de que é titular em virtude do presente contrato, a Geodex compromete-se a não interferir nem impedir a prestação de serviços de transporte ferroviário aos quais se dedica a Concessionária Brasileira; igualmente, a Concessionária Brasileira se compromete a não dificultar o exercício por parte da Geodex.

As partes concordaram que do presente contrato não se originará qualquer direito real em favor da Concessionária Brasileira sobre a infra-estrutura a ser instalada pela Geodex.

A vigência do presente contrato está vinculada ao prazo de vigência do contrato de concessão celebrado entre a Concessionária Brasileira e a União Federal em 27 de fevereiro de 1997, prorrogando-se automaticamente caso referido contrato venha a ser prorrogado.

As partes concordam, ainda, sobre o valor de avaliação dos direitos cedidos, no montante de R\$10,0 milhões, podendo a contraprestação consistir em transferência para a Concessionária Brasileira de ações de emissão da Geodex, ou outra forma a ser convencionada entre as partes.

É vedada a cessão ou transferência, total ou parcial, por qualquer das partes, dos direitos e obrigações de que seja titular em virtude do presente contrato sem a autorização por escrito da outra parte, salvo a coligadas da Geodex.

Investimentos em Subsidiárias

A Emissora efetuou diversas remessas de capital para a ALL Overseas e para a ALL Argentina para futuro aumento de capital em cada uma dessas sociedades. Em 2001, os valores das remessas totalizaram o montante agregado de R\$59,6 milhões para a ALL Argentina e de R\$20,7 milhões para a ALL Overseas. No mesmo ano, a ALL Overseas, por sua vez, efetuou remessas para a ALL Argentina no montante de US\$5,9 milhões também a título de adiantamento para futuro aumento de capital. Todos os valores envolvidos ainda não foram utilizados para integralização do capital social das empresas aqui mencionadas.

Em 2002 e 2003, a Logispar efetuou remessa relativa a adiantamento para futuro aumento de capital à Boswells, em cada ano, no valor de, R\$ 25,3 milhões e R\$14,9 milhões, respectivamente. Todos os valores envolvidos ainda não foram utilizados para integralização do capital social da Boswells.

Encontra-se abaixo o saldo em aberto das operações realizadas entre a Emissora e demais sociedades ligadas à Emissora, em 31 de dezembro de 2003:

	Ativo circulante (R\$ milhares)			Realizável a longo prazo (R\$ milhares)		
	2003	2002	2001	2003	2002	2001
ALL Central						20.438
ALL Argentina		5.608			9	829
Caianda Participações S.A.				3.041	20	
Geodex Communications do Brasil S.A.				1	1	1
Logispar					341.278	256.201
ALL – América Latina Logística Tecnologia S.A.				7		
Companhia de Bebidas das Américas – AMBEV	<u>3.185</u>	<u>6.489</u>	<u>11.031</u>			
	<u>3.185</u>	<u>12.097</u>	<u>11.031</u>	<u>3.049</u>	<u>341.308</u>	<u>277.469</u>

Ver seção “Informações Adicionais sobre a Oferta– Outras Transações com Partes Relacionadas e Subsidiárias”.

INFORMAÇÕES ADICIONAIS SOBRE A OFERTA

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

HISTÓRICO

Constituição

A Emissora foi constituída em 30 de setembro de 1997, como resultado da cisão parcial da companhia Iriri Participações S.A.

Denominação Social

Originalmente, a Emissora denominava-se Piúma Participações S.A. A atual denominação social, ALL – América Latina Logística S.A., somente foi adotada pela Emissora em 23 de agosto de 1999.

Sede

A Emissora tem sede na Cidade de Curitiba, Estado do Paraná, na Rua Emílio Bertolini, 100, Vila Oficinas, CEP 82920-030.

Objeto Social

A Emissora tem por objeto social desenvolver as atividades abaixo descritas, diretamente, ou através das sociedades, consórcios, empreendimentos e outras formas de associação de que participe ou venha a participar: a) prestar serviços de transporte de cargas através dos modais ferroviário e rodoviário, dentre outros, isoladamente ou combinados entre si de forma intermodal ou multimodal; b) explorar atividades relacionadas direta ou indiretamente aos serviços de transporte mencionados na alínea anterior, tais como planejamento logístico, carga, descarga, transbordo, movimentação e armazenagem de mercadorias e contêineres, operação portuária, exploração e administração de entrepostos de armazenagem, armazéns gerais e entrepostos aduaneiros do interior; c) importar, exportar, comprar, vender, distribuir, arrendar, locar e emprestar contêineres, locomotivas, vagões e outras máquinas, equipamentos e insumos relacionados com as atividades descritas nas alíneas anteriores; d) realizar operações de comércio, importação, exportação e distribuição de produtos e gêneros alimentícios, em seu estado “in natura”, brutos, beneficiados ou industrializados, bem como o comércio, a importação, a exportação e a distribuição de embalagens e recipientes correlatos para acondicionamento dos mesmos; e) executar todas as atividades afins, correlatas, acessórias ou complementares às descritas nas alíneas anteriores, além de outras que utilizem como base a estrutura da Companhia; e f) participar direta ou indiretamente de sociedades, consórcios, empreendimentos e outras formas de associação cujo objeto seja relacionado com qualquer das atividades indicadas nas alíneas anteriores.

Embora o Estatuto Social da Emissora permita que as atividades operacionais sejam executadas diretamente por ela, seu objeto social é atualmente desenvolvido exclusivamente de forma indireta, por meio das sociedades nas quais a Emissora detém participação. Os direitos sobre as ações da ALL Argentina são exercidos pela Emissora através de sua subsidiária integral Logispar, a qual por sua vez detém os direitos sobre as ações da ALL Central e da ALL Mesopotâmica (vide Seção “Atividades”).

Prazo de Duração

A Emissora tem prazo de duração indeterminado.

Situação do Registro de Companhia Aberta

A Emissora foi registrada como companhia aberta, perante a CVM, em 2 de julho de 1998, encontrando-se atualizado o seu registro de companhia aberta.

IDENTIFICAÇÃO DOS CONSULTORES E AUDITORES

Coordenador:

Banco Pactual S.A.
Av. República do Chile nº 230, 28º e 29º andares
Rio de Janeiro - RJ
Telefone: (21) 2514-9600 – Fax: (21) 2514-8600

Consultores Jurídicos:

Para a Emissora e para o Coordenador:

Barbosa, Mussnich & Aragão Advogados
Av. Almirante Barroso nº 52, 32º andar
Rio de Janeiro – RJ
Telefone: (21) 3824 5800 – Fax: (21) 2262 5536

Auditores:

PriceWaterhouseCoopers Auditores Independentes
Curitiba Trade Center, Alameda Dr. Carlos Carvalho nº 417, 10º andar,
Curitiba - PR
Telefone: (41) 322-7911 – Fax: (41) 222-6514

A Emissora e o Coordenador declaram que o Prospecto Definitivo conterá as informações relevantes ao conhecimento, pelos investidores da oferta, dos valores mobiliários ofertados, da Emissora, suas atividades, situação econômico-financeira, os riscos inerentes a sua atividade e quaisquer outras informações relevantes, bem como que o Prospecto Definitivo será elaborado de acordo com as normas pertinentes. A declaração prestada pelo Coordenador e a extensão da obrigação que assumirá em sua decorrência estão limitados pela premissa de que, no curso da auditoria que realizou (diretamente ou por meio de seus representantes), lhes foram fornecidas pela Emissora (e por seus representantes) todas as informações, documentos, certidões e declarações necessárias para que a declaração ora prestada pelo Coordenador seja correta e precisa.

A OFERTA

Reuniões do Conselho de Administração em que a Oferta foi Discutida:

As Reuniões do Conselho de Administração da Emissora ("RCA") que aprovaram a realização da Oferta foram realizadas em (i) 12 de maio de 2004, cuja ata foi arquivada na Junta Comercial do Estado do Paraná - JUCEPAR sob nº 20041657896, e publicada nos jornais Diário Oficial do Estado Paraná, no Jornal Indústria e Comércio, de Curitiba, e no Valor Econômico, de São Paulo, na edição de 19 de maio de 2004, e (ii) 18 de junho de 2004, cuja ata foi arquivada na Junta Comercial do Estado do Paraná - JUCEPAR sob nº [●], e publicada nos jornais Diário Oficial do Estado Paraná, no Jornal Indústria e Comércio, de Curitiba, em [23 de junho de 2004], e no Valor Econômico, de São Paulo, na edição de 21 de junho de 2004.

Descrição da Distribuição Pública e das Debêntures

A presente é a 3ª emissão de debêntures da Emissora, sendo a 2ª emissão pública.

As características da Oferta são as seguintes:

Quantidade de Debêntures e Número de Séries: serão emitidas 10.000 (dez mil) Debêntures simples, não conversíveis em ações, nominativas escriturais, da espécie quirografária e em Série Única.

Montante Total da Oferta: o montante total da Oferta é de R\$100.000.000,00 (cem milhões de reais) na Data de Emissão, atendendo aos limites previstos no artigo 60 da Lei nº 6.404/76, considerando que o capital social da Emissora é, na data deste Prospecto, de R\$332.146.395,32 (trezentos e trinta e dois milhões, cento e quarenta e seis mil, trezentos e noventa e cinco reais e trinta e dois centavos), e que o valor total das debêntures da segunda emissão em circulação em 12/05/04 totaliza R\$60.400.692,40 (sessenta milhões, quatrocentos mil, seiscentos e noventa e dois reais e quarenta centavos).

Tipo, Conversibilidade e Forma. As Debêntures terão a forma nominativa escritural e não serão conversíveis em ações. Para todos os fins de direito, a titularidade das Debêntures será comprovada pelo extrato da conta de depósito emitido pelo Banco Itaú S.A., responsável pela escrituração das Debêntures. Adicionalmente, para as Debêntures custodiadas na CETIP, será expedido por esta o "Relatório de Posição de Ativos", acompanhado de extrato em nome do Debenturista, emitido pela instituição financeira responsável pela custódia destes títulos e, para as Debêntures custodiadas na CBLC, será expedido por esta um relatório indicando a titularidade das Debêntures que estiverem custodiadas na CBLC.

Data de Emissão. Para todos os fins e efeitos legais, a Data de Emissão das Debêntures será o dia 1º de junho de 2004.

Prazo e Forma de Subscrição e Integralização: O preço de subscrição das Debêntures será o seu Valor Nominal Unitário (conforme definido abaixo) acrescido dos Juros Remuneratórios (conforme definido abaixo), calculado *pro rata temporis* desde a Data de Emissão até a data de integralização. A integralização das Debêntures será à vista, no ato da subscrição, em moeda corrente nacional, de acordo com as normas de liquidação aplicáveis ao SDT, administrado pela ANDIMA, e à CETIP.

Espécie. As Debêntures serão da espécie quirografária, sem garantia ou preferência, nos termos do artigo 58 da Lei nº 6404/76.

Valor Nominal Unitário das Debêntures. O Valor Nominal Unitário das Debêntures, na Data de Emissão, será de R\$10.000,00 (dez mil reais).

Garantia Fidejussória. As Debêntures serão garantidas pela fiança prestada pelas Garantidoras, obrigando-se as Garantidoras perante os Debenturistas, na qualidade de fiadoras e principais pagadoras de todos os valores devidos pela Emissora, sendo a fiança prestada em caráter irrevogável e irretratável para todos os efeitos legais, até o integral cumprimento, pela Emissora, das obrigações pecuniárias descritas na Escritura de Emissão. Todos e quaisquer pagamentos realizados pela ALL – América Latina Logística do Brasil S.A. e pela ALL – América Latina Logística Intermodal S.A. serão efetuados livres e líquidos, sem a dedução de quaisquer tributos, impostos, taxas, contribuições de qualquer natureza, encargos ou retenções, presentes ou futuros, bem como de quaisquer juros, multas ou demais exigibilidades fiscais.

Prazo e Data de Vencimento. Para todos os efeitos legais, o prazo das Debêntures é de 3 (três) anos contados a partir da Data de Emissão, vencendo-se as mesmas, portanto, em 1º de junho de 2007, data em que será pago o valor integral do principal das Debêntures juntamente com o valor dos Juros Remuneratórios (conforme definido abaixo) eventualmente devidos, em moeda corrente.

Juros Remuneratórios. Às Debêntures será conferida remuneração com base na variação acumulada de um fator multiplicador (os “Juros Remuneratórios”) referenciada nas taxas médias diárias dos DI - Depósitos Interfinanceiros de um dia, Extra-Grupo (“Taxas DI”), calculadas e divulgadas pela CETIP. Esta remuneração foi definida com base em procedimento de *bookbuilding*, base 252 dias úteis, e incidirá sobre o Valor Nominal Unitário da Debênture, a partir da Data de Emissão, devendo ser paga ao final de cada Período de Capitalização, de acordo com a fórmula abaixo.

Define-se Período de Capitalização como sendo o intervalo de tempo que se inicia na Data de Emissão, no caso do primeiro Período de Capitalização, ou na data prevista do pagamento dos Juros Remuneratórios imediatamente anterior, no caso dos demais Períodos de Capitalização, e termina na data prevista do pagamento de Juros Remuneratórios correspondentes ao período. Cada Período de Capitalização sucede o anterior sem solução de continuidade.

Os Juros Remuneratórios correspondentes aos Períodos de Capitalização serão devidos semestralmente, vencendo-se no dia 1º de junho e 1º de dezembro de cada ano, sendo o primeiro vencimento em 1º de dezembro de 2004 e o último na Data de Vencimento, ou na data em que ocorrer vencimento antecipado das Debêntures, se for o caso.

As taxas médias diárias são acumuladas de forma exponencial utilizando-se o critério *pro rata temporis*, até a data do efetivo pagamento dos Juros Remuneratórios, de forma a cobrir todo o Período de Capitalização.

O cálculo dos Juros Remuneratórios obedecerá à seguinte fórmula:

$$J = Vne \times (\text{Fator DI} - 1)$$

onde:

J = Valor unitário dos juros flutuantes, acumulado no período, calculado com 6 (seis) casas decimais, sem arredondamento, devidos no final de cada Período de Capitalização;

VNe = Valor Nominal Unitário de emissão ou saldo do Valor Nominal Unitário no início do Período de Capitalização, informado/calculado com 6 (seis) casas decimais, sem arredondamento;

FatorDI = Produtório das taxas DI-Over com uso de percentual aplicado, da data de início de capitalização, inclusive, até a data de cálculo exclusive, calculado com 8 (oito) casas decimais, com arredondamento, apurado da seguinte forma:

$$\text{Fator DI} = \prod_{k=1}^n \left(1 + \text{TDI}_k \times \frac{\text{FM}}{100} \right)$$

onde:

n = Número total de taxas DI-Over consideradas na atualização do ativo, sendo n um número inteiro;

FM = Fator multiplicador aplicado sobre a taxa DI Over, informado com 2 (duas) casas decimais;

TDI_k = Taxa DI-Over, expressa ao dia, calculada com 8 (oito) casas decimais, com arredondamento, da seguinte forma:

$$\text{TDI}_k = \left(\frac{\text{DI}_k}{100} + 1 \right)^{\frac{1}{252}} - 1$$

onde:

DI_k = Taxa DI-Over divulgada pela CETIP, válida por 1 (um) dia útil (*overnight*), utilizada com 2 (duas) casas decimais.

Observações:

- 1ª) O fator resultante da expressão $\left(1 + \text{TDI}_k \times \frac{\text{FM}}{100}\right)$ é considerado com 16 (dezesesseis) casas decimais, sem arredondamento;
- 2ª) Efetua-se o produtório dos fatores diários $\left(1 + \text{TDI}_k \times \frac{\text{FM}}{100}\right)$, sendo que a cada fator diário acumulado, trunca-se o resultado com 16 (dezesesseis) casas decimais, aplicando-se o próximo fator diário, e assim por diante até o último considerado;
- 3ª) Uma vez os fatores estando acumulados, considera-se o fator resultante “Fator DI” com 8 (oito) casas decimais, com arredondamento.

No caso de indisponibilidade temporária da Taxa DI quando do pagamento de qualquer obrigação pecuniária resultante da fixação dos Juros Remuneratórios, será utilizada, em sua substituição, a mesma taxa diária produzida pela última Taxa DI conhecida, até a data do cálculo, não sendo devidas quaisquer compensações financeiras, tanto por parte da Emissora quanto pelos debenturistas, quando da divulgação posterior da Taxa DI respectiva.

Na ausência de apuração e/ou divulgação da Taxa DI por prazo superior a 5 (cinco) dias úteis após esta data, ou, ainda, no caso de sua extinção ou por imposição legal, o Agente Fiduciário deverá, no prazo máximo de 30 (trinta) dias a contar do evento, realizar Assembleia Geral de Debenturistas (no modo e prazos estipulados no artigo 124 da Lei das Sociedades por Ações) para definir, de comum acordo com a Emissora, observada a regulamentação aplicável, o parâmetro a ser aplicado, a ser proposto pela Emissora. Até a deliberação desse parâmetro será utilizada, para o cálculo do valor de quaisquer obrigações relativas aos Juros Remuneratórios, a mesma taxa diária produzida pela última Taxa DI conhecida, até a data da deliberação da Assembleia Geral de Debenturistas.

Caso não haja acordo sobre os novos parâmetros, entre a Emissora e os debenturistas representando, no mínimo, 75% (setenta e cinco por cento) do total das Debêntures em circulação (ainda que em decorrência da falta de quorum para deliberar sobre a matéria), a Emissora deverá resgatar a totalidade das Debêntures em circulação, no prazo de 30 (trinta) dias contados da data da realização da respectiva Assembleia Geral de Debenturistas, pelo saldo de seu Valor Nominal Unitário acrescido dos Juros Remuneratórios devidos até a data do efetivo resgate, calculado *pro rata temporis*, a partir da Data de Emissão, utilizando-se a última Taxa DI conhecida.

Amortização. As Debêntures não serão amortizadas.

Aquisição Facultativa. A Emissora poderá, a qualquer tempo, adquirir Debêntures em circulação, por preço não superior ao seu Valor Nominal Unitário acrescido dos Juros Remuneratórios, calculados *pro rata temporis*, observando o disposto no parágrafo 2º, do artigo 55, da Lei n.º 6.404/76. O Conselho de Administração da Emissora terá poderes para aprovar o cancelamento, a qualquer momento, das Debêntures que se encontrarem em tesouraria.

Resgate Antecipado Facultativo. Não haverá resgate antecipado facultativo.

Vencimento Antecipado. São eventos de antecipação do vencimento desta emissão das Debêntures, independentemente de prévio aviso, interpelação ou notificação judicial:

- (a) liquidação ou decretação de falência da Emissora ou qualquer de suas controladas;
- (b) pedido de auto-falência ou de concordata preventiva formulado pela Emissora ou qualquer de suas controladas;
- (c) falta de pagamento de quaisquer valores devidos aos debenturistas nas respectivas datas de vencimento, não sanado em 30 (trinta) dias, contados da respectiva data de vencimento;
- (d) protestos legítimos de títulos contra a Emissora ou qualquer de suas controladas que não sejam sanados no prazo de 30 (trinta) dias, contados do recebimento de aviso escrito que lhe for enviado pelo Agente Fiduciário, cujo valor, em conjunto, seja superior a R\$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais) ou que possam configurar, em face das circunstâncias e a critério do Agente Fiduciário, estado

- de insolvência da Emissora ou risco de inadimplemento no pagamento das obrigações decorrentes das Debêntures, à exceção do protesto efetuado por erro ou má-fé de terceiro, desde que validamente comprovado pela Emissora;
- (e) pagamento de dividendos, juros sobre capital próprio ou qualquer outra participação no lucro estatutariamente prevista, quando estiver em mora perante os debenturistas desta Oferta;
 - (f) falta de cumprimento pela Emissora de toda e qualquer obrigação prevista na Escritura, não sanada em 60 (sessenta) dias, contados do aviso escrito que lhe for enviado pelo Agente Fiduciário;
 - (g) Falta de pagamento, pela Emissora ou qualquer de suas controladas, de qualquer dívida financeira de valor unitário igual ou superior a R\$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais), não sanado em até 15 (quinze) dias contados da respectiva data de vencimento;
 - (h) Vencimento antecipado de qualquer dívida financeira da Emissora, ou de qualquer controlada da Emissora, de valor unitário igual ou superior a R\$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais), exceto se tal vencimento antecipado ocorrer por opção da Emissora ou de controlada da Emissora, conforme o caso;
 - (i) As obrigações de pagar da Emissora previstas na Escritura de Emissão deixarem de concorrer, no mínimo, *pari passu* com as demais dívidas quirografárias da Emissora, ressalvadas as obrigações que gozem de preferência por força de disposição legal;
 - (j) Transferência ou qualquer forma de cessão ou promessa de cessão a terceiros, pela Emissora, das obrigações assumidas nesta Escritura de Emissão, sem a prévia anuência dos Debenturistas reunidos em Assembléia Geral;
 - (k) Extinção da concessão outorgada pela União Federal à ALL – América Latina Logística do Brasil S.A., tendo por objeto a exploração e desenvolvimento do transporte de carga no conjunto ferroviário localizado nos Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná, em decorrência de encampação, rescisão ou anulação da licitação ou extinção, por qualquer motivo, das concessões outorgadas pelo governo argentino à América Latina Logística – Central Sociedad Anônima e à América Latina Logística – Mesopotâmica S.A. para a administração e exploração de ferrovias na Argentina;
 - (l) Desapropriação, confisco ou qualquer outra medida de qualquer entidade governamental que resulte na perda pela Emissora, ou suas controladas, conforme o caso, da propriedade ou posse direta de mais de 20% (vinte por cento) dos seus ativos da Emissora ou de suas controladas ou na incapacidade de gestão de seus negócios, desde que tal desapropriação, confisco ou medida afete substancialmente a capacidade de pagamento, pela Emissora de suas obrigações relativas às Debêntures;
 - (m) Sentença judicial transitada em julgado contra a Emissora ou suas controladas, que envolva valor unitário superior a R\$50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais);
 - (n) Não cumprimento, em até 60 (sessenta) dias, contados da data estipulada, de qualquer decisão judicial transitada em julgado contra a Emissora, que possa causar efeito adverso relevante sobre a Emissora;
 - (o) Ocorrência de qualquer procedimento de seqüestro, arresto ou penhora de ativos da Emissora ou de suas controladas, cujo valor contábil unitário seja superior a 20% (vinte por cento) do patrimônio líquido da Emissora à época, levantado com base na última demonstração financeira publicada, exceto se tal procedimento for suspenso, sobrestado, revertido ou extinto no prazo de até 60 (sessenta) dias contados de seu início;
 - (p) Mudança do objeto social da Emissora ou realização de qualquer negócio fora do objeto social da Emissora;
 - (q) Venda, cessão ou qualquer outro tipo de transferência, pela Emissora e/ou por suas controladas, diretas ou indiretas, de bens do ativo permanente (incluindo imobilizado e investimentos) ou de participação em outras sociedades (incluindo direitos de subscrição e títulos ou valores mobiliários conversíveis em participação societária) ou de ativos essenciais à sua atividade cujo valor unitário ou

agregado durante os 12 (doze) meses imediatamente anteriores seja igual ou superior a R\$50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais), atualizado anualmente, a partir da data de emissão, pelo IGP-M, ou seu contravalor em outras moedas; sem a aplicação integral, no prazo de 30 (trinta) dias da data em que tais recursos se tornaram disponíveis à Emissora e/ou às suas controladas, conforme o caso, dos recursos líquidos da venda, cessão ou transferência no pagamento de dívidas de sua titularidade, excluídas as dívidas entre quaisquer das seguintes sociedades: a Emissora, quaisquer controladoras ou controladas, diretas ou indiretas, da Emissora, e quaisquer coligadas da Emissora. Fica excluído do disposto nesta Cláusula a eventual alienação das ações da Geodex, de titularidade da Emissora;

- (r) Caso sejam desrespeitados os seguintes limites financeiros, apurados trimestralmente a cada publicação das demonstrações financeiras consolidadas da Emissora: (a) limite máximo de 2,5 vezes para o índice correspondente à divisão da Dívida Líquida Consolidada pelo EBITDA Consolidado dos últimos 4 (quatro) trimestres; e (b) limite mínimo de 1,3 vezes para o índice correspondente à divisão do EBITDA Consolidado dos últimos 4 (quatro) trimestres da Emissora pela sua Despesa Financeira Líquida Consolidada.

Para os fins desta alínea, entende-se por:

"EBITDA Consolidado": o lucro antes dos impostos, juros, depreciação e amortização, subtraído do valor dos pagamentos efetuados no período por obrigações de concessões e arrendamentos, da Emissora e suas coligadas consolidadas.

"Dívida Líquida Consolidada": soma dos empréstimos, financiamentos, debêntures, encargos financeiros, diferencial a pagar por operações com derivativos, avais e garantias prestadas, menos o saldo em caixa e o diferencial a receber por operações com derivativos, da Empresa e suas coligadas consolidadas.

"Despesa Financeira Líquida Consolidada": Juros acruados, incluindo variações monetárias e cambiais, relativos a financiamentos com instituições financeiras e organismos multilaterais de crédito, inclusive operações de *hedge*, da Emissora e suas coligadas consolidadas, menos as receitas obtidas em aplicações financeiras.

- (s) realização, pela Emissora ou por qualquer de suas controladas, de investimentos, ou permissão, pela Emissora ou por qualquer de suas controladas, que sejam realizados investimentos, caso imediatamente após realizado tal investimento, a Emissora descumpra o índice e limite financeiro a que se refere o item "s" acima.

A ocorrência de quaisquer dos eventos indicados nos subitens (a) a (e) acima, acarretará o vencimento antecipado automático das Debêntures, independentemente de aviso ou notificação, judicial ou extrajudicial. Na ocorrência de qualquer dos eventos indicados nos subitens (f) a (t) acima, o vencimento antecipado das Debêntures dependerá de prévia deliberação da Assembléia Geral de Debenturistas, que deverá ser convocada pelo Agente Fiduciário em até 15 (quinze) dias contados da data em que tomar conhecimento do evento.

A Assembléia Geral de Debenturistas mencionada acima poderá, por deliberação de 75% (setenta e cinco por cento) das Debêntures em circulação, determinar que o Agente Fiduciário não declare o vencimento antecipado das Debêntures.

A alienação, direta ou indireta, do controle acionário da Emissora dependerá da prévia aprovação de 75% (setenta e cinco por cento) das Debêntures em circulação, em assembléia especialmente convocada com esse fim, dispensada essa aprovação se for assegurado aos debenturistas que o desejarem, o resgate das Debêntures de que forem titulares, durante o prazo mínimo de 6 (seis) meses a contar da data de publicação do fato relevante relativo à negociação.

Em conformidade com o art. 231 da Lei 6.404/76, a incorporação, a fusão ou a cisão da Emissora dependerá da prévia aprovação de 75% (setenta e cinco por cento) das Debêntures em circulação, reunidos em assembléia especialmente convocada com esse fim, dispensada tal aprovação se a Emissora assegurar aos debenturistas que o desejarem o resgate das Debêntures de que forem titulares, durante o prazo mínimo de 6 (seis) meses a contar da data de publicação das assembléias relativas à operação.

Local de Pagamento. Os pagamentos a que fazem jus as Debêntures serão efetuados no mesmo dia de seu vencimento utilizando-se os procedimentos adotados pela CETIP, para as Debêntures registradas no SND, administrado pela ANDIMA, ou de acordo com os procedimentos adotados CBLC, para as Debêntures registradas no Bovespa-Fix, da BOVESPA, ou, ainda, através da instituição responsável pela escrituração das Debêntures para os titulares das Debêntures que não estejam depositadas em custódia vinculada a esses sistemas.

Prorrogação dos Prazos. Considerar-se-ão automaticamente prorrogados os prazos para pagamento de qualquer obrigação relativa às Debêntures até o primeiro dia útil subsequente, sem acréscimo de juros ou de qualquer outro encargo moratório aos valores a serem pagos, quando a data de pagamento coincidir com feriado nacional, sábado ou domingo.

Encargos Moratórios. Ocorrendo atraso imputável à Emissora no pagamento de qualquer quantia devida aos titulares das Debêntures, os débitos em atraso ficarão sujeitos a multa moratória de 2% (dois por cento) e juros de mora de 1% (um por cento) ao mês, ambos calculados sobre os valores em atraso desde a data de inadimplemento até a data do efetivo pagamento, independentemente de aviso, notificação ou interpelação judicial ou extrajudicial.

Decadência do Direito aos Acréscimos. O não comparecimento do Debenturista para receber o valor correspondente a quaisquer das obrigações pecuniárias da Emissora nas datas previstas na Escritura de Emissão, ou em comunicado publicado pela Emissora, não lhe dará direito ao recebimento de qualquer rendimento, acréscimos ou encargos moratórios no período relativo ao atraso no recebimento.

Publicidade. Todos os atos e decisões destinados aos Debenturistas deverão ser obrigatoriamente comunicados, na forma de avisos, nos jornais Indústria e Comércio, de Curitiba, e no Valor Econômico, de São Paulo, no boletim oficial da bolsa de valores ou entidade de mercado de balcão organizado em que forem negociadas as Debêntures e através da rede mundial de computadores, devendo a Emissora avisar, antecipadamente, o Agente Fiduciário da realização de qualquer publicação.

Assembleia Geral de Debenturistas

Convocação. A Assembleia Geral de Debenturistas pode ser convocada pelo Agente Fiduciário, pela Emissora ou por debenturistas que representem 10% (dez por cento), no mínimo, das Debêntures em circulação, ou pela CVM. A convocação se dará mediante anúncio publicado, pelo menos 3 (três) vezes, nos órgãos de imprensa nos quais a Emissora deve efetuar suas publicações, respeitadas outras regras relacionadas à publicação de anúncio de convocação de assembleias gerais constantes da Lei n.º 6.404/76, da regulamentação aplicável e da Escritura.

Quorum de Instalação. A Assembleia se instalará, em primeira convocação, com a presença de debenturistas que representem a metade, no mínimo, das Debêntures em circulação e, em segunda convocação, com qualquer *quorum*.

Mesa Diretora. A presidência da Assembleia caberá ao debenturista eleito pelos titulares das Debêntures ou àquele que for designado pela CVM.

Quorum de Deliberação. Nas deliberações da assembleia, a cada Debênture em circulação caberá um voto, admitida a constituição de mandatário, Debenturista ou não. As alterações nas características e condições das Debêntures e da Oferta deverão ser aprovadas por Debenturistas que representem, pelo menos, 75% (setenta e cinco por cento) das Debêntures em circulação, observado que alterações nos Juros Remuneratórios e/ou vencimento das Debêntures e/ou dispositivos sobre quorum previstos nesta Escritura deverão contar com aprovação de Debenturistas representando 100% (cem por cento) das Debêntures em circulação. Ainda, na hipótese de extinção, ausência de apuração e/ou divulgação por mais de 10 (dez) dias consecutivos após a data esperada para sua apuração e/ou divulgação, ou impossibilidade legal de aplicação de índice componente dos Juros Remuneratórios, o quorum necessário para definição dos novos Juros Remuneratórios aplicáveis às Debêntures deverá ser composto por Debenturistas que representem, no mínimo, 75% (setenta e cinco por cento) do total das Debêntures em circulação.

Cronograma das Etapas da Distribuição Pública

A Distribuição Pública somente terá início após a concessão do registro pela CVM, a publicação do anúncio de início de distribuição das Debêntures e a disponibilização do Prospecto Definitivo aos investidores e se encerrará no prazo máximo de 5 (cinco) dias, a contar da data da publicação do anúncio de início. Após a colocação da totalidade das Debêntures ou depois de decorrido o referido prazo de 5 (cinco) dias, a Emissora e o Coordenador farão publicar o anúncio de encerramento. O anúncio de início e o anúncio de encerramento serão publicados nos jornais Diário Oficial do Estado Paraná, no Jornal Indústria e Comércio, de Curitiba, e no Valor Econômico, de São Paulo. A distribuição pública poderá ser suspensa ou cancelada pela CVM, a qualquer tempo, nos seguintes casos: (i) se estiver se processando em condições diversas das constantes da Instrução CVM nº 400 ou do registro da Oferta, ou (ii) se for considerada ilegal, contrária à regulamentação da CVM ou fraudulenta, ainda que depois de obtido o respectivo registro. A eventual suspensão ou cancelamento da Distribuição Pública, bem como quaisquer outras informações ou avisos a ela relativos serão divulgados ao mercado imediatamente após a sua ocorrência, nos jornais Diário Oficial do Estado Paraná, no Jornal Indústria e Comércio, de Curitiba, e no Valor Econômico, de São Paulo.

Modificação ou Revogação da Oferta

Havendo, a juízo da CVM, alteração substancial, posterior e imprevisível nas circunstâncias de fato existentes quando da apresentação do pedido de registro de Oferta, ou que o fundamentem, acarretando aumento relevante dos riscos assumidos pela Emissora e inerentes à própria Oferta, a CVM poderá acolher pleito de modificação ou revogação da Oferta. Se for deferida a modificação, a Oferta poderá, por iniciativa da própria da CVM, ou a requerimento da Emissora, ser prorrogada por até 90 (noventa) dias.

Em caso de revogação da Oferta, seja por iniciativa da CVM, na forma da Instrução nº 400, ou da própria Emissora, os boletins de subscrição eventualmente firmados ficarão automaticamente cancelados.

A modificação da Oferta será imediatamente divulgada ao mercado, através dos mesmos meios utilizados para a publicação do anúncio de início. O Coordenador tomará as providências cabíveis para se assegurar de que os investidores, ao formalizarem sua adesão à Oferta, com a assinatura do boletim de subscrição, estão cientes de que foi alterada a Oferta original e de que têm conhecimento dos novos termos e condições. Caso tenham assinado o boletim de subscrição anteriormente à modificação da Oferta, os investidores serão informados imediatamente pelo Coordenador a respeito da modificação ocorrida e deverão, no prazo máximo de 5 (cinco) dias úteis, a contar do recebimento da comunicação, confirmar seu interesse na aquisição das Debêntures. Caso não haja manifestação do investidor até o final do prazo, será presumida a intenção do investidor na aquisição das Debêntures.

Distribuição Parcial

A Oferta será mantida mesmo que não ocorra a subscrição da totalidade das Debêntures, presumindo-se que o investidor não deseja condicionar sua adesão à Oferta, sob qualquer forma, na ausência de manifestação formal do investidor nesse sentido, protocolada perante o Coordenador Líder, concomitantemente à aceitação da Oferta, no prazo entre a publicação do anúncio de início da distribuição, inclusive, e a publicação do anúncio de encerramento da distribuição, exclusive.

A manifestação formal do investidor à Oferta poderá condicionar sua adesão à (i) distribuição da totalidade das Debêntures ou (ii) à distribuição de uma proporção ou quantidade mínima de Debêntures, indicando:

- (i) no caso de pessoa física - o nome completo, endereço, profissão, estado civil, nº do documento de identidade ("RG"), nº do documento de cadastro de pessoa física no Ministério da Fazenda ("CPF"), assim como nome e nº do banco, nº da agência bancária e da conta- corrente de sua titularidade;

- (ii) no caso de pessoa jurídica - a razão social, endereço, nº do cadastro de pessoa jurídica no Ministério da Fazenda ("CNPJ"), assim como nome e nº do banco, nº da agência bancária e da conta corrente de sua titularidade, devendo, ainda, ser apresentados os seguintes documentos: a) estatuto ou contrato social, devidamente formalizado e registrado na Junta Comercial competente; e b) comprovante de poderes de representantes da pessoa jurídica.

Em qualquer dessas hipóteses, a não realização da condição estabelecida pelo investidor implicará a desconsideração automática da sua adesão à Oferta e a devolução ao investidor, por meio de depósito na conta corrente indicada na correspondência encaminhada ao Coordenador, do valor correspondente às Debêntures por ele subscritas, deduzida a quantia relativa à Contribuição Provisória sobre Movimentação ou Transmissão de Valores e de Créditos e Direitos de Natureza Financeira - CPMF, no prazo de até 3 (três) dias úteis contados da Data de Liquidação.

A manifestação formal do investidor em desconformidade com os termos acima estipulados ou desacompanhada de original ou cópia autenticada dos documentos acima indicados não produzirá qualquer efeito e será automaticamente desconsiderada pelo Coordenador Líder.

Procedimento de Distribuição e Forma de Colocação

Conforme previsto no Contrato de Colocação, o Coordenador fará a colocação das Debêntures em regime de garantia firme de subscrição para a colocação de 4.000 (quatro mil) Debêntures, equivalentes, na Data de Emissão e pelo Valor Nominal Unitário, a R\$40.000.000,00 (quarenta milhões de reais), obrigando-se a subscrevê-las ou a diferença entre o que houver sido subscrito e as 4.000 (quatro mil) Debêntures, caso não haja demanda para a mencionada quantidade, pelo Valor Nominal Unitário acrescido dos Juros Remuneratórios, verificados desde a Data de Emissão até a data de subscrição e integralização das Debêntures, desde que os Juros Remuneratórios sejam fixados à taxa de 120% da Taxa DI. O montante remanescente será colocado sob o regime de melhores esforços. Não existirão reservas antecipadas, nem fixação de lotes mínimos ou máximos, sendo que o Coordenador, com expressa anuência da Emissora, organizará plano de distribuição, o qual poderá levar em conta suas relações com clientes e outras considerações de natureza comercial ou estratégica.

As Debêntures deverão ser colocadas no prazo máximo de 5 (cinco) dias, contados da data de publicação do anúncio de início. Findo o referido prazo, as Debêntures não colocadas deverão ser canceladas.

Os investidores interessados poderão obter cópia do Contrato de Colocação no endereço da Emissora, constante da capa do presente Prospecto, no endereço do Coordenador (ver "Informações Adicionais sobre a Oferta – Identificação dos Consultores e Auditores"), e na CVM, nos seguintes endereços:

(i) Rua Sete de Setembro, n.º 111, 5.º andar – Centro de Consultas – Centro

Rio de Janeiro – RJ

(ii) Rua Formosa, n.º 367, 20.º andar – Centro

São Paulo – SP

Contrato de Garantia de Liquidez e de Estabilização de Preço

Não será celebrado contrato de garantia de liquidez, nem contrato de estabilização de preço para as Debêntures.

Fundo de Amortização para as Debêntures

Não será constituído para a presente Oferta.

Demonstrativo do Custo da Distribuição

A tabela a seguir mostra o montante total da Oferta, custos a serem incorridos com a Oferta e o montante líquido para a Emissora:

	Montante (R\$)	% em Relação ao Valor Total da Oferta
Montante total da Oferta	R\$100.000.000,00	100%
Custo máximo de comissionamento ⁽¹⁾	R\$1.650.000,00	1,65%
Taxa de registro na CVM	R\$82.870,00	0,08%
Montante líquido para a Emissora	98.267.130,00	98,27%

⁽¹⁾ Comissão de Coordenação: correspondente a 1,65%, incidente sobre o produto obtido com a multiplicação da quantidade de Debêntures pelo o Valor Nominal Unitário.

Custo Unitário do Lançamento ⁽²⁾

Discriminação	Preço (R\$)	Custo do Lançamento por Debênture (R\$)	Montante Líquido por Debênture (R\$)
Por Debênture	R\$10.000,00	R\$173,29	R\$9.826,71

⁽²⁾ Com base no valor da Data de Emissão.

Histórico da Negociação de Debêntures da 1ª Emissão Pública

Em 1º de novembro de 2000, a Emissora emitiu, para distribuição pública, 8.000 debêntures não conversíveis, totalizando um montante de R\$80,0 milhões. As debêntures não conversíveis emitidas foram quitadas integralmente na forma prevista na escritura.

A tabela abaixo apresenta o histórico de negociação das debêntures da emissão pública anterior da Emissora, indicando cotações mínimas, médias e máximas, nas datas indicadas.

Data	Código	Qtdd	Número Negócios	Mínima	Média	Máxima	%Par
20/12/2000	ALLG11	300	-	10.224,020000	10.224,020000	10.224,020000	ND
04/01/2001	ALLG11	400	2	10.277,296160	10.277,296160	10.277,296160	ND
23/01/2001	ALLG11	800	2	10.353,601080	10.353,601080	10.353,601080	ND
30/11/2001	ALLG11	550	1	6.763,039909	6.763,039909	6.763,039909	100,00
15/04/2002	ALLG11	1.4	4	7.244,074546	7.244,074546	7.244,074546	100,00
17/04/2002	ALLG11	1.163	2	7.254,783035	7.255,156930	7.255,573655	100,01
29/04/2002	ALLG11	1.137	1	7.297,700000	7.297,700000	7.297,700000	100,00
04/11/2002	ALLG11	300	2	3.331,599275	3.331,599275	3.331,599275	99,88
08/05/2003	ALLG11	150	1	3.346,100000	3.346,100000	3.346,100000	99,99
09/05/2003	ALLG11	150	1	3.349,493185	3.349,493185	3.349,493185	100,00

Estrutura Societária

A tabela abaixo apresenta a participação da Emissora, direta e indireta, em cada uma de suas subsidiárias na data de 14 de maio de 2004.

Subsidiária	Número de ações detidas	Percentual Participação
ALL – América Latina Logística do Brasil S.A.	8.945.450.891 ações ordinárias 13.609.559.653 ações preferenciais	100%
ALL – América Latina Logística Intermodal S.A.	46.929.261 ações ordinárias	99,99%
Terlogs Terminal Marítimo Ltda.*	958 quotas	25,49%
Logispar Logística e Participações S.A.	342.523 ações ordinárias 568.779 ações preferenciais	99,99%
ALL – América Latina Logística Overseas Limited ¹	5.003 ações	100%
ALL – América Latina Logística Equipamentos Ltda.	159.999 ações	99,99%
Ferrovias Paraná S.A.*	128.501 ações ordinárias 256.501 ações preferenciais	25%
ALL – América Latina Logística de Argentina S.A.* ²	9.702.030 ações	99,99%
América Latina Logística – Central S.A.* ²	109.472 ações classe C	73,55%
América Latina Mesopotâmica S.A.* ²	67.737 ações classe C	70,56%
Boswells Sociedad Anônima* ³	59.994 ações	99,99%
ALL – América Latina Logística Armazéns Gerais Ltda.*	199.979 ações	99,99%
Geodex Communication S.A.	35.860 ações ordinárias 22.307.000 ações preferenciais C 712.602 ações preferenciais D 1.846.061 ações preferenciais E	43,69% total; 3,2% capital votante
Geodex do Brasil S.A.*	24.793.713 ações	43,68%

⁽¹⁾ A ALL Overseas foi constituída sob as leis das Bahamas.

⁽²⁾ A ALL Argentina, a ALL Central e a ALL Mesopotâmica foram constituídas sob as leis da República da Argentina.

⁽³⁾ A Boswells foi constituída sob as leis da República do Uruguai.

* Consideradas as devidas diluições por participação indireta.

Os acionistas detentores, em 14 de maio de 2004, de cinco por cento ou mais do capital acionário encontram-se listados abaixo:

ACIONISTA	AÇÕES ON	%	AÇÕES PN	%
Emerging Markets Capital Investments LLC	2.813.106	18,29%	3.805.966	18,29%
Ralph Partners I	2.508.726	16,31%	3.394.159	16,31%
Judori Administração, Empreendimentos e Participações S.A	1.800.760	11,71%	2.436.323	11,71%
Brasil Private Equity - Fundo Mútuo de Investimento em Ações – Carteira Livre	1.556.543	10,12%	2.105.912	10,12%
Delara Brasil Ltda.	1.551.429	10,08%	2.098.992	10,08%
Latin Freight Company LLC	1.149.605	7,47%	1.555.348	7,47%
Railtex Global Investments, LLC	787.763	5,12%	1.065.797	5,12%

Eventos Societários e Reestruturações Societárias Relevantes

Durante os últimos cinco anos, ocorreram as seguintes alterações significativas no grupo de controle da Emissora:

Cisão da Interférrea S.A. – Serviços Ferroviários e Intermodais

A Interférrea, um dos acionistas controladores da Emissora, foi cindida e as ações por ela detidas no capital social da Emissora foram atribuídas a quatro novos acionistas, Holding Brasil S.A., ITD Transportes Ltda, SpoorNet do Brasil Ltda e Útil Transportes Interestadual de Luxo S.A. O Ministério dos Transportes aprovou e ratificou tais transferências em 31 de julho de 2003, através da Resolução nº 268, publicada em 7 de agosto de 2003.

Cisão da Útil Transportes Interestadual de Luxo S.A.

A Útil Transportes Interestadual de Luxo S.A., sucessora da Interférrea S.A., foi cindida em 22 de agosto de 2002, tendo parte das ações por ela detidas no capital social da Emissora sido atribuídas à Companhia Atual de Transportes. A referida transferência foi aprovada pela ANTT em 10 de março de 2004, conforme Deliberação ANTT nº 56, publicada no Diário Oficial da União, seção I, de 22 de março de 2004. A transferência das ações foi efetivada nos livros de registros societários da Emissora em 18 de maio de 2004.

Cisão da Gruçai Participações S.A.

Os sócios da Gruçai Participações S.A. aprovaram em 24 de março de 2004 a sua cisão, tendo a GP Administradora de Ativos S.A. incorporado 1.347.477 ações ordinárias representativas do capital social da Emissora de titularidade da empresa cindida.

A Emissora envolveu-se nas seguintes operações de reestruturação societária nos últimos cinco anos:

Aquisição das Ações da Concessionária Brasileira

O Ministro dos Transportes, em despacho data de 24 de fevereiro de 1999, autorizou que o capital social da Concessionária Brasileira fosse integralizado por uma holding – a Emissora – a ser constituída pelos acionistas, à época, da Concessionária Brasileira. Adicionalmente, constou no referido despacho a obrigação da Emissora obedecer às exigências do Edital no que diz respeito às obrigações societárias da Concessionária Brasileira. Em 1º de abril de 1999, a Emissora incorporou todas as ações representativas do capital social da Concessionária Brasileira, a qual se tornou subsidiária integral da Emissora. A Emissora adquiriu a totalidade das ações da Concessionária Brasileira de seus próprios acionistas, permutando ações de sua emissão por ações da Concessionária Brasileira, na razão de 1 para 1. Com isso, a Emissora aumentou seu capital social em R\$ 59,1 milhões, através de uma subscrição privada, emitindo 16.238.430.776 ações, divididas em 6.440.257.909 ações ordinárias e 9.798.172.867 ações preferenciais, ao preço de emissão de R\$ 0,00364 por ação.

Aquisição dos direitos às ações da ALL Argentina

Em 05 de maio de 1999, Poconé Participações S.A., Judori Administração, Empreendimentos e Participações S.A., Interférrea S.A. Serviços Ferroviários e Intermodais, GP Capital Partners II, LP e Emerging Markets Capital Investments, na qualidade de vendedores, e a Emissora, na qualidade de compradora, celebraram “Contrato de Compra e Venda de Ações sob Condição Suspensiva”, com o objetivo de as vendedoras alienarem a totalidade das ações de suas titularidades, representativas do capital social da ALL Argentina à Emissora. A eficácia do contrato estava subordinada à obtenção das autorizações necessárias à efetivação da transferência que deveria ser obtida dentro do prazo de 12 meses contados da data do contrato. Entretanto, as partes vendedoras e compradora decidiram celebrar, em 26 de maio de 1999, “Contrato de Constituição de Usufruto e Transferência de Ações”, re-ratificando o compromisso anterior. Através deste novo instrumento, tendo em vista a transferência da totalidade das ações da ALL Argentina depende de aprovações da autoridade competente argentina, os vendedores constituíram direito real de usufruto em favor da Emissora sobre a totalidade dessas ações, até a obtenção dessas todas as aprovações governamentais. O prazo do usufruto é de 20 anos, contados de 26 de maio de 1999. Se ao término do prazo do usufruto não houver sido obtida a autorização definitiva, o usufruto será automaticamente renovado até que a referida autorização seja obtida. A ALL Argentina detém o direito sobre as ações da ALL Central e da ALL Mesopotâmico.

Cessão de Direitos sobre as Ações da ALL Argentina para a Logispar

A Emissora cedeu à Logispar os direitos de usufruto por ela detidos sobre as ações da ALL Argentina em 1º de dezembro de 2001, pelo valor de R\$253,3 milhões, a serem pagos no prazo de três anos, contados de 1º de dezembro de 2001. Devido a este contrato, a Logispar detém os direitos políticos e patrimoniais sobre as ações da ALL Argentina. Adicionalmente, a Logispar tem direito de converter em ações da ALL Argentina adiantamentos para futuro aumento de capital no valor de R\$236,6 milhões. Esta operação foi aprovada pela Diretoria da Logispar reunida em 1º de dezembro de 2001.

Aquisição da Logispar

Em 31 de dezembro de 2003, a Emissora adquiriu praticamente a totalidade das ações de emissão da Logispar, com exceção das 11 ações pertencentes aos membros do Conselho de Administração. Através dessa aquisição, a Emissora tornou-se, indiretamente, titular dos direitos patrimoniais e políticos sobre as ações da ALL Argentina.

Aquisição da ALL Overseas

Em 01 de dezembro de 1999, foi autorizada a aquisição pela Emissora de todas as ações de emissão da ALL Overseas, sociedade constituída de acordo com as leis das Bahamas, sendo que em 23 de dezembro de 1999, foi autorizada a conversão de crédito da Emissora contra a ALL Overseas, no valor de US\$4,6 milhões, em capital.

Aquisição da ALL Tecnologia

Em 31 de janeiro de 2000, Gruçai Participações S.A., Judori Administração, Empreendimentos e Participações S.A., Railtex Global Investments e Ralph Partners participaram de aumento de capital social da Emissora mediante a conferência ao capital de suas participações acionárias então detidas no capital da ALL Tecnologia, no montante de R\$16,0 milhões, representados por 3.409.447.717 ações, sendo 1.285.235.639 ações ordinárias e 2.124.212.078 ações preferenciais. Dessa forma, a Emissora passou a deter participação acionária no capital social da ALL Tecnologia.

Redução de Capital e Alienação da ALL Tecnologia

Em 27 de setembro de 2000, os acionistas da ALL Tecnologia deliberaram em Assembléia Geral Extraordinária a redução da totalidade do capital social da ALL Tecnologia, mediante o cancelamento de 47.387.885 ações ordinárias, sendo 30.814.454 ações de propriedade da Emissora e 16.573.431 ações de titularidade da Concessionária Brasileira. Em contrapartida, a Emissora recebeu R\$29,82 milhões, que se encontravam em poder da Emissora por força de contrato de mútuo celebrado entre a Emissora e a ALL Tecnologia em 22 de agosto de 2000, tendo sido naquele ato liquidado. A Concessionária Brasileira recebeu em dação em pagamento ativos no total de R\$16,0 milhões. Na mesma AGE, aprovou-se aumento de capital totalmente subscrito e integralizado pela Emissora, no valor de R\$1 mil. Em 28 de dezembro de 2003, a Emissora alienou 999 ações ordinárias representativas do capital social da ALL Tecnologia à Caianda Participações S.A., pelo preço de R\$3,0 milhões, a ser pago no prazo de 3 anos contados da data de assinatura do contrato de compra e venda, corrigido pela variação do INPC, acrescido de uma taxa de juros pré-fixada de 12% a.a., desde a data de assinatura até o efetivo pagamento. Na mesma data, a Emissora alienou 1 quota ao Sr. Laudemir Niro Miyhasita, pelo preço de R\$0,50, a ser pago no prazo de 3 anos contados da data de assinatura do contrato de compra e venda, corrigido pela variação do INPC, acrescido de uma taxa de juros pré-fixada de 12% a.a., desde a data de assinatura até o efetivo pagamento.

Aquisição da 331 Participações Ltda.

A 331 Participações Ltda. era controlada indiretamente pela Concessionária Brasileira, que detinha 99,99% do seu capital social. Em 15 de dezembro de 2000, a 331 Participações Ltda foi incorporada pela Emissora ao valor de R\$3.947.947,59, mediante a emissão de 187.373.825 ações preferenciais, atribuídas à Concessionária Brasileira de acordo com a relação de troca estabelecida no protocolo e justificação de incorporação. A Emissora e a Concessionária Brasileira passaram a ter participação recíproca. A fim de eliminar esta participação recíproca, em 12 de julho de 2001 a Emissora adquiriu da Concessionária Brasileira a totalidade das ações detidas pela última no capital social da Emissora, ou seja, 187.373.825 ações preferenciais, mediante o pagamento com reserva de capital. Em ato subsequente, a Emissora promoveu o cancelamento das ações assim adquiridas, com a consequente redução proporcional de seu capital social. A 331 Participações

Ltda possuía, dentre outros ativos, participação de 2,8% no capital da Ferroban. Como resultado da incorporação ora descrita, a Emissora passou a deter, diretamente, participação no capital da Ferroban. Deixamos de ser acionistas da Ferroban quando da cisão desta ocorrida em 30 de maio de 2001.

Sub-concessão da Ferropar e Aquisição de 25% de seu Capital Social

Em 23 de novembro de 1998, a Concessionária Brasileira tornou-se acionista da Ferropar, adquirindo um total de 325.002 ações ordinárias e 216.501 ações preferenciais de seus acionistas, FAO, Pound e Gemon, à razão de 1/3 de cada um, passando a integrar o Acordo de Acionistas da Ferropar. Em 31 de janeiro de 1997, Pound S.A., FAO – Empreendimentos e Participações Ltda e GEMON – Geral de Engenharia e Montagens S.A., celebraram Acordo de Acionistas referente à Ferropar, que foi aditado em 23 de novembro de 1998 para a inclusão da Concessionária Brasileira como parte signatária do deste Acordo de Acionistas. A participação no capital social da Ferropar é limitada, conforme o Edital, a um terço da totalidade das ações representativas do capital votante da Ferropar. Adicionalmente, as ações da Ferropar vinculadas ao grupo controlador não podem ser transferidas sem a autorização prévia da ANTT. De acordo com o contrato de sub-concessão, a Ferropar estava obrigada a pagar à Ferroeste o valor total de R\$3,2 milhões, em 15 de janeiro de 2004.

Transações envolvendo a Geodex

Em 1º de Agosto de 2000, a Concessionária Brasileira adquiriu a totalidade das ações de emissão da Geodex-, ao preço total de R\$83 mil. Em 6 de agosto de 2000, a Concessionária Brasileira aumentou o capital social da Geodex, integralizando direitos de passagem ao longo de certos trechos da linha ferroviária, no valor total de R\$10,0 milhões. Em 06 de dezembro de 2000, o Conselho de Administração da Concessionária Brasileira aprovou a sua participação no capital da Geodex, por meio da subscrição de 10.000.000 de ações ordinárias, no valor de R\$10.000.000,00, mediante o aproveitamento de crédito detido pela Concessionária Brasileira contra a Geodex, decorrente do “Contrato de Cessão de Direito de Passagem para Instalação de Dutos e Cabos de Fibras Óticas e Pactos Adjatos” celebrado em 15 de agosto de 1999.

Em 8 de dezembro de 2000, o Conselho de Administração da Emissora aprovou a sua participação no capital social da Geodex, por meio da subscrição privada de 6.702.858 ações ordinárias de emissão da referida sociedade, no valor de R\$1.000.066,42, integralizada mediante a conferência de passagem a que se referem os “Contratos de Autorização de Direito de Passagem para Instalação de Dutos e Cabos de Fibras Óticas e Pactos adjetos” celebrados com Buenos Aires Al Pacifico San Martin S/A, atual ALL Central, e Ferrocarril Mesopotamico General Urquiza S.A., atual ALL Mesopotâmica, em 01 de dezembro de 2000.

Em 21 de dezembro de 2000, a Emissora vendeu para a Concessionária Brasileira 6.702.858 ações ordinárias de emissão da Geodex de sua propriedade, pelo valor total de R\$1.000.066,42. Em 06 de janeiro de 2001, a Concessionária Brasileira vendeu para a Emissora 22.342.859 ações ordinárias de emissão da Geodex de sua propriedade, pelo valor de R\$35.193.066,96.

Em 17 de abril de 2001, foi aprovada a participação da Geodex no capital da Geodex Brasil, então denominada 294 Participações S.A., mediante a aquisição de ações representativas de 99,99% do capital da Geodex Brasil. Em 27 de agosto de 2002, a Geodex, com base nos valores contábeis apurados no balanço patrimonial levantado em 31 de maio de 2002, teve seu patrimônio parcialmente vertido para a Geodex Brasil, com a conseqüente redução do capital social da Geodex no valor de R\$120.093.772,23 e cancelamento de 45.245.235 ações. Aos acionistas da Geodex foi conferida uma ação de emissão da Geodex Brasil para cada ação de emissão da Geodex cancelada. O valor da parcela do patrimônio da Geodex cindida correspondia àquela data a R\$120.093.772,23. A Geodex Brasil sucedeu a Geodex em todos os direitos e obrigações relativos ao patrimônio cindido, em relação ao qual a Geodex permaneceu solidária com a Geodex Brasil.

Em 03 de outubro de 2001, a Concessionária Brasileira vendeu para a Emissora 895.532 ações preferenciais de emissão da Geodex de sua propriedade, sendo 170.721 ações preferenciais classe D e 724.811 ações preferenciais classe E, pelo valor total de R\$4.616.152,23.

Em 05 de março de 2004, os acionistas da Emissora reunidos em Assembleia Geral Extraordinária deliberaram a redução do seu capital social, mediante a dação em pagamento das ações detidas diretamente pela Emissora representativas do capital social da Geodex. A referida redução de capital encontrava-se sujeita ao decurso legal do prazo estipulado pela Lei das Sociedades por Ações para operações dessa natureza, à aprovação do BNDESpar, na qualidade de debenturista da Emissora, e ao exercício do direito de preferência pelos demais acionistas da Geodex. Ocorre no entanto que, em 9 de março de 2004, o BNDESpar não aprovou tal redução do capital tornando-se a mesma sem eficácia. Atualmente, a participação da Emissora na Geodex representa 43,69% do seu capital social.

Arrendamento de Ativos Operacionais da Delara

Em 23 de julho de 2001, a Emissora e a ALL Intermodal firmaram Contrato de Arrendamento de Ativos com a Delara Brasil Ltda, conforme aditado, e seus quotistas, visando ao arrendamento da totalidade dos ativos e direitos de propriedade relacionados a imóveis, instalações, maquinários, equipamentos e veículos. A ALL Intermodal assumiu todas as contingências da Delara, com exceção das seguintes: (a) contingências trabalhistas; (b) contingências fiscais; e (c) contingências de conhecimento da Delara antes do contrato e nele não informadas. A Delara concordou em reembolsar a Emissora por qualquer prejuízo relacionado a tais contingências. O prazo de duração do contrato é de 5 anos, durante o qual o arrendamento dos ativos não pode ser cedido ou onerado, sob pena de multa. O preço total para o arrendamento compreendia: (a) R\$17,4 milhões a serem pagos em 28 de fevereiro de 2003; (b) ações representativas de 11,25% da totalidade do capital social; (c) qualquer valor correspondente às parcelas de contratos de financiamento cujo vencimento se desse após 31 de julho de 2001, pelo repasse de recursos do FINAME – Agência Especial de Financiamento Industrial, e (d) pagamentos condicionados ao alcance de metas relacionadas à projeção do EBITDA combinado para os anos de 2001, 2002 e 2003. A Delara pode subscrever 372.516 ações representativas do capital social da Emissora, como parte do pagamento. Após aditamentos ao contrato de arrendamento e sucessivos encontros de contas entre a Delara e a ALL Intermodal, o saldo referido no item (a) correspondia, em 28 de fevereiro de 2004, a R\$7.898.545,92, pagável em quatro parcelas nos meses de março a junho de 2004, corrigido pelo IGP-M mais juros de 2%a.a. Ver “Transações com Partes relacionadas – Contrato de Arrendamento de Ativos”

Liquidação da Petúnia

A Petúnia foi constituída em 22 de abril de 1998. Em 28 de agosto de 1998, a Concessionária Brasileira adquiriu 998 quotas da Petúnia e o Sr. Alexandre Behring, diretor-presidente da ALL, adquiriu 1 quota e o Sr. Sérgio Messias Pedreiro, diretor financeiro e de relações com investidores da ALL, adquiriu 1 quota. A Petúnia tinha como objeto social participar no capital de outras sociedades. O capital social total da Petúnia era de R\$ 1.000.

A Petúnia encerrou suas atividades em 1º de abril de 2003 e, em 30 de abril de 2003, a ALL firmou o competente distrato social, procedendo à liquidação da sociedade, com cada quotista recebendo os valores a eles devidos de acordo com sua respectiva participação.

A Concessionária Brasileira, como ex-sócia quotista da Petúnia, tornou-se responsável pelo ativo e passivo porventura supervenientes, comprometendo-se a manter em boa guarda os livros e documentos da Petúnia.

Constituição da ALL Equipamentos

A ALL Equipamentos foi constituída em 1º de setembro de 2003. O capital social da ALL Equipamentos foi totalmente integralizado pelo valor de R\$160.000,00, representado por 160.000 ações emitidas no valor de R\$1,00 cada, com 159.999 ações detidas pela Emissora e 1 ação detida pelo Sr. Sérgio Messias Pedreiro, diretor financeiro e de relações com investidores da ALL.

Outras Transações com Partes Relacionadas e Subsidiárias

Em 2003, a Logispar efetuou remessa relativa à adiantamento para futuro aumento de capital para a Boswells, no valor de, aproximadamente, R\$14,9 milhões. Em 2002, a Logispar efetuou remessa para a Boswells, referente à adiantamento para futuro aumento de capital, no valor aproximado de R\$25,3 milhões.

A Emissora também efetuou diversas remessas de capital para a ALL Overseas e para a ALL Argentina. Em 2001, os valores das remessas totalizaram o montante de R\$59,6 milhões para a ALL Argentina e de R\$20,7 milhões para a ALL Overseas. No mesmo ano, a ALL Overseas, por sua vez, efetuou remessas para a ALL Argentina no montante de US\$5,9 milhões, também como adiantamento para futuro aumento de capital.

Em setembro de 1997, a acionista Delara Brasil Ltda. firmou contrato de transporte de produtos e prestação de serviços relacionados para a Companhia de Bebidas das Américas – Ambev. A ALL Intermodal assumiu as obrigações deste contrato através de contrato de arrendamento firmado entre a ALL Intermodal e a Delara (“Ver Informações Adicionais sobre a Oferta– Eventos Societários e Reestruturações Societárias Relevantes – Arrendamento de Ativos Operacionais da Delara”).

Contratos de Tráfego Mútuo e Direitos de Passagem entre Concessionária Brasileira e Ferropar

O Convênio nº 29, celebrado originalmente entre RFFSA e Ferroeste, em 25 de junho de 1996, encontra-se em vigor. Posteriormente, a Concessionária Brasileira subrogou-se nos direitos e obrigações da RFFSA e a Ferropar subrogou-se nos direitos e obrigações da Ferroeste, sendo que, atualmente, a Concessionária Brasileira e a Ferropar são partes do Convênio 29/96. O Contrato tem prazo de 30 anos e seu objeto é a obrigação da RFFSA de assegurar a circulação das composições ferroviárias da Ferropar em sua rede; juntamente com a obrigação da Ferropar de assegurar a passagem das composições da Concessionária Brasileira em suas linhas.

No dia 20 de dezembro de 2003, a ANTT enviou a carta oficial nº 408/03 à Concessionária Brasileira, na qual ela estabeleceu a data de 20 de janeiro de 2004 para a entrega ao Departamento de Transportes de Carga (“SUCAR”) do Contrato de Tráfego Mútuo e Direitos de Passagem entre Concessionária Brasileira e Ferropar.

Em resposta à carta oficial mencionada acima, a Concessionária Brasileira enviou à ANTT, em 19 de janeiro de 2004, a carta nº 005/GFSP/2004, na qual requereu a extensão do prazo de 30 dias para a entrega do contrato acima mencionado.

Em 19 de fevereiro de 2004, a ANTT, por meio do Ofício n.º118/GEFIC/SUCD, indeferiu o pedido da Concessionária Brasileira de prorrogação do prazo para formalização do Contrato de Tráfego Mútuo e Direitos de Passagem. Diante disso, a ANTT lavrou auto de infração multando a Concessionária Brasileira em R\$132.700,00, instaurando procedimento administrativo para apurar as razões da não celebração do referido contrato. O pagamento da multa estipulada não isenta a Concessionária Brasileira de celebrar o Contrato de Tráfego Mútuo e Direitos de Passagem.

O contrato a ser assinado entre a Concessionária Brasileira e a Ferropar tornar-se-á o único contrato entre as partes, rescindindo e substituindo todos e quaisquer outros instrumentos contratuais previamente existentes entre as partes com relação aos assuntos objeto do novo contrato, incluindo os Convênios 27/95, 28/95 e 29/95, e o Acordo Operacional que é um complemento aos convênios mencionados.

Com relação ao Acordo Operacional de 15 de julho de 1998, e aos Convênios nºs 27 e 28, celebrados, inicialmente, entre RFFSA e Ferroeste, sendo seus direitos sub-rogados à Concessionária Brasileira e à Ferropar, em 13 de setembro de 1995, e ao Contrato de Operação, celebrado entre a FSA - antiga denominação da Emissora – e a Ferropar em 14 de julho de 1998, note-se que todos os prazos já expiraram e nenhum contrato de renovação foi celebrado entre as partes.

Eventos Subseqüentes Relevantes

Distribuição Pública Primária e Secundária de Ações Preferenciais

A Emissora e alguns de seus acionistas irão realizar uma oferta que compreenderá, simultaneamente, a distribuição pública primária de 5.750.000 ações preferenciais e a distribuição pública secundária de 1.943.358 ações preferenciais. Concomitantemente, outros acionistas da Emissora irão realizar no exterior a colocação de 3.806.642 ações preferenciais, sob a forma de Global Depositary Shares (“GDSs”). A distribuição primária das ações preferenciais foi aprovada pela Reunião do Conselho de Administração da Emissora, em 11 de maio de 2004.

Contratos Relevantes

Contratos Financeiros

A ALL celebrou uma série de contratos financeiros, com o objetivo de conseguir recursos para desempenhar suas atividades e alterar o perfil da sua dívida.

A expansão das atividades da ALL no mercado de logística nas regiões Sul e Sudeste do Brasil, a ser alcançada através da aquisição e reparo dos equipamentos de transporte, investimentos em vias férreas, terminais intermodais, bem como em tecnologia da informação e treinamento, exigem um investimento de

aproximadamente US\$100,0 milhões. Para os fins de levantamento dos recursos necessários para o desenvolvimento deste projeto, a Emissora, e suas subsidiárias, firmaram os seguintes contratos de financiamento:

- *Contrato de financiamento com o BNDES:*

O contrato com o BNDES, assinado em 11 de fevereiro de 2004, visa a aumentar a capacidade e eficiência do transporte ferroviário na área de concessão; aumentar a capacidade dos terminais atuais; adicionar serviços de logística e integração com transporte ferroviário; melhorar os controles operacionais e fornecer mais treinamento à equipe; adquirir equipamentos nacionais; e construir um novo terminal em São Bento do Sul/SC, juntamente com 4 novos terminais de carga em São Paulo – SP, Rio de Janeiro – RJ, Curitiba – PR e Porto Alegre – RS. O valor do empréstimo é de R\$110,0 milhões, dividido em 4 sub-créditos, A, B, C e D, nos valores de R\$22.000.000, R\$77.079.000, R\$6.798.000 e R\$4.123.000, respectivamente.

Os juros aplicáveis ao principal do débito relativo ao sub-crédito A, serão de 6,625% a. a., acima da taxa variável corrigida trimestralmente no dia 16 dos meses de janeiro, abril, julho e outubro, baseada no custo médio ponderado de todos os encargos e despesas incorridas pelo BNDES na captação de recursos em moeda estrangeira sem vinculação à repasse em condições especiais, no trimestre civil imediatamente anterior ao mês de reajuste da referida taxa de juros-, calculada sobre o saldo atualizado devido. Os juros de 6,625% a.a., acima da TJLP serão aplicáveis aos sub-créditos B, C e D. O pagamento do sub-crédito A será em 60 parcelas mensais, ajustadas de acordo com os termos do contrato, tendo início em 15 de maio de 2007, sendo o último pagamento em 15 de abril de 2012. Os pagamentos dos sub-créditos B, C, e D serão em 60 parcelas mensais, com início em 15 de março de 2007 e último pagamento em 15 de fevereiro de 2012.

O empréstimo terá as seguintes garantias: I – Penhor de Ações e Direitos de Crédito: (a) penhor de 25% da totalidade das ações de titularidade da Emissora de emissão da Concessionária Brasileira; (b) penhor de 25% da totalidade das ações de titularidade da Emissora e de emissão da ALL Intermodal; (c) penhor dos direitos creditórios decorrentes de contratos comerciais celebrados pela Concessionária Brasileira e ALL Intermodal, escolhidos pelo Unibanco, BNDES e DEG, no valor anual de (x) R\$50,0 milhões, reajustado anualmente pelo IGP-M ou (y) o equivalente em moeda corrente nacional a US\$16,5 milhões, o que for maior, durante a vigência do contrato; (d) penhor de quotas ou títulos representativos das aplicações financeiras do fundo de liquidez; II – Fundo de liquidez em moeda corrente nacional vigente durante o período dos contratos de financiamento do Unibanco, BNDES e DEG, a ser constituído até atingir 6 meses de amortização do principal, acrescido dos juros contratuais do período dos respectivos contratos de financiamento; III – Propriedade fiduciária de máquinas e equipamentos; e IV – Vinculação de no mínimo 30% da totalidade da receita da Concessionária Brasileira e da ALL Intermodal em conta vinculada.

A Emissora assumiu algumas obrigações especiais, dentre as quais: (a) não deliberar a distribuição, salvo do valor mínimo de dividendos obrigatórios previstos em lei, de dividendos ou juros sobre capital próprio pela Concessionária Brasileira e pela ALL Intermodal. Se os dividendos forem distribuídos pela Concessionária Brasileira e/ou pela ALL Intermodal, imediatamente após essa distribuição, deliberar aumento de capital da Concessionária Brasileira e/ou da ALL Intermodal em valor equivalente aos dividendos distribuídos pela Concessionária Brasileira e/ou pela ALL Intermodal e sua respectiva integralização (b) não distribuir dividendos que superem 25% dos seus lucros, durante a vigência do financiamento, enquanto a Emissora mantiver uma relação de dívida líquida/EBITDA maior que 1,20. Se a relação for menor que 1,20, poderão ser distribuídos dividendos acima do mínimo obrigatório somente se o volume de investimentos estiver de acordo com o quadro de usos e fontes. A Concessionária Brasileira e a ALL Intermodal assumiram as seguintes obrigações especiais: (a) não transferir recursos e nem prestar garantias a qualquer empresa do grupo na Argentina, durante o prazo do financiamento, excetuando-se as transações em que essas duas forem as beneficiárias dos recursos recebidos ou das garantias prestadas; (b) não concederem qualquer empréstimo às suas controladas ou coligadas, aos seus controladores diretos ou indiretos, ou às sociedades controladas, nem celebrarem operação com função ou efeito de empréstimo com as empresas aqui descritas, excetuando-se as transações realizadas entre elas e quando ambas forem as beneficiárias dos empréstimos; (c) não contratar operação de financiamento cujas garantias sejam preferenciais em relação às garantias oferecidas ao BNDES, excetuando-se (x) financiamentos tendo como garantia penhor de direitos creditórios de contratos comerciais que não ultrapassem o valor, no agregado das 3 empresas (Concessionária Brasileira, Emissora e ALL Intermodal), de R\$50,0 milhões por ano, corrigido pelo IGP-M durante a vigência do contrato de financiamento; (y) financiamentos para substituição de material rodante; (w) operações de leasing ou (z)

financiamento para aquisição de ativos, tendo como garantia a propriedade fiduciária do próprio ativo; (d) informarem imediatamente ao BNDES qualquer identificação de potencial ou efetivo inadimplemento com o BNDES, Unibanco e DEG, cancelamento ou mudança de apólices de seguro e utilização de qualquer seguro e (d) obterem prévia anuência do BNDES para realizarem operações de fusão, cisão, incorporação e transformação, bem com criar ou adquirir subsidiárias, excetuando operações envolvendo as ações de emissão da Geodexx e a abertura de filiais nos municípios onde a Concessionária Brasileira presta serviços. As garantias oferecidas e a vinculação de receitas serão compartilhadas entre BNDES, Unibanco e DEG. Adicionalmente, a Emissora e a ALL Intermodal prestaram fiança para garantir as obrigações assumidas pela Concessionária Brasileira no contrato de financiamento.

- **Contrato de Empréstimo assinado entre Concessionária Brasileira e DEG**

O contrato, datado de 2 de dezembro de 2003, no valor de US\$20,0 milhões, com pagamento do valor do principal em 12 parcelas semestrais, no valor de US\$1,7 milhões, vencendo a primeira em 15 de março de 2006 e a última em 15 de março de 2011. Como garantia do empréstimo, a Concessionária Brasileira ofereceu (a) a propriedade fiduciária de 78 vagões especificados no Sistema de Administração Operacional da Concessionária Brasileira; (b) transferir a propriedade fiduciária, imediatamente após sua aquisição, de 28 vagões de plataforma para transporte de veículos; 600 vagões-tanque para transporte de gasolina e produtos alimentícios; 400 vagões-espinha; 30 locomotivas elétricas a diesel, modelo C30-77 com 3.300 cavalos de potência, e qualquer outro ativo móvel/transferível adquirido com as receitas do empréstimo; (c) penhor dos recebíveis derivados de certos contratos comerciais assinados pela Concessionária Brasileira e pela ALL Intermodal no valor mínimo de R\$50,0 milhões ou US\$16,5 milhões; (d) penhor de fundos ligados à conta de reserva de serviço da dívida; (e) cessão condicional de direito à indenização no caso de rescisão do Contratos de Concessão e (f) 30% de todas as receitas nos termos do Instrumento Particular de Contrato de Receitas Comprometidas. Para fins de garantir o empréstimo, juros e outras obrigações, a Emissora deve (x) empenhar 25% das ações de emissão da ALL Intermodal detidas pela Emissora sob a forma de um Contrato de Penhor de Ações; (y) empenhar 25% das ações da ALL Intermodal detidas pela Emissora, sob a forma de um Contrato de Penhor das Ações da Intermodal; e (z) prestar garantia nos termos do Contrato de Garantia da Emissora. Para fins de garantir o empréstimo, juros e outras obrigações, a ALL Intermodal deve constituir garantia ao DEG nos termos do Contrato de Garantia da ALL Intermodal e oferecer 30% de todas as receitas nos termos do Instrumento Particular de Contrato de Vinculação de Receitas. As garantias deverão ser compartilhadas entre DEG, UNIBANCO e BNDES. Nos termos desse contrato, a Emissora deve, como acionista controladora da Concessionária Brasileira, e ALL Intermodal deliberar a não distribuição de dividendos ou juros sobre o capital próprio pela Concessionária Brasileira ou ALL Intermodal ou, se isso não puder ser cumprido em virtude de lei, imediatamente após a distribuição deliberar e integralizar aumento de capital equivalente aos dividendos distribuídos. Esse contrato estabelece que, exceto pelos dividendos obrigatórios, a Emissora não deve distribuir dividendos aos seus acionistas.

Dentre as cláusulas de vencimento antecipado, destacam-se: (a) a fusão, cisão, incorporação ou quaisquer outros processos de reorganização; e (b) a alteração de controle da Emissora da Concessionária Brasileira ou da ALL Intermodal que implique uma redução na participação societária dos seus acionistas controladores que impeça os acionistas controladores de (i) exercer de modo permanente a maioria dos votos nas deliberações em assembléia geral; (ii) eleger a maioria dos administradores da Concessionária Brasileira, da Emissora ou da ALL Intermodal; e (iii) efetivamente utilizar seu poder para dirigir as atividades sociais e orientar o funcionamento dos órgãos da Concessionária Brasileira, da Emissora ou da ALL Intermodal.

Dentre as obrigações da Concessionária Brasileira destacam-se as seguintes: (a) não tomar nenhum novo empréstimo de longo prazo, com garantias mais privilegiadas, a não ser que com prévia autorização, exceto, (i) para financiamentos de valor não superior a R\$50,0 milhões por ano garantidos por acordos comerciais; (ii) que ela assegure a troca dos equipamentos de transporte; (iii) operações de arrendamento; e (iv) compra de ativos cujas garantias sejam alienações fiduciárias ou propriedades fiduciárias dos próprios bens adquiridos; (b) de não transferir recursos, inclusive por meio de financiamentos, ou prestar garantias, direta ou indiretamente, em favor (i) dos seus acionistas diretos ou indiretos; (ii) da ALL – América Latina Logística Argentina S.A.; (iii) da Logispar; ou (iv) qualquer outra subsidiária ou empresa ligada à ALL – América Latina Logística Argentina S.A. e à Logispar.

Adicionalmente, a Concessionária Brasileira, a Emissora e a ALL Intermodal devem obter a aprovação prévia do DEG com relação a qualquer mudança de controle, definida (a) no caso da Emissora como 50% das ações ordinárias de sua emissão mais 7 ações ou tantas outras ações necessárias para garantir aos seus detentores o poder de dirigir as suas atividades; (b) no caso da Concessionária Brasileira, 75% das ações ordinárias de sua emissão mais uma; (c) no caso da ALL Intermodal, 75% das ações ordinárias de sua emissão mais uma.

Os recursos objeto do mencionado contrato de empréstimo entre a Concessionária Brasileira e o DEG ainda não foram disponibilizados uma vez que ainda não ocorreram (i) a aprovação do BNDES quanto às garantias compartilhadas; e (b) a autorização por parte da ANTT quanto ao oferecimento de garantias.

- **Contrato de Financiamento Mediante Repasse de Recursos Contratados com o IFC**

Este contrato foi celebrado em 4 de novembro de 2002 entre a Concessionária Brasileira, o Unibanco e, como garantidoras, a Emissora e a ALL Intermodal, cujo valor, na data de celebração, era limitado a R\$90,0 milhões, com amortização em 9 parcelas semestrais, sendo a primeira devida em 15/12/04 e a última em 15/12/08.

Esse financiamento, conforme descrito acima, tem garantias compartilhadas com o DEG e o BNDES. A constituição do penhor das ações de emissão da Concessionária Brasileira em favor do IFC foi comunicada à ANTT em 21 de maio de 2004. Dentre as obrigações previstas neste contrato, destacam-se as seguintes: (a) da Concessionária Brasileira não contratar financiamento de longo prazo, cuja garantia seja preferencial em relação às garantias do Unibanco, exceto nos casos (i) de financiamento tendo como garantia contratos comerciais da Concessionária Brasileira, cujo valor agregado não supere R\$50,0 milhões, (ii) de financiamento para substituição de material rodante e (iii) operações de leasing ou financiamento para aquisição de ativos tendo como garantia a alienação fiduciária do próprio bem; (b) da Concessionária Brasileira, Emissora e ALL Intermodal obterem prévia aprovação do Unibanco para alterações do controle (cuja definição é a mesma do contrato celebrado com o DEG); (c) da Concessionária Brasileira, Emissora e ALL Intermodal não transferirem recursos ou prestar garantias à ALL Argentina e outras empresas coligadas, tanto diretamente quanto através de suas controladas; (d) da Concessionária Brasileira, Emissora, ALL Intermodal não realizarem operações de fusão, incorporação, transformação ou cisão, bem como criar ou adquirir subsidiárias, sem a prévia anuência do Unibanco; (e) da Emissora não distribuir dividendos, enquanto a Emissora mantiver uma relação dívida líquida/EBITDA maior que 1,20, não distribuir dividendos que supere 25%, salvo com autorização prévia do Unibanco e se a relação dívida líquida/EBITDA for menor que 1,20, somente distribuir dividendos acima do mínimo obrigatório obedecidos determinados parâmetros; (f) da Emissora não deliberar a distribuição de dividendos ou juros sobre o capital próprio da Concessionária Brasileira e da ALL Intermodal, exceto se obrigado por lei, caso este em que os montantes distribuídos devem ser objetos de deliberação de aumento de capital dessa Companhia para aumento e integralização de capital dessas companhias.

Dentre as hipóteses de vencimento antecipado, destacam-se as seguintes: (a) inclusão, em acordo societário, estatuto ou contrato social da Concessionária Brasileira, ou das empresas que a controlam, de dispositivo pelo qual seja exigido quorum especial para deliberação ou aprovação das matérias que cerceiam o controle de qualquer dessas empresas pelos respectivos controladores; e (b) fusão, cisão, incorporação ou quaisquer outros processos de reorganização societária ou alteração no controle acionário da Concessionária Brasileira de forma que transfira ou altere o poder de controle.

- **Contrato para Abertura de Crédito mediante Repasse do Empréstimo Contratado com o BNDES nº 10/658.26-0 - UNIBANCO**

O contrato com o UNIBANCO, datado de 11 de outubro de 1999, é destinado ao desenvolvimento de obras e serviços para a recuperação e modernização da Malha Sul, e totaliza um valor de R\$95,0 milhões, com pagamento do principal em 72 parcelas, vencendo a primeira em 15 de maio de 2004, e a última prestação em 15 de abril de 2010. A remuneração ajustada é de 5,25% a.a. acima da TJLP, paga trimestralmente, durante o período de carência, até 15 de abril de 2004, e mensalmente, durante o período de amortização, a partir de 15 de maio de 2004. A carência para o pagamento do principal é de 54 meses iniciando-se em 15 de agosto de 1999 e terminando em 15 de abril de 2004.

Este contrato e o contrato de financiamento nº 97.2.582.3.1, descrito abaixo, são garantidos pelo Contrato de Cessão de Indenização, Reserva de Meios de Pagamento e outras Avenças assinado pela Concessionária Brasileira, Unibanco e BNDES.

Dentre as hipóteses de vencimento antecipado destacam-se as seguintes: (a) inclusão, em acordo societário, estatuto ou contrato social da Concessionária Brasileira, ou das empresas que a controlam, de dispositivo pelo qual seja exigido quorum especial para deliberação ou aprovação das matérias que cerceiam o controle de qualquer dessas empresas pelos respectivos controladores; e (b) de acordo com as cláusulas contidas das Disposições Aplicáveis aos Contratos com o BNDES, a alteração do controle da Concessionária Brasileira sujeita-se à aprovação prévia do BNDES.

Além dos contratos financeiros listados acima, a Emissora, e suas subsidiárias, assinaram outros contratos financeiros relevantes, a fim de desenvolver suas atividades conforme descrito abaixo:

- Contrato de Mútuo com Banco Safra S.A.

A Emissora, em 21 de novembro de 2003, assinou contrato de empréstimo com o Banco Safra S.A., no valor de R\$36,0 milhões, com pagamentos em 36 parcelas, vencendo a primeira em 21 de dezembro de 2004 e a última em 21 de novembro de 2007.

Dentre as hipóteses de vencimento antecipado, destacam-se as seguintes: (a) se, sem o expresso consentimento do Banco Safra, a Emissora tiver o seu controle total ou parcialmente cedido, transferido ou de qualquer maneira alienado; e (b) se, sem o expresso consentimento do Banco Safra, Emissora submeter-se a qualquer forma de transformação, fusão, incorporação ou cisão.

- Contrato de Financiamento Nº. 97.2.582.3.1, entre BNDES e Concessionária Brasileira; Aditivo No. 1, de 11 de outubro de 1999 e Aditivo No. 2, de 18 de setembro de 2000; Contrato para a Abertura de Crédito mediante transferência de Empréstimo contratado com o BNDES No. 10/658.267-0

- Contrato de repasse de recursos do BNDES, celebrado entre a Concessionária Brasileira, Banco Real S.A., Banco Bradesco S.A. e UNIBANCO – UNIÃO DE BANCOS BRASILEIROS S.A., visando o desenvolvimento de obras e serviços para a recuperação e modernização da Malha Sul, no valor de R\$80,0 milhões, dividido em 2 sub-créditos, com pagamentos de juros trimestrais a partir de 15 de fevereiro de 1998, durante o período de carência, e mensais a partir de 15 de março de 2000, durante o período de amortização, para o sub-crédito A, e de 15 de março de 2002, para o sub-crédito B, e o principal devido em parcelas mensais com início em 15 de março de 2000 e término estabelecido para 15 de fevereiro de 2008, para o Sub-crédito A, e início em 15 de março de 2002 e término em 15 de fevereiro de 2008, para o Sub-crédito B. O contrato prevê a cobrança de juros para o Sub-crédito A de 5,0% a.a. acima da TJLP e para o sub-crédito B, de 6,25% a.a. acima da TJLP. O contrato estabelece juros de 7% a.a. e 6% a.a. acima da TJLP para os Sub-créditos A e B respectivamente, sendo passíveis de redução para 5% no caso do Sub-crédito A, após intervenção do governo federal.

De acordo com as cláusulas contidas das Disposições Aplicáveis aos Contratos com o BNDES, a alteração do controle acionário da Concessionária Brasileira sujeita-se à aprovação prévia do BNDES.

O contrato estabelece, como reserva de pagamento, a imputação da parcela da soma das tarifas cobradas para a prestação dos serviços ferroviários, a um valor correspondente àquele das parcelas para pagamento do principal e acessórios do débito. O contrato é garantido pelo Contrato de Cessão de Indenização, Reserva de Meios de Pagamento e Outras Avenças, garantido pela Emissora, conforme descrito acima.

- Contrato de Empréstimo com Juros Pré-fixados No.A0000761, entre Banco Votorantim S.A. e Concessionária Brasileira e Instrumento Particular de Aditamento do Contrato de Empréstimo com juros Pré-fixados No. A0000761

Contrato de empréstimo celebrado em 4 de fevereiro de 2002, no valor de R\$15,0 milhões e taxa de juros incidentes sobre o principal de 20,9966% a.a. O valor do principal acrescido dos juros serão pagos parceladamente, vencendo a primeira parcela em 04 de março de 2002 e a última em 06 de outubro de 2006. A Concessionária Brasileira ofereceu em garantia (x) caução de direitos creditórios decorrentes dos contratos “Acordo Comercial de Transportes Ferroviário”, firmado com a Cimento Rio Branco S.A., (y) caução de quotas do Fundo Votorantim DI Plus de Investimento Financeiro e aval da Emissora. A dívida poderá ser declarada vencida antecipadamente pelo banco se a Concessionária Brasileira tiver o seu controle acionário alterado sem o consentimento prévio do banco, caso em que ele decidirá, a seu exclusivo critério, a manutenção, ou não, do empréstimo.

- Contrato de Mútuo com Juros Pré-Fixados nº A0015848 entre Banco Votorantim S.A. e Concessionária Brasileira

Contrato de empréstimo celebrado em 6 de outubro de 2003, no valor de R\$15,024 milhões e taxa de juros remuneratórios incidentes sobre o principal de 22,1066% a.a. O valor do principal acrescido dos juros serão pagos parceladamente, vencendo a primeira parcela em 6 de abril de 2004 e a última em 06 de outubro de 2006. A Concessionária Brasileira ofereceu em garantia penhor de direitos creditórios decorrentes dos contratos “Acordo Comercial de Transportes Ferroviário”, firmado com a Cimento Rio Branco S.A. A dívida resultante do contrato não poderá ser paga antecipadamente sem o consentimento expresso do banco. A Concessionária Brasileira assumiu a obrigação de manter as garantias dentro dos parâmetros e percentuais estabelecidos, bem como a reforçar e/ou substituir as referidas garantias sempre que o banco assim entender. A dívida poderá ser declarada vencida antecipadamente pelo banco se a Concessionária Brasileira tiver o seu controle acionário alterado sem o consentimento prévio do banco, caso em que ele decidirá, a seu exclusivo critério, a manutenção, ou não, do empréstimo.

- Cédula de Crédito Bancário emitida a favor do Banco Modal S.A. pela Concessionária Brasileira

A Concessionária Brasileira emitiu 7 Cédulas de Crédito Bancário em favor do Banco Modal no valor total de R\$79.176.560. O primeiro pagamento está previsto para 9 de julho de 2003 e o último pagamento para 10 de setembro de 2006. Todas as cédulas foram avalizadas pela Emissora. O contrato prevê a hipótese de vencimento antecipado na ocorrência de reorganização societária, inclusive incorporação, cisão, fusão ou alteração societária que implique na transferência direta ou indireta de ações ou mudança de controle acionário da Concessionária Brasileira, restrita ao bloco de controle, equivalente a no mínimo 51% das ações com direito a voto da Concessionária Brasileira, entre outras hipóteses. Todas as cédulas foram cedidas pelo Banco Modal a terceiros com anuência da Concessionária Brasileira e da Emissora.

- Cédula de Crédito Bancário No. JI3.01/03

A Concessionária Brasileira emitiu em favor do Banco Itaú BBA S.A., em 12 de setembro de 2003, cédula de crédito bancário, no valor de R\$15,0 milhões, tendo a Emissora avalizado o referido título e com garantia de penhor dos direitos creditórios derivados do Contrato de Transporte Ferroviário e outras Avenças assinado entre a Concessionária Brasileira e a DPPI – Distribuidora de Produtos de Petróleo Ipiranga, celebrado em 13 de setembro de 2002. O pagamento das 13 parcelas tem início em 6 de setembro de 2004 e término em 1º de setembro de 2005. Sobre o montante da dívida incidem juros de 116% do CDI, capitalizados diariamente. Dentre outras hipóteses de vencimento antecipado, destaca-se qualquer alteração ou modificação na composição do capital social, sem o prévio e expresso consentimento do Banco. Esta cédula é garantida por meio de um Contrato de Penhor de Direitos Creditórios entre o Banco Itaú BBA S.A. e Concessionária Brasileira.

- Cédulas de Crédito Bancário emitidas pela Emissora em favor do Banco Pactual S.A.

A Emissora emitiu, em 04 de novembro de 2003, quatro cédulas de crédito bancário em favor do Banco Pactual S.A., totalizando o montante de R\$40,1 milhões, todas avalizadas pela Concessionária Brasileira e a ALL Intermodal as quais foram cedidas a terceiros. Sobre os montantes devidos incidem juros de 1,474% a.m. Essas cédulas de crédito bancário têm vencimento em 02 de julho de 2004.

- Cédula de Crédito Bancário nº KK2.01/01

Em 18 de novembro de 2002, a Emissora emitiu em favor do Banco Itaú BBA S.A., cédula de crédito bancário no valor de R\$6,5 milhões, com pagamento em 22 parcelas, iniciando-se em 18 de março de 2003. Sobre o montante devido, incidem juros de 124% do CDI. Dentre as hipóteses de vencimento antecipado, está prevista a alteração do capital social da Emissora, ou a transferência, direta ou indireta, do controle da Emissora, sem a prévia autorização do Banco.

- Contrato de Pré-Pagamento de Exportação Estrutura entre Banco BBA Creditanstalt e a Emissora

O contrato foi celebrado em 20 de junho de 2001, com vencimento em 20 de junho de 2004, sendo que seu saldo atual é de aproximadamente R\$15 milhões. A Emissora assumiu algumas obrigações de não fazer, dentre elas, declarar ou pagar dividendos se, antes ou depois de fazer tal pagamento, um inadimplemento tiver ocorrido. Ainda estabelece que são eventos de inadimplemento a alteração no controle societário e a revogação ou suspensão, ou ainda, a rescisão de concessão ou licença.

- Export Prepayment Agreement nº G-1566/02

Em 10 de junho de 2002, a Emissora e o ABN Amro Bank N.V. celebraram contrato de prepagamento de exportação, no valor de US\$14.000.000,00, com pagamento em 6 parcelas, sendo (i) a primeira em 06 de janeiro de 2004, de US\$1.200.000,00; (ii) a segunda, em 07 de julho de 2004, de US\$1.200.000,00; (iii) a terceira, em 06 de janeiro de 2005, de US\$3.200.000,00; (iv) a quarta, em 08 de julho de 2005, de US\$3.200.000,00; (v) a quinta, em 06 de janeiro de 2006, de US\$3.200.000,00; e (vi) a sexta, em 19 de maio de 2006, de US\$2.000.000,00. Sobre o montante devido incidem juros iguais a 0,25% acima da Libor. Nessa mesma data, o Banco ABN Amro Real S.A. celebrou Contrato de Prestação de Garantia com a Emissora e, como garantidora, a Concessionária Brasileira, mediante o qual o banco garantiu o pagamento do contrato de prepagamento de exportação e recebeu em garantia penhor de quotas de fundos e de duplicatas.

- Contrato de Pré-Pagamento de Exportação entre Banco ABC Brasil Banking Limited e a Emissora

O contrato, no montante de US\$8,4 milhões, foi celebrado em 13 de novembro de 2001, com vencimento em 09 de novembro de 2004. O contrato estabelece, dentre outros, como evento de inadimplemento, alteração na estrutura societária de tal forma que a administração da Emissora não seja mais dirigida direta ou indiretamente pelos atuais acionistas. Essa dívida é garantida pelo contrato de prestação de fiança/garantia em moeda estrangeira, entre Banco ABC Brasil S.A. e, como garantidores avalistas, a Concessionária Brasileira e a ALL América Latina Logística Argentina S.A. que por sua vez é garantido (a) pelo Instrumento Particular de Prestação de Garantia, celebrado em 21 de fevereiro de 2003, entre o Banco ABC e a Concessionária Brasileira, mediante constituição de penhor de direitos creditórios relativos ao Contrato de Transporte Ferroviário e Outras Avencas, celebrado em 01 de novembro de 2002, entre a Concessionária Brasileira e Texaco do Brasil S.A. e; (b) pelo Instrumento Particular de Caução e Outras Avencas, entre o Banco ABC Brasil S.A., Emissora e Concessionária Brasileira (interveniente caucionante).

- Contrato de Pré-Pagamento de Exportação entre ABN Amro Bank N.V. e a Emissora

O contrato, no montante de US\$6,0 milhões, foi celebrado em 06 de abril de 2001, para pagamento em 3 parcelas iguais, vencendo a última em 7 de julho de 2004. Sobre o montante devido incidem juros de 5,02%. Esse contrato é garantido pelo ABN Amro Real S.A., o qual é beneficiário dos títulos empenhados nos termos do instrumento particular de prestação de garantia mediante a constituição de garantia de caução de título, de 28 de janeiro de 2003, entre o Banco ABN Amro Real S.A., Emissora e Concessionária Brasileira. O contrato estabelece, dentre outros, como obrigações da Emissora que (a) o total de contingências com terceiros em relação ao capital social (*third parties liabilities to equity*) deverá ser inferior a 1,0:4,0; (b) o EBITDA agregado e receitas (despesas) de juros superior a 0,6; e (c) a manutenção de *hedge* com relação ao endividamento de todas as suas Concessionárias Argentinas.

- Contrato de Prestamo (Contrato de Mútuo)

Este contrato foi celebrado entre ALL Central e o Citibank N.A., sucursal Buenos Aires, em 04 de outubro de 2000, no valor de US\$7,0 milhões, com pagamento em 12 parcelas trimestrais, vencendo a primeira em 04 de janeiro de 2004. Sobre o montante devido, incidem juros pagos trimestralmente igual a 400 bps, acrescida da taxa “Baibor” indicada pelo Banco Central da Argentina, para operações de 90 dias. Dentre as obrigações estabelecidas neste contrato, destacam-se as seguintes: (a) de a Ralph Partner manter participação de pelo menos 70% do capital social votante da ALL Central; (b) da ALL Central não adquirir, resgatar ou amortizar suas próprias ações ou efetuar pagamentos a seus acionistas (exceto pelo pagamento de dividendos de acordo com a legislação aplicável), sem a aprovação prévia do banco; e (c) não vender, alienar, onerar ou transferir seus bens sem o consentimento prévio do Citibank, salvo por operação dentro do curso ordinário dos seus negócios.

- Contrato de Empréstimo No. 23.121.503 entre Banco ABC Brasil S.A.– Cayman Islands Branch e ALL Argentina

Contrato de financiamento celebrado entre Banco ABC Brasil S.A. e a ALL Argentina, no valor de US\$4,0 milhões, cujo principal e juros deverão ser pagos em 12 prestações mensais, com início em 7 de janeiro de 2005 e término em 6 de dezembro de 2005. Os juros de 7,65% deverão ser pagos *pro rata temporis*. Dentre as hipóteses de vencimento antecipado está prevista a ocorrência da alteração no capital votante da ALL Argentina entre a data de início do financiamento e seu termo final.

Contratos Comerciais

A Emissora, através de suas subsidiárias operacionais, presta serviços de transporte de carga ferroviário e intermodal para diferentes ramos de atividade mas sem contratos de longo prazo. Seguem abaixo as principais características dos contratos comerciais relevantes e atualmente vigora:

Texaco – Em 1º de novembro de 2002, a Concessionária Brasileira e a Texaco do Brasil S/A (“Texaco”) celebraram um contrato de prestação de serviços com vigência até 1º de novembro de 2004. De acordo com este contrato, a Concessionária Brasileira concordou em transportar álcool combustível e derivados de petróleo por ferrovia, sendo responsável por: (a) todos os encargos de seguridade social e de folha de pagamento relacionados aos empregados utilizados na prestação dos serviços abrangidos pelo contrato; (b) reembolso de danos causados à Texaco e a terceiros decorrentes de fogo, explosão e colisões, bem como ao pagamento ocasional de quaisquer encargos, incluindo multas, resultantes do não cumprimento da legislação ambiental aplicável; (c) contaminação ambiental de solo, água, ou atmosfera, como resultado do transporte ao longo da ferrovia; (d) por todos os danos incorridos pela Texaco e terceiros, como resultado de ação ou omissão de seus empregados, agentes, sub-contratados, e motoristas, quando executando suas funções de acordo com o contrato; e (e) manter uma apólice de seguro cobrindo responsabilidade civil, pessoal, de equipamento e de veículo, bem como uma apólice de seguro cobrindo Responsabilidade Civil por Transporte Ferroviário de Carga (RCTFC).

Cargill – Em 26 de dezembro de 2003, foi celebrado entre a Concessionária Brasileira e a Cargill Agrícola S/A (“Cargill”) contrato de serviços de transporte ferroviário para grãos de soja, farelo, óleo e milho, o qual também prevê a utilização de transporte rodoviário, transferências, armazenagem, operações portuárias e serviços incidentais e suplementares, quando acordados pelas partes. A Cargill está obrigada a pagar à Concessionária Brasileira pelos serviços prestados uma remuneração calculada sobre as toneladas métricas carregadas diariamente.

Brahma (Continental) – Em 1º de setembro de 1997, foi celebrado contrato para prestação de serviços de transporte ferroviário entre a Delara Transportes Ltda (“Delara”) e a Companhia Cervejaria Brahma – Filial Continental (“Continental”). De acordo com este contrato, a Delara concordou em transportar bebidas fabricadas pela Continental e ficou responsável: (a) por todos os encargos de seguridade social e de folha de pagamento relacionados aos empregados que exercessem suas funções na prestação dos serviços abrangidos pelo contrato; (b) pela carga transportada do portão da fábrica até o momento em que seu caminhão lá retornasse; (c) checagem de garrafas e engradados recebidos pela Delara, reembolsando a Continental por garrafas com defeito, no que exceder 1,7% do total de garrafas recebidas. Este contrato foi transferido à ALL Intermodal por força do contrato de arrendamento de bens operacionais, celebrado entre a ALL Intermodal, a Emissora e a Delara em julho de 2001. A vigência deste contrato era de 72 meses tendo o mesmo vencido. Entretanto, os serviços continua sendo prestado à Brahma.

Brahma (Curitiba) - Em 1º de setembro de 1997, um contrato de serviços de transporte ferroviário foi celebrado entre a Delara e a Companhia Cervejaria Brahma – Filial Curitiba (“Brahma”). De acordo com este contrato, a Delara concordou em transportar bebidas fabricadas pela Contratante e é responsável por: (a) todos os encargos de seguridade social e de folha de pagamento relacionados aos empregados que exercessem suas funções na prestação dos serviços abrangidos pelo contrato; (b) a carga transportada do portão da fábrica até o momento em que seu caminhão lá retornar; (c) checagem de garrafas e engradados recebidos pela Delara, reembolsando a Brahma por garrafas com defeito, no que exceder 1,7% do total de garrafas recebidas. Este contrato foi transferido à ALL Intermodal por força do contrato de arrendamento de bens operacionais, celebrado entre a ALL Intermodal, a Emissora e a Delara em julho de 2001. A vigência deste contrato era de 72 meses tendo o mesmo vencido. Entretanto, os serviços continua sendo prestado à Brahma.

Shell – Em 7 de março de 2003, a Concessionária Brasileira e a Shell Brasil S/A (“Shell”) celebraram um contrato de prestação de serviços com vigência até 7 de março de 2004. De acordo com este contrato, a Concessionária Brasileira concordou em transportar derivados de petróleo líquido e álcool combustível por ferrovia, sendo responsável por: (a) todos os encargos de seguridade social e de folha de pagamento relacionados aos empregados que exercessem suas funções na prestação dos serviços abrangidos pelo contrato; (b) reembolso de danos causados à Shell e a terceiros decorrentes de fogo, explosão e colisões, bem como o pagamento ocasional de quaisquer encargos, incluindo multas, resultantes do não cumprimento da legislação ambiental aplicável; (c) contaminação ambiental de solo, água, ou atmosfera, como resultado de processos de transporte ao longo da ferrovia; (d) por todos os danos incorridos pela Shell e terceiros como

resultado de ação ou omissão de seus empregados, agentes, sub-contratados, e motoristas, no exercício de suas funções relacionadas ao contrato; e (e) manter uma apólice de seguro abrangendo responsabilidade civil, pessoal, de equipamento e de veículo, bem como uma apólice de seguro cobrindo Responsabilidade Civil por Transporte Ferroviário de Carga (RCTFC).

Esso – Em 1º de novembro de 2002, a Concessionária Brasileira e a Esso Brasileira de Petróleo Limitada (“Esso”) celebraram contrato de prestação de serviços com vigência até 01 de novembro 2005. De acordo com este contrato, a Concessionária Brasileira concordou em transportar álcool combustível e derivados de petróleo por ferrovia, ficando responsável por: (a) todos os encargos de seguridade social e de folha de pagamento relacionados aos empregados que exercessem suas funções na prestação dos serviços abrangidos pelo contrato; (b) manter a carga da Esso livre de danos, incluindo todos os acidentes, perdas, deficiências, danos, roubos e perdas da mesma; (c) reembolso de danos causados à Esso e a terceiros decorrentes de fogo, explosão e colisões, bem como o pagamento ocasional de quaisquer encargos, incluindo multas, resultantes do não cumprimento da legislação ambiental aplicável; (d) contaminação ambiental de solo, água, atmosfera, como resultado de processos de transporte ao longo da ferrovia; (e) por todos os danos incorridos pela Esso e terceiros, como resultado de ação ou omissão de seus empregados, agentes, sub-contratados, e motoristas, no exercício de suas funções relacionadas ao contrato; e (f) manter uma apólice de seguro abrangendo responsabilidade civil, pessoal, de equipamento e de veículo, bem como uma apólice de seguro de Responsabilidade Civil por Transporte Ferroviário de Carga (RCTFC). O contrato também estipula a obrigação da Concessionária Brasileira de reembolsar integralmente a Esso por mercadorias desaparecidas nas seguintes circunstâncias: (a) perda das mercadorias subsequente a um acidente de caminhão, independentemente da responsabilidade da Concessionária Brasileira, e (b) confirmação de vazamentos, mesmo quando os lacres se mostrassem intactos.

Bunge Alimentos – Em 1º de março de 2003, a Concessionária Brasileira e a Bunge Alimentos S/A (“Bunge”) celebraram um contrato de prestação de serviços com vigência até 28 de fevereiro de 2004. De acordo com este contrato, a Concessionária Brasileira concordou em transportar grãos de soja, milho, farelo e óleo, por ferrovia ou rodovia, incluindo transferências, armazenagem, operações portuárias e serviços incidentais ou suplementares. A Bunge deveria pagar à Concessionária Brasileira pelos serviços prestados uma remuneração calculada sobre as toneladas métricas efetivas carregadas diariamente. Este contrato está em fase de renegociação para ter seu vencimento prorrogado para 31 de dezembro de 2004.

Votoran – Em 1º de abril de 2002, a Concessionária Brasileira e a Cooperativa Cimento Rio Branco S/A. (“Votoran”) celebraram três contratos de prestação de serviço de transporte ferroviário. Por meio de tais contratos, a Concessionária Brasileira concordou em transportar: (a) resíduos de carvão (com vigência até 01 de abril de 2012) (b) cimento a granel (01 de abril de 2017); e (c) cimento e argamassa em sacos (com vigência até 31 de março de 2016). Estes contratos obrigam a Concessionária Brasileira a indenizar a Votoran por perdas (totais ou parciais), roubo, e danos que venham a afetar as mercadorias transportadas, decorrentes de descarrilamento, acidente, danos por efeito da água, e danos na superfície, além de outros danos durante o transporte decorrentes da responsabilidade exclusiva e comprovada da Concessionária Brasileira. A Votoran deveria pagar à Concessionária Brasileira uma taxa baseada no volume mensal de mercadorias transportadas.

Petrobrás – Em 1º de junho de 2003, a Concessionária Brasileira e a Petrobrás Distribuidora S.A. (“Petrobrás”) celebraram um contrato de transporte abrangendo Gasolina, Diesel e Álcool, vigente até 31 de maio de 2004. O valor estimado do contrato é de R\$48.776.000,00, sendo R\$24.383.000,00 correspondentes ao período inicial de contratação e R\$24.383.000,00 a qualquer extensão acordada. De acordo com este contrato, a Concessionária Brasileira é responsável por: (a) assegurar a obediência por seus empregados e agentes a todas as disposições legais relacionadas à sua atividade de transporte ferroviário; (b) toda e qualquer ação movida por seus empregados ou agentes que originem perdas, roubo ou degradação da qualidade das mercadorias carregadas, bem como danos às unidades, equipamento, empregados ou agentes da Petrobrás; (c) garantir um fluxo contínuo e transporte das mercadorias indicadas por meio de um programa de transporte ferroviário anual e mensal, com exceção de eventos descritos como caso fortuito ou força maior; (d) manter as mercadorias carregadas livres de danos, do local de origem ao local de destino, concordando em entregá-las na mesma quantidade e qualidade da data de carregamento; e (e) assegurar a obediência à legislação e regulamentos ambientais, incluindo a obtenção e manutenção de todas as licenças e autorizações válidas exigidas para o desenvolvimento de suas atividades.

Distribuidora Ipiranga – No dia 13 de setembro de 2002, a Concessionária Brasileira e a Distribuidora de Produtos de Petróleo Ipiranga S.A. (“Ipiranga”) celebraram contrato de transporte abrangendo álcool combustível e derivados de petróleo, em vigor até 13 de setembro de 2004. A remuneração devida à Concessionária Brasileira pelos serviços decorrentes do contrato deveria ser baseada no volume total de mercadorias carregadas e a distância envolvida. Em virtude de tal contrato, a Concessionária Brasileira aceitou as seguintes responsabilidades: (a) garantir à Ipiranga o transporte de 100% do volume mensal, prestando informações até o 25º dia do mês precedente ao transporte, exceto em situações de caso fortuito ou força maior; (b) executar os serviços contemplados neste contrato em estrita obediência às leis ambientais e trabalhistas, bem como à legislação e regulamentos aplicáveis ao transporte ferroviário; (c) assumir responsabilidade por quaisquer incidentes, incluindo aquelas de natureza ambiental, enquanto os serviços contratados forem executados; (d) responsabilizar-se por todos os encargos de seguridade social e folha de pagamento relacionados ao pessoal que exercesse suas funções na prestação dos serviços abrangidos por este contrato; (e) manter as mercadorias livres de dano do lugar de origem ao lugar de destino, e concordar em entregá-las na mesma quantidade e qualidade da data de carregamento; e (f) manter uma apólice de seguro durante a vigência deste contrato, cobrindo responsabilidade civil, pessoal, de equipamento e de veículo, bem como seguro abrangendo a Responsabilidade Civil por Transporte Ferroviário de Carga (RCTFC).

Companhia Ipiranga – Em 2 de setembro de 2002, a Concessionária Brasileira e a Companhia Brasileira de Petróleo Ipiranga S.A. (“Ipiranga”) celebraram um contrato de transporte cobrindo álcool combustível e derivados de petróleo, em vigor até 2 de setembro de 2004. A remuneração devida à Concessionária Brasileira pelos serviços decorrentes do contrato é baseada no volume total de mercadorias carregadas e a distância envolvida. Em virtude de tal contrato, a Concessionária Brasileira aceitou as seguintes responsabilidades: (a) garantir à Ipiranga o transporte de 100% do volume mensal informado até o 25º dia do mês precedente ao transporte, exceto em situações de caso fortuito ou força maior; (b) executar os serviços contemplados neste contrato em estrita obediência às leis ambientais e trabalhistas, bem como à legislação e regulamentos aplicáveis ao transporte ferroviário; (c) assumir responsabilidade por quaisquer incidentes, incluindo aqueles de natureza ambiental, enquanto executando os serviços contratados; (d) responsabilizar-se por todos os encargos de seguridade social e folha de pagamento relacionados ao pessoal que estiver prestando os serviços abrangidos por este contrato; (e) manter as mercadorias seguras e afastadas de qualquer perigo desde da origem até o destino, e concordar em entregá-las na mesma quantidade e qualidade da data de carregamento; e (f) manter uma apólice de seguro durante a vigência deste contrato, cobrindo responsabilidades civil, pessoal, de equipamento e de veículo, bem como seguro abrangendo a Responsabilidade Civil por Transporte Ferroviário de Carga (RCTFC).

Ford – Em 3 de maio de 2002, a ALL Intermodal celebrou contrato de prestação de serviços de transporte com a Ford Motor Company Brasil Ltda, abrangendo equipamentos de grande capacidade de transporte. O preço do contrato varia de acordo com o número de transportes feitos e a origem e destino de cada uma das mercadorias transportadas. O contrato tem prazo de cinco anos e é passível de renovação por períodos consecutivos de um ano.

Petrobrás – Em 13 de abril de 2004, a Concessionária Brasileira e a Petróleo Brasileiro S.A. (“Petrobrás”) celebraram contrato de transporte ferroviário de derivados de petróleo, o qual tem prazo de vigência de 33 meses a contar da data de início dos serviços. A remuneração devida à Concessionária Brasileira pelos serviços decorrentes do contrato é de aproximadamente R\$40,0 milhões. Em virtude de tal contrato a Concessionária Brasileira aceitou as seguintes responsabilidades até o valor total do contrato: (i) responder civilmente por todos os prejuízos, perdas e danos causados pela Concessionária Brasileira, seus empregados ou prepostos à Petrobrás ou a terceiros, durante a execução dos serviços de transporte; e (ii) responder por qualquer dano emergente ou prejuízo causado à Petrobrás ou a terceiros ou ao meio ambiente, por ação ou omissão de seus empregados ou prepostos, em decorrência da execução dos serviços de transporte.

Consórcio Railnet

O Consórcio Railnet foi constituído em 19 de julho de 1999 por Ferrovia Centro-Atlântica S.A., Ferrobán - Ferrovias Bandeirantes S.A., Ferronorte Participações S.A., Ferrovia Novoeste S.A., Companhia Vale do Rio Doce, Companhia Ferroviária do Nordeste e Concessionária Brasileira, titulares de direitos de passagem nas faixas limítrofes a cada lado das rotas das ferrovias objeto de exploração. A constituição do Consórcio teve por objetivo a reunião das referidas concessionárias para viabilizar a negociação e a exploração, em conjunto,

dos direitos de passagem por elas detidos. Cada parte consorciada detém 1/7 (um sétimo) do total das quotas do Consórcio. Em 24 de setembro de 1999, o Consórcio firmou com a Intelig Telecomunicações Ltda. ("Intelig") um Contrato de Concessão de Faixas de Domínio de Estradas de Ferro, pelo qual foram cedidos à Intelig os direitos de passagem para a instalação de fibras óticas ao longo de determinados trechos da malha ferroviária de cada uma das partes consorciadas pelo prazo de 27 anos. No entanto, o contrato será renovado automaticamente pelo prazo adicional de 13 (treze) anos caso os direitos de exploração das ferrovias pelas concessionárias integrantes do Consórcio continue em vigor após o término do prazo inicial. O valor do contrato foi estabelecido com base na quilometragem a ser utilizada pela Intelig, ficando acordado que caso a Intelig utilizasse uma quilometragem de rotas inferior a 7.000 Km a Intelig estaria sujeita a um pagamento mínimo equivalente a R\$85,0 milhões.

Contratos Administrativos e Regulatórios

Fornecimento de Serviços de Acomodação e Pesagem de Veículo e Unidade de Carga, Manuseio de Mercadorias e Armazenagem

O Instrumento Contratual Permitindo a Prestação de Serviços de Acomodação e Pesagem de Veículo e Unidade de Carga, Manuseio de mercadorias e Armazenagem nos Portos Ferroviários Secos de Santana do Livramento e Uruguaiana - RS em Situações de Emergência e Sob Condição Resolutória Expressa foi celebrado entre o Departamento Regional da Secretaria da Receita Federal da 10^a. Região ("SRRF") e a Concessionária Brasileira, em 19 de dezembro de 2003.

Os serviços contratados foram objeto de uma dispensa de licitação devido à ocorrência de uma situação de emergência em conformidade com o disposto no artigo 24, seção IV, da Lei No. 8.666, datada de 21 de junho de 1993. A permissão para a prestação do serviço permanecerá em vigor por um período de 180 dias, sendo vedada a sua prorrogação. Apesar disso, o termo efetivo poderá ser antecipado, desde que o extrato do contrato celebrado com a empresa vencedora da licitação feita pela SRRF, sob o Processo Administrativo MF nº 11080.016962/2002-24, seja publicado.

Os serviços prestados pela Concessionária Brasileira serão remunerados pelos usuários e a Concessionária Brasileira poderá auferir receitas adicionais como resultado da prestação do serviço ligado ao objeto da permissão.

Além de estar sujeita a penalidades por infringir a legislação aduaneira, a Concessionária Brasileira está sujeita às seguintes penalidades: (a) advertência; (b) multa de R\$1 mil por dia de atraso no início da operação; (c) 2% da receita obtida no mês anterior por infração a qualquer cláusula do contrato, aplicada em dobro no caso de violação repetida; (d) R\$10 mil por retirar-se da permissão, após ter assinado o contrato; (e) suspensão temporária de participação em ofertas específicas e impedimento a ser contratada pelo Ministério da Fazenda, por um período não superior a 2 anos; e (f) declaração de não estar em condições de participar de licitação ou contrato com a Administração Pública.

A permissão tem as seguintes hipóteses de extinção: (a) expiração do prazo contratual; (b) encampação – retomada da prestação do serviço pelo poder permitente por razão de interesse público, por meio de uma determinação legal específica e mediante o prévio pagamento da indenização devida; (c) caducidade – extinção da permissão em decorrência da inexecução total ou parcial do contrato; (d) rescisão; (e) anulação; e (f) falência ou extinção da Concessionária Brasileira.

A permissão também se extinguirá se ela for transferida ou o controle acionário da Concessionária Brasileira for transferido sem a prévia anuência do poder permitente, bem como no caso de atraso no recolhimento do Fundo Especial de Desenvolvimento e Aprimoramento - FUNDAF por mais de 30 dias. Fica vedada a sub-permissão, a associação da permissionária com outra pessoa e a cessão total ou parcial da permissão outorgada. Ao final da permissão não haverá reversão de bens.

Complementando a atividade da Concessionária Brasileira como fornecedora de serviços de manuseio e armazenagem de mercadorias públicas nos portos secos mencionados acima, foi celebrado entre a RFFSA e a Concessionária Brasileira, em 20 de novembro de 2003, Instrumento de Permissão de Uso ("Permissão de Uso") dos ativos pertencentes à RFFSA localizados nos Postos Aduaneiros Ferroviários na fronteira em Uruguaiana e Santana do Livramento. O prazo efetivo é de 180 dias e a remuneração foi acordada em prestações mensais de 20% do lucro líquido obtido pela Concessionária Brasileira na prestação dos serviços outorgados pela SRRF, estabelecendo-se um valor mínimo mensal de R\$30 mil.

A Concessionária Brasileira não pode promover acessões, obras, modificações ou melhorias sem a prévia autorização por escrito da RFFSA. A permissão pode ser denunciada ou rescindida nas seguintes hipóteses: (a) uso diverso daquele estipulado na permissão de uso; (b) transferência ou cessão a terceiros, total ou parcial, de todo e qualquer objeto da permissão de uso; (c) atraso no pagamento superior a 30 dias; (d) não apresentação de prova de pagamento de impostos e taxas; (e) desapropriação superveniente da área da propriedade; e (f) extinção da permissão celebrada entre a SRRF e a Concessionária Brasileira, analisada acima. Uma vez rescindida a permissão de uso, será conferido à Concessionária Brasileira um prazo de 30 dias para devolver os ativos objeto do contrato. A Concessionária Brasileira está sujeita a uma multa diária de R\$400 reais por não devolver os ativos após a extinção da permissão de uso e também ao pagamento do equivalente à remuneração mínima de 6 meses pela permissão de uso, se for necessário que a RFFSA tome medidas legais para tornar as propriedades vagas.

Relacionamento entre o Coordenador e a Companhia Emissora

A Emissora realiza diversas operações financeiras com o Pactual, tais como aplicação em fundos de investimento, em certificados de depósito bancário e celebração de contratos de hedge. A Emissora emitiu em favor do Pactual cédulas de crédito bancário que já foram cedidas a terceiros. Ademais, o Pactual será o coordenador líder da distribuição pública primária e secundária de ações da Companhia (ver “Eventos subsequentes relevantes” acima) e seus acionistas controladores têm participação em um dos acionistas da Emissora, a Latin Freight Company LLC. Ver “Informações sobre a Oferta– Contratos com Partes Relacionadas – Latin Freight e Principais Acionistas”.

Propriedades

Companhia é proprietária de 78 locomotivas, 605 vagões e 1.330 veículos próprios, não sendo proprietária de bens imóveis. Os demais ativos relacionados às atividades da Emissora são de propriedade da RFFSA ou da Delara, tendo sido arrendados à Concessionária Brasileira e à ALL.

Informações Adicionais

Quaisquer outras informações complementares sobre a Emissora e sobre a Oferta podem ser obtidas (a) junto à Emissora, em sua sede; (b) junto à BOVESPA, na Rua XV de Novembro, 275, São Paulo-SP; e (c) junto à Comissão de Valores Mobiliários - CVM, na Rua 7 de Setembro, 111, 27º Andar, Rio de Janeiro - RJ, ou na Rua Formosa, 367, 20º Andar, São Paulo-SP.

Quaisquer anúncios e/ou comunicações relativos à Oferta serão feitos mediante publicação no jornal Valor Econômico – edição nacional.

Parte III - DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Demonstrações Financeiras da ALL - América Latina Logística S.A. de 2003,
com informações relativas aos exercícios encerrados em 2001, 2002 e 2003

Demonstrações Financeiras da ALL - América Latina Logística Argentina S.A. de 2003,
com informações relativas aos exercícios encerrados em 2001, 2002 e 2003

Informações Trimestrais da ALL - América Latina Logística S.A.,
com informações relativas ao 1º trimestre de 2004

Informações Trimestrais da ALL - América Latina Logística
Argentina S.A., com informações relativas ao 1º trimestre de 2004

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

Demonstrações Financeiras da ALL - América Latina Logística S.A. de 2003,
com informações relativas aos exercícios encerrados em 2001, 2002 e 2003

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

ALL - América Latina
Logística S.A. e suas controladas
Demonstrações financeiras consolidadas em
31 de dezembro de 2003, 2002 e de 2001
e parecer dos auditores independentes

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)



PricewaterhouseCoopers
Al. Dr. Carlos de Carvalho, 417 10º
80410-180 Curitiba, PR - Brasil
Caixa Postal 699
Telefone (41) 322-7911
Fax (41) 222-6514

Parecer dos auditores independentes

Aos Administradores e Acionistas
ALL - América Latina Logística S.A.

- 1 Examinamos os balanços patrimoniais consolidados da ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas em 31 de dezembro de 2003, 2002 e 2001 e as correspondentes demonstrações consolidadas do resultado das mutações do patrimônio líquido e das origens e aplicações de recursos dos exercícios findos nessas datas, elaborados sob a responsabilidade de sua administração. Nossa responsabilidade é a de emitir parecer sobre essas demonstrações financeiras.
- 2 Nossos exames foram conduzidos de acordo com as normas de auditoria aplicáveis no Brasil, que requerem que os exames sejam realizados com o objetivo de comprovar a adequada apresentação das demonstrações financeiras em todos os seus aspectos relevantes. Portanto, nossos exames compreenderam, entre outros procedimentos: (a) o planejamento dos trabalhos, considerando a relevância dos saldos, o volume de transações e os sistemas contábil e de controles internos das companhias, (b) a constatação, com base em testes, das evidências e dos registros que suportam os valores e as informações contábeis divulgados e (c) a avaliação das práticas e estimativas contábeis mais representativas adotadas pela administração da Companhia, bem como da apresentação das demonstrações financeiras tomadas em conjunto.
- 3 Somos de parecer que as referidas demonstrações financeiras apresentam adequadamente, em todos os aspectos relevantes, a posição patrimonial e financeira da ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas em 31 de dezembro de 2003, 2002 e 2001 e o resultado consolidado das operações, as mutações do patrimônio líquido e as origens e aplicações de recursos consolidados desses exercícios, de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil.

ALL - América Latina Logística S.A.

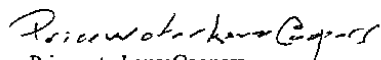
- 4 Nossos exames foram conduzidos com o objetivo de emitir parecer sobre as demonstrações financeiras referidas no primeiro parágrafo. A demonstração consolidada do fluxo de caixa, que está sendo apresentada na nota explicativa 25 para propiciar informações suplementares sobre a Companhia, não é requerida como parte integrante das demonstrações financeiras. A demonstração consolidada do fluxo de caixa foi submetida aos procedimentos de auditoria descritos no segundo parágrafo e, em nossa opinião, está adequadamente apresentada em todos os seus aspectos relevantes em relação às demonstrações financeiras, tomadas em conjunto.
- 5 Conforme mencionado nas notas explicativas 1(a) e 2, em 31 de dezembro de 2003 a Companhia constituiu ágio no valor de R\$ 142.260 mil na aquisição da Logispar Logística e Participações S.A., suportado em expectativa de rentabilidade futura das investidas operacionais na Argentina, conforme laudo de avaliação de peritos independentes e projeções financeiras da administração. As demonstrações financeiras consolidadas incluem também ágio no montante de R\$ 53.846 mil, líquido de amortização, pago em maio de 1999 na aquisição original das investidas na Argentina. Os referidos ágios são amortizados a partir da data de sua constituição, de acordo com o prazo restante da concessão das operações na Argentina. A manutenção desses ágios e do atual critério de amortização, nas demonstrações financeiras dos próximos exercícios, está condicionada à realização das projeções dos fluxos de caixa e das receitas e despesas utilizadas pelos peritos na determinação da rentabilidade futura dos investimentos.
- 6 A controlada Logispar Logística e Participações S.A., possui investimento relevante na empresa argentina ALL - América Latina Logística - Argentina S.A. Nas notas explicativas 4 e 5 (a) se detalham as circunstâncias existentes ao final do exercício, relacionadas com as medidas econômicas adotadas pelo Governo Argentino para fazer frente à atual crise que o país atravessa, bem como a situação da renegociação de todos os contratos de concessão dos serviços de transporte ferroviário de cargas, algumas das quais estão pendentes de implementação e conclusão no momento de preparação destas demonstrações financeiras. Os impactos gerados pelo conjunto das medidas adotadas, até o encerramento das demonstrações financeiras, foram reconhecidos de acordo com as estimativas e avaliações realizadas pela administração dessa controlada indireta e refletidos nas demonstrações financeiras da Companhia quando da avaliação desse investimento pelo método de equivalência patrimonial e nas demonstrações financeiras consolidadas. As demonstrações financeiras referidas no parágrafo 1 não contemplam eventuais ajustes ou reclassificações que poderão surgir em decorrência da renegociação do contrato de concessão, como também das medidas governamentais adotadas.



ALL - América Latina Logística S.A.

- 7 Conforme mencionado na nota explicativa 5(b), em 26 de maio de 1999 a controlada indireta ALL - América Latina Logística - Argentina S.A. firmou contrato de compra e venda de ações que totalizaram 73,55% das ações da ALL - América Latina Logística - Central S.A. e 70,56% da ALL - América Latina Logística - Mesopotâmica S.A. O valor da transação, equivalente na época em moeda norte-americana a US\$ 33.900 mil, foi liquidado através da compensação feita com créditos que a controlada possuía com seus ex-acionistas. De acordo com os termos do contrato de concessão, a mencionada transferência de ações está sujeita à aprovação do Governo Argentino. As demonstrações financeiras referidas no parágrafo 1 não contemplam os eventuais ajustes ou reclassificações que poderão surgir caso a mencionada transação não seja aprovada.

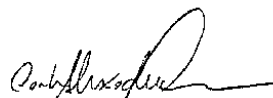
Curitiba, 3 de março de 2004



PricewaterhouseCoopers
Auditores Independentes
CRC 2SP000160/O-5 "F" PR



Pedro Ozires Predeus
Contador CRC 1SP061331/O-3 "S" PR



Carlos Alexandre Peres
Contador CRC 1SP198156/O-7 "S" PR

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Balanco patrimonial consolidado em 31 de dezembro

Em milhares de reais

Ativo	2003	2002	2001
Circulante			
Caixa e bancos	41.978	6.395	25.511
Aplicações financeiras	211.662	46.508	38.240
Contas a receber de clientes	65.980	72.871	53.465
Almoxarifado	22.537	15.269	11.051
Arrendamentos e concessão	14.223	12.299	17.690
Tributos a recuperar	52.554	36.224	23.481
Adiantamentos e outras contas a receber	8.679	6.980	7.288
Despesas pagas antecipadamente	10.835	3.248	3.092
	<u>428.448</u>	<u>199.794</u>	<u>179.818</u>
Realizável a longo prazo			
Partes relacionadas	3.049	341.308	277.469
Arrendamentos e concessão	113.788	130.223	146.008
Depósitos judiciais	18.809	16.364	14.030
Tributos a recuperar	24.465	8.040	7.281
Outras contas a receber	4.955		
Direitos vinculados a operações futuras			61.271
Despesas pagas antecipadamente	2.692	2.239	3.724
	<u>167.758</u>	<u>498.174</u>	<u>509.783</u>
Permanente			
Investimentos	271.723	76.790	77.998
Imobilizado	552.869	361.390	314.471
Diferido	46.499	25.923	28.259
	<u>871.091</u>	<u>464.103</u>	<u>420.728</u>
Total do ativo	<u>1.467.297</u>	<u>1.162.071</u>	<u>1.110.329</u>

As notas explicativas da administração são parte integrante das demonstrações financeiras.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Balanço patrimonial consolidado em 31 de dezembro Em milhares de reais

Passivo e patrimônio líquido	2003	2002	2001
Circulante			
Empréstimos e financiamentos	230.749	212.593	186.915
Debêntures	11.187	72.102	48.216
Fornecedores	109.907	56.193	25.750
Impostos, taxas e contribuições	46.351	8.214	6.579
Dividendos propostos			488
Arrendamentos e concessão a pagar	64.018	66.645	40.683
Salários e encargos sociais	28.771	23.107	17.483
Adiantamentos de clientes	10.602	13.294	4.841
Outras contas a pagar	3.962	26.153	20.307
	<u>505.547</u>	<u>478.301</u>	<u>351.262</u>
Exigível a longo prazo			
Empréstimos e financiamentos	460.115	298.814	266.955
Debêntures	95.604	62.276	115.780
Provisão para contingências	17.035	11.802	18.516
Arrendamentos e concessão a pagar	18.094	19.871	32.590
Obrigações vinculadas a operações futuras			61.271
Outras contas a pagar	22.043	8.357	11.316
	<u>612.891</u>	<u>401.120</u>	<u>506.428</u>
Resultado de exercícios futuros	<u>17.617</u>	<u>18.363</u>	<u>19.108</u>
Patrimônio líquido			
Capital social	317.146	260.342	234.929
Reservas de lucros	17.121	8.094	2.413
Prejuízos acumulados	(3.025)	(4.149)	(3.811)
	<u>331.242</u>	<u>264.287</u>	<u>233.531</u>
Total do passivo e patrimônio líquido	<u>1.467.297</u>	<u>1.162.071</u>	<u>1.110.329</u>

As notas explicativas da administração são parte integrante das demonstrações financeiras.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Demonstração consolidada do resultado

Exercícios findos em 31 de dezembro

Em milhares de reais

	2003	2002	2001
Receita bruta de serviços			
Prestação de serviços de transporte de cargas e outros	853.791	705.341	671.549
Deduções da receita bruta, principalmente impostos (ICMS, ISS, PIS e COFINS)	(94.074)	(76.535)	(80.535)
Receita líquida de serviços	759.717	628.806	591.014
Custo dos serviços prestados	(511.534)	(452.332)	(439.029)
Lucro bruto	248.183	176.474	151.985
Outras receitas (despesas) operacionais			
Vendas	(5.193)	(3.023)	(8.153)
Gerais e administrativas	(65.859)	(61.090)	(96.224)
Equivalência patrimonial	(1.331)	(1.421)	
Ganho (perda) na variação de participação acionária		(167)	20.562
Perda em investimento			(919)
Outras receitas operacionais, líquidas	8.085	7.669	21.568
	(64.298)	(58.032)	(63.166)
Lucro operacional antes do resultado financeiro	183.885	118.442	88.819
Despesas financeiras	(231.256)	(190.148)	(125.013)
Receitas financeiras	47.029	73.897	22.199
	(184.227)	(116.251)	(102.814)
Lucro (prejuízo) operacional	(342)	2.191	(13.995)
Lucro não operacional, líquido	4.297	3.773	1.065
Lucro (prejuízo) antes dos tributos e das participações minoritárias	3.955	5.964	(12.930)
Provisão para imposto de renda e contribuição social	(6.259)	(1.074)	(2.830)
Imposto de renda e contribuição social diferidos	12.458	453	15.314
Participações minoritárias			10.160
Lucro líquido do exercício	10.154	5.343	9.714
Quantidade de ações (em milhares)	36.197.171	33.117.640	32.483.025
Lucro líquido por lote de mil ações do capital no fim do exercício - R\$	0,28	0,16	0,30

As notas explicativas da administração são parte integrante das demonstrações financeiras.

ALL - América Latina Logística S.A.

Demonstração consolidada das mutações do patrimônio líquido
Em milhares de reais

	Capital social	Reservas de lucros				Prejuízos acumulados	Total
		Legal	A realizar	Para investimentos			
Em 31 de dezembro de 2000	202.917	129	2.445			(17.480)	188.011
Subscrição e integralização:							
em 31 de janeiro de 2001	16.676						16.676
em 27 de julho de 2001	19.039						19.039
em 1º de outubro de 2001	245						245
Cancelamento de ações em 12 de julho de 2001	(3.948)						(3.948)
Realização de reserva			(251)			251	
Lucro líquido do exercício						9.714	9.714
Apropriação do lucro líquido do exercício:							
Constituição de reservas		90				(90)	
Dividendos propostos						(488)	(488)
Reversão de eliminação de participação recíproca em 2000 e outros						4.282	4.282
Em 31 de dezembro de 2001	234.929	219	2.194			(3.811)	233.531
Constituição de reserva conforme:							
Assembleia (AGU/AGE) de 30 de abril de 2002				1.465		(1.465)	
Subscrição e integralização em 12 de agosto de 2002	25.413						25.413
Lucro líquido do exercício						5.343	5.343
Apropriação do lucro líquido do exercício:							
Constituição de reservas		211	1.001	3.004		(4.216)	
Em 31 de dezembro de 2002	260.342	430	3.195	4.469		(4.149)	264.287
Subscrição e integralização:							
em 26 de fevereiro de 2003	15.000						15.000
em 8 de dezembro de 2003	56.804						56.804
Lucro líquido do exercício						10.154	10.154
Destinação do lucro líquido do exercício:							
Constituição de reservas		451	2.144	6.432		(9.027)	
Participação recíproca e outros	(15.000)					(3)	(15.003)
Em 31 de dezembro de 2003	317.146	881	5.339	10.901		(3.025)	331.242

As notas explicativas da administração são parte integrante das demonstrações financeiras.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Demonstração consolidada das origens e aplicações de recursos
Exercícios findos em 31 de dezembro

Em milhares de reais

	<u>2003</u>	<u>2002</u>	<u>2001</u>
Origens dos recursos			
Das operações sociais			
Lucro líquido do exercício	10.154	5.343	9.714
Despesas (receitas) que não representam movimentação no capital circulante:			
Participações minoritárias			(10.160)
Equivalência patrimonial	1.331	1.421	
Ganho de variação de participação acionária		167	(20.562)
Provisão para perda em investimento			919
Valor residual do ativo permanente baixado	3.614	4.972	3.561
Depreciação e amortização	37.640	30.851	23.224
Encargos financeiros do realizável e exigível a longo prazo, líquido	54.497	108.081	56.125
Realização de resultado de exercícios futuros	(746)	(745)	(378)
Imposto de renda e contribuição social diferidos de longo prazo	(11.968)		
Variação monetária de investimentos no exterior apresentado em despesas financeiras			(50.552)
	<u>94.522</u>	<u>150.090</u>	<u>11.891</u>
Dos acionistas			
Integralizações de capital	71.804	25.413	35.960
De terceiros			
Por transferência do realizável a longo prazo para o circulante	22.017	17.482	5.086
Empréstimos, financiamentos e debêntures	211.668	119.984	174.267
Capitais circulantes – empresa adquirida no exercício	<u>7.290</u>		
Total das origens	<u>407.301</u>	<u>312.969</u>	<u>227.204</u>

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Demonstração consolidada das origens e aplicações de recursos

Exercícios findos em 31 de dezembro

Em milhares de reais

(continuação)

	<u>2003</u>	<u>2002</u>	<u>2001</u>
Aplicações dos recursos			
Aumento do realizável a longo prazo	10.436	43.919	102.290
Adiantamentos para futuro aumento de capital			16.954
No ativo permanente			
Investimentos		213	12.663
Imobilizado	88.421	80.408	88.761
Dividendos propostos			488
Capitais circulantes - ALL Argentina alienada no exercício			57.367
Capital circulante inicial - Geodex (não consolidada a partir de 1º de janeiro de 2001)			33.835
Por transferência do exigível a longo prazo para o circulante	<u>107.036</u>	<u>295.492</u>	<u>64.151</u>
Total das aplicações	<u>205.893</u>	<u>420.032</u>	<u>376.509</u>
Aumento (redução) no capital circulante líquido	<u>201.408</u>	<u>(107.063)</u>	<u>(149.305)</u>
Variações do capital circulante líquido			
Ativo circulante			
No início do exercício	199.794	179.818	256.534
No fim do exercício	<u>428.448</u>	<u>199.794</u>	<u>179.818</u>
	<u>228.654</u>	<u>19.976</u>	<u>(76.716)</u>
Passivo circulante			
No início do exercício	478.301	351.262	278.673
No fim do exercício	<u>505.547</u>	<u>478.301</u>	<u>351.262</u>
	<u>27.246</u>	<u>127.039</u>	<u>72.589</u>
Aumento (redução) no capital circulante líquido	<u>201.408</u>	<u>(107.063)</u>	<u>(149.305)</u>

As notas explicativas da administração são parte integrante das demonstrações financeiras.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

**Notas explicativas da administração às demonstrações
financeiras em 31 de dezembro de 2003, 2002 e 2001**
(Cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

1 Contexto operacional

(a) A Companhia

A ALL - América Latina Logística S.A. ("Companhia" ou "controladora") foi constituída em 30 de setembro de 1997; em abril de 1999 passou a deter atividades operacionais quando os acionistas da então Ferrovia Sul-Atlântica S.A. (atual ALL-América Latina Logística do Brasil S.A., ALL Brasil) contribuíram com a totalidade das ações da ALL Brasil em substituição à totalidade das ações da Companhia.

A Companhia tem como principais objetivos sociais:

- participar de outras sociedades, empreendimentos e consórcios, cujo objeto seja relacionado com serviços de transporte, inclusive ferroviário;
- explorar atividades relacionadas a serviços de transporte, tais como logística, intermodalidade, operação portuária, movimentação e armazenagem de mercadorias, exploração e administração de entrepostos de armazenagem e armazéns gerais;
- adquirir, arrendar ou emprestar locomotivas, vagões e outros equipamentos ferroviários para terceiros;
- exercer outras atividades que utilizem como base a estrutura da Companhia.

A Companhia opera no transporte ferroviário na região Sul do Brasil, através da ALL Brasil, e na Argentina através de sua controlada indireta ALL - América Latina Logística - Argentina S.A. (ALL Argentina), holding das empresas ALL - América Latina Logística - Central S.A. (ALL Central), ALL - América Latina Logística - Mesopotâmica S.A. (ALL Mesopotâmica) e Boswells S.A. e também presta serviços de transportes rodoviários no Brasil através da ALL - América Latina Logística Intermodal S.A. (ALL Intermodal).

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras em 31 de dezembro de 2003, 2002 e 2001 (Cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

A ALL Brasil detém os direitos de exploração de parte da malha ferroviária brasileira (Malha Ferroviária Sul) com extensão total de 6.311 km até fevereiro de 2027, prazo prorrogável pelo poder concedente por até 30 anos adicionais, cobrindo os Estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul e possui um acordo que lhe confere o direito de operar, de forma exclusiva, em 874 km de linhas ferroviárias no Estado de São Paulo.

A ALL Central detém os direitos de exploração de parcela da malha ferroviária argentina com extensão total de 5.690 km e cujas linhas principais vão de Mendoza, na fronteira com o Chile até Buenos Aires, até agosto de 2023, prazo prorrogável por mais 10 anos, e a ALL Mesopotâmica, detém direitos de exploração de parcela da malha ferroviária argentina com extensão total de 2.704 km, cujas linhas principais vão de Buenos Aires a Uruguaiana, até outubro de 2023, também prorrogável por mais 10 anos, onde se interligam com a malha ferroviária da ALL no Brasil e a fronteira com o Paraguai, em Corrientes. A Boswells S.A. é uma sociedade de investimentos estabelecida no Uruguai.

A ALL Intermodal presta serviços de logística e transporte rodoviário, substancialmente através de caminhões, nas mais populosas regiões do Brasil e opera em serviços de distribuição de produtos em áreas urbanas e em serviços de fretes rodoviários.

Em 1º de dezembro de 2001, a Companhia alienou a totalidade dos direitos de sócio adquiridos na ALL Argentina para a Logispar Logística e Participações S.A. (Logispar), uma entidade sob controle comum com a Companhia, pelo valor de R\$ 256.201 registrado como "Partes relacionadas" no realizável a longo prazo. Esse montante equivalia à época ao valor patrimonial pago em maio de 1999 pela ALL Argentina na aquisição da ALL Central e ALL Mesopotâmica, somado aos adiantamentos para aumento de capital (aportes irrevogables) ocorridos até aquela data, o que se aproximava ao valor de mercado conforme laudo de avaliação de peritos avaliadores independentes. O prazo de vencimento inicial para o pagamento pela Logispar do valor da venda era de 3 (três) anos contados da data da transação, sem incidência de juros, conforme estabelecido no contrato de cessão de direitos e outras avenças e o pagamento estava condicionado à expectativa de retorno do investimento, podendo se estender em relação ao prazo inicial. Em 31 de dezembro de 2003, conforme nota explicativa 2, a Companhia adquiriu, a valor de mercado, a totalidade das ações da Logispar.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

**Notas explicativas da administração às demonstrações
financeiras em 31 de dezembro de 2003, 2002 e 2001**
(Cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

(b) Restrições e condições de operação na concessão outorgada à ALL Brasil

A ALL Brasil está sujeita ao cumprimento de certas condições previstas no edital de privatização e no contrato de concessão da Malha Ferroviária Sul.

O contrato de concessão desta controlada será extinto com a concretização dos seguintes fatos: término do prazo contratual; encampação; caducidade; rescisão; anulação e falência; ou extinção da concessionária.

Com a extinção da concessão os principais efeitos serão os seguintes:

- retornarão à União todos os direitos e privilégios transferidos à ALL Brasil, junto com os bens arrendados e aqueles resultantes de investimentos que forem declarados reversíveis pela União por serem necessários à continuidade da prestação do serviço concedido.
- os bens declarados reversíveis serão indenizados pela União pelo valor residual do custo, apurado pelos registros contábeis da ALL Brasil, depois de deduzidas as depreciações. Tal custo estará sujeito às avaliações técnica e financeira por parte da União. Toda e qualquer melhoria efetivada na superestrutura da via permanente não será considerada investimento para fins dessa indenização.

2 Demonstrações financeiras consolidadas

Para as empresas controladas direta e indiretamente pela Companhia foi consolidada a totalidade de seus ativos, passivos e resultados, sendo destacadas, quando aplicável, as participações dos acionistas minoritários no patrimônio líquido e no resultado dos exercícios das controladas. Na consolidação foram eliminados os investimentos nas controladas e a parcela correspondente dos seus patrimônios líquidos, assim como os saldos ativos, passivos e as receitas e despesas decorrentes de transações realizadas entre as empresas consolidadas, indicadas na nota explicativa 12.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras em 31 de dezembro de 2003, 2002 e 2001 (Cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

Em decorrência da alienação dos direitos da ALL Argentina em 1º de dezembro de 2001, conforme descrito na nota explicativa 1, para as companhias ALL Argentina, ALL Central e ALL Mesopotâmica foram consolidadas as demonstrações de resultado somente do período de 11 meses findo em 30 de novembro de 2001. Conseqüentemente, as operações do exercício, as origens e aplicações de recursos e o fluxo de caixa dos exercícios de 2003 e de 2002, bem como do mês de dezembro de 2001, destas empresas também não estão incluídas no consolidado.

Em 31 de dezembro de 2003, foram consolidados somente no balanço patrimonial as demonstrações da Logispar, ALL Argentina, ALL Central, ALL Mesopotâmica e Boswells S.A., considerando a compra da totalidade das ações da Logispar, conforme abaixo descrito. Conseqüentemente, o balanço patrimonial em 31 de dezembro de 2002 e de 2001 não consolida as informações dessas empresas. As operações dessas empresas serão consolidadas a partir de 1º de janeiro de 2004.

As demonstrações financeiras das controladas indiretas na Argentina, utilizadas para fins de consolidação, consideram de forma integral os efeitos inflacionários desse país até 31 de agosto de 1995. A partir de então, e até 31 de dezembro de 2001, de acordo com as normas contábeis argentinas se descontinuou a correção monetária dessas demonstrações financeiras. Desde 1º de janeiro de 2002, de acordo com as referidas normas contábeis, se reiniciou o reconhecimento dos efeitos da inflação, considerando que os saldos contábeis atualizados pela moeda de fechamento de 31 de agosto de 1995, foram expressos pela moeda de 31 de dezembro de 2001.

Em 25 de março de 2003, o Poder Executivo Nacional emitiu o Decreto nº 664 que estabeleceu que as demonstrações financeiras encerradas a partir dessa data devem ser expressas em moeda nominal. Em consequência as controladas descontinuaram a correção das demonstrações financeiras a partir de 1º de março de 2003; dessa forma as demonstrações financeiras dessas controladas refletem os efeitos inflacionários até 31 de agosto de 1995 e de 1º de janeiro de 2002 a 28 de fevereiro de 2003.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras em 31 de dezembro de 2003, 2002 e 2001 (Cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

As seguintes informações das empresas controladas diretas foram consideradas no consolidado:

	Participação no capital social total (%) 31/12/03	2003		2002		2001	
		Patrimônio líquido	Resultado do exercício	Patrimônio líquido	Resultado do exercício	Patrimônio líquido	Resultado do exercício
ALL - América Latina Logística do Brasil S.A. (ALL Brasil)	100	155.896	66.735	192.371	11.896	188.475	18.951
ALL - América Latina Logística Intermodal S.A. (ALL Intermodal)	100	39.024	2.451	32.257	(3.057)	38.869	(8.885)
ALL - América Latina Logística Overseas Ltd. (ALL Overseas)	100	1.543	(66)	(750)	(1.221)	31.649	3.844
ALL - América Latina Logística Tecnología S.A. (ex - Itacatúnas Participações S.A.)	100		(1)	1		1	
Logispar Logística e Participações S.A. (Logispar)	100	213.628					
Logística.com Limited	100		(46)	52	(129)	4.864	(329)
ALL - América Latina Logística - Argentina S.A. (ALL Argentina - ex Ralph Inversiones S.A.)	100						(31.030)

ALL Overseas: é uma subsidiária integral, adquirida em dezembro de 1999, e tem como objeto social exercer quaisquer atividades que estejam de acordo com a legislação em vigor nas Bahamas.

Logística.com Limited: cujo investimento foi adquirido em outubro de 2000, é a controladora da Logística.com do Brasil S.A., empresa de logística. A administração dessas empresas conduziu ações destinadas a descontinuidade de suas operações em setembro de 2001. Em 31 de outubro de 2001, a Companhia passou a deter 100% do capital total da Logística.com Limited.

Logispar: consoante fato relevante publicado, a Companhia adquiriu a totalidade das ações de emissão da Logispar em 31 de dezembro de 2003. O principal objetivo foi a conjugação operacional, contábil e societária das atividades desenvolvidas pela Companhia e suas controladas, no Brasil, com aquelas exercidas pela Logispar e suas controladas na Argentina. Juntamente com a adequação do estatuto social da Companhia às regras do Novo Mercado da BOVESPA, associado ao ingresso de um novo acionista, a Latin Freight Company, a conjugação acima referida é fundamental dentro das medidas adotadas pela Companhia no processo de preparação do lançamento do seu "Initial Public Offering" - IPO. A aquisição da Logispar levou em conta os avanços verificados no sentido da reestruturação das concessionárias ferroviárias argentinas sob controle da Logispar, no âmbito do processo de reorganização econômica em curso naquele país, bem como os avanços negociais havidos para a solução de questões regulatórias perante o Estado Nacional Argentino.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras em 31 de dezembro de 2003, 2002 e 2001 (Cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

Para definição do valor de aquisição, a ALL Argentina promoveu a avaliação do seu patrimônio líquido, considerando as investidas ALL Central e ALL Mesopotâmica, ao preço de mercado, fundamentada na expectativa de rentabilidade futura, com base em laudo elaborado por peritos avaliadores independentes locais, no valor de R\$ 355.888. Este montante foi liquidado com os créditos que a Companhia detinha contra a Logispar no montante de R\$ 282.930 registrados na rubrica "Partes relacionadas" e mútuo a receber dessa parte relacionada (nota explicativa 12). O ágio apurado, no valor de R\$ 142.260, será amortizado de acordo com o prazo restante da concessão, de forma linear.

As seguintes controladas indiretas também foram incluídas na consolidação:

	2003		2001	
	Passivo a descoberto	Participação no capital social total - %	Valor das participações minoritárias no balanço patrimonial	Valor das participações minoritárias no resultado
Investida da Logispar				
ALL Argentina	(106.782)	100		(31.030)
Investidas da ALL Argentina				
ALL Central	(66.138)	73,55	(17.493) (i)	(33.139)
ALL Mesopotâmica	(65.626)	70,56	(19.320) (i)	(4.741)
Boswells S.A.	(957)	100		1.395
Provisão para perda - controladas				
ALL Argentina			36.813	
Total das participações minoritárias				10.160

(i) A participação dos minoritários na ALL Central e ALL Mesopotâmica tem a seguinte composição em 31 de dezembro de 2003:

	% de participação	
	ALL Central	ALL Mesopotâmica
Railroad Development Corporation	6,45	2,74
Alesia S.A.		3,64
Petersen, Thiele Y Cruz S.A.		3,06
Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos de la Nación	16,00	16,00
Outros - Pessoas físicas	4,00	4,00

Existe um compromisso da ALL Argentina com o acionista minoritário Railroad Development Corporation no qual, quando da aprovação da transação mencionada na nota explicativa 5(b), sua participação acionária se acrescerá em 1,55% na ALL Central, alcançando 8% e em 0,76% na ALL Mesopotâmica, alcançando 3,5%.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

**Notas explicativas da administração às demonstrações
financeiras em 31 de dezembro de 2003, 2002 e 2001**
(Cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

As demonstrações financeiras da ALL Brasil, da ALL Intermodal, da Logispar e da ALL Argentina e controladas foram examinadas e as demais revisadas pelos nossos auditores independentes.

3 Principais práticas contábeis

(a) Apresentação e elaboração das demonstrações financeiras

As práticas contábeis adotadas no Brasil para a contabilização das operações e apresentação das demonstrações financeiras emanam da Lei das Sociedades por Ações, associadas às normas e instruções da Comissão de Valores Mobiliários - CVM. Para as companhias controladas indiretas ALL Argentina, ALL Central, ALL Mesopotâmica e Boswells S.A., controladas da Logispar, foram efetuadas análises e os ajustes entre princípios contábeis na Argentina, no Uruguai e no Brasil.

Adicionalmente, conforme já comentado na nota explicativa 2, foram consolidados os respectivos balanços patrimoniais, assim como o da Logispar, somente para o exercício findo em 31 de dezembro de 2003 e as operações do período de 11 meses findo em 30 de novembro de 2001, face à aquisição de direitos de sócio da Logispar e a alienação dos direitos de sócios da ALL Argentina e, dessa forma, os balanços patrimoniais e as demonstrações do resultado consolidadas não são comparativos.

A taxa de conversão utilizada nos balanços patrimoniais em 31 de dezembro de 2003 foi de R\$ 0,98046 para PS 1,00 (peso argentino). A taxa de conversão utilizada para a demonstração de resultado do período de 11 meses findos em 30 de novembro de 2001 das empresas acima referidas foi de R\$ 2,5287 para PS1,00 (peso argentino).

(b) Ativos circulante e realizável a longo prazo

São demonstrados ao valor de custo ou realização, incluindo, quando aplicável, os rendimentos auferidos.

A provisão para devedores duvidosos é constituída por montante considerado suficiente pela administração, para cobrir prováveis perdas na realização dos créditos e leva em consideração o perfil da carteira de clientes, a conjuntura econômica e riscos específicos.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

**Notas explicativas da administração às demonstrações
financeiras em 31 de dezembro de 2003, 2002 e 2001**
(Cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

Os arrendamentos e concessão estão registrados ao custo e são apropriados ao resultado de acordo com o prazo restante da concessão. A parcela correspondente à fase pré-operacional das operações no Brasil foi diferida e está sendo amortizada também de acordo com o prazo de concessão.

(c) Ativo permanente

É demonstrado ao custo, combinado com os seguintes aspectos:

- . os investimentos relevantes em empresas coligadas foram avaliados pelo método da equivalência patrimonial, conforme demonstrado na nota explicativa 13; o ágio pago quando da aquisição de controladas, suportado em rentabilidade futura, é amortizado linearmente pelo prazo restante da concessão;
- . a depreciação do imobilizado é reconhecida pelo método linear de acordo com a vida útil-econômica estimada e as taxas anuais estão mencionadas na nota explicativa 14;
- . a amortização do diferido é registrada de acordo com os prazos de concessão, conforme descrito na nota explicativa 15 e, para gastos diversos, no prazo de cinco anos, a partir da ocasião em que os benefícios começaram a ser gerados.

(d) Passivos circulante e exigível a longo prazo

São demonstrados pelos valores conhecidos ou calculáveis, acrescidos, quando aplicável, dos correspondentes encargos financeiros incorridos.

(e) Apuração do resultado

O resultado é apurado pelo regime de competência.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

**Notas explicativas da administração às demonstrações
financeiras em 31 de dezembro de 2003, 2002 e 2001**
(Cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

4 Contexto econômico argentino

A Argentina encontra-se imersa desde 2001 em um delicado contexto econômico o qual constitui um marco que tem como principais indicadores um alto nível de endividamento externo, um sistema financeiro em crise e uma recessão econômica que gerou até o final do exercício de 2002 uma queda significativa da demanda de produtos e serviços, assim como um incremento significativo no nível de desemprego.

Para fazer frente à mencionada crise, a partir de dezembro de 2001, o Governo Argentino sancionou medidas, leis, decretos e regulamentações que implicaram em uma profunda mudança do modelo econômico vigente até esse momento. Entre as medidas adotadas destaca-se a vigência do câmbio flutuante, que acarretou em uma significativa desvalorização da moeda argentina registrada nos primeiros meses de 2002 e a "pesificação" de determinados ativos e passivos em moeda estrangeira mantidos no país.

A situação descrita gerou, principalmente durante o ano de 2002, um significativo aumento e disparidades entre os diversos principais indicadores econômicos, como por exemplo: tipo de câmbio, índice de preços internos e índices específicos dos bens em serviços próprios do negócio das controladas na Argentina.

As demonstrações financeiras das controladas na Argentina em 31 de dezembro de 2003, cujo controle societário foi readquirido nesta data, conforme descrito na nota explicativa 2, incorporaram os impactos gerados pelo conjunto de medidas adotadas, até a presente data, pelo Governo Argentino. Os resultados reais futuros podem diferir das avaliações e estimativas realizadas na data da preparação das demonstrações financeiras consolidadas. Em consequência, as decisões que serão tomadas com base nas presentes demonstrações financeiras devem levar em consideração a evolução futura destas medidas e as demonstrações financeiras da Companhia devem ser lidas à luz destas circunstâncias.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

**Notas explicativas da administração às demonstrações
financeiras em 31 de dezembro de 2003, 2002 e 2001**
(Cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

5 Sociedades controladas argentinas – relação com o poder concedente

(a) Renegociação do contrato de concessão

Em 1º de julho de 1997, o Poder Executivo Nacional Argentino, mediante o decreto nº 605/97 determinou à Secretaria de Transportes a renegociação de todos os contratos de concessão dos serviços de transporte ferroviário de cargas.

As negociações com a Secretaria de Transportes resultaram em um Aditivo ao contrato de concessão da ALL Central e ALL Mesopotâmica com relação aos compromissos assumidos nos contratos originais e incluíram principalmente modificações no plano de investimentos e na forma de pagamento dos direitos de concessão a pagar (canon). Esse Aditivo, aprovado pela Secretaria de Transportes, foi submetido à aprovação da "Comisión Bicameral de Seguimiento a las Privatizaciones" e foi paralisado por decisão do Governo Argentino.

Não obstante, posteriormente se decidiu iniciar um novo processo de modificação dos Contratos de Concessão; dessa forma, em 29 de setembro de 2000, as controladas indiretas ALL Central e ALL Mesopotâmica receberam da Secretaria de Transportes as notificações nºs. 740 e 741, respectivamente, por meio das quais as concessionárias foram convidadas a reiniciar as tratativas do processo de renegociação dos contratos de concessão. Durante os últimos meses de 2000 houve várias sessões de análises com a participação de funcionários, empresários e assessores técnicos.

Como resultado desse processo, foi constituído um projeto de modificação dos contratos de concessão elaborado por todas as concessionárias de carga ferroviária do País, o qual foi encaminhado para a Secretaria de Transportes em 10 de janeiro de 2001. Em março de 2001 a referida proposta foi contestada pela Secretaria de Transportes, porém, as numerosas mudanças nas autoridades dessa Secretaria durante o restante desse ano fizeram com que a mencionada resposta sobre a proposta fosse considerada sem efeito.

A partir da sanção da Lei nº 25.561, abriu-se um novo marco de renegociação das concessões, efetuando-se, em 10 de abril de 2002, uma apresentação perante o Ministro da Economia Argentina através do qual se continuou o andamento do processo.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

**Notas explicativas da administração às demonstrações
financeiras em 31 de dezembro de 2003, 2002 e 2001**
(Cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

Em 2003 o Poder Executivo Nacional emitiu o decreto nº 311, criando uma comissão especial para a renegociação de todos os contratos de concessão. Essa comissão funciona sob a supervisão simultânea dos Ministérios da Economia e do Planejamento Federal, Investimentos Públicos e Serviços. A mudança de administração no Governo Argentino em maio de 2003 paralisou o processo durante alguns meses e em setembro de 2003 as concessionárias foram novamente requeridas para atualização de dados e mantiveram várias reuniões com os funcionários e assessores do Ministério do Planejamento Federal. Em 31 de dezembro de 2003, as tratativas continuam em andamento.

(b) Aprovação da transferência de ações

Em 26 de maio de 1999, a controlada indireta ALL Argentina firmou com Poconé Participações S.A., Judori Administração, Empreendimentos e Participações S.A., Interférrea S.A. – Serviços Ferroviários e Intermodais, GP Capital Partners II L.P. e Emerging Markets Capital Investments ("os 5 acionistas"), contrato de compra e venda de ações que totalizaram 73,55% das ações da ALL Central e 70,56% da ALL Mesopotâmica. O valor da transação, equivalente na época em moeda norte-americana a US\$ 33.900 mil, foi liquidado através da compensação feita com créditos que a controlada possuía com os 5 acionistas. De acordo com os termos do contrato de concessão, a mencionada transferência de ações está sujeita a aprovação do Governo Argentino e, em caso de reprovação, o contrato de compra e venda será rescindido e, conseqüentemente, os créditos compensados serão renovados. No momento não é possível prever uma data para a resolução final desse processo.

Adicionalmente, a ALL Argentina é detentora dos direitos de sócia na ALL Central e ALL Mesopotâmica, através de contrato de constituição de usufruto assinado em maio de 1999 com os 5 acionistas. Pelos termos do contrato de usufruto, a ALL Argentina assume os direitos (tanto econômicos como políticos) e devêres como acionista da ALL Central e ALL Mesopotâmica. O prazo do contrato de usufruto é de 20 anos renovável automaticamente caso até o final do contrato não haja manifestação do Governo Argentino sobre a aprovação da transação.

Caso a autorização seja negada pelo governo, os 5 acionistas se comprometem, de forma irrevogável, a exercer o direito de voto sobre as ações da ALL Central e ALL Mesopotâmica seguindo as instruções da ALL Argentina.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

**Notas explicativas da administração às demonstrações
financeiras em 31 de dezembro de 2003, 2002 e 2001**
(Cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

Também, em maio de 1999, a Companhia firmou contrato de compra com os 5 acionistas sobre a totalidade das ações da ALL Argentina e contrato de constituição de usufruto sobre os direitos (tanto econômicos como políticos) sobre as ações da ALL Argentina. O prazo do contrato de usufruto é de 20 anos renovável automaticamente caso até o final do contrato não haja manifestação do Governo Argentino sobre a aprovação da transação. Caso a autorização seja negada pelo governo, os 5 acionistas se comprometem de forma irrevogável a exercer o direito de voto sobre as ações da ALL Argentina seguindo as instruções da Companhia.

Posteriormente, conforme descrito nas notas explicativas 1(a) e 2, a Companhia alienou os direitos de sócio na ALL Argentina para Logispar tendo readquirido os mesmos em 31 de dezembro de 2003. Em 31 de dezembro de 2003, os 5 acionistas são os acionistas registrados da ALL Central e da ALL Mesopotâmica e as autoridades argentinas não se manifestaram em relação à aprovação da transferência das ações dos 5 acionistas para a ALL Argentina e da ALL Argentina para a Companhia. A Companhia consolida, até 30 de novembro de 2001 e desde a compra da Logispar em 31 de dezembro de 2003, as operações da ALL Argentina e de suas subsidiárias ALL Central e ALL Mesopotâmica considerando que em função dos contratos acima descritos detém os direitos econômicos e de voto sobre as ações de tais companhias.

(c) Discussão de direitos de concessão (canon)

As controladas indiretas ALL Central e ALL Mesopotâmica estão discutindo os direitos de concessão (canon), estimados em R\$ 22.280 em 31 de dezembro de 2003, com o Ministério da Economia da Argentina. Com base na opinião dos assessores jurídicos, a administração decidiu por não registrar o referido valor por considerá-lo contingente e de risco remoto.

Ainda que remotamente pudesse ser considerado devido o referido valor, este poderia ser quitado com as contas a receber decorrentes da prestação de serviços de transportes ferroviários a Unidade Executora do Programa Ferroviária Provincial, as quais foram objetos de registro contábil de provisão para perdas, no valor de R\$ 19.214, além de outros créditos.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

**Notas explicativas da administração às demonstrações
financeiras em 31 de dezembro de 2003, 2002 e 2001**
(Cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

6 Aplicações financeiras

São representadas substancialmente por aplicações em Certificados de Depósitos Bancários – CDB's de longo prazo com liquidez diária e fundos de investimentos, ambas com taxas atreladas à variação do Certificado de Depósito Interfinanceiro – CDI (taxas de 99% a 105%) e estão a seguir demonstradas:

<u>Instituição</u>	<u>Tipo de aplicação</u>	<u>2003</u>	<u>2002</u>	<u>2001</u>
Banco BBV S.A.	Fundo de Investimento			4.991
Banco Brascan S.A.	Fundo de Investimento	15.062		
Banco Votorantim S.A.	Fundo de Investimento	2.071	1.673	
UNIBANCO - União de Bancos Brasileiros S.A.	Fundo de Investimento	3.528		
Banco Patagonia Sudameris S.A.	Fundo de Investimento	1.474		
Banco ABC Brasil S.A.	CDB - CDI	2.515	680	4.878
Banco ABN AMRO Real S.A.	CDB - CDI	25.457	5.975	2.705
Banco Alfa S.A.	CDB - CDI	4.089		
Banco BBM S.A.	CDB - CDI	4.105		
Banco BMC S.A.	CDB - CDI	2.969		
Banco BMG S.A.	CDB - CDI	4.169		
Banco BNL do Brasil S.A.	CDB - CDI	12.456	2.216	
Banco Bradesco S.A.	CDB - CDI		224	
Banco Brascan S.A.	CDB - CDI	9.731		
Banco do Brasil S.A.	CDB - CDI	10.471	4.038	
Banco Fibra S.A.	CDB - CDI	15.488		
Banco Industrial e Comercial S.A.	CDB - CDI	4.035	1.427	1.239
Banco Itaú BBA S.A.	CDB - CDI	5.825	3.413	6.751
Banco Modal S.A.	CDB - CDI	14.186	2.762	
Banco Pactual S.A.	CDB - CDI	7.699		
Banco Pine S.A.	CDB - CDI	3.027	110	
Banco Safra S.A.	CDB - CDI	6.085	1.603	2.843
Banco Santos S.A.	CDB - CDI	7.237		
Banco Votorantim S.A.	CDB - CDI	17.870	364	
HSBC Bank Brasil S.A.	CDB - CDI	8.623		
UNIBANCO - União de Bancos Brasileiros S.A.	CDB - CDI	23.490	22.023	14.833
		<u>211.662</u>	<u>46.508</u>	<u>38.240</u>

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações
financeiras em 31 de dezembro de 2003, 2002 e 2001
(Cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

7	Contas a receber de clientes	2003	2002	2001
	ALL Brasil	32.112	45.520	29.927
	ALL Intermodal	15.635	28.931	26.115
	ALL – América Latina Logística Armazéns Gerais Ltda.	101	301	
	ALL Central	40.293		
	ALL Mesopotâmica	5.889		
		94.030	74.752	56.042
	(-) Provisão para devedores duvidosos			
	ALL Brasil	(1.632)	(1.881)	(2.577)
	ALL Central	(25.065)		
	ALL Mesopotâmica	(1.353)		
		65.980	72.871	53.465

Conforme mencionado na nota explicativa 5(c), a ALL Central e a ALL Mesopotâmica reconheceram provisão sobre valores a receber referentes a receita de pedágio no montante de R\$ 20.160.

8	Almoxarifado	2003	2002	2001
	Almoxarifado de manutenção	18.259	10.369	8.038
	Combustíveis	3.053	3.779	1.578
	Adiantamentos a fornecedores	330	578	986
	Materiais em trânsito e outros	895	543	449
		22.537	15.269	11.051

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações
financeiras em 31 de dezembro de 2003, 2002 e 2001
(Cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

9 Arrendamentos e concessão

	2003		2002		2001	
	Ativo circulante	Realizável a longo prazo	Ativo circulante	Realizável a longo prazo	Ativo circulante	Realizável a longo prazo
Arrendamentos						
ALL Brasil	2.734	60.613	2.734	63.347	2.734	66.081
ALL Intermodal	10.078	21.069	8.154	33.356	13.545	44.996
Antecipação direito de passagem -						
ALL Brasil	1.261	28.774	1.261	30.037	1.261	31.298
Concessão - ALL Brasil	150	3.332	150	3.483	150	3.633
	<u>14.223</u>	<u>113.788</u>	<u>12.299</u>	<u>130.223</u>	<u>17.690</u>	<u>146.008</u>

Arrendamento ALL Brasil: o arrendamento dos bens operacionais requeridos para as operações ferroviárias (via permanente, locomotivas, vagões, estações e equipamentos auxiliares) da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), empresa do Governo Federal que operava as ferrovias brasileiras até sua privatização, foi contratado junto com a concessão para operar a Malha Sul, pelo mesmo prazo de 30 anos, em 27 de fevereiro de 1997 por R\$ 202.112, dos quais R\$ 82.032 foram pagos à vista. O saldo de R\$ 120.080 está sendo pago, a partir de 15 de janeiro de 1999, em 112 parcelas trimestrais incluídos juros de 12% ao ano, atualizadas pela variação do Índice Geral de Preços - Disponibilidade Interna (IGP-DI). A Companhia provisiona esta obrigação conforme nota explicativa 18.

Arrendamento ALL Intermodal: em julho de 2001, a ALL Intermodal assinou um acordo de arrendamento pelo prazo de 5 anos de todos os ativos operacionais, inclusive veículos de transportes e contratos com clientes, assim como assumiu certos passivos da Delara Brasil Ltda., empresa de transporte rodoviário. O arrendamento está sendo amortizado linearmente pelo prazo contratual.

Antecipação direito de passagem - ALL Brasil: refere-se ao pagamento efetuado pela ALL Brasil à Ferrovia Bandeirantes S.A. como contraprestação ao uso dos trechos de Presidente Epitácio a Rubião Júnior e Pinhalzinho/Apiaí a Iperó (SP), conforme contrato de operação dos referidos trechos por 30 anos, prazo igual de sua amortização contábil.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras em 31 de dezembro de 2003, 2002 e 2001 (Cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

Concessão ALL Brasil: a concessão dos serviços de transporte ferroviário de carga, pelo prazo de 30 anos, foi adquirida pela ALL Brasil por R\$ 10.830, dos quais R\$ 4.510 foram pagos à vista. O saldo de R\$ 6.320 está sendo pago, a partir de 15 de janeiro de 1999, em 112 parcelas trimestrais incluídos juros de 12% ao ano, atualizadas pela variação do IGP-DI. A Companhia também provisiona esta obrigação conforme nota explicativa 18.

10 Tributos a recuperar

	2003		2002		2001	
	Ativo circulante	Realizável a longo prazo	Ativo circulante	Realizável a longo prazo	Ativo circulante	Realizável a longo prazo
Imposto sobre circulação de mercadorias e serviços - ICMS	7.623	1.056	4.073	1.123	5.116	165
Imposto sobre valor agregado - IVA	2.415	1.491				
Imposto de renda retido na fonte - IRRF	10.635	3.222	13.095		4.716	
Imposto de renda (IR) diferido (nota explicativa 22)	10.030	8.373	9.482		8.962	
Contribuição social (CS) diferida (nota explicativa 22)	3.610	3.595	3.413		3.227	
IR e CS a recuperar - antecipações	11.863		2.887			
Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI a compensar	3.959		1.948			
Outros	2.419	692	1.326	628	1.460	574
IR e CS diferidos sobre provisão para lucro não realizado na alienação do direito de passagem da Ferrovian		6.036		6.289		6.542
	<u>52.554</u>	<u>24.465</u>	<u>36.224</u>	<u>8.040</u>	<u>23.481</u>	<u>7.281</u>

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações
financeiras em 31 de dezembro de 2003, 2002 e 2001
(Cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

11 Depósitos judiciais e provisão para contingências

	2003		2002		2001	
	Depósitos judiciais	Provisão para contingências	Depósitos judiciais	Provisão para contingências	Depósitos judiciais	Provisão para contingências
Ações trabalhistas						
ALL Brasil	10.752	9.039	10.237	9.705	8.786	16.089
ALL Intermodal	666	458	530	2.094	20	2.424
ALL Central		4.835				
ALL Mesopotâmica		2.703				
Outras			3	3		3
Contestação INSS / SESI - ALL Brasil	4.979		3.954		3.954	
Contestação da extensão da base de cálculo da COFINS - ALL Brasil	2.412		1.640		1.270	
	<u>18.809</u>	<u>17.035</u>	<u>16.364</u>	<u>11.802</u>	<u>14.030</u>	<u>18.516</u>

As companhias, com o amparo de seus consultores jurídicos, provisionam montante julgado suficiente para a cobertura de perdas estimadas com ações trabalhistas. No passivo circulante, na rubrica impostos, taxas e contribuições é mantido o saldo a pagar correspondente à contestação sobre a COFINS. A administração da controlada julga remota a possibilidade de perda sobre a contestação INSS/SESI.

12 Partes relacionadas

	Ativo circulante			Realizável a longo prazo		
	2003	2002	2001	2003	2002	2001
ALL Central						20.438
ALL Argentina		5.608			9	829
Caiauda Participações S.A.				3.041	20	
Geodex Communications do Brasil S.A.				1	1	1
Logispar					341.278	256.201
ALL - América Latina Logística Tecnologia S.A.				7		
Companhia de Bebidas das Américas - AMBEV	<u>3.185</u>	<u>6.489</u>	<u>11.031</u>			
	<u>3.185</u>	<u>12.097</u>	<u>11.031</u>	<u>3.049</u>	<u>341.308</u>	<u>277.469</u>

A liquidação dos valores a receber da Logispar deu-se conforme descrito na nota explicativa 2.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

**Notas explicativas da administração às demonstrações
financeiras em 31 de dezembro de 2003, 2002 e 2001**
(Cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

Não há incidência de juros nas transações com partes relacionadas, que retratam, além das operações normais acima, operações de cobertura financeira.

No ativo circulante, incluso na rubrica "Contas a receber de clientes", está demonstrado o saldo a receber de créditos operacionais com a ligada Companhia de Bebidas das Américas – AMBEV. Foram reconhecidas através dessas operações receitas no montante de R\$ 63.479 no exercício findo em 31 de dezembro de 2003 (2002 - R\$ 143.189 e 2001 - R\$ 53.361)

As operações de serviços prestados pelas controladas ALL Brasil e ALL Intermodal com a AMBEV são praticadas por valores de mercado.

13 Investimentos

	2003	2002	2001
Avaliados pela equivalência patrimonial			
Geodex Communications do Brasil S.A.	65.866	66.997	68.418
Terlogs Terminais Marítimos Ltda. (Terlogs)	9.381	9.580	9.580
Outros	370	213	
Ágio			
Logispar (nota explicativa 2)	142.260		
ALL Argentina	53.846		
	<u>271.723</u>	<u>76.790</u>	<u>77.998</u>

Geodex Communications do Brasil S.A.: a Companhia participa em 3,28% do capital votante e 43,69% do capital total da Geodex Communications do Brasil S.A. (Geodex), cujo patrimônio líquido em 31 de dezembro de 2003 era de R\$ 150.758 e o prejuízo do exercício findo nesta data foi de R\$ 2.590. A atividade principal da Geodex é a prestação de serviços de telecomunicações relacionados à rede e circuitos especializados. As suas demonstrações financeiras foram examinadas pelos nossos auditores independentes. Os aportes de capitais por outros investidores, ocorridos em 17 de janeiro, 25 de maio, 2 de outubro e 21 de novembro de 2001, no montante de R\$ 99.246, na coligada Geodex Communications do Brasil S.A. reduziu a participação da investidora de 63,34% para os atuais 43,69%, registrando um ganho de capital de participação acionária no exercício findo em 31 de dezembro de 2001 no valor de R\$ 20.562. Em consequência, esta empresa deixou de ser consolidada.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

**Notas explicativas da administração às demonstrações
financeiras em 31 de dezembro de 2003, 2002 e 2001**
(Cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

Terlogs Terminais Marítimos Ltda: foi constituída em 30 de novembro de 2001 e opera um terminal no porto de São Francisco (SC) desde outubro de 2003; a Companhia participa de forma indireta em 25,5% do capital total desta empresa.

Logispar: o ágio na Logispar é decorrente da compra da totalidade das ações desta conforme descrito em nota explicativa 2, e será amortizado de acordo com o prazo restante da concessão, de forma linear.

ALL Argentina: o ágio na ALL Argentina é decorrente de rentabilidade futura quando da aquisição das ações da ALL Central e ALL Mesopotâmica em 26 de maio de 1999, sendo amortizado linearmente pelo prazo restante da concessão.

A Companhia detém também 25% do capital social da Ferropar - Ferrovia Paraná S.A., cujo investimento se reduz a zero devido à coligada apresentar patrimônio líquido negativo no valor de R\$ 19.540. A Ferropar é a empresa operadora da Ferroeste, ferrovia de 240 Km entre os municípios de Cascavel e Guarapuava, no Estado do Paraná.

A movimentação dos investimentos avaliados pelo método da equivalência patrimonial, acima identificado, foi a seguinte:

	Geodex	Terlogs	Total
Investimento no exercício de 2001	47.856	9.580	57.436
Ganho na variação de participação acionária	20.562		20.562
Saldo em 31 de dezembro de 2001	68.418	9.580	77.998
Equivalência patrimonial	(1.421)		(1.421)
Saldo em 31 de dezembro de 2002	66.997	9.580	76.577
Equivalência patrimonial	(1.131)	(199)	(1.330)
Saldo em 31 de dezembro de 2003	65.866	9.381	75.247

14 Imobilizado

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações
financeiras em 31 de dezembro de 2003, 2002 e 2001
(Cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

	2003		2002		2001	Taxas anuais de depreciação - %
	Custo	Depreciação acumulada	Líquido	Líquido	Líquido	
Benfeitorias em bens de terceiros						
Locomotivas	149.734	(50.864)	98.870	101.021	91.472	5, 10 e 20
Vagões	46.729	(11.892)	34.837	27.798	22.563	5, 10 e 20
Via permanente	163.694	(26.055)	137.639	115.971	94.206	4 e 12,5
Outros	57.496	(9.534)	47.962	7.203	4.796	10
	<u>417.653</u>	<u>(98.345)</u>	<u>319.308</u>	<u>251.993</u>	<u>213.037</u>	
Imobilizado próprio em operação						
Locomotivas	141.561	(68.967)	72.594	29.502	31.015	5 a 10
Vagões	45.917	(30.786)	15.131	866	979	10
Almoxarifado de bens de uso	12.036		12.036	11.722	14.501	
Terrenos	624		624	624	624	
Edificações	4.490	(419)	4.071	3.424	3.164	3,33 e 4
Móveis e utensílios	4.844	(4.225)	619	244	368	10 e 20
Veículos rodoviários	13.976	(4.375)	9.601	8.965	7.443	10 e 20
Equipamentos de processamento de dados, sistemas e aplicativos	30.690	(15.453)	15.237	9.029	6.631	20
Equipamentos de telecomunicações e sinalização	18.489	(11.582)	6.907	3.995	4.621	10
Equipamentos para manutenção de via permanente e transporte ferroviário	21.024	(8.096)	12.928	1.849	2.164	10 e 12
Outros	12.079	(2.154)	9.925	8.604	7.691	10, 50 a 75
	<u>305.730</u>	<u>(146.057)</u>	<u>159.673</u>	<u>78.824</u>	<u>79.201</u>	
Imobilizações em andamento						
Locomotivas	21.968		21.968	14.728	6.827	
Vagões	4.268		4.268	2.855	3.385	
Via permanente	41.646		41.646	2.963	2.362	
Sistemas e aplicativos	2.077		2.077	3.416	2.683	
Veículos rodoviários				2.250		
Outros	3.929		3.929	4.361	6.976	
	<u>73.888</u>		<u>73.888</u>	<u>30.573</u>	<u>22.233</u>	
	<u>797.271</u>	<u>(244.402)</u>	<u>552.869</u>	<u>361.390</u>	<u>314.471</u>	

Estes ativos, em 31 de dezembro de 2003, estão distribuídos nas seguintes empresas:
Controladora - R\$ 137, ALL Brasil - R\$ 390.096, ALL Intermodal - R\$ 20.513, ALL Central -
R\$ 123.849 e ALL Mesopotâmica - R\$ 18.274.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras em 31 de dezembro de 2003, 2002 e 2001 (Cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

Em 31 de dezembro de 2003, o saldo de imobilizações em andamento inclui R\$ 23.746 da ALL Central que foram investidos no trabalho de reconstrução dos aterros afetados por inundações no trecho de Laguna La Picasa - Argentina. Considerando que, de acordo com o contrato de concessão, este investimento seria de responsabilidade do Estado Nacional Argentino, a controlada apresentou solicitação de reintegração parcial do montante de R\$ 2.579. Adicionalmente, em 29 de agosto de 2000, foi apresentada uma reclamação administrativa solicitando imediato despacho para um montante total de R\$ 11.945 (correspondente à segunda e à terceira etapas das obras realizadas). Os referidos créditos contingentes não foram reconhecidos nas demonstrações financeiras da controlada e do consolidado.

15 Diferido

			2003	2002	2001
	Custo	Amortização acumulada	Líquido	Líquido	Líquido
Gastos de organização - controladora	282	(282)		59	115
Concessão e arrendamento - ALL Brasil	24.737	(1.966)	22.771	23.754	24.737
Gastos pré-operacionais					
ALL Argentina	1.642	(1.373)	269		
ALL Central	27.591	(9.303)	18.288		
ALL Mesopotâmica	6.333	(2.123)	4.210		
Gastos com reorganização					
ALL Brasil	2.239	(2.239)		56	240
ALL Mesopotâmica	8.998	(8.998)			
Gastos com estudos e projetos -					
ALL Brasil	5.524	(4.563)	961	2.054	3.167
	<u>77.346</u>	<u>(30.847)</u>	<u>46.499</u>	<u>25.923</u>	<u>28.259</u>

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

**Notas explicativas da administração às demonstrações
financeiras em 31 de dezembro de 2003, 2002 e 2001**
(Cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

A controlada ALL Brasil adota como critério básico a amortização linear pelo prazo de concessão dos gastos com concessão e arrendamento. Contudo, com base em estudo operacional sobre a capacidade instalada para transporte em volume de tonelada por quilômetro útil – TKU, concluído em dezembro de 1998, a administração revisou sua estimativa de absorção dessa amortização até a controlada alcançar o seu ponto de equilíbrio operacional. A partir do exercício social de 1998, até dezembro de 2001, a amortização da concessão e do arrendamento foi calculada com base na proporção entre o volume de TKU transportado e o volume projetado para alcançar o ponto de equilíbrio operacional, estimado em 14 bilhões de TKU. Com o alcance do ponto de equilíbrio operacional, os gastos com concessão e arrendamento diferidos estão sendo amortizados de forma linear pelo prazo restante da concessão e arrendamento, sendo registrado nos exercícios de 2003 e de 2002 o montante de R\$ 983.

Os gastos pré-operacionais correspondem aos desembolsos efetuados nas ferrovias argentinas ALL Central e ALL Mesopotâmica com estudos de viabilidade para a aquisição da concessão, que são amortizados ao longo do prazo restante da concessão.

16 Empréstimos e financiamentos

	Encargos anuais	Vencimento	2003	2002	2001
Em reais					
- Controladora					
Bancos Comerciais	CDI + 2,5%	Outubro de 2003		11.059	
	112% CDI	Janeiro de 2003		2.361	
	116% CDI	Novembro de 2003		9.068	
	6%	Maio de 2004	553	1.784	
	124% CDI	Dezembro de 2004	4.735	6.697	
	CDI + 2,5%	Fevereiro de 2004	41.373		
	116% CDI	Novembro de 2007	36.701		
	105% CDI	Março de 2002			4.826
	105% a 118% CDI	Janeiro a novembro de 2002			9.275

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras em 31 de dezembro de 2003, 2002 e 2001 (Cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

	Encargos anuais	Vencimento	2003	2002	2001
. ALL Brasil					
Bancos Comerciais	106% CDI	Janeiro de 2003		2.792	
	6%	Março de 2003		205	998
	CDI + 3,6%	Fevereiro de 2005		13.233	
	CDI + 2,5%	Fevereiro a abril de 2003		3.770	
	106% CDI	Abril a junho de 2003		10.365	
	106% CDI	Dezembro de 2002			3.821
	112% CDI	Janeiro de 2004	10.695		
	116% CDI	Setembro de 2005	15.933		
	116% CDI	Outubro de 2006	24.883		
Cédula de Crédito Bancário	INPC + 14%	Setembro de 2005	73.904		
Investimentos BNDES	TJLP + 5,25%	Trimestrais e mensais de janeiro de 2000 até abril de 2010	64.656	76.147	74.091
	TJLP + 5,25%	Trimestrais e mensais de maio de 1998 até abril de 2008	104.188	98.942	80.459
. ALL Intermodal					
Investimentos BNDES -		Janeiro de 2002 a			
FINAME	TJLP + 3% a 4,7%	março de 2006	13.683	18.949	24.637
			391.304	255.372	198.107
Em moeda estrangeira (com variação cambial atrelada ao US\$)					
. Controladora					
Financiamentos de					
locomotivas	10% (com swap para CDI)	Dezembro de 2007	14.200	16.255	11.988
Resolução 63 - BACEN	9,50% a 12,27% (com swap para CDI)	Janeiro a novembro de 2004	53.898	111.299	94.554
	9% a 9,50% (com swap para CDI)	Fevereiro a outubro de 2003		14.469	19.056
	6,4% a 9,2% (com swap para CDI)	Janeiro a setembro de 2002			44.132
	43,5% (com swap para CDI)	Janeiro de 2003		11.304	
	24% (com swap para CDI)	Março de 2004		38.942	
	9,70% (com swap para CDI)	Fevereiro de 2003		7.357	
	9,5% (com swap para CDI)	Fevereiro de 2004	11.466		
	9% (com swap para CDI)	Julho de 2004	12.287		
Trade Finance	11,30% (com swap para CDI)	Junho de 2006	43.692	50.032	
Operações de "swap"			10.667	(53.252)	21.912

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras em 31 de dezembro de 2003, 2002 e 2001 (Cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

	Encargos anuais	Vencimento	2003	2002	2001
. ALL Brasil					
Resolução 63 - Bacen	9,50% e 10% (com swap para CDI)	Abril de 2003		1.921	4.786
	9,70% (com swap para CDI)	Novembro de 2002			20.902
	7,00% (com swap para CDI)	Novembro de 2002			4.611
	9,50% (com swap para CDI)	Fevereiro de 2003		7.323	
	42,5% (com swap para CDI)	Maior de 2003		7.323	
	35% (com swap para CDI)	Dezembro de 2003		5.339	
	10% e 17,9% (com swap para CDI)	Março de 2004	2.915		
	10% (com swap para CDI)	Abril de 2004	309		
	7,8% (com swap para CDI)	Maior de 2004	273		
Internacional Finance					
Corporation - IFC	LIBOR + 7,1% (com swap para CDI)	Dezembro de 2008	66.686		
Financiamentos à	LIBOR + 3,5% (com swap para CDI)	Dezembro de 2004	649		
importação de	LIBOR + 0,55% a 5,25% (com swap	Janeiro de 2002 a julho de			
materiais e peças	para CDI)	2003		5.333	9.125
Arrendamento mercantil	14%	Parcelas mensais			
		até julho de 2002			123
Financiamentos de					
locomotivas	10% (com swap para CDI)	Dezembro de 2007	28.401	32.511	23.754
Operações de "swap"			32.241	(1.480)	
. ALL Argentina					
Bancos comerciais	7,6%	Janeiro de 2005	11.689		
. Outras					
Resolução 63 - BACEN	9,20% (com swap para CDI)	Novembro de 2003		1.359	820
			<u>289.373</u>	<u>256.035</u>	<u>255.763</u>
Tomados em Peso Argentino - P\$					
. ALL Central					
Bancos comerciais	8% + CER	Outubro de 2006	7.567		
	8% + CER	Novembro de 2004	538		
	7,95%	Janeiro de 2005	121		
	12%	Janeiro de 2004	984		
	11%	Março de 2004	977		
			<u>10.187</u>		

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras em 31 de dezembro de 2003, 2002 e 2001 (Cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

	Encargos anuais	Vencimento	2003	2002	2001
Total			690.864	511.407	453.870
Parcela no circulante			(230.749)	(212.593)	(186.915)
Parcela no exigível a longo prazo			460.115	298.814	266.955
Composição por ano de vencimento da parcela exigível a longo prazo:					
2003					
2004					
2005			141.923		
2006			182.376		
2007 a 2010			135.816		
			460.115		

Abreviaturas:

BACEN	-	Banco Central do Brasil
BNDES	-	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CDI	-	Certificado de Depósito Interfinanceiro
CER	-	Coefficiente de Estabilização de Referência
FINAME	-	Fundo de Financiamento para Aquisição de Máquinas e Equipamentos Industriais
INPC	-	Índice Nacional de Preços ao Consumidor
LIBOR	-	Taxa Interbancária de Londres
TJLP	-	Taxa de Juros de Longo Prazo

Em garantia dos empréstimos e financiamentos foram entregues notas promissórias nos mesmos montantes e condições do total financiado, exceto para o BNDES, para o qual foi criada conta caução que garante a liquidez do pagamento e para o financiamento de locomotivas, onde as mesmas são dadas em garantia.

As disponibilidades e aplicações financeiras incluem a conta caução na controlada ALL Brasil no montante de R\$ 17.325 (2002 – R\$ 15.143 e 2001 - R\$ 14.833) e na ALL Central no montante de R\$ 7.687.

Para os financiamentos em moeda estrangeira, contratados no Brasil, há contratação de "swap" para a proteção cambial do real frente ao dólar, convertendo-os às taxas das originais em moeda estrangeira para 85% a 116% do CDI em 31 de dezembro de 2003.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

**Notas explicativas da administração às demonstrações
financeiras em 31 de dezembro de 2003, 2002 e 2001**
(Cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

Os empréstimos com o BNDES e com o IFC, acima demonstrados, destinados a investimentos, estão sujeitos ao cumprimento de determinados índices financeiros de liquidez relacionados com a dívida líquida; patrimônio líquido; lucros antes dos impostos, da depreciação e da amortização (EBTIDA); serviço da dívida; dívida de curto prazo, entre outros, conforme definido nos contratos, os quais estão sendo plenamente cumpridos pela Companhia.

17 Debêntures

Em 1º de novembro de 2000, a Companhia, através de escritura pública particular, emitiu 8.000 debêntures não conversíveis em ações e escriturais no valor nominal unitário de R\$ 10. As debêntures poderão ser objeto de repactuação, dentro das condições fixadas pelo Conselho de Administração em cada série.

Em 1º de fevereiro de 2003, a Companhia emitiu 5.500 debêntures conversíveis em ações com valor nominal unitário de R\$ 10.

A controlada ALL – América Latina Logística do Brasil S.A. emitiu 10.000 debêntures não conversíveis em ações e escriturais com valor nominal unitário de R\$ 10.

As séries emitidas são como segue:

(a) Informações

Série	Emissão		Vencimento final	Remuneração anual
	Data	Valor		
Controladora				
1ª série	01/11/00	80.000	01/11/03	CDI + 1,75%
Única	01/02/03	55.000	16/02/09	TJLP + 6,25%
ALL Brasil				
1ª série	25/02/00	58.000	25/02/05	CDI + 2,5%
2ª série	17/05/00	42.000	17/05/05	CDI + 2,5%.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

**Notas explicativas da administração às demonstrações
financeiras em 31 de dezembro de 2003, 2002 e 2001**
(Cifras expressas em milhares de reais, exacto quando indicado)

(b) Saldos

Série	2003		2002		2001	
	Passivo circulante	Exigível a longo prazo	Passivo circulante	Exigível a longo prazo	Passivo circulante	Exigível a longo prazo
Controladora						
1ª série			23.065		28.273	26.667
Única	2.968	57.658				
ALL Brasil						
1ª série	8.219	37.946	6.644	35.790	7.663	44.970
2ª série			42.393	26.486	12.280	44.143
	<u>11.187</u>	<u>95.604</u>	<u>72.102</u>	<u>62.276</u>	<u>48.216</u>	<u>115.780</u>

Eventos ocorridos no exercício de 2003 na controladora:

- em 2 de maio de 2003 - pagamento de juros às debêntures de 1ª série no montante de R\$ 2.702;
- em 6 de agosto de 2003 - pagamento de juros às debêntures de série única no montante de R\$ 3.478; e
- em 3 de novembro de 2003 - pagamento de principal no montante de R\$ 22.288 e pagamento de juros no montante de R\$ 2.778 liquidando integralmente as debêntures da 1ª série.

Eventos ocorridos no exercício de 2003 na ALL Brasil:

- em 22 de janeiro de 2003 - resgate antecipado do total das debêntures da 2ª série no montante de R\$ 44.143 de principal e R\$ 25.753 de juros; e
- em 25 de fevereiro de 2003 - pagamento de juros às debêntures de 1ª série no valor de R\$ 8.313.

Os custos de publicação e registro necessários à colocação das debêntures estão registrados no ativo, na rubrica de despesas antecipadas e amortizados linearmente pelo prazo dos títulos.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

**Notas explicativas da administração às demonstrações
financeiras em 31 de dezembro de 2003, 2002 e 2001**
(Cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

As debêntures estão sujeitas a repactuação da taxa de juros. Nas datas de repactuação, o Conselho de Administração oferecerá aos detentores as novas condições, tendo os detentores o direito de requerer a liquidação das debêntures se não concordarem com as condições oferecidas.

18 Arrendamento e concessão a pagar

	2003		2002		2001	
	Passivo circulante	Exigível a longo prazo	Passivo circulante	Exigível a longo prazo	Passivo circulante	Exigível a longo prazo
Arrendamento						
ALL Brasil	41.381	17.196	40.916	18.885	32.161	17.006
ALL Intermodal	19.467		23.588		6.839	14.695
Concessão - ALL Brasil	3.170	898	2.141	986	1.683	889
	<u>64.018</u>	<u>18.094</u>	<u>66.645</u>	<u>19.871</u>	<u>40.683</u>	<u>32.590</u>

As parcelas de arrendamento e concessão são apropriadas linearmente no passivo, pelo prazo dos respectivos contratos, acrescidas de variação do IGP-DI e juros às taxas pactuadas. As parcelas referentes ao período de carência (1997 a 1999) estão sendo pagas de forma corrigida durante o período restante de concessão.

Conforme aditivo ao contrato de arrendamento da ALL Intermodal com a Delara, as partes envolvidas aceitaram e concordaram na sua liquidação em parcelas mensais, vencendo a última em junho de 2004.

19 Direitos e obrigações vinculadas a operações futuras

Em 1º de dezembro de 2001, conforme contrato regulador de direitos e obrigações vinculadas a operações futuras, a Companhia se comprometeu a efetuar empréstimos para a Logispar, destinados a cobertura de suas necessidades de recursos financeiros em montante estimado, à época, de R\$ 61.271, para o período de 1º de dezembro de 2001 a 1º de dezembro de 2006. As remessas seriam feitas mediante solicitação da interessada, respeitados o prazo e valor total do compromisso. Estes direitos e obrigações foram registrados no realizável e exigível a longo prazo, respectivamente.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

**Notas explicativas da administração às demonstrações
financeiras em 31 de dezembro de 2003, 2002 e 2001**
(Cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

Com a recuperação econômica-financeira da ALL Argentina (subsidiária da Logispar), no decorrer do exercício de 2002, este contrato foi rescindido.

20 Resultado de exercícios futuros

	<u>2003</u>	<u>2002</u>	<u>2001</u>
ALL Brasil	8.774	9.151	9.528
ALL Intermodal	8.843	9.212	9.580
	<u>17.617</u>	<u>18.363</u>	<u>19.108</u>

ALL Brasil: refere-se a contrato de cessão do direito de passagem de fibra óptica ao longo da via permanente outorgado como contribuição de capital para a ligada Geodex Communications do Brasil S.A., pelo valor contratual de R\$ 10.000 sendo apropriado linearmente ao resultado pelo prazo restante da cessão do direito.

ALL Intermodal: é decorrente do terreno cedido em comodato pela ALL Brasil a Terlogs Terminais Marítimos Ltda., convertido em participação acionária naquela mesma empresa e também apropriado linearmente pelo prazo restante da concessão.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações
financeiras em 31 de dezembro de 2003, 2002 e 2001
(Cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

21 Patrimônio líquido

(a) Capital social

O capital social da controladora subscrito e integralizado, em 31 de dezembro, está representado conforme abaixo:

	Quantidade de ações		
	2003	2002	2001
Ordinárias			
Capital nacional	14.741.905.773	7.188.509.729	6.972.315.656
Capital estrangeiro	21.455.265.214	5.256.600.108	5.234.315.290
	<u>36.197.170.987</u>	<u>12.445.109.837</u>	<u>12.206.630.946</u>
Preferenciais			
Capital nacional		9.787.165.842	7.244.515.661
Capital estrangeiro		10.885.364.829	13.031.878.516
		<u>20.672.530.671</u>	<u>20.276.394.177</u>
	<u>36.197.170.987</u>	<u>33.117.640.508</u>	<u>32.483.025.123</u>

As ações ordinárias tem direito a voto, tendo cada ação direito a um voto. As ações preferenciais não tinham direito a voto mais davam direito aos acionistas a dividendos 10% superiores aos dividendos pagos aos acionistas ordinários. A partir da conversão das ações preferenciais em ações ordinárias, em 10 de dezembro de 2003, todas as ações têm direito aos mesmos dividendos.

Em 10 de dezembro de 2003, a Assembleia Geral de Preferencialistas aprovou a conversão da totalidade das ações preferenciais em ações ordinárias, na proporção de uma ação ordinária para cada ação preferencial. Tal deliberação considerou o interesse da Companhia em aderir ao "Novo Mercado" da Bolsa de Valores de São Paulo – BOVESPA, que aprovou a adoção de todas as regras de listagem desse Novo Mercado, com exceção das regras relativas a "tag along" que serão posteriormente apreciadas.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações
financeiras em 31 de dezembro de 2003, 2002 e 2001
(Cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

(b) Distribuição de dividendos

Aos acionistas será assegurado um dividendo mínimo obrigatório de 25% sobre o lucro líquido ajustado nos termos do artigo 202 da Lei 6.404/76. Os dividendos foram calculados de acordo com a legislação vigente baseados no lucro da empresa controladora e considerando-se os seguintes valores:

	2003	2002	2001
Lucro líquido do exercício	9.027	4.216	1.792
(-) Reserva legal	(451)	(211)	(90)
(+) Realização parcial de reserva de lucros a realizar formada em exercícios anteriores			251
(-) Constituição de reserva para investimentos	(6.432)	(3.004)	
(-) Constituição de reserva de lucros a realizar	(2.144)	(1.001)	
Base de cálculo dos dividendos			1.953
Total dos dividendos			488
Dividendos por lote de mil ações - R\$			0,015

(c) Reservas de lucros

Conforme a legislação societária no Brasil a reserva legal é constituída a partir do lucro líquido do exercício, aplicando-se o percentual de 5%, antes de qualquer outra destinação, e não excederá a 20% do capital social.

A reserva para investimentos foi constituída com base nas disposições estatutárias e de acordo com o artigo 194 da Lei 6.404/76, que determinam que esta reserva não excederá o capital social subscrito, em importância não inferior a 25% (vinte e cinco por cento) e não superior a 75% (setenta e cinco por cento) do lucro líquido do exercício ajustado na forma do artigo 202 da Lei 6.404/76, com a finalidade de financiar a expansão das atividades da Companhia e das empresas controladas, inclusive através da subscrição de aumentos de capital ou criação de novos empreendimentos.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações
financeiras em 31 de dezembro de 2003, 2002 e 2001
(Cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

A reserva de lucros a realizar foi constituída com base no artigo 197 da Lei 6.404/76, atendendo às alterações promovidas pela Lei 10.303/01.

(d) Conciliação entre patrimônio líquido e o resultado da controladora e do consolidado

	Patrimônio líquido			Lucro líquido do exercício		
	2003	2002	2001	2003	2002	2001
Controladora	349.267	268.436	238.807	9.027	4.216	1.792
Ganho na variação de participação acionária	(9.061)	(10.438)	(11.818)			
IR e CS diferido sobre provisão no ganho da alienação do direito de passagem Ferrobán – nota explicativa 10	6.036	6.289	6.542	(253)	(253)	6.542
Realização no exercício do ganho na variação de participação acionária				1.380	1.380	1.380
Participação recíproca	(15.000)					
Consolidado	<u>331.242</u>	<u>264.287</u>	<u>233.531</u>	<u>10.154</u>	<u>5.343</u>	<u>9.714</u>

O ganho de participação acionária refere-se à subscrição e integralização, em 22 de agosto de 2000, pela ALL - América Latina Logística do Brasil S.A. de 16.573.431 ações da Itacaiúnas Participações S.A., com ágio de R\$ 21.193. Esta subscrição gerou variação na participação da controladora de 100% para 63,03% do capital com ganho de capital de R\$ 13.782. A realização deste ganho será à medida em que forem depreciadas as locomotivas que deram origem ao valor do referido ágio.

A participação recíproca de R\$ 15.000 refere-se ao aporte de capital efetivado pela controlada Logispar Logística e Participações S.A. em 26 fevereiro de 2003, a qual foi adquirida em 31 de dezembro de 2003.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações
financeiras em 31 de dezembro de 2003, 2002 e 2001
(Cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

22 Prejuízos fiscais de imposto de renda (IR), bases negativas de contribuição social (CS), diferenças temporárias e créditos tributários

Os impostos sobre lucros no Brasil incluem o imposto de renda (25%) e a contribuição social sobre o lucro (9%).

Conforme a legislação fiscal na Argentina, o imposto de renda é calculado a taxa de 35% sobre o lucro tributável. Existe um imposto sobre o lucro presumido que as subsidiárias na Argentina calculam como 1% dos ativos sujeitos a tributação ao final de cada ano fiscal. O imposto ao lucro presumido é complementar ao imposto de renda sendo devido o maior dos dois. Caso o imposto de renda presumido exceda o valor do imposto de renda no ano, o valor pode ser utilizado para compensar pagamentos futuros de imposto de renda nos próximos dez anos.

Os prejuízos fiscais, bases negativas e diferenças temporárias das operações no Brasil são como segue:

	2003		2002		2001	
	IR	CS	IR	CS	IR	CS
Prejuízos fiscais e bases negativas						
Controladora	81.481	80.706	70.055	70.029	48.578	48.552
ALL Brasil	43.331	50.563	51.484	58.377	52.947	59.646
ALL Intermodal	15.917	15.917	14.770	14.770	9.463	9.463
Diferenças temporárias						
Controladora	(16.829)	(16.829)	9.773	9.773	783	783
ALL Brasil	15.220	11.779	29.414	27.043	34.653	32.903
ALL Intermodal	622	622	2.518	2.518	7.040	7.040

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

**Notas explicativas da administração às demonstrações
financeiras em 31 de dezembro de 2003, 2002 e 2001**
(Cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

Os créditos de imposto de renda e contribuição social diferidos das controladas ALL Brasil e ALL Intermodal, já apresentados na nota explicativa 10 e incluídos na rubrica Tributos a recuperar, são como segue:

	2003		2002		2001
	Circulante	Realizável a longo prazo	Circulante	Circulante	
Créditos de imposto de renda					
Sobre prejuízos fiscais	9.470	7.072	4.811	4.392	
Sobre diferenças temporais	560	1.301	4.671	4.570	
	10.030	8.373	9.482	8.962	
Créditos de contribuição social					
Sobre bases negativas	3.409	3.127	1.732	1.581	
Sobre diferenças temporais	201	468	1.681	1.646	
	3.610	3.595	3.413	3.227	
	13.640	11.968	12.895	12.189	

A controlada ALL Brasil consolidou o processo de recuperação da sua rentabilidade, comprovado pelo resultado tributável no exercício findo em 31 de dezembro de 2003 e nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2002 e de 2001, ou seja, em pelo menos 3 (três) dos 5 (cinco) últimos exercícios sociais, conforme requerido pelas práticas contábeis adotadas no Brasil para reconhecer ativos de imposto diferido sobre prejuízos fiscais.

Já a controlada ALL Intermodal iniciou suas atividades operacionais em agosto de 2001, mediante arrendamento a longo prazo de material rodante da Delara Brasil Ltda. Até o final de 2002, a Companhia recém-constituída, registrou todos os impactos negativos do reflexo do processo de reestruturação operacional implementado naquele ano. O resultado do exercício findo em 31 de dezembro de 2003 reflete os efeitos positivos desta reestruturação.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

**Notas explicativas da administração às demonstrações
financeiras em 31 de dezembro de 2003, 2002 e 2001**
(Cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

Nesse sentido, estas controladas têm registrado integralmente o ativo fiscal diferido no montante de R\$ 25.608 em 31 de dezembro de 2003, complementado no exercício findo nesta data em R\$ 12.458, fundamentado em estudo técnico de viabilidade aprovado pelo Conselho de Administração, que apresentou resultados tributáveis futuros, descontados a valor presente, conforme prevê a Instrução CVM nº 371. O estudo elaborado revelou que o aproveitamento dos créditos tributários diferidos está previsto para realizar-se 52% em 2004 e o restante em 2005. Os prejuízos fiscais e bases negativas de contribuição social, no Brasil, são imprescritíveis e serão compensados com lucros futuros, de acordo com os critérios da legislação fiscal.

Adicionalmente, em 31 de dezembro de 2003, as controladas indiretas ALL Central e ALL Mesopotâmica possuíam prejuízos fiscais acumulados não reconhecidos contabilmente de aproximadamente R\$ 49.000 e R\$ 11.500, respectivamente. Os prejuízos fiscais, segundo a legislação Argentina, são prescritíveis no prazo de 5 anos.

23 Seguros

As Companhias mantêm apólices de seguro em montantes julgados suficientes, pelas administrações, para cobrir eventuais perdas, como abaixo demonstrado:

<u>Ramo</u>	<u>Cobertura por evento</u>	<u>Importância segurada - R\$</u>
Riscos operacionais ferroviários	Patrimônio - danos materiais e lucros cessantes	60.000
Responsabilidade civil - operações ferroviárias	Operações, poluição, empregador, veículos (contingências) e portuárias	10.000
Seguro de carga ferroviária	Responsabilidade civil do transportador ferroviário de Carga (RCTF-C); risco ferroviário (RF)	12.966
Responsabilidade civil - caminhões	Danos a terceiros nos percursos nacionais e internacionais	10.336

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras em 31 de dezembro de 2003, 2002 e 2001

(Cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

Ramo	Cobertura por evento	Importância segurada - R\$
Seguro de carga rodoviária	Responsabilidade civil do transportador rodoviário (RCTR-C) acidentes e (RCF-DC) roubo; Transporte rodoviário de viagens internacionais	1.500

A cobertura total das apólices acima, em 31 de dezembro de 2003 é R\$ 94.802, sendo R\$ 71.200 da ALL Brasil, R\$ 3.476 da ALL Intermodal e R\$ 20.126 da ALL Central e Mesopotâmica.

24 Instrumentos financeiros

Em 31 de dezembro de 2003, a Companhia e suas controladas possuíam os seguintes principais instrumentos financeiros:

- Aplicações financeiras: avaliadas ao custo, acrescidas de juros até a data do balanço, cujas taxas eram compatíveis com as condições do mercado que prevaleciam naquela data.
- Investimentos: conforme descrito na nota explicativa 13, referem-se a investimentos em controladas de capital fechado e/ou avaliados ao valor patrimonial, que são de interesse estratégico para as operações da Companhia.
- Saldos relevantes com partes relacionadas: conforme descrito na nota explicativa 12, suas condições correspondem aos encargos/rendimentos divulgados e estão atualizados nessas mesmas condições divulgadas.
- Empréstimos e financiamentos: conforme descrito na nota explicativa 16, estão acrescidos dos encargos pactuados e efeitos do swap cambial, a seguir comentado.
- Debêntures: o valor de mercado das debêntures emitidas pela Companhia e suas controladas aproxima-se dos valores de face em 31 de dezembro de 2003.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

**Notas explicativas da administração às demonstrações
financeiras em 31 de dezembro de 2003, 2002 e 2001**
(Cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

Os principais fatores de risco que afetam os negócios da Companhia e de suas controladas são os seguintes:

(a) Risco de crédito

A Companhia e suas controladas estão potencialmente sujeitas a riscos de crédito em suas contas a receber de clientes e os procedimentos adotados para minimizar os riscos comerciais incluem a seletividade dos clientes, mediante uma adequada análise de crédito, estabelecimento de limites de venda e prazos curtos de vencimento dos títulos. As perdas estimadas com estes devedores são integralmente provisionadas.

(b) Risco de taxa de câmbio

A Companhia e suas controladas estão sujeitas aos efeitos das flutuações nas taxas de câmbio em suas operações em moeda estrangeira.

Na medida em que possuem dívidas em moeda estrangeira, a Companhia e suas controladas, para proteger sua posição patrimonial em relação às oscilações da moeda brasileira, contratam operações de "swap" de moedas (US\$ x CDI - entre 85% a 121%) para a totalidade da dívida em moeda estrangeira consolidada (nota explicativa 16). As perdas apuradas nestas operações, totalizando R\$ 103.737 no exercício findo em 31 de dezembro de 2003 (2002 - ganhos de R\$ 92.369 e 2001 - perdas de R\$ 18.800), foram reconhecidas como resultado financeiro, no resultado do exercício.

Em 31 de dezembro de 2003, os contratos de "hedge" sem caixa em vigor, centralizados na Controladora e na ALL Brasil, apresentavam uma perda líquida equivalente a R\$ 42.908 (2002 - ganho líquido de R\$ 54.732 e 2001 - perda líquida de R\$ 21.912), cujos montantes correspondentes aos contratos em aberto estão apresentados na rubrica empréstimos e financiamentos (nota explicativa 16) e o valor de mercado em 31 de dezembro de 2003 é de R\$ 27.124 (perda).

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

**Notas explicativas da administração às demonstrações
financeiras em 31 de dezembro de 2003, 2002 e 2001**
(Cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

25 Informações complementares - demonstração consolidada de fluxo de caixa

Para fins de apresentação do fluxo de caixa, a Companhia considera como equivalentes de caixa suas aplicações financeiras se tem prazo de vencimento original de menos de 3 meses ou as contrapartes garantem resgate imediato sem perda dos rendimentos, tais como os certificados de depósito bancário de longo prazo contabilizados em aplicações financeiras:

	2003	2002	2001
Atividades operacionais			
Lucro do exercício	10.154	5.343	9.714
Despesas (receitas) que não afetam o caixa e equivalentes			
Depreciação e amortização do diferido	36.656	29.868	23.224
Despesas por arrendamento e concessão	60.632	68.085	37.681
Participação de minoritários			(10.160)
Equivalência patrimonial	1.331	1.421	
(Ganho) perda na alienação de ativo permanente	(1.627)	(2.034)	(2.799)
Variação cambial sobre controladas no exterior			(50.552)
Imposto de renda e contribuição social diferidos	(12.458)	(453)	(15.314)
Realização de resultado de exercícios futuros	(746)	(745)	(378)
Juros sobre tributos parcelados	7.126	1.536	1.325
Provisão para contingências trabalhistas	2.901		11.449
Perda de investimentos			919
Ganho de capital			(20.562)
Variação cambial e encargos sobre financiamentos	38.455	220.328	77.248
Resultado de atividades de "swap" não realizados	103.737	(92.369)	18.800
Realização de provisão para devedores duvidosos	(248)	(696)	(71)
	<u>245.913</u>	<u>230.284</u>	<u>80.524</u>
Redução (aumento) nas contas do ativo			
Contas a receber de clientes	(7.747)	(18.710)	(30.087)
Almoxarifado	1.238	(4.218)	1.708
Arrendamentos e concessão			(69.812)
Tributos a recuperar	(12.514)	(13.048)	(2.295)
Outros ativos	(14.018)	(27.424)	(12.842)
	<u>(33.041)</u>	<u>(63.400)</u>	<u>(113.328)</u>
Aumento (redução) nas contas do passivo			
Fornecedores	34.249	30.443	7.183
Salários e encargos sociais	1.441	5.624	1.193
Imposto, taxas e contribuições	2.065	1.635	(3.457)
Arrendamento e concessão a pagar	(51.750)	(35.654)	(9.147)
Adiantamentos de clientes	(2.692)	8.453	(7.092)
Outros passivos	28.477	(4.651)	18.068
	<u>11.790</u>	<u>5.850</u>	<u>6.748</u>
Geração operacional de caixa	<u>224.662</u>	<u>172.734</u>	<u>(26.056)</u>

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

**Notas explicativas da administração às demonstrações
financeiras em 31 de dezembro de 2003, 2002 e 2001**
(Cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

	<u>2003</u>	<u>2002</u>	<u>2001</u>
Atividades de investimento			
Aquisição de bens do imobilizado	(88.421)	(80.408)	(88.761)
Alienação de bens do imobilizado	9.646	9.976	6.360
Aquisição de participação		(213)	(12.663)
Caixa líquido de empresa adquirida (vendida) no exercício	<u>9.874</u>		<u>(78.098)</u>
Utilização de caixa em atividades de investimentos	<u>(68.901)</u>	<u>(70.645)</u>	<u>(173.162)</u>
Atividades de financiamento			
Financiamento			
Capitalização	268.428	269.500	270.397
Amortização	(289.140)	(385.265)	(131.353)
Aumento de capital	71.804	25.413	19.006
Operações de "swap" realizadas	(6.097)	15.725	3.112
Operações financiadas com partes relacionadas	<u>(19)</u>	<u>(38.310)</u>	<u>(4.218)</u>
Geração (utilização) de caixa em atividades de financiamentos	<u>44.976</u>	<u>(112.937)</u>	<u>156.944</u>
Aumento (redução) no caixa e equivalentes	<u>200.737</u>	<u>(10.848)</u>	<u>(42.274)</u>
Saldo inicial de caixa e equivalentes	52.903	63.751	106.025
Saldo final de caixa e equivalentes	<u>253.640</u>	<u>52.903</u>	<u>63.751</u>
Aumento (redução) no caixa e equivalentes	<u>200.737</u>	<u>(10.848)</u>	<u>(42.274)</u>

* * *

Demonstrações Financeiras da ALL - América Latina Logística Argentina S.A. de 2003,
com informações relativas aos exercícios encerrados em 2001, 2002 e 2003

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

América Latina Logística Argentina S.A. e Sociedades Controladas

**Demonstrações Financeiras Consolidadas
em 31 de dezembro de 2003, de 2002 e de 2001**

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

Price Waterhouse & Co.
Firma miembro de PricewaterhouseCoopers
Av. A. Moreau de Justo 270, Piso 2º
C1107AAF Ciudad de Buenos Aires
Tel. (54-11) 4319-4600
Fax (54-11) 4315-6448 / 9

Parecer dos auditores independentes

Aos Administradores e Acionistas

ALL - América Latina Logística Argentina S.A.

1. Examinamos os balanços patrimoniais consolidados da ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas em 31 de dezembro de 2003, 2002 e 2001 e as correspondentes demonstrações consolidadas do resultado, das mutações do patrimônio líquido e das origens e aplicações de recursos nos exercícios findos nessas datas. Não examinamos as demonstrações financeiras da Boswells S.A., uma empresa controlada, cujas demonstrações financeiras apresentam passivos totais que representam 41% e 25% dos passivos totais consolidados da ALL - América Latina Logística Argentina S.A. em 31 de dezembro de 2003 e 2002, respectivamente. Essas demonstrações foram examinadas por outros auditores, e nosso parecer, no que se refere aos montantes consolidados relativos a Boswells S.A., está fundamentado exclusivamente no parecer desses outros auditores. As demonstrações financeiras consolidadas são de responsabilidade da administração da Companhia. Nossa responsabilidade é a de emitir parecer sobre essas demonstrações financeiras.

2. Nossos exames foram conduzidos de acordo com as normas de auditoria aplicáveis no Brasil, as quais requerem que os exames sejam realizados com o objetivo de comprovar a adequada apresentação das demonstrações financeiras em todos os seus aspectos relevantes. Portanto, nossos exames compreenderam, entre outros procedimentos, (a) o planejamento dos trabalhos, considerando a relevância dos saldos, o volume de transações e os sistemas contábil e de controles internos das companhias, (b) a constatação, com base em testes, das evidências e dos registros que suportam os valores e as informações contábeis divulgados e (c) a avaliação das práticas e estimativas contábeis mais representativas adotadas pela administração da Companhia, bem como da apresentação das demonstrações financeiras tomadas em conjunto.

3. Somos de parecer que, baseados em nossos exames e nos pareceres de responsabilidade de outros auditores como mencionado no parágrafo 1 acima, as referidas demonstrações financeiras expressas em pesos argentinos apresentam adequadamente, em todos os aspectos relevantes, a posição patrimonial e financeira da ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas subsidiárias em 31 de dezembro de 2003, 2002 e 2001, e o resultado consolidado das operações, as mutações do patrimônio líquido e as origens e aplicações de recursos consolidadas desses exercícios, de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil.

4. As demonstrações financeiras consolidadas expressas em reais brasileiros foram convertidas a partir das demonstrações financeiras consolidadas expressas em pesos argentinos e preparadas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil, conforme os procedimentos descritos na Nota 4 (a), como requerido por essas práticas para a conversão de demonstrações financeiras preparadas em outras moedas para reais brasileiros.

PRICEWATERHOUSECOOPERS

5. Nossos exames foram conduzidos com o objetivo de emitir parecer sobre as demonstrações financeiras consolidadas referidas no primeiro parágrafo. A demonstração consolidada do fluxo de caixa, que está sendo apresentada na Nota 31 para propiciar informações suplementares sobre a Companhia, não é requerida como parte integrante das demonstrações financeiras. A demonstração consolidada do fluxo de caixa foi submetida aos procedimentos de auditoria descritos no parágrafo 2 acima e, em nossa opinião, está adequadamente apresentada em todos os seus aspectos relevantes em relação às demonstrações financeiras consolidadas, tomadas em conjunto.

6. Conforme mencionado na Nota 5, como consequência da crise econômica que afeta o país, a Companhia foi afetada pelas medidas econômicas tomadas pelo Governo Federal em face à crise que a Argentina vem experimentando, tal como a renegociação de contratos de concessão descrita na Nota 2(b). A evolução futura da crise econômica pode requerer que o Governo Federal modifique medidas anteriormente tomadas ou adote medidas adicionais. O impacto gerado pelas medidas adotadas pelo Governo Federal sobre as demonstrações financeiras consolidadas da Companhia em 31 de dezembro de 2003 foi reconhecido com base nas estimativas e avaliações da administração na data da emissão dessas demonstrações financeiras consolidadas. Consequentemente, as demonstrações financeiras consolidadas devem ser analisadas à luz dessas circunstâncias e não incluem ajustes ou reclassificações que poderão surgir em decorrência da renegociação dos contratos de concessão ou outras medidas governamentais.

7. Conforme mencionado na Nota 1 (a), em 26 de maio de 1999 a ALL - América Latina Logística Argentina S.A. firmou contrato de compra e venda de ações com Poconé Participações S.A., Judori Administração, Empreendimentos e Participações, Interférrea S.A. Serviços Ferroviários e Intermodais, Emerging Markets Capital Investments e GP Capital Partners II L.P., e a Companhia adquiriu uma participação de 73.55% na ALL - América Latina Logística Central S.A. e de 70.56% na ALL - América Latina Logística Mesopotâmica S.A. O valor da transação, equivalente a US\$33.9 milhões, foi liquidado mediante compensação com créditos que a Companhia tinha com os vendedores. Segundo o artigo 3º do contrato de compra de ações, a aquisição dessas ações está sujeita à aprovação do Governo Federal, que não foi obtida na data em que essas demonstrações financeiras consolidadas foram emitidas. As demonstrações financeiras consolidadas não contemplam os eventuais ajustes ou reclassificações que poderão surgir da não obtenção da aprovação citada acima.

PRICEWATERHOUSECOOPERS

8. Conforme mencionado na Nota 2 (d.1), América Latina Logística Central S.A. requereu a *Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT)* suspender ou reduzir os pagamentos da concessão referentes ao período trianual de 1 de junho de 1998 até 31 de maio de 2001 e de 1 de junho de 2001 até 31 de maio de 2004. Consequentemente, a Companhia não contabilizou o direito de concessão no montante de P\$ 21,7 milhões (R\$ 21,3 milhões), estando essa medida pendente de aprovação pelo Ministério da Economia. Caso o pedido da Companhia venha a ser rejeitado, conforme permitido pelo Contrato de Concessão, os montantes não suspensos podem ser compensados, com a aprovação do Governo Federal, com o montante que a América Latina Logística Central S.A. tem a receber da *Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial ("UEFP")*. Essas demonstrações financeiras consolidadas não incluem ajustes ou reclassificações que possam surgir como consequência da resolução desse assunto.

9. Conforme mencionado na Nota 21, a América Latina Logística Mesopotámica S.A. está reclamando a compensação perante as autoridades governamentais para os danos surgidos em função do fechamento do complexo Zárate-Brazo Largo entre 20 de novembro de 1996 e 21 de abril de 1997. Essa reclamação foi submetida ao Sub Secretariado de Transportes Terrestres e nenhuma resolução foi emitida até a data de emissão dessas demonstrações financeiras consolidadas. Nosso parecer sobre as demonstrações financeiras em 31 de dezembro de 2001, preparadas de acordo com os princípios contábeis geralmente aceitos na Argentina, incluía um parágrafo de ênfase como consequência da incerteza relacionada à recuperação dos recebíveis registrados pela América Latina Logística Central S.A. em conexão com a reclamação acima citada. Em 31 de dezembro de 2002, a Companhia registrou uma perda de P\$1,9 milhões (R\$ 1,9 milhões) referentes ao assunto. Consequentemente, nosso parecer sobre as demonstrações financeiras consolidadas da Companhia para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2003 e 2002 não inclui nenhum parágrafo de ênfase referente ao assunto.

Buenos Aires, 13 de abril 2004

PRICEWATERHOUSE & CO.


(Partner)

Juan Carlos Grassi

América Latina Logística Argentina S.A. e Sociedades Controladas

Balanço Patrimonial Consolidado em 31 de dezembro de 2003, de 2002 e de 2001
(Em milhares)

Ativo	2003		2002		2001	
	P\$	R\$	P\$	R\$	P\$	R\$
Circulante						
Caixa e bancos	6.438	6.332	2.101	2.207	627	1.885
Aplicações financeiras	1.503	1.474	1.648	1.731	-	-
Créditos de serviços prestados	20.158	19.764	19.400	20.381	35.110	60.731
Estoques	8.676	8.506	9.584	10.069	4.478	7.746
Despesas antecipadas	213	209	179	188	579	1.002
Créditos fiscais	12.860	2.804	2.172	2.282	1.668	2.885
Adiantamentos	1.273	1.248	1.662	1.246	954	1.650
Outras contas a receber	2.401	2.354	1.495	1.571	3.331	5.762
Outros créditos de sociedades coligadas	4.453	4.366	245	257	6.688	11.569
	47.995	47.037	38.486	40.432	53.435	92.430
Realizável a longo prazo						
Créditos fiscais	4.807	4.713	4.495	4.722	5.232	9.050
Outras contas a receber	5.054	4.955	3.137	3.396	-	-
	9.861	9.668	7.632	8.018	5.232	9.050
Permanente						
Investimentos	54.919	53.846	57.325	60.223	27.547	47.649
Outros investimentos	198	194	197	207	163	282
Imobilizado	144.956	142.124	140.795	147.914	63.545	109.917
Ativos intangíveis	23.220	22.766	24.549	25.799	11.933	20.641
	223.293	218.930	222.866	234.134	103.188	178.489
Total do ativo	281.149	275.655	268.984	282.584	161.855	279.969

As notas explicativas da administração são parte integrante das demonstrações financeiras.

América Latina Logística Argentina S.A. e Sociedades Controladas

Balanco Patrimonial Consolidado em 31 de dezembro de 2003, de 2002 e de 2001
(Em milhares)

	2003		2002		2001	
	PS	RS	PS	RS	PS	RS
Passivo e patrimônio líquido						
Circulante						
Empréstimos	5.266	5.163	5.187	5.449	3.204	5.698
Contas a pagar	22.211	21.777	16.017	16.825	16.388	28.348
Encargos fiscais	1.551	1.521	636	668	419	725
Contas a pagar a sociedades coligadas	3.289	3.225	19.798	20.799	4.335	7.498
Provisões	888	871	1.206	1.267	1.159	2.005
Taxa de concessão a pagar	1.002	982	871	915	744	1.287
Salários e encargos sociais	4.307	4.223	2.879	3.028	1.412	2.451
	<u>38.514</u>	<u>37.762</u>	<u>46.594</u>	<u>48.948</u>	<u>27.750</u>	<u>48.012</u>
Exigível a longo prazo						
Empréstimos	17.046	16.713	8.835	9.282	24.724	42.766
Provisões para contingências	7.688	7.518	6.098	6.406	4.062	7.026
Contas a pagar a sociedades coligadas	53.330	52.288	49.300	51.793	15.706	27.167
Outras contas a pagar	13.131	12.852	11.386	11.961	11.208	19.387
	<u>91.195</u>	<u>89.391</u>	<u>75.619</u>	<u>79.442</u>	<u>55.700</u>	<u>96.346</u>
Patrimônio líquido						
Capital social	9.703	9.513	9.703	10.194	9.703	16.784
Ajuste de inflação sobre o capital	11.617	11.390	11.470	12.050	-	-
Lucros (prejuízos) acumulados	(130.251)	(127.685)	(132.977)	(139.698)	(49.073)	(84.884)
Subtotal	<u>(108.931)</u>	<u>(106.782)</u>	<u>(111.804)</u>	<u>(117.454)</u>	<u>(39.370)</u>	<u>(68.100)</u>
Aportes irrevogáveis para futuro aumento de capital	118.684	116.365	118.684	124.684	117.769	203.711
Correção monetária de aportes irrevogáveis	141.687	138.919	139.891	146.964	-	-
	<u>151.440</u>	<u>148.502</u>	<u>146.771</u>	<u>154.194</u>	<u>78.399</u>	<u>135.611</u>
Total do passivo e patrimônio líquido	<u>281.149</u>	<u>275.655</u>	<u>268.984</u>	<u>282.584</u>	<u>161.855</u>	<u>279.969</u>

As notas explicativas da administração são parte integrante das demonstrações financeiras.

América Latina Logística Argentina S.A. e Sociedades Controladas

**Demonstrações do Resultado Consolidado
para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2003, de 2002 e de 2001
(Em milhares)**

	2003		2002		2001	
	PS	RS	PS	RS	PS	RS
Prestação de serviços de transporte de carga e outros	139.274	136.553	110.518	116.106	55.292	95.641
Deduções da receita bruta	(3.620)	(3.549)	(2.805)	(2.947)	(1.538)	(2.695)
Receita líquida de serviços	135.654	133.004	107.713	113.159	53.754	92.946
Custo dos serviços prestados	(105.835)	(103.767)	(83.786)	(88.022)	(49.240)	(85.173)
Líquido bruto	29.819	29.237	23.927	25.137	4.494	7.773
Outras receitas (despesas) operacionais	(2.082)	(2.041)	(26.096)	(27.415)	(1.589)	(2.749)
Despesas de comercialização	(15.205)	(14.908)	(15.582)	(16.370)	(9.894)	(17.114)
Despesas administrativas	(2.477)	(2.468)	1.082	1.137	2.629	4.548
Outras	(19.764)	(19.357)	(40.596)	(42.648)	(8.854)	(15.315)
Resultado operacional antes do resultado financeiro	10.055	9.880	(16.669)	(17.511)	(4.360)	(7.542)
Despesas financeiras	(6.640)	(6.510)	(7.183)	(7.546)	(23.061)	(43.349)
Receitas financeiras	237	232	179	188	-	-
Resultado operacional	3.652	3.602	(7.004)	(7.386)	(25.061)	(43.349)
Resultado por conversão líquido do efeito do ajuste por inflação	-	(9.294)	-	44.015	(29.421)	(50.891)
Outros resultados não operacionais	3.652	(5.692)	(2.222)	(2.334)	(29.421)	(91.432)
Resultado antes de participação minoritária	3.652	(5.692)	(25.895)	16.812	551	953
Participação minoritária	-	-	-	-	(28.870)	(90.479)
Lucro líquido (prejuízo) do exercício	3.652	(5.692)	(25.895)	16.812	9.703	9.703
Quantidade de ações (milhares)	9.703	9.703	9.703	9.703	9.703	9.703
Lucro líquido (prejuízo) por lote de mil ações do capital social no fim do exercício	0,38	(0,59)	(2,67)	1,73	(2,98)	(9,32)

As notas explicativas da administração são parte integrante das demonstrações financeiras.

América Latina Logística Argentina S.A. e Sociedades Controladas

Demonstrações Consolidadas das Mutações do Patrimônio Líquido para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2003, de 2002 e de 2001 (Em milhares)

	Ajustes de inflação sobre			Ajustes de inflação sobre		
	Capital social	Capital social	Prejuízos acumulados	Total	Aportes irrevogáveis	Total
P\$						
Saldos em 31 de Dezembro de 2000:	9.703	-	(20.203)	(10.500)	86.989	76.489
Aportes irrevogáveis de capital	-	-	-	-	30.780	30.780
Prejuízo do exercício	-	-	(28.870)	(28.870)	-	(28.870)
Saldos em 31 de Dezembro de 2001	9.703	-	(49.073)	(39.370)	117.769	78.399
Ajustes de inflação sobre saldos iniciais	-	11.470	(58.009)	(46.539)	-	139.214
Aportes irrevogáveis de capital	-	-	-	-	915	677
Prejuízo do exercício	-	-	(25.895)	(25.895)	-	(25.895)
Saldos em 31 de Dezembro de 2002	9.703	11.470	(132.977)	(111.804)	118.684	139.891
Ajustes de inflação sobre saldos iniciais	-	147	(926)	(779)	-	1.796
Lucro líquido do exercício	-	-	3.652	3.652	-	3.652
Saldos em 31 de Dezembro de 2003	9.703	11.617	(130.251)	(108.931)	118.684	141.687
						151.440

As notas explicativas da administração são parte integrante das demonstrações financeiras.

ALL - América Latina Logística S.A.

Demonstração consolidada das mutações do patrimônio líquido
Em milhares de reais

	Capital social	Ajustes de inflação sobre Capital	Prejuízos Acumulados	Total	Contribuições irregogáveis	Ajustes de inflação sobre Contribuições irregogáveis	Total
				RS			
Saldos em 31 de Dezembro de 2000	18.973	-	(39.505)	(20.532)	120.098	-	149.566
Efeito cambial sobre saldos de abertura	(2.189)	-	21.818	19.629	(19.629)	-	-
Aportes irregogáveis de capital	-	-	-	-	76.524	-	76.524
Efeito cambial aportes irregogáveis de capital do ano	-	-	23.282	23.282	(23.282)	-	-
Prejuízo do exercício	-	-	(90.479)	(90.479)	-	-	(90.479)
Saldos em 31 de Dezembro de 2001	16.784	-	(84.884)	(68.100)	203.711	-	135.611
Efeito cambial sobre saldos de abertura	(6.590)	-	86.578	79.988	(79.988)	-	-
Ajustes de inflação sobre os saldos de abertura	-	12.050	(158.303)	(146.253)	-	146.253	-
Aportes irregogáveis de capital	-	-	-	-	1.060	711	1.771
Efeito cambial aportes irregogáveis de capital do ano	-	-	-	-	(99)	-	-
Lucro líquido do exercício	-	-	16.812	16.812	-	-	16.812
Saldos em 31 de Dezembro de 2002	10.194	12.050	(139.698)	(117.454)	124.684	146.564	154.194
Efeito cambial sobre saldos de abertura	(681)	(804)	19.610	18.125	(8.319)	(9.806)	-
Ajustes de inflação sobre os saldos de abertura	-	144	(1.905)	(1.761)	-	1.761	-
Prejuízo do exercício	-	-	(5.692)	(5.692)	-	-	(5.692)
Saldos em 31 de Dezembro de 2003	9.513	11.390	(127.685)	(106.782)	116.365	138.919	148.502

As notas explicativas da administração são parte integrante das demonstrações financeiras.

América Latina Logística Argentina S.A. e Sociedades Controladas

Demonstrações Consolidadas das Origens e Aplicações de Recursos para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2003, de 2002 e de 2001 (Em milhares)

	2003		2002		2001	
	PS	RS	PS	RS	PS	RS
Origens dos recursos						
Das operações sociais						
Resultado líquido do exercício	3.652	(5.692)	(25.885)	16.812	(28.870)	(90.479)
Despesas (receitas) que não representam Participações minoritárias:						
Depreciação	11.910	11.677	11.016	11.573	(551)	(953)
Amortização de ativos intangíveis	1.490	1.470	1.489	1.564	4.261	7.370
Amortização do ativo no negócio	2.804	2.749	2.785	2.926	682	1.180
Aumento de provisões de longo prazo	3.563	3.493	2.836	2.979	1.276	2.207
Resultado na conversão		10.291		53.347	241	417
Resultado financeiro (inclui REI)	2.933	1.880	4.857	(92.155)	13.452	40.541
						23.269
Das açõesistas						
Aportes irrevogáveis na conta de adiantamento para futuro aumento de capital			915	961	21.755	37.631
De terceiros						
Aumento nos empréstimos	11.885	11.653			6.388	11.050
Redução do contas a receber de longo prazo	(2.229)	(2.185)	(3.654)	(3.946)	(1.463)	(2.532)
(Redução)/Aumento nos passivos de longo prazo	(2.124)	(2.104)	(400)	(418)	(124)	213
Principais pagamentos de passivos de longo prazo	(15.268)	(14.970)				
Transferência de curto para longo prazo	15.701	15.385	2.074	2.079	5.417	9.372
Total das origens	34.317	33.647	(3.977)	(4.178)	22.712	39.286

As notas explicativas da administração são parte integrante das demonstrações financeiras.

América Latina Logística Argentina S.A. e Sociedades Controladas

Demonstrações Consolidadas das Origens e Aplicações de Recursos
para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2003, de 2002 e de 2001
(Em milhares)

	2003		2002		2001	
	P\$	R\$	P\$	R\$	P\$	R\$
Aplicações dos recursos						
Aumento no ativo permanente						
Imobilizado	(15.091)	(14.796)	(13.155)	(13.820)	(13.671)	(23.647)
Transferência de longo para curto	(1.637)	(1.606)	(16.655)	(17.496)		
Total das aplicações	16.728	(16.402)	(29.810)	(31.316)	(13.671)	(23.647)
Aumento (redução) no capital circulante líquido	17.589	17.245	(33.787)	(35.404)	9.041	15.639

Informação complementar

Transações sem efeito de caixa:

	2003		2002		2001	
	P\$	R\$	P\$	R\$	P\$	R\$
Aumento em aportes irrevogáveis por capitalização de dívida	-	-	-	-	9.025	15.611

As notas explicativas da administração são parte integrante das demonstrações financeiras.

América Latina Logística Argentina S.A. e Sociedades Controladas

Demonstrações Consolidadas das Origens e Aplicações de Recursos
para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2003, de 2002 e de 2001
(Em milhares)

	2003		2002		2001	
	PS	RS	PS	RS	PS	RS
Variações do capital circulante líquido						
Ativo circulante						
No início do exercício	38.486	40.432	53.435	92.430	57.865	113.149
No fim do exercício	(47.995)	(47.052)	(38.486)	(40.432)	(53.435)	(92.430)
Efeito de conversão		(2.698)		(36.293)		(13.658)
	(9.509)	(9.323)	14.949	15.705	4.430	7.661
Passivo circulante						
No início do exercício	46.594	48.948	27.756	48.012	41.227	80.615
No fim do exercício	(38.514)	(37.762)	(46.594)	(48.948)	(27.756)	(48.012)
Efeito de conversão		(3.264)		(18.853)		(9.303)
	8.080	7.922	(18.838)	(19.789)	13.471	23.300
Aumento (redução) no capital circulante líquido	17.589	17.245	(31.787)	(35.494)	(9.041)	15.639

As notas explicativas da administração são parte integrante das demonstrações financeiras.

América Latina Logística Argentina S.A. e Sociedades Controladas

Notas Explicativas da Administração às Demonstrações Financeiras Consolidadas em 31 de dezembro de 2003, de 2002 e de 2001
(Em milhares de reais)

1 Contexto operacional das sociedades

(a) América Latina Logística Argentina S.A.

A América Latina Logística Argentina S.A. (doravante "ALL ARGENTINA" ou "a Sociedade") foi constituída em 10 de maio de 1996, tendo como objeto principal a realização investimentos financeiros.

Em 20 de agosto de 1998, a Poconé Participações S.A., a Judori Administração, Empreendimentos e Participações S.A., a Interférrea S.A. Serviços Ferroviários e Intermodais, a Emerging Markets Capital Investments e a GP Capital Partners II L.P. (acionistas da Sociedade) celebraram um contrato de compra e venda com as Industrias Metalúrgicas Pescarmona S.A., das ações da América Latina Logística Central S.A. (Ex Buenos Aires al Pacífico San Martín S.A.), doravante "ALL CENTRAL" e da América Latina Logística Mesopotâmica S.A. (ex-Ferrocarril Mesopotámico General Urquiza S.A.), doravante "ALL MESOPOTAMICA", empresas que prestam serviços de transporte ferroviário de carga na República Argentina. Esta operação foi aprovada pela Poder Executivo Nacional, através da Resolução nº 527 do Ministério da Economia e Obras e Serviços Públicos. De acordo com os termos desse contrato, os compradores designaram a Sociedade como beneficiária da compra das ações da ALL CENTRAL e da ALL MESOPOTAMICA, operação posteriormente homologada através do contrato de compra e venda de ações celebrado em 26 de maio de 1999 entre a Poconé Participações S.A., a Judori Administração, Empreendimentos e Participações S.A., a Interférrea S.A. Serviços Ferroviários e Intermodais, a Emerging Markets Capital Investments e a GP Capital Partners II L.P. por um lado, e a Sociedade, por outro, segundo o qual esta última adquire o controle e os direitos acionários sobre a ALL Central (73,55%) e a ALL Mesopotâmica (70,56%). O valor da operação, acordado em US\$ 33.900, foi cancelado através de uma compensação dos créditos que a Sociedade possuía junto aos vendedores. A aquisição dessas ações está sujeita, conforme a terceira cláusula do contrato de compra e venda de ações, à aprovação da sua transferência por parte do Estado Nacional Argentino. Caso contrário, o mencionado contrato será rescindido e, conseqüentemente, será restabelecido o crédito oportunamente compensado.

Apesar do processo de aprovação da mencionada transferência depender apenas da assinatura do Ministro do Planejamento Federal, Investimento Público e Serviços, com a aprovação prévia da Comissão Nacional de Regulamentação do Transporte, da Subsecretaria de Transportes Ferroviários e da Secretaria de Transportes, não é possível estimar, na data de emissão das presentes demonstrações financeiras, a data de conclusão dos trâmites iniciados.

América Latina Logística Argentina S.A. e Sociedades Controladas

Notas Explicativas da Administração às Demonstrações Financeiras Consolidadas em 31 de dezembro de 2003, de 2002 e de 2001

(Em milhares de reais)

Em 12 de agosto de 2002, a Sociedade obteve o direito real de usufruto da totalidade das ações emitidas pela sociedade Boswells S.A. ("BOSWELLS"), cedidos pelo seu principal acionista. O usufruto inclui todos os direitos econômicos decorrentes das ações, além do direito exclusivo de voto em Assembléias Gerais e reuniões da Administração. Como remuneração pelo referido contrato de usufruto, a Sociedade pagará ao acionista da BOSWELLS a soma de R\$ 41.

Em 2 de janeiro de 2003 o acionista da BOSWELLS integralizou o saldo pendente de integralização do capital social no valor de US\$ 48. Nessa mesma data, a BOSWELLS emitiu 48.000 ações com valor nominal US\$ 0.001 cada, representadas pelos títulos nº 3 e 4. Por esse motivo, e com o propósito de ampliar o objeto do usufruto previsto no contrato de 12 de agosto de 2002, a Sociedade obteve o direito real de usufruto das ações emitidas pela BOSWELLS a partir da capitalização realizada em 2 de janeiro de 2003, livre de qualquer gravame. Como contraprestação, a Sociedade pagará ao acionista da BOSWELLS a soma de US\$ 48, equivalentes a R\$ 170, que somados à dívida derivada do contrato original de cedência de usufruto de ações, totaliza o valor de US\$ 60, equivalentes a R\$ 211, moeda na qual deverá ser liquidado o passivo. Esse aditivo foi celebrado em 2 de janeiro 2003, sendo que continuam em vigor as cláusulas do contrato original em tudo aquilo que não tenha sido objeto de tratamento específico. Cabe destacar que a Administração tem intenção de manter a Sociedade como beneficiária de tais direitos.

(b) América Latina Logística Central S.A.

A ALL CENTRAL foi constituída em 28 de dezembro de 1992, tendo como objeto a prestação do serviço de transporte ferroviário de passageiros e carga, a operação de trens e de estações, a manutenção de material rolante, infra-estrutura e equipamentos, a prestação de serviços a terceiros, concessionárias ou não, a localização de imóveis disponíveis e todas as demais atividades complementares para uma adequada gestão e exploração comercial da concessão integral do Setor da Rede Ferroviária Nacional, formada pela Linha General San Martín e os trechos remanescentes das Linhas Domingo F. Sarmiento e Bartolomé Mitre, exceto seus trechos urbanos Retiro-Pilar e Once de Setiembre-Mercedes, por um prazo de 30 anos, prorrogáveis, a critério do Estado Nacional Argentino, por um período adicional de 10 anos, em cumprimento das obrigações derivadas do contrato de concessão celebrado com o Ministério da Economia e Obras e Serviços Públicos da Nação. O contrato foi aprovado pelo Poder Executivo Nacional através do Decreto nº 41, de 13 de janeiro de 1993. A Sociedade assumiu e deu início às suas operações em 26 de agosto de 1993.

América Latina Logística Argentina S.A. e Sociedades Controladas

Notas Explicativas da Administração às Demonstrações Financeiras Consolidadas em 31 de dezembro de 2003, de 2002 e de 2001

(Em milhares de reais)

(c) América Latina Logística Mesopotâmica S.A.

A ALL MESOPOTAMICA foi constituída em 13 de janeiro de 1993, tendo como objeto a prestação do serviço de transporte ferroviário de passageiros e carga, a operação de trens e de estações, a manutenção de material rolante, infra-estrutura e equipamentos, a prestação de serviços a terceiros, concessionárias ou não, a localização de imóveis disponíveis e todas as demais atividades complementares para uma adequada gestão e exploração comercial da concessão integral do Setor da Rede Ferroviária Nacional, formada pela Linha General Urquiza, excluindo-se o trecho urbano Federico Lacroze-General Lemos, por um prazo de 30 anos, prorrogáveis, a critério do Estado Nacional Argentino, por um período adicional de 10 anos, em cumprimento das obrigações derivadas do contrato de concessão celebrado com o Ministério da Economia e Obras e Serviços Públicos da Nação. O contrato foi aprovado pelo Poder Executivo Nacional através do Decreto n° 504 de março de 1993. A Sociedade assumiu e deu início às suas operações em 22 de outubro de 1993.

(d) Boswells S.A.

A BOSWELLS foi constituída em 16 de abril de 2002 na República Oriental do Uruguai, nos termos da legislação desse país, tendo como principal objeto a realização de investimentos financeiros.

2 Relações das Sociedades Controladas com o poder concedente

(a) Bens recebidos na concessão

Resumo dos bens incluídos na concessão a utilizar na exploração, avaliados de acordo com os termos previstos no Edital de Termos e Condições da Licitação:

Rubro	ALL CENTRAL		ALL MESOPOTAMICA		Total	
	PS	RS	PS	RS	PS	RS
Terrenos	148.370	145.470	41.542	40.730	189.912	186.200
Rede ferroviária	1.256.684	1.232.128	89.340	87.594	1.346.024	1.319.722
Edifícios	122.207	119.819	7.075	6.937	129.282	126.756
Obras de arte	46.854	45.938	7.927	7.772	54.781	53.710
Sinalização e comunicações	65.618	64.336	2.769	2.714	68.387	67.050
Material de tração (*)	36.349	35.639	11.173	10.955	47.522	46.594
Trens de socorro	5.164	5.063	-	-	5.164	5.063
Material rebocado (*)	150.071	147.139	8.105	7.947	158.176	155.086
Outros bens imóveis	1.681	1.648	16	16	1.697	1.664
Outros bens móveis	2.593	2.543	253	248	2.846	2.791
Total	1.835.591	1.799.723	168.200	164.913	2.003.791	1.964.636

América Latina Logística Argentina S.A. e Sociedades Controladas

Notas Explicativas da Administração às Demonstrações Financeiras Consolidadas em 31 de dezembro de 2003, de 2002 e de 2001

(Em milhares de reais)

(*) Nesses casos, nos termos do edital, as Sociedades optaram por receber um número menor de bens em relação aos originalmente previstos, de acordo com a atividade comercial que previam realizar. Os bens efetivamente recebidos não foram avaliados individualmente.

A ALL CENTRAL e a ALL MESOPOTAMICA têm como obrigação efetuar a manutenção normal dos bens recebidos em concessão, de forma a preservar o estado em que se encontravam, exceto pelo desgaste pelo uso normal. Esses bens serão restituídos ao poder concedente no final do contrato ou baixados antes dessa data, mediante autorização do Ministério da Economia e Obras e Serviços Públicos da Nação.

(b) Renegociação dos Contratos de Concessão

Em 1º de julho de 1997, o Poder Executivo Nacional editou o Decreto nº 605/97, que determina a renegociação dos contratos de concessão dos serviços de transporte ferroviário de carga, através da Secretaria de Transportes, incluindo os celebrados com a ALL CENTRAL e a ALL MESOPOTAMICA.

As negociações com a mencionada Secretaria foram concluídas com a assinatura de um projeto de aditivo do contrato de concessão, relativo aos compromissos assumidos no contrato original, incluindo, sobretudo, alterações no plano de investimentos e na forma de pagamento da taxa de concessão. Esse aditivo, apesar de aprovado pela Secretaria de Transportes e de levado para aprovação à Comissão Bicameral de Acompanhamento das Privatizações, foi suspenso por decisão do governo.

Posteriormente foi decidido reiniciar um novo processo de alteração dos Contratos de Concessão. Assim, em 29 de setembro de 2000, a ALL CENTRAL e a ALL MESOPOTAMICA receberam da Secretaria de Transportes (que reporta ao Ministério da Economia da Nação) as notificações nº 740 e 741, respectivamente, nas quais essas duas concessionárias são convidadas a reiniciar o processo de renegociação dos referidos contratos, com base no marco legal do Decreto nº 605/97 e das disposições dos artigos 8º do Contrato de Concessão e 33.8 do Edital de Termos e Condições.

Nos últimos meses de 2000, ocorreram numerosas sessões de análise, com a participação de funcionários, empresários e assessores técnicos.

Ao final desse processo, foi concluído um projeto de alteração dos Contratos de Concessão, elaborado por todas as concessionárias de carga ferroviária, que foi apresentado à Secretaria de Transportes em 10 de janeiro de 2001.

América Latina Logística Argentina S.A. e Sociedades Controladas

**Notas Explicativas da Administração às Demonstrações Financeiras Consolidadas
em 31 de dezembro de 2003, de 2002 e de 2001**
(Em milhares de reais)

Apesar de no mês de março de 2001 essa proposta ter sido contestada pela mencionada Secretaria, as numerosas mudanças de autoridade nesse órgão no decorrer do restante do ano resultaram na anulação dessa resposta.

Durante o último trimestre do ano de 2001, o titular da pasta de Transportes assumiu a continuidade das negociações da alteração até à sua renúncia, aceitando a elaboração de um novo projeto de acordo com as linhas do projeto original, tarefa que não pode ser concluída devido à sua renúncia.

Com a sanção da Lei nº 25.561, um novo quadro de renegociação da concessão foi iniciado, com uma apresentação perante o Ministério da Economia realizada em 10 de abril de 2002, a partir da qual se deu continuidade ao novo processo.

No ano de 2003 o Poder Executivo Nacional promulgou o Decreto nº 311 que cria uma comissão especial para a renegociação de todos os contratos de concessão. Essa comissão funciona sob a supervisão simultânea dos Ministérios da Economia e do Planejamento Federal, Investimento Público e Serviços. A mudança de governo em maio de 2003 paralisou o processo durante alguns meses, sendo que em setembro as concessionárias foram novamente convidadas a atualizar dados, ao que seguiram numerosas reuniões com funcionários específicos e assessores do Ministério do Planejamento Federal.

(c) Desvinculação da concessão

Nos termos dos Decretos 1090/97 e 837/98, o Estado Nacional decidiu proceder à desvinculação de diferentes plataformas de cargas. Esses diplomas legais estabelecem as condições para proceder à desvinculação e entrega ao Organismo Nacional de Administração de Bens – ONABE (ex ENABIEF), de certos bens recebidos em concessão, sujeito à aprovação da transferência de ações e da já mencionada renegociação dos contratos de concessão.

(d) Tratamento da taxa de concessão

(d.1) ALL CENTRAL

Em 17 de maio de 1995 o Poder Executivo Nacional sancionou o Decreto nº 686/95, que permite ao Ministério da Economia e Obras e Serviços Públicos dar início às negociações, junto às concessionárias do sistema ferroviário de carga, que visam a eliminação ou a redução do pagamento da taxa de concessão estabelecido nos Contratos de Concessão.

Em 7 de abril de 1999, a ALL CENTRAL assinou um Acordo com o Ministério da Economia e Obras e Serviços Públicos, que regulamenta o Decreto nº 686/95, eliminando

América Latina Logística Argentina S.A. e Sociedades Controladas

Notas Explicativas da Administração às Demonstrações Financeiras Consolidadas em 31 de dezembro de 2003, de 2002 e de 2001

(Em milhares de reais)

a taxa de concessão no período entre 1º de junho de 1995 e 31 de maio de 1998, no valor de P\$ 13.495, equivalente a R\$ 13.231.

Além disso, a ALL CENTRAL solicitou a assinatura de um novo acordo que abranja os triênios de 1º de junho de 1998 a 31 de maio de 2001 e de 1º de junho de 2001 a 31 de maio de 2004, considerando a manutenção das condições que resultaram na assinatura do Decreto nº 686/95 e do Acordo original.

Por essa razão e em virtude das atuais renegociações mantidas com o Estado Nacional, a sociedade procedeu ao registro da eliminação da taxa de concessão no período entre 1º de junho de 1998 e 31 de dezembro de 2003, no valor de P\$ 21.723, equivalentes a R\$ 21.298. Na opinião de seus assessores jurídicos, o risco da citada solicitação não prosperar é "remoto". Entretanto, caso isso não venha a ocorrer, os valores não eliminados, nos termos do Contrato de Concessão (Anexo 8.4, item 16) e tal como já ocorreu no passado, poderão ser compensados, mediante autorização prévia do Estado Nacional, com a conta a receber que ALL CENTRAL possui junto à Unidade Executora do Programa Ferroviário Provincial, cujo saldo em 31 de dezembro de 2003 ascende a P\$ 19.597, equivalentes a R\$ 19.214, ao qual devem ser adicionadas as receitas com pedágios apropriados e não faturados, no valor de P\$ 4.364, equivalentes a R\$ 4.279, totalizando P\$ 23.961, equivalentes a R\$ 23.493.

Todos esses assuntos, junto com outros de interesse das empresas concessionárias, foram incluídos no projeto de alteração dos contratos de concessão.

(d.2) ALL MESOPOTAMICA

Tal como mencionado anteriormente, em 17 de maio de 1995 o Poder Executivo Nacional sancionou o Decreto nº 686/95 que permite ao Ministério da Economia e Obras e Serviços Públicos dar início às discussões junto às concessionárias do sistema ferroviário de carga com vista à eliminação ou redução do pagamento da taxa de concessão estabelecida nos respectivos Contratos de Concessão.

Com base nos termos do Decreto, a ALL MESOPOTAMICA optou por não pagar a taxa correspondente à sua concessão, fato que vem se concretizando desde seu início.

A partir do novo marco de renegociação criado logo após a sanção da Lei nº 25.561, poderia se esperar o surgimento de definições com o objetivo de resolver esse tema pendente, devido ao qual a ALL MESOPOTAMICA registra uma dívida junto ao Estado Nacional no valor de P\$ 1.002, equivalentes a R\$ 982 em 31 de dezembro de 2003.

América Latina Logística Argentina S.A. e Sociedades Controladas

Notas Explicativas da Administração às Demonstrações Financeiras Consolidadas em 31 de dezembro de 2003, de 2002 e de 2001

(Em milhares de reais)

3 Apresentação das Demonstrações Financeiras Consolidadas

As demonstrações financeiras consolidadas da ALL ARGENTINA S.A. e suas controladas (em conjunto, "as Sociedades") foram elaboradas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil. Os valores expressos em Reais (R\$) foram obtidos a partir da conversão dos valores expressos originalmente em Pesos Argentinos (P\$), de acordo com as disposições contidas na Norma 25 emitida pelo IBRACON, conforme apresentado mais detalhadamente na Nota 4 (a).

As demonstrações financeiras consolidadas da ALL ARGENTINA S.A. incluem as contas da Sociedade e de suas controladas ALL CENTRAL S.A., ALL MESOPOTAMICA S.A. e BOSWELLS S.A. A consolidação foi realizada pelo método linear, eliminando-se totalmente os saldos de ativos e passivos entre as Sociedades.

As demonstrações financeiras da ALL ARGENTINA S.A. e Sociedades Controladas utilizadas na elaboração das presentes demonstrações financeiras consolidadas foram elaboradas com base em critérios uniformes.

Os dados que refletem o controle societário são os seguintes:

América Latina Logística Argentina S.A. e Sociedades Controladas

Notas Explicativas da Administração às Demonstrações Financeiras Consolidadas
em 31 de dezembro de 2003, de 2002 e de 2001
(Em milhares de reais)

Valores em milhares de Pesos

	Participação no capital social total (%) 31/12/03	2003		2002		2001	
		Patrimônio Líquido incluindo Aportes Irrevogáveis	Resultado do exercício	Patrimônio Líquido incluindo Aportes Irrevogáveis	Resultado do exercício	Patrimônio Líquido incluindo Aportes Irrevogáveis	Resultado do exercício
Controladas							
América Latina Logística Central S.A.	73,55	76.399	9.353	66.584	(55.258)	55.313	(11.716)
América Latina Logística Mesopotâmica S.A.	70,56	32.004	(1.255)	33.029	(10.929)	19.939	(2.498)
Boswell S.A.	100	(976)	(1.269)	174	137	-	-

Valores em milhares de Reais

	Participação no capital social total (%) 31/12/03	2003		2002		2001	
		Patrimônio Líquido incluindo Aportes Irrevogáveis	Resultado do exercício	Patrimônio Líquido incluindo Aportes Irrevogáveis	Resultado do exercício	Patrimônio Líquido incluindo Aportes Irrevogáveis	Resultado do exercício
América Latina Logística Central S.A.	73,55	74.907	9.170	69.930	(58.051)	95.678	(20.266)
América Latina Logística Mesopotâmica S.A.	70,56	31.379	(1.230)	34.699	(11.482)	34.489	(4.322)
Boswell S.A.	100	(957)	(1.244)	183	144	-	-

As rubricas componentes do patrimônio líquido da América Latina Logística Central S.A. e América Latina Logística Mesopotâmica S.A. em 31 de dezembro de cada ano se apresentam nas tabelas a seguir. Os acionistas minoritários na ALL CENTRAL e ALL MESOPOTAMICA têm participação no capital social, reservas de capital e prejuízos acumulados enquanto ALL ARGENTINA possui 100% de participação nos aportes irrevogáveis.

América Latina Logística Argentina S.A. e Sociedades Controladas

Notas Explicativas da Administração às Demonstrações Financeiras Consolidadas
em 31 de dezembro de 2003, de 2002 e de 2001
(Em milhares de reais)

Valores em milhares de Pesos:

	ALL CENTRAL			ALL MESOPOTAMICA		
	2003	2002	2001	2003	2002	2001
Capital social	36.081	35.832	16.421	22.989	22.830	10.462
Reservas de capital	1.187	1.179	540	-	-	-
Prejuízos acumulados	(104.724)	(113.289)	(26.595)	(89.923)	(88.056)	(35.345)
Sub-total	(67.456)	(76.278)	(9.634)	(66.934)	(65.226)	(24.883)
Aportes irrevogáveis para futuro aumento de capital	143.855	142.862	64.947	98.938	98.255	44.822
Total	76.399	66.584	55.313	32.004	33.029	19.939

Valores em milhares de Reais:

	ALL CENTRAL			ALL MESOPOTAMICA		
	2003	2002	2001	2003	2002	2001
Capital social	35.375	37.644	28.404	22.540	23.984	18.097
Reservas de capital	1.164	1.239	934	-	-	-
Prejuízos acumulados	(102.677)	(119.017)	(46.001)	(88.166)	(92.508)	(61.138)
Sub-total	(66.138)	(80.134)	(16.663)	(65.626)	(68.524)	(43.041)
Aportes irrevogáveis para futuro aumento de capital	141.045	150.084	112.341	97.005	103.223	77.530
Total	74.907	69.950	95.678	31.379	34.699	34.489

A composição da participação minoritária na ALL CENTRAL e na ALL MESOPOTAMICA em 31 de dezembro de 2003 é a seguinte:

	% de participação	
	ALL Central	ALL Mesopotâmica
Railroad Development Corporation	6,45	2,74
Alesia S.A.	-	3,64
Petersen, Thiele E Cruz S.A.	-	3,06
Ministério da Economia e Obras e Serviços Públicos da Nação	16,00	16,00
Outros - Pessoas físicas	4,00	4,00

Além disso, existe um compromisso com a Railroad Development Corporation pelo qual, assim que a operação descrita na Nota 1 (a) for aprovada pelo Estado Nacional Argentino, a sua participação acionária na ALL CENTRAL será aumentada em 1,55%, totalizando 8%, e na ALL MESOPOTAMICA em 4,26%, alcançando 7%.

América Latina Logística Argentina S.A. e Sociedades Controladas

Notas Explicativas da Administração às Demonstrações Financeiras Consolidadas em 31 de dezembro de 2003, de 2002 e de 2001

(Em milhares de reais)

4 Principais práticas contábeis

(a) Conversão das demonstrações financeiras para Reais (R\$)

As demonstrações financeiras consolidadas foram preparadas de acordo com os princípios contábeis geralmente aceitos no Brasil e de maneira a apresentar a posição financeira e os resultados das operações da ALL ARGENTINA e de maneira consistente com os critérios contábeis seguidos pela controladora.

As demonstrações financeiras em Pesos argentinos foram convertidas para Reais segundo padrões específicos estabelecidos pela Norma 25 ("Investimentos em societários no exterior e critérios e conversão das demonstrações contábeis de outras moedas para cruzeiros") do IBRACON – Instituto dos Auditores Independentes do Brasil, para a conversão de demonstrações financeiras em outras moedas para reais, a moeda de curso local do Brasil.

Desde que, como descrito na Nota 4(b), as demonstrações financeiras em pesos argentinos sofreram ajustes de inflação, aplicando um método de correção monetária integral para o período compreendido entre 1º de Janeiro de 2002 e 28 de Fevereiro de 2003, durante o qual altas taxas de inflação foram observadas na Argentina, as demonstrações financeiras em pesos argentinos foram convertidas para reais brasileiros pelo método de "taxa corrente" como estabelecido pela Norma 25 do IBRACON para demonstrações financeiras de companhias localizadas em países com economias hiperinflacionárias que aplicam métodos integrais para contabilizar os efeitos inflacionários em suas demonstrações financeiras.

Adiante segue descrição dos critérios adotados:

- (a) Ativos, passivos e saldos da demonstração do resultado em pesos argentinos foram convertidos para reais as taxas de câmbio de fechamento de cada ano. Os saldos em 31 de dezembro de 2001 foram convertidos, conforme requerido pela Interpretação Técnica 02/02 do IBRACON, utilizando a taxa de câmbio de 11 de janeiro de 2002, primeiro dia no qual existiram operações no mercado de câmbio após o feriado cambial imposto pelo Governo Argentino em finais de 2001.

As taxas de câmbio utilizadas para a conversão das demonstrações financeiras consolidadas são as seguintes:

31.12.2003	R\$ 0,98046 = P\$ 1
31.12.2002	R\$ 1,05056 = P\$ 1
31.12.2001	R\$ 1,72975 = P\$ 1

América Latina Logística Argentina S.A. e Sociedades Controladas

Notas Explicativas da Administração às Demonstrações Financeiras Consolidadas em 31 de dezembro de 2003, de 2002 e de 2001

(Em milhares de reais)

- (b) As contas individuais do patrimônio líquido ao fechamento de cada ano foram convertidos para reais a partir dos saldos em pesos argentinos utilizando taxas de fechamento. As mutações no patrimônio líquido durante cada ano incluíram aportes irrevogáveis para futuro aumento de capital e os efeitos do ajuste de inflação sobre os saldos iniciais (desde 1º de janeiro de 2002 a 28 de fevereiro de 2003). Os aportes irrevogáveis de cada ano foram convertidos dos saldos em pesos argentinos para reais utilizando as taxas históricas da data de cada aporte. O efeito do ajuste de inflação não foi convertido para reais.
- (c) O resultado de cada ano foi calculado como a diferença entre o patrimônio líquido ao final do ano em reais menos o patrimônio líquido ao início do ano em reais e menos os aportes irrevogáveis feitos durante o ano também em reais; todos convertidos de pesos argentinos para reais seguindo os critérios detalhados nos parágrafos (a) e (b) acima.
- (d) O efeito de: (i) a variação na taxa de câmbio entre o peso argentino e o real sobre o patrimônio inicial de cada ano e os aportes irrevogáveis feitos em cada ano, e (ii) o efeito de ajustar por inflação o patrimônio líquido inicial em moeda constante de cada ano foram apresentados na rubrica "Resultado por conversão líquido dos efeitos do ajuste por inflação" na demonstração do resultado.

(b) Efeitos inflacionários

As demonstrações financeiras consolidadas foram elaboradas em moeda constante, com o reconhecimento integral dos efeitos da inflação até 31 de agosto de 1995. A partir dessa data e de acordo com normas contábeis profissionais, a atualização das demonstrações financeiras foi interrompida até 31 de dezembro de 2001. A partir de 1º de janeiro de 2002 e de acordo com as normas contábeis adotadas no Brasil assim como disposições das normas contábeis profissionais da República Argentina, foi reiniciado o reconhecimento dos efeitos da inflação, e portanto, as informações contábeis estão corrigidas pela inflação e expressas no poder aquisitivo constante até 31 de agosto de 1995, enquanto as informações aquelas com data de origem entre essa data e 31 de dezembro de 2001, estão expressas na moeda desta última data.

Em 25 de março de 2003, o Poder Executivo Nacional editou o Decreto nº 664 que estabelece que as demonstrações financeiras de exercícios findos a partir dessa data devem ser expressos em moeda nominal. Conseqüentemente, e de acordo com o disposto pela Inspeção Geral de Justiça (órgão fiscalizador), a Sociedade decidiu discontnuar a correção das demonstrações financeiras a partir de 1º de março de 2003. Este critério não está de acordo com as normas contábeis profissionais vigentes na República Argentina, as quais estabelecem que as demonstrações financeiras devem ser atualizadas até 30 de

América Latina Logística Argentina S.A. e Sociedades Controladas

Notas Explicativas da Administração às Demonstrações Financeiras Consolidadas em 31 de dezembro de 2003, de 2002 e de 2001

(Em milhares de reais)

setembro de 2003. No entanto, esse desvio não gerou um efeito significativo sobre as demonstrações financeiras consolidadas, conforme verificado pela Sociedade.

O índice utilizado para a correção por inflação das contas das presentes demonstrações financeiras é o índice de preços internos no atacado, publicado pelo Instituto Nacional de Estatísticas e Censos da República Argentina.

(c) Estimativas contábeis

Na elaboração das demonstrações Financeiras para uma determinada data é necessário que a administração da Sociedade utilize estimativas e avaliações que afetam o valor de ativos e passivos registrados e de contingências ativas e passivas, demonstradas nessa data, bem como o de receitas e despesas registradas no exercício. A administração da Sociedade realiza essas estimativas para poder calcular num dado momento, por exemplo, depreciações e amortizações, o valor recuperável dos ativos, os encargos de imposto de renda e as provisões para contingências. Os resultados reais podem apresentar variações em relação às estimativas e avaliações realizadas na data da elaboração das presentes demonstrações financeiras consolidadas.

(d) Ativos e passivos monetários

São demonstrados pelo seu valor nominal.

As contas a receber incluem a dedução correspondente à provisão para devedores duvidosos, a qual é estimada pela Sociedade utilizando um critério uniforme que inclui todos os saldos vencidos há mais de 90 dias.

(e) Ativos e passivos em moeda estrangeira

Os ativos e os passivos em moeda estrangeira foram avaliados com base nas taxas de câmbio vigentes no encerramento do exercício.

As contas a receber em moeda estrangeira incluem a dedução correspondente à provisão para devedores duvidosos, a qual é estimada de acordo com o critério mencionado no item 4.d) acima.

(f) Aplicações financeiras

Correspondem a quotas em fundos de investimento, demonstradas pelo seu valor de fechamento.

América Latina Logística Argentina S.A. e Sociedades Controladas

**Notas Explicativas da Administração às Demonstrações Financeiras Consolidadas
em 31 de dezembro de 2003, de 2002 e de 2001**

(Em milhares de reais)

(g) Investimentos permanentes

Outros Investimentos

O investimento na América Latina Logística S.A. está demonstrado pelo seu custo de aquisição corrigido.

Ágio

O Ágio representa a diferença entre o preço de aquisição pago e o valor contábil dos ativos comprados e passivos assumidos em relação à compra da ALL CENTRAL e ALL MESOPOTAMICA. O valor histórico é ajustado por inflação e apresentado líquido da amortização acumulada.

A amortização é calculada em forma linear no prazo remanescente das concessões outorgadas às empresas para operação de linhas ferroviárias (vinte e quatro anos).

(h) Estoques

Os estoques são apresentados ao valor de custo ou de realização, corrigido monetariamente conforme descrito na nota 4(b) e correspondem, principalmente a combustíveis, lubrificantes, peças de reposição e materiais. Seu reconhecimento no resultado é realizado no momento em que são consumidos.

Os valores assim determinados, no seu conjunto, não superam os valores de realização.

(i) Imobilizado

Demonstrado ao custo corrigido monetariamente conforme descrito na nota 4(b) líquido da correspondente depreciação acumulada. Peças de reposição e outros materiais incluídos nessa rubrica estão demonstrados ao custo de reposição ou ao custo original corrigido monetariamente.

A depreciação é calculada pelo método linear, a partir do mês de incorporação, com base em taxas anuais suficientes para eliminar o seu valor ao final de sua vida útil econômica estimada.

O valor do imobilizado, no seu conjunto, não supera o seu valor de realização.

América Latina Logística Argentina S.A. e Sociedades Controladas

Notas Explicativas da Administração às Demonstrações Financeiras Consolidadas em 31 de dezembro de 2003, de 2002 e de 2001

(Em milhares de reais)

(j) Ativos intangíveis

Os ativos intangíveis estão demonstrados ao custo corrigido monetariamente conforme descrito na nota 4(b), líquido da correspondente amortização acumulada.

Essa rubrica inclui principalmente:

- Investimentos pré-operacionais

Na ALL ARGENTINA, incluem despesas de constituição e organização da Sociedade e as realizadas durante o processo de aquisição das ações das empresas ALL CENTRAL e ALL MESOPOTAMICA. Os principais componentes são honorários profissionais, despesas de viagem e estadia e de organização.

A amortização desses investimentos é calculada pelo método linear, com base em taxas anuais suficientes para eliminar os valores após 5 (cinco) anos.

Na ALL CENTRAL e na ALL MESOPOTAMICA incluem: a) os estudos prévios, a apresentação da licitação e despesas anteriores ao início das operações; e b) as incorridas em cada período, atribuíveis a situações advindas de períodos anteriores ao início das operações. Os principais componentes são salários, encargos sociais, indenizações, honorários profissionais, despesas de viagem e estadia, despesas de organização e resultados financeiros.

Os valores são amortizados pelo método linear, a partir da sua incorporação e considerando o período de vigência da concessão (30 anos).

(k) Imposto de renda e imposto sobre o lucro mínimo presumido

Imposto de renda

O imposto de renda é registrado pelo método do imposto diferido, se a Sociedade registrou lucros tributáveis em pelo menos três dos últimos cinco exercícios e que, além disso, existe uma probabilidade elevada dos lucros tributáveis futuros permitirem absorver as diferenças temporárias ativas e os prejuízos fiscais.

Tendo em vista essas condições, as Sociedades não registraram qualquer valor em conformidade com o conceito de imposto de renda pelo método do imposto diferido, visto que nem a ALL CENTRAL nem a ALL MESOPOTAMICA nem a ALL ARGENTINA geraram lucros tributáveis em pelo menos três dos últimos cinco anos.

América Latina Logística Argentina S.A. e Sociedades Controladas

Notas Explicativas da Administração às Demonstrações Financeiras Consolidadas em 31 de dezembro de 2003, de 2002 e de 2001
(Em milhares de reais)

Cabe destacar, adicionalmente, que na apuração preliminar realizada no exercício findo em 31 de dezembro de 2003, a Sociedade registra prejuízo fiscal, razão pela qual não registrou na sua demonstração do resultado qualquer valor referente a imposto de renda.

Imposto sobre o lucro mínimo presumido

A Sociedade apura o imposto sobre o lucro mínimo presumido aplicando a taxa vigente de 1% sobre os ativos computáveis no fim do exercício. Este imposto é complementar do imposto de renda. A obrigação fiscal da Sociedade em cada exercício corresponderá ao maior valor entre os dois impostos. Entretanto, se em determinado exercício fiscal o imposto sobre o lucro mínimo presumido exceder o imposto de renda, esse excedente pode ser computado como pagamento do eventual imposto de renda a pagar nos dez exercícios seguintes. A Sociedade reconheceu o imposto sobre o lucro mínimo presumido apropriado no exercício e pago em exercícios anteriores como crédito, já que prevê que poderá registrá-lo como pagamento de imposto de renda em exercícios futuros.

(l) Provisão para contingências

A provisão para processos judiciais, destinada a fazer frente a contingências passivas prováveis e que têm como características objetividade, certeza e verificabilidade, foi registrada tendo em conta as informações sobre a probabilidade de perda fornecida pelos assessores jurídicos das Sociedades responsáveis por cada causa. O valor foi estimado aplicando-se um percentual de probabilidade de perda, fornecidos por esses assessores, sobre os valores corrigidos de cada demanda, incluindo custas judiciais e honorários vinculados.

(m) Aportes irrevogáveis para futura subscrição de ações

Os aportes irrevogáveis aprovados para futura subscrição de ações foram devidamente integralizados e resultam de um acordo, por escrito, entre as partes, que estipula a manutenção do aporte e o compromisso de capitalização, tendo, por conseguinte, sido considerados como parte integrante do patrimônio líquido.

(n) Patrimônio líquido

A conta "Capital social" está demonstrada pelo seu valor nominal histórico. A diferença entre o capital social em moeda constante e o capital social nominal histórico está refletida na conta "Ajuste de capital", integrante do patrimônio líquido.

A conta "Aportes irrevogáveis" para futuro aumento de capital" está demonstrada pelo seu valor nominal histórico. A diferença entre os aportes irrevogáveis em moeda

América Latina Logística Argentina S.A. e Sociedades Controladas

Notas Explicativas da Administração às Demonstrações Financeiras Consolidadas em 31 de dezembro de 2003, de 2002 e de 2001

(Em milhares de reais)

constante e em moeda histórica está refletida na conta "Correção monetária de aportes irrevogáveis", integrante do patrimônio líquido.

5 Contexto econômico argentino

A República Argentina encontra-se envolvida em um delicado contexto econômico, cujos principais indicadores são o elevado nível de endividamento externo, um sistema financeiro em crise e recessão econômica, tendo gerado, principalmente até ao final de 2002, uma expressiva queda na demanda por produtos e serviços e um aumento significativo do nível de desemprego.

Para fazer frente a essa crise, a partir do mês de dezembro de 2001, o governo editou medidas, leis, decretos e regulamentos que provocaram uma profunda mudança no modelo econômico vigente até então. Entre as medidas adotadas, destacamos a adoção do câmbio flutuante, que gerou uma desvalorização significativa nos primeiros meses do ano de 2002 e a "pesificação" de certos ativos e passivos em moeda estrangeira mantidos no país.

Essa situação gerou, principalmente durante o ano de 2002, um aumento significativo e dispar entre os diferentes indicadores econômicos, tais como: taxa de câmbio, índice de preços internos no atacado (utilizado para a correção das demonstrações financeiras dos exercícios de 2002 e de 2003) e índices específicos dos bens e serviços próprios do negócio da Sociedade. Essas circunstâncias afetam a comparabilidade das demonstrações financeiras apresentadas, pelo que devem ser interpretadas levando-as em consideração.

As demonstrações financeiras da Companhia incorporaram os impactos gerados pelo conjunto de medidas adotadas, até a presente data, pelo governo. Os resultados reais futuros podem diferir das avaliações e estimativas realizadas na data da preparação das demonstrações financeiras consolidadas.

6 Aplicações financeiras

	2003		2002		2001	
	PS	RS	PS	RS	PS	RS
Sudameris - Fundo Mútuo de Investimento	1.503	1.474	-	-	-	-
Sudameris - Prazo Fixo	-	-	1.010	1.061	-	-
BBVA Banco Francés - Prazo Fixo	-	-	638	670	-	-
	1.503	1.474	1.648	1.731	-	-

América Latina Logística Argentina S.A. e Sociedades Controladas

Notas Explicativas da Administração às Demonstrações Financeiras Consolidadas em 31 de dezembro de 2003, de 2002 e de 2001

(Em milhares de reais)

7 Créditos de serviços prestados

	2003		2002		2001	
	PS	R\$	PS	R\$	PS	R\$
Valores em carteira	1.788	1.753	1.079	1.133	1.331	2.303
Contas a receber de clientes	16.938	16.607	16.701	17.548	12.601	21.797
Remessas em andamento	2.675	2.623	2.547	2.676	1.309	2.265
U.E.P.F.P.	19.597	19.214	19.597	20.387	19.597	33.897
Ferrocarriles Argentinos	2.103	2.062	2.103	2.209	2.103	3.637
Pedágios e cruzamentos a pagar	29	28	45	47	49	85
Títulos protestados	3.938	3.861	4.387	4.609	3.524	6.095
Títulos a receber	35	34	46	48	-	-
Diversos	-	-	-	-	66	113
	47.103	46.182	46.505	48.857	40.580	70.192
Provisão para devedores duvidosos	(26.945)	(26.415)	(27.105)	(28.476)	(5.470)	(9.461)
	20.158	19.764	19.400	20.381	35.110	60.731

8 Estoques

	2003		2002		2001	
	PS	R\$	PS	R\$	PS	R\$
Combustível e lubrificantes	412	403	325	342	142	246
Pecas de reposição e materiais	8.264	8.103	9.259	9.727	4.085	7.066
Materiais em trânsito	-	-	-	-	251	434
	8.676	8.506	9.584	10.069	4.478	7.746

9 Créditos fiscais

Em milhares de Pesos

	2003		2002		2001	
	Ativo circulante	Realizável a longo prazo	Ativo circulante	Realizável a longo prazo	Ativo circulante	Realizável a longo prazo
IVA	1.749	2.236	1.941	1.236	1.203	2.294
Imposto de renda	66	-	30	203	61	211
Lucro mínimo presumido	648	2.560	2	2.557	205	2.556
Imposto sobre receita bruta	397	-	198	-	-	-
Imposto sobre débito e crédito bancário	-	11	-	11	45	13
Crédito Fiscal de IVA sobre combustível	-	-	-	488	154	158
	2.860	4.807	2.172	4.495	1.668	5.232

América Latina Logística Argentina S.A. e Sociedades Controladas

Notas Explicativas da Administração às Demonstrações Financeiras Consolidadas
em 31 de dezembro de 2003, de 2002 e de 2001
(Em milhares de reais)

Em milhares de Reais

	2003		2002		2001	
	Ativo circulante	Realizável a longo prazo	Ativo circulante	Realizável a longo prazo	Ativo circulante	Realizável a longo prazo
IVA	1.715	2.192	2.039	1.298	2.080	3.969
Imposto de renda	65	-	32	213	106	365
Lucro mínimo presunido	635	2.510	3	2.686	355	4.421
Imposto sobre receita bruta	389	-	208	-	-	-
Imposto sobre débito e crédito bancário	-	11	-	12	78	22
Crédito Fiscal de IVA sobre combustível	-	-	-	513	266	273
	<u>2.804</u>	<u>4.713</u>	<u>2.282</u>	<u>4.722</u>	<u>2.885</u>	<u>9.050</u>

10 Partes relacionadas

	2003		2002		2001	
	P\$	R\$	P\$	R\$	P\$	R\$
Logispar	4.239	4.159	-	-	-	-
Empréstimo Logispar	(53.116)	(52.078)	(64.992)	(68.278)	-	-
ALL Brasil	(1.978)	(1.939)	245	257	2.889	4.997
ALL Overseas	(49)	(48)	(56)	(59)	(15.706)	(21.267)
ALL Overseas - Efeito de Câmbio dos empréstimos (*)	-	-	-	-	-	(5.900)
ALL Intermodal	(1.262)	(1.241)	(4.050)	(4.255)	(536)	(926)
	<u>(52.166)</u>	<u>(51.147)</u>	<u>(68.853)</u>	<u>(72.335)</u>	<u>(13.353)</u>	<u>(23.096)</u>

(*) Diferença entre o saldo em reais dos valores convertidos: (a) pela Companhia a partir dos valores da dívida originais em dólares para pesos argentinos utilizando a taxa de US\$ 1 = P\$ 1,70 vigente em 11 de janeiro de 2002 e posterior conversão do saldo em pesos argentinos para reais utilizando a taxa de P\$ 1 = R\$ 1,72975, e (b) por uma empresa sediada no Brasil calculado como a conversão dos valores originais em dólares para reais pela taxa de US\$ 1 = R\$ 2,3204.

América Latina Logística Argentina S.A. e Sociedades Controladas

Notas Explicativas da Administração às Demonstrações Financeiras Consolidadas
em 31 de dezembro de 2003, de 2002 e de 2001
(Em milhares de reais)

11 Investimentos

	2003		2002		2001	
	PS	R\$	PS	R\$	PS	R\$
Agios	54.919	53.846	57.325	60.223	27.547	47.649
	54.919	53.846	57.325	60.223	27.547	47.649

12 Imobilizado

Em milhares de Pesos

	2003		2002	2001	Taxas anuais de depreciação %
	Custo	Depreciação acumulada	Líquido	Líquido	
Beneficiárias em imóveis em concessão	56.647	9.528	47.119	47.385	3,33
Equipamentos e sistemas de informática	12.237	8.093	4.144	4.082	20
Equipamentos de comunicação e sinalização	12.973	9.174	3.801	4.752	10
Equipamentos rodov. ferroviários	3.356	3.332	24	42	10 - 20
Móveis, utensílios e equipamentos de escritório	1.945	1.664	281	1.084	10 - 20
Máquinas e equipamentos de oficina	4.492	2.129	2.363	981	10
Máquinas para reparação de vias	2.864	1.101	1.763	1.688	10
Reforma de locomotivas	82.619	51.700	30.919	28.573	5 - 10 - 20
Reforma de vagões	45.676	31.017	14.659	13.773	5 - 10 - 20
Imobilizado em trânsito	-	-	-	221	101
Melhoria na superestrutura de vias	10.262	6.671	3.591	3.454	12,5
Obras em andamento	32.035	-	32.035	30.094	15.045
Pecas de reposição de locomotivas e vagões	4.257	-	4.257	4.666	2.034
	269.365	124.469	144.956	140.795	63.545

Em 31 de dezembro de 2003, o valor residual do imobilizado está distribuído entre as seguintes sociedades: ALL ARGENTINA PS 1, ALL CENTRAL PS 126.318 e ALL MESOPOTAMICA PS 18.637.

América Latina Logística Argentina S.A. e Sociedades Controladas

Notas Explicativas da Administração às Demonstrações Financeiras Consolidadas em 31 de dezembro de 2003, de 2002 e de 2001

(Em milhares de reais)

Em milhares de Reais

			2003	2002	2001	Taxas anuais de depreciação %
	Custo	Depreciação acumulada	Líquido	Líquido	Líquido	
Benefícios em imóveis em concessão	55.540	9.342	46.198	49.781	36.808	3,33
Equipamentos e sistemas de informática	11.998	7.935	4.063	4.288	3.186	20
Equipamentos de comunicação e sinalização	12.722	8.994	3.728	4.992	4.729	10
Equipamentos todo ferroviário	3.290	3.267	23	44	48	10 - 20
Móveis, utensílios e equipamentos de escritório	1.907	1.631	276	1.139	480	10 - 20
Máquinas e equipamentos de oficina	4.404	2.087	2.317	1.030	605	10
Máquinas para reparação de vias	2.808	1.080	1.728	1.773	1.537	10
Reforma de locomotivas	81.005	50.690	30.315	30.018	20.004	5 - 10 - 20
Reforma de vagões	44.784	30.411	14.373	14.470	11.020	5 - 10 - 20
Imobilizado em trânsito	-	-	-	232	175	
Melhoria na superestrutura de vias	10.062	6.542	3.520	3.629	1.781	12,5
Obras em andamento	31.409	-	31.409	31.615	26.024	
Pecas de reposição de locomotivas e vagões	4.174	-	4.174	4.903	3.520	
	264.103	121.979	142.124	147.914	109.917	

Em 31 de dezembro de 2003, o valor residual do imobilizado está distribuído entre as seguintes sociedades: ALL ARGENTINA R\$ 1, ALL CENTRAL R\$ 123.849 e ALL MESOPOTAMICA R\$ 18.273.

América Latina Logística Argentina S.A. e Sociedades Controladas

Notas Explicativas da Administração às Demonstrações Financeiras Consolidadas
em 31 de dezembro de 2003, de 2002 e de 2001
(Em milhares de reais)

13 Ativos intangíveis

Em milhares de Pesos

		2003	2002	2001
	Custo	Depreciação acumulada	Líquido	Líquido
Despesas pré-operacionais				
ALL ARGENTINA	1.675	(1.402)	273	596
ALL CENTRAL	28.141	(9.488)	18.653	19.470
ALL MESOPOTAMICA	6.459	(2.165)	4.294	4.483
Despesas de reorganização				
ALL CENTRAL	9.177	(9.177)	-	-
	45.452	(22.232)	23.220	24.549

Em milhares de Reais

		2003	2002	2001
	Custo	Depreciação acumulada	Líquido	Líquido
Despesas pré-operacionais				
ALL ARGENTINA	1.642	(1.374)	268	627
ALL CENTRAL	27.591	(9.303)	18.288	20.455
ALL MESOPOTAMICA	6.333	(2.123)	4.210	4.708
Despesas de reorganização				
ALL CENTRAL	8.998	(8.998)	-	-
	44.564	(21.798)	22.766	25.790

América Latina Logística Argentina S.A. e Sociedades Controladas

Notas Explicativas da Administração às Demonstrações Financeiras Consolidadas
em 31 de dezembro de 2003, de 2002 e de 2001
(Em milhares de reais)

14 Empréstimos

Em milhares de Pesos

	Taxa	Vencimento	2003	2002	2001
Em Pesos					
Citibank	8% a.a. + CER	Outubro de 2006	7.718	9.587	-
Meridian	11% a.p.	Março de 2004	996	-	-
Sudameris	12% a.a.	Janeiro de 2004	1.004	-	-
Leasing Sudameris	8% a.a. + CER	Novembro de 2004	549	1.592	1.116
Leasing CMF	7,95% a.a.	Janeiro de 2005	123	349	-
IMPISA (1)			-	2.075	2.075
Adiantamento em conta corrente bancária			-	39	-
			<u>10.390</u>	<u>14.022</u>	<u>3.191</u>
Em Dólares					
ABC	7,6% a.a.	Janeiro de 2005	11.922	-	-
GEF (2)			-	-	17.442
Citibank			-	-	7.385
			<u>11.922</u>	<u>-</u>	<u>24.827</u>
TOTAL			22.312	14.022	28.018
Empréstimos a curto prazo			<u>15.266</u>	<u>(5.187)</u>	<u>(3.294)</u>
Empréstimos a longo prazo			<u>17.046</u>	<u>8.835</u>	<u>24.724</u>
(1) Em 31 de dezembro de 2003, incluído em Outras contas a pagar a longo prazo.					
(2) Ver Nota 27.					

Composição por vencimento dos empréstimos a longo prazo:

2005	14.736
2006	<u>2.278</u>
	<u>17.016</u>

América Latina Logística Argentina S.A. e Sociedades Controladas

**Notas Explicativas da Administração às Demonstrações Financeiras Consolidadas
em 31 de dezembro de 2003, de 2002 e de 2001**
(Em milhares de reais)

Em milhares de Reais

	Taxa	Vencimento	2003	2002	2001
Em Pesos					
Crédito	8% a.a. + CER	Outubro de 2006	7.567	10.492	-
Meridian	11% a.a.	Março de 2004	977	-	-
Sudameris	12% a.a.	Janeiro de 2004	984	-	-
Leasing Sudameris	8% a.a. + CER	Novembro de 2004	338	1.672	1.930
Leasing CMF	7,95% a.a.	Janeiro de 2005	121	367	-
IMPSA (1)			-	2.180	3.589
Adiantamento em conta corrente bancária			-	20	-
			<u>10.187</u>	<u>14.731</u>	<u>5.519</u>
Em Dólares					
ABC	7,6% a.a.	Janeiro de 2005	11.689	-	-
GEF (2)			-	-	30.171
Crédito			-	-	12.774
			<u>11.689</u>	<u>-</u>	<u>42.945</u>
TOTAL			<u>21.876</u>	<u>14.731</u>	<u>48.464</u>
Empréstimos a curto prazo					
			<u>(5.163)</u>	<u>(5.449)</u>	<u>(5.698)</u>
Empréstimos a longo prazo					
			<u>16.713</u>	<u>9.282</u>	<u>42.766</u>

(1) Em 31 de dezembro de 2003, incluído em Outras contas a pagar a longo prazo.

(2) Ver Nota 27.

Composição por vencimento dos empréstimos a longo prazo

2005	14.487
2006	<u>2.226</u>
	<u>16.713</u>

América Latina Logística Argentina S.A. e Sociedades Controladas

Notas Explicativas da Administração às Demonstrações Financeiras Consolidadas
em 31 de dezembro de 2003, de 2002 e de 2001
(Em milhares de reais)

15 Contas a pagar

	2003		2002		2001	
	P\$	R\$	P\$	R\$	P\$	R\$
Comerciais	8.266	8.104	4.795	5.039	5.937	10.269
Pagamento diferido	5.359	5.254	4.006	4.288	1.811	2.242
Provisões diversas	8.586	8.419	7.216	7.581	9.040	15.637
	<u>22.211</u>	<u>21.777</u>	<u>16.017</u>	<u>16.825</u>	<u>16.388</u>	<u>28.348</u>

16 Taxa de concessão a pagar (canon)

	2003		2002		2001	
	P\$	R\$	P\$	R\$	P\$	R\$
ALL MESOPOTAMICA	1.002	982	871	91	744	1.287
	<u>1.002</u>	<u>982</u>	<u>871</u>	<u>915</u>	<u>744</u>	<u>1.287</u>

17 Provisões para contingências

	2003		2002		2001	
	P\$	R\$	P\$	R\$	P\$	R\$
ALL CENTRAL	4.931	4.835	4.271	4.486	2.968	5.134
ALL MESOPOTAMICA	2.757	2.703	1.827	1.920	1.094	1.892
	<u>7.688</u>	<u>7.538</u>	<u>6.098</u>	<u>6.406</u>	<u>4.062</u>	<u>7.026</u>

América Latina Logística Argentina S.A. e Sociedades Controladas

Notas Explicativas da Administração às Demonstrações Financeiras Consolidadas em 31 de dezembro de 2003, de 2002 e de 2001

(Em milhares de reais)

18 Patrimônio líquido

(a) Capital social

A composição do capital social da ALL ARGENTINA subscrito, integralizado e registrado em 31 de dezembro é a seguinte:

	Quantidade de ações		
	2003	2002	2001
Ordinárias (1)			
Capital estrangeiro	3.298.470	3.298.470	3.298.470
Preferenciais (2)			
Capital estrangeiro	6.404.530	6.404.530	6.404.530
	<u>9.703.000</u>	<u>9.703.000</u>	<u>9.703.000</u>

(1) Nominativas, não endossáveis com valor nominal P\$ 0,001 por ação de um voto cada.

(2) Nominativas, não endossáveis com valor nominal P\$ 0,001 por ação.

(b) Restrição à distribuição de lucros

De acordo com a Lei das Sociedades Comerciais da República Argentina, devem ser transferidos para a Reserva Legal, 5% dos lucros do exercício, acrescidos (líquidos) dos ajustes de resultados de exercícios anteriores, até que essa Reserva atinja 20% do capital.

Os dividendos são declarados considerando os saldos de lucros acumulados nas demonstrações financeiras da Companhia para fins estatutários na Argentina e preparados conforme normas contábeis geralmente aceitas na Argentina. Em 31 de dezembro de 2003 a Companhia apresentava um saldo de P\$ 92.703 de prejuízos acumulados.

19 Acordo de competitividade

Com o objetivo de melhorar a competitividade nacional e internacional do sistema logístico e de transporte argentino e de criar as condições favoráveis ao investimento e à geração de empregos, em 4 de outubro de 2001 a ALL CENTRAL e a ALL MESOPOTAMICA, junto com outras empresas do setor ferroviário de carga, assinaram o chamado "Acordo de Competitividade" com o Governo Nacional, os Governos Provinciais, o Governo de Buenos Aires e os sindicatos União Ferroviária e A Fraternidade.

América Latina Logística Argentina S.A. e Sociedades Controladas

Notas Explicativas da Administração às Demonstrações Financeiras Consolidadas
em 31 de dezembro de 2003, de 2002 e de 2001
(Em milhares de reais)

Segundo esse acordo, em vigor até 31 de março de 2003, o Governo Nacional comprometeu-se a conceder os seguintes benefícios às empresas do setor de transportes ferroviários:

- isenção de recolhimento do imposto sobre o endividamento empresarial;
- isenção de recolhimento do imposto sobre o lucro mínimo presumido;
- conceder aos aportes patronais o caráter de crédito fiscal de IVA;
- analisar a possibilidade de implementar uma linha de crédito com o Banco Nación a 7% a.a. para a aquisição de material e subconjuntos ferroviários;
- criar novos mecanismos de pagamento para regularizar impostos e contribuições à segurança social em atraso;
- incluir no projeto de lei sobre limitação de responsabilidade civil o transporte de carga ferroviário.

Além disso, o acordo previa a possibilidade de redução, por parte dos Governos Provinciais, das alíquotas do Imposto sobre Receita Bruta.

Como contrapartida, as empresas signatárias comprometeram-se a preservar os níveis de emprego existentes na data da assinatura do referido acordo, até 31 de março de 2003, data em que cessa legalmente a sua validade.

20. Conta a receber da Unidade Executora do Programa Ferroviário Provincial (UEPFP) por utilização de ferrovias

A ALL CENTRAL mantém na rubrica Créditos de serviços prestados, saldos líquidos a receber da UEPFP, referente a pedágios, no valor de P\$ 19.597, equivalentes a R\$ 19.214 (sem juros e multas), 100% do qual se encontra vencido. No exercício findo em 31 de dezembro de 1999, a Sociedade iniciou diligências junto ao Poder Executivo da Província de Buenos Aires a fim de proceder à cobrança desse crédito. No mês de setembro de 2002, a Sociedade, com base na idade do crédito e em estimativas de recuperação, constituiu uma provisão para devedores duvidosos no valor desse saldo. Entretanto, mantém as suas diligências junto ao Governo da Província de Buenos Aires para a efetiva cobrança do referido crédito. Deve-se destacar que caso não venha a se confirmar o pedido de redução ou eliminação da taxa de concessão mencionada na Nota 2 (d.1), o valor a receber em virtude de pedágios desse organismo poderá ser reduzido através da compensação dos valores de taxa de concessão não eliminados, sempre que tal compensação seja autorizada pelo Estado Nacional.

Por outro lado, considerando que no ano de 2004 as ações de cobrança dos créditos mais antigos começariam a prescrever, a Administração está estudando o ingresso de um

América Latina Logística Argentina S.A. e Sociedades Controladas

Notas Explicativas da Administração às Demonstrações Financeiras Consolidadas em 31 de dezembro de 2003, de 2002 e de 2001

(Em milhares de reais)

eventual processo perante os Tribunais de Contenciosos Administrativos da Província de Buenos Aires.

Considerando a especificidade dos fatos e as circunstâncias da situação na Argentina, com a declaração de moratória por parte do governo nacional e de algumas províncias, a Sociedade decidiu abandonar o registro da receita vinculada aos pedágios mencionados anteriormente e o respectivo faturamento no período entre 1º de janeiro de 2002 e 31 de dezembro de 2003, no valor de P\$ 4.364, equivalentes a R\$ 4.279. Tal decisão baseia-se, basicamente, na elevada incerteza que existe sobre a cobrabilidade dessas receitas junto ao governo provincial.

21 Indenização do complexo ferroviário de Zárate-Brazo Largo

O tráfego ferroviário da única linha operada pela ALL MESOPOTAMICA, que liga a região mesopotâmica com a Província de Buenos Aires, esteve interrompido entre 20 de novembro de 1996 e 21 de abril de 1997, devido ao encerramento do Complexo Ferroviário Zárate-Brazo Largo. Dado que as suas receitas, geradas por fretes, foram significativamente afetadas por essa paralisação, em 5 de junho de 1997 a Sociedade pediu uma indenização pelos danos causados às autoridades pertinentes.

Atualmente, o processo encontra-se na Subsecretaria de Transportes Terrestres, não havendo, até a data de emissão das presentes demonstrações consolidadas, qualquer decisão concreta sobre o assunto.

No fim do exercício findo em 31 de dezembro de 1996, a Sociedade tinha registrado uma estimativa do prejuízo incorrido até essa data no valor de P\$ 1.900, equivalentes a R\$ 1.863, creditada nos resultados desse exercício e debitada de "Outros créditos de curto prazo".

Em 31 de dezembro de 2002, a Sociedade, com base nas baixas probabilidades de recuperação do mencionado crédito, contabilizou esse valor como perda. No entanto, continua diligenciando junto à Subsecretaria de Transportes Terrestres a aprovação dos seus fundamentos e das indenizações exigidas.

22 Obras efetuadas na região de Laguna La Picasa

Em 31 de dezembro de 2003, o saldo de Obras em Andamento da ALL CENTRAL, inclui P\$ 24.219, equivalentes a R\$ 23.746, relativos aos rateios dos serviços de reconstrução das terraplenagens afetadas por enchentes no trecho da Laguna La Picasa. Considerando que, de acordo com o contrato de concessão, esses rateios seriam suportados pelo Estado Nacional, a Sociedade apresentou oportunamente um pedido de reembolso parcial das despesas, no valor de P\$ 2.630, equivalentes a R\$ 2.579. Além

América Latina Logística Argentina S.A. e Sociedades Controladas

Notas Explicativas da Administração às Demonstrações Financeiras Consolidadas em 31 de dezembro de 2003, de 2002 e de 2001

(Em milhares de reais)

disso, em 29 de agosto de 2000, ajuizou um processo administrativo para pagamento imediato do valor total (relativo à segunda e à terceira etapas das obras realizadas) de P\$ 12.183, equivalentes a R\$ 11.945.

Paralelamente, a ALL CENTRAL manteve conversações com o Estado Nacional na busca de alternativas de solução para a reutilização do trecho afetado. Nesse sentido, e em virtude das diligências efetuadas, em 18 de dezembro de 2000 a Secretaria de Transportes emitiu a Nota ST 1039 requerendo ao Ministério da Economia a inclusão no orçamento das verbas necessárias para a construção de um viaduto ferroviário projetado por esta Sociedade.

Na data de emissão das presentes demonstrações financeiras, o processo estava com a Secretaria de Transportes, estimando-se que tenham sido cumpridos os requisitos técnicos para habilitar o pagamento. Entretanto, não foi ainda editado nenhum ato administrativo de resolução definitiva da reivindicação.

Cabe ressaltar que, em virtude das diligências realizadas, o Poder Executivo Nacional incluiu na lei orçamentária o valor integral das obras de cruzamento da Laguna La Picara e comunicou formalmente a sua decisão de fixar o início dos trabalhos durante o primeiro quadrimestre do ano de 2004.

23 Pedido de indenização contra a empresa Industrias Metalúrgicas Pescarmona S.A.

O contrato de transferência de ações celebrado entre a ALL ARGENTINA e a empresa Industrias Metalúrgicas Pescarmona S.A. (IMPSA) previa a exigência por parte da compradora de todos os passivos registrados em data posterior ao acordo (agosto de 1998) mas gerados anteriormente. Baseada nesses termos, a Sociedade registrou como Outras contas a receber de longo prazo P\$ 3.641, equivalentes a R\$ 3.570, e P\$ 1.413, equivalentes a R\$ 1.385 respectivamente correspondentes a reclamações trabalhistas, processos comerciais e cíveis, pelos quais exigirá uma indenização aos vendedores.

Tendo por base o referido contrato, as Sociedades solicitaram aos seus assessores jurídicos um estudo sobre um eventual processo judicial contra a IMPSA.

24 Operações realizadas por conta e ordem da ALL Intermodal Ltda.

A ALL Intermodal Ltda., Sociedade do Grupo sediada no Brasil, cuja atividade principal é o transporte de carga por caminhão, delega suas operações na Argentina à ALL CENTRAL, que atua por sua conta e ordem, já que a primeira não tem existência legal nesse país.

Assim sendo, em 31 de dezembro de 2003, o saldo a vencer do faturamento de serviços

América Latina Logística Argentina S.A. e Sociedades Controladas

Notas Explicativas da Administração às Demonstrações Financeiras Consolidadas em 31 de dezembro de 2003, de 2002 e de 2001
(Em milhares de reais)

oferecidos pela ALL Intermodal Ltda. na Argentina, líquido dos gastos originados pela operadora e comissão a receber, ascende a P\$ 1.262, equivalentes a R\$ 1.241.

25 Ativos de disponibilidade restrita

Em 31 de dezembro de 2003, a ALL CENTRAL possui ativos de disponibilidade restrita, formados por créditos de vendas cedidos em garantia de empréstimos bancários, no total de P\$ 7.840, equivalentes a R\$ 7.687 e depósitos em garantia de embargos judiciais de contas correntes bancárias, no valor de P\$ 1.336, equivalentes a R\$ 1.310, dos quais P\$ 210, equivalentes a R\$ 206, correspondem a pedidos de indenização contra a IMPSA. Adicionalmente, a ALL MESOPOTAMICA também possui suas contas bancárias embargadas judicialmente, mediante depósitos em garantia no valor de P\$ 720, equivalentes a R\$ 706, dos quais P\$ 588, equivalentes a R\$ 577, dizem respeito a pedidos de indenização contra a IMPSA.

26 Restrições

A ALL CENTRAL celebrou contratos de empréstimo com instituições bancárias. Por esse motivo, acordou com essas instituições que durante a vigência desses contratos e até janeiro de 2002 não efetuará nenhuma das seguintes operações:

- venda, hipoteca, penhora ou alienação fiduciária de bens ou propriedades, nem a afetação, cessão ou alienação de seus ativos relevantes e/ou créditos em valores superiores a P\$ 1.000, equivalentes a R\$ 980;
- pagamento de dividendos;
- caução de dívidas de terceiros.

Adicionalmente, deverá manter certas relações técnicas relativas ao seu financiamento.

27 Emissão de debêntures

Em 7 de julho de 2000 e como parte da necessidade de financiamento do capital de giro e de investimentos, a Assembléia Geral Extraordinária da ALL CENTRAL aprovou a emissão e a colocação privada de Debêntures, no valor total de US\$ 10.000.

Em 31 de julho de 2000, a Administração da Sociedade fixou os termos e as condições da emissão privada das Debêntures, contendo as seguintes principais características:

- as Debêntures são conversíveis em ações ordinárias e sua conversão deve ser aprovada pela autoridade competente no prazo de 12 meses após a sua subscrição;
- emissão de 100.000 Debêntures de valor nominal de US\$ 0,10 cada e com direito a

América Latina Logística Argentina S.A. e Sociedades Controladas

Notas Explicativas da Administração às Demonstrações Financeiras Consolidadas em 31 de dezembro de 2003, de 2002 e de 2001

(Em milhares de reais)

- um voto por ação, caso sejam convertidas;
- o valor máximo emitido é de US\$ 10.000;
- o prazo de vencimento é 30 de junho de 2005;
- as Debêntures estão sujeitas a juros capitalizáveis de 5% ao ano, amortizáveis semestralmente

O acordo de subscrição ("Note Purchase Agreement") foi celebrado em 1º de agosto de 2000, tendo como subscritor original da totalidade das Debêntures emitidas o fundo de investimento norte americano GEEMF II Latin America L.L.C., tendo participado como partes intervenientes na negociação a América Latina Logística S.A., suas controladoras e as controladoras do adquirente.

A obrigação financeira emergente da colocação encontra-se apresentada na rubrica "Exigível a longo prazo".

Em 12 de agosto de 2002, a GEEMF II Latin America L.L.C. transferiu a titularidade das Debêntures para a BOSWELLS, através de uma operação de compra e venda, pelo valor de US\$ 10.171, correspondentes a US\$ 10.000 de capital mais US\$ 250 de juros incorridos até a data do contrato, menos US\$ 79 de despesas bancárias incorridas na operação e assumidos pela GEEMF II Latin America América L.L.C.

Adicionalmente, devido às mudanças ocorridas na economia do país, em 31 de outubro de 2002 a BOSWELLS, como nova detentora das Debêntures, celebrou um contrato de readequação dos termos e das condições do Note Purchase Agreement, optando pelo cancelamento dos juros incorridos desde 1º de janeiro de 2002 até a data de transferência das debêntures pelo valor de P\$ 250 e o cancelamento de 7,5% do capital equivalente a P\$ 750. Além disso, a BOSWELLS cancelou os juros a incorrer desde a data de transferência das debêntures até ao seu vencimento (agosto de 2005).

Durante o exercício de 2003, a ALL CENTRAL cancelou antecipadamente a quantia de US\$ 5.126 relativa a debêntures, pelo que em 31 de dezembro de 2003 o valor dessa obrigação ascende a US\$ 4.124. Considerando os termos do acordo com a BOSWELLS, não existem perdas ou custos associados aos pagamentos antecipados. Os efeitos das operações com a Boswelss são eliminadas nestas demonstrações financeiras consolidadas.

América Latina Logística Argentina S.A. e Sociedades Controladas

Notas Explicativas da Administração às Demonstrações Financeiras Consolidadas
em 31 de dezembro de 2003, de 2002 e de 2001

(Em milhares de reais)

28 Contrato de *hedge* cambial

A ALL CENTRAL celebrou com a ALL América Latina Logística Overseas Limited ("ALL Overseas"), sociedade do grupo sediada nas Bahamas, um contrato de *hedge* cambial de ativos e passivos, no valor de US\$ 80.000, válido pelo período entre 1º de fevereiro de 2000 e 31 de dezembro de 2001.

Como consequência desse contrato, a ALL CENTRAL comprometeu-se a pagar a título de contraprestação, o valor total de US\$ 6.820, com vencimento em 31 de dezembro de 2004.

Em 1º de fevereiro de 2002, a ALL Overseas celebrou um novo acordo com a ALL CENTRAL no valor de US\$ 9.239 que inclui US\$ 6.820 correspondentes à contraprestação anteriormente mencionada, além de outros cancelamentos que essa Sociedade realizou por conta da ALL CENTRAL. Em 31 de julho de 2002, esse saldo credor foi transferido da ALL Overseas para a ALL – América Latina Logística S.A., que por sua vez cedeu esse crédito à LOGISPAR S.A. Na mesma data, a LOGISPAR S.A. celebrou um contrato com a ALL CENTRAL estabelecendo a conversão da dívida em pesos argentinos, à taxa de P\$ 3.6999 = US\$ 1, com vencimento em 1º de dezembro de 2004.

Considerando a sua atual situação financeira, a ALL CENTRAL solicitou à LOGISPAR S.A. a renegociação dos termos e condições do acordo. Em 1º de julho de 2003, as partes envolvidas celebraram uma extensão do acordo antes mencionado, em que se estabelecem as seguintes condições:

- Conversão da dívida em Reais à taxa de P\$ 1 = R\$ 1,0257.
- Extensão do prazo de vencimento até 31 de dezembro de 2013.
- Taxa de juros vigente no 2º semestre de 2003: 25% a.a. A partir de 1º de janeiro de 2004 as partes estabelecerão, de comum acordo, a taxa aplicável nos semestres seguintes.

A partir de 31 de dezembro de 2004, as partes podem modificar, de comum acordo, os termos e as condições do presente acordo.

Adicionalmente, a LOGISPAR S.A. cedeu o crédito à BOSWELLS, sendo que ambas concordaram em converter o valor nominal do saldo credor em um adiantamento para futuros aumentos de capital, no valor de R\$ 35.063.

América Latina Logística Argentina S.A. e Sociedades Controladas

Notas Explicativas da Administração às Demonstrações Financeiras Consolidadas em 31 de dezembro de 2003, de 2002 e de 2001

(Em milhares de reais)

29 Empréstimos financeiros

No exercício de 2003 foram obtidas linhas de crédito financeiras nos seguintes valores e condições:

- A ALL CENTRAL obteve em 4 e 21 de novembro de 2003, um empréstimo junto ao Banco Sudameris, no valor total de P\$ 1.000, equivalentes a R\$ 980 (P\$ 500, equivalentes a R\$ 490, em cada data) à taxa de 12% a.a., renovável a cada 30 dias, além do empréstimo obtido em 5 de dezembro de 2003 junto ao Banco Meridian, no valor de P\$ 990, equivalentes a R\$ 971, à taxa de 11% a.a., com vencimento em 4 de março de 2004. Em ambos casos, a ALL CENTRAL entregou cheques pré-datados em garantia dessas dívidas; e
- A ALL ARGENTINA obteve em 15 de dezembro de 2003 um empréstimo junto ao Banco ABC Brasil, no valor total de US\$ 4.000, com vencimento em dezembro de 2005, à taxa de 7,65% a.a.

30 Risco de dissolução - Boswells

De acordo com o Artigo 159 da Lei 16.060 da República Oriental do Uruguai, a sociedade controlada Boswells corre o risco de dissolução já que os prejuízos incorridos reduzem o seu patrimônio líquido a um valor inferior à quarta parte do capital social integralizado. Entretanto, esse risco ainda não se concretizou, pelo que essa situação poderia ser revertida mediante a capitalização que deverá ser decidida pelos acionistas da Sociedade oportunamente.

31 Informação complementar – Demonstração de fluxo de caixa consolidado

Para fins de apresentação do fluxo de caixa, a Companhia considera como equivalentes de caixa suas aplicações financeiras se tem prazo de vencimento original inferior a três meses:

América Latina Logística Argentina S.A. e Sociedades Controladas

Notas Explicativas da Administração às Demonstrações Financeiras Consolidadas em 31 de dezembro de 2003, de 2002 e de 2001
(Em milhares de reais)

	2003		2002		2001	
	PS	RS	PS	RS	PS	RS
Atividades Operacionais						
Lucro (prejuízo) líquido	3.652	(5.692)	(25.895)	16.812	(28.870)	(90.479)
Depreciação e amortização	16.204	15.896	15.290	16.063	6.219	10.757
Efeito de Conversão	-	10.291	-	53.347	-	(40.541)
Resultado Financeiro (inclui efeitos da inflação)	4.109	3.029	11.218	(35.576)	18.613	31.188
Provisão para créditos de liquidação duvidosa	93	92	24.886	26.144	814	1.056
Provisão para contingências	4.813	4.719	4.296	4.313	756	1.308
Interesses minoritários	-	-	-	-	(551)	(953)
(Aumento) Redução nos ativos						
Créditos de serviços prestados	(851)	(835)	(9.444)	(9.921)	4.291	7.423
Escques	908	891	(5.106)	(5.365)	204	353
Créditos fiscais	(1.000)	(980)	(41)	(43)	(909)	(1.572)
Outras créditos de sociedades ligadas	(4.208)	(4.126)	6.489	6.817	(6.688)	(11.569)
Outros ativos	(2.468)	(2.418)	(3.564)	(3.746)	4.212	3.285
Aumento (redução) nos passivos						
Contas a Pagar	6.194	6.073	(964)	(1.015)	2.251	3.905
Impostos a Recolher	915	897	462	485	(439)	(739)
Contas a Pagar à sociedades ligadas	(817)	(801)	(99)	(104)	4.335	7.498
Salários e encargos sociais	1.428	1.400	1.953	2.052	(633)	(1.095)
Provisões para contingências	(1.973)	(1.934)	(715)	(751)	(155)	(268)
Outros passivos	(1.757)	(1.753)	(619)	(651)	1.472	2.537
Gerado de caixa operacional	25.242	24.749	18.146	19.081	4.119	7.126
Atividades de Investimento						

América Latina Logística Argentina S.A. e Sociedades Controladas

Notas Explicativas da Administração às Demonstrações Financeiras Consolidadas em 31 de dezembro de 2003, de 2002 e de 2001 (Em milhares de reais)

	2003	2002	2001
Aquisição de ativo imobilizado	(15.091)	(14.796)	(13.671)
		(13.155)	(13.820)
Utilização de caixa em atividades de investimento	(15.091)	(14.796)	(13.820)
		(13.155)	(13.820)
Atividades de financiamento			
Aumento aos empréstimos	13.875	13.604	17.473
Pagamento de empréstimos	(4.723)	(4.631)	(25.538)
Aumento de empréstimos com partes relacionadas	177	174	38
Pagamento de empréstimos com partes relacionadas	(15.268)	(14.970)	-
Aportes irrogáveis de capital	-	665	16.088
			27.838
(Utilização) Geração de caixa em atividades de financiamento	(5.939)	(5.823)	8.023
		(1.869)	(1.962)
Aumento (redução) em caixa e equivalentes a caixa, líquido	4.212	4.130	(1.529)
		3.122	3.279
Caixa e equivalentes a caixa no início do período, antes do efeito da conversão	3.749	3.938	2.156
Efeito da conversão sobre os saldos no início do período	-	(262)	-
			(486)
Caixa e equivalentes a caixa no início do período	3.749	3.676	2.156
		627	3.730
Caixa e equivalentes a caixa no final do período	7.961	7.806	627
		3.749	1.683
Aumento (redução) em caixa e equivalentes a caixa	4.212	4.130	(1.529)
		3.122	3.279
			(2.645)

América Latina Logística Argentina S.A. e Sociedades Controladas

Notas Explicativas da Administração às Demonstrações Financeiras Consolidadas em 31 de dezembro de 2003, de 2002 e de 2001
(Em milhares de reais)

Informação suplementar

Transações que não afetaram caixa

	2003		2002		2001	
	P\$	R\$	P\$	R\$	P\$	R\$
Aumento nas contribuições irrogáveis através de capitalização de empréstimos	-	-	250	263	34.692	25.414

Informações Trimestrais da ALL - América Latina Logística S.A.,
com informações relativas ao 1º trimestre de 2004

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

**Relatório dos auditores independentes
sobre as revisões limitadas das
demonstrações financeiras consolidadas
em 31 de março de 2004 e de 2003**

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)



Relatório dos auditores independentes sobre as revisões limitadas

Price Waterhouse Coopers
Av. Dr. Euzébio de Almeida, 417 - F/R
06410-150 Curitiba, PR - Brasil
Caixa Postal 692
Telefone: (41) 333-7911
Fax: (41) 322-5514

Aos Administradores e Acionistas
ALL - América Latina Logística S.A.

1. Efetuamos revisões limitadas do balanço patrimonial consolidado da ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas em 31 de março de 2004 e das correspondentes demonstrações consolidadas do resultado, das mutações do patrimônio líquido e das origens e aplicações de recursos dos trimestres findos em 31 de março de 2004 e de 2003, elaborados sob a responsabilidade de sua administração. Nossa responsabilidade é a de emitir relatório sobre essas demonstrações financeiras.
2. Nossas revisões foram efetuadas de acordo com as normas específicas estabelecidas pelo IBRACON - Instituto dos Auditores Independentes do Brasil e consistiram, principalmente, na aplicação de procedimentos de revisão analítica dos dados financeiros e na averiguação dos critérios adotados na elaboração das demonstrações financeiras junto aos responsáveis pelas áreas contábil e financeira. Considerando que essas revisões não representaram um exame de acordo com as Normas de Auditoria Independente das demonstrações financeiras, não estamos expressando opinião sobre as referidas demonstrações financeiras.
3. Com base em nossas revisões limitadas, não temos conhecimento de qualquer modificação relevante que deva ser feita nas referidas demonstrações financeiras consolidadas para que as mesmas estejam de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil.



ALL - América Latina Logística S.A.

- 4 Nossas revisões foram conduzidas com o objetivo de emitirmos relatório sobre as demonstrações financeiras consolidadas referidas no primeiro parágrafo, tomadas em conjunto. As demonstrações consolidadas do fluxo de caixa (Nota 25), apresentadas para propiciar informações suplementares sobre a companhia, não são requeridas como parte integrante das demonstrações financeiras consolidadas. As demonstrações consolidadas do fluxo de caixa foram submetidas aos procedimentos de revisão limitada descritos no segundo parágrafo e concluímos que não há qualquer modificação relevante para que as mesmas estejam adequadamente apresentadas em todos os seus aspectos relevantes em relação às demonstrações financeiras consolidadas tomadas em conjunto.
- 5 Conforme mencionado nas Notas 1 (a) e 2, em 31 de dezembro de 2003 a companhia contabilizou ágio no valor de R\$ 142.260 mil que, líquido da amortização, totaliza R\$ 140.444 mil em 31 de março de 2004, na aquisição da Logispar Logística e Participações S.A., com base na expectativa de rentabilidade futura das investidas operacionais na Argentina, conforme laudo de avaliação de peritos independentes e projeções financeiras da administração. As demonstrações financeiras consolidadas incluem também ágio no montante de R\$ 55.153 mil em 31 de março de 2004 (31 de dezembro de 2003 - R\$ 53.846 mil), líquido de amortização, pago em maio de 1999 na aquisição original das investidas na Argentina (Nota 13). Os referidos ágios estão sendo amortizados a partir da data de sua contabilização, de acordo com o prazo restante da concessão das operações na Argentina. A manutenção desses ágios e do atual critério de amortização, nas demonstrações financeiras consolidadas dos próximos exercícios, está condicionada à realização das projeções dos fluxos de caixa e das receitas e despesas utilizadas pelos peritos na determinação da rentabilidade futura dos investimentos.



ALL - América Latina Logística S.A.

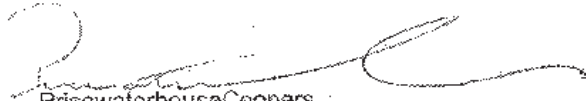
- 6 A controlada Logispar Logística e Participações S.A. detém investimento relevante na empresa argentina ALL - América Latina Logística Argentina S.A. Conforme mencionado na Nota 4, a companhia foi afetada pelas medidas econômicas tomadas pelo Governo Federal face à crise econômica na Argentina, tal como a renegociação de contrato de concessão descrita na Nota 5 (a). A evolução futura da crise econômica pode requerer que o Governo Federal modifique medidas anteriormente tomadas ou adote medidas adicionais. O impacto gerado pelas medidas adotadas pelo Governo Federal sobre as demonstrações financeiras consolidadas da companhia em 31 de março de 2004 e 31 de dezembro de 2003 foi reconhecido com base nas estimativas e avaliações da administração na data da emissão dessas demonstrações financeiras consolidadas. Conseqüentemente, as demonstrações financeiras consolidadas devem ser analisadas à luz dessas circunstâncias e não incluem ajustes ou reclassificações que poderão surgir em decorrência da renegociação dos contratos de concessão ou outras medidas governamentais.
- 7 Conforme mencionado na Nota 5 (b), em 26 de maio de 1999 a controlada indireta ALL - América Latina Logística Argentina S.A. firmou contrato de compra e venda de ações com Poconé Participações S.A., Judori Administração, Empreendimentos e Participações, Interférrea S.A. Serviços Ferroviários e Intermodais, Emerging Markets Capital Investments e GP Capital Partners II L.P., e aquela companhia adquiriu participações de 73,55% na América Latina Logística Central S.A. e de 70,56% na América Latina Logística Mesopotâmica S.A. O valor das transações, equivalente a US\$ 33,9 milhões, foi liquidado mediante compensação com créditos que a companhia tinha com os vendedores. Segundo o artigo 3º do contrato de compra de ações, a aquisição dessas ações está sujeita a aprovação do Governo Federal Argentino, que não foi obtida na data em que essas demonstrações financeiras consolidadas foram elaboradas. As demonstrações financeiras consolidadas não contemplam os eventuais ajustes ou reclassificações que poderão surgir da falta dessa aprovação.


PRICEWATERHOUSECOOPERS

ALL - América Latina Logística S.A.

- 8 Conforme mencionado na Nota 5 (c), América Latina Logística Central S.A. requereu à *Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT)* suspender ou reduzir os pagamentos da concessão referentes ao período trianual de 1º de junho de 1998 até 31 de maio de 2001 e de 1º de junho de 2001 até 31 de maio de 2004. Conseqüentemente, aquela companhia não contabilizou o direito de concessão no montante de P\$ 23,0 milhões (R\$ 23,4 milhões), estando essa medida pendente de aprovação pelo Ministério da Economia. Caso o pedido daquela companhia venha a ser rejeitado, conforme permitido pelo Contrato de Concessão, os montantes não suspensos podem ser compensados, sujeito à aprovação do Governo Federal, com montante que a América Latina Logística Central S.A. tem a receber da *Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial ("UEFPF")*. Essas demonstrações financeiras consolidadas não incluem ajustes ou reclassificações que possam surgir como consequência da resolução desse assunto.
- 9 As demonstrações financeiras consolidadas, contêm, também, informações contábeis relativas ao exercício findo em 31 de dezembro de 2003. Examinamos essas informações por ocasião de sua preparação, em conexão com o exame das demonstrações financeiras consolidadas nessa data, sobre as quais emitimos nosso correspondente parecer, sem ressalvas, em 3 de março de 2004.

Curitiba, 28 de abril de 2004, exceto pela Nota 24.
cuja data é 12 de maio de 2004


PricewaterhouseCoopers
Auditores Independentes
CRC 2SP000160/O-5 "F" PR


Paulo Cesar Estevão Netto
Contador CRC 1RJ026385/O-8 "T" SP "S" PR

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Balancos patrimoniais consolidados

Em milhares de reais

Ativo	31 de março de 2004	31 de dezembro de 2003	Passivo e patrimônio líquido	31 de março de 2004	31 de dezembro de 2003
Circulante			Circulante		
Caixa e bancos	19.154	41.978	Empréstimos e financiamentos	206.748	230.749
Aplicações financeiras	118.624	211.662	Debêntures	27.788	11.187
Contas a receber de clientes	80.198	65.980	Fornecedores	89.916	109.907
Almoxarifado	23.180	22.537	Impostos, taxas e contribuições	64.978	46.351
Arrendamentos e concessão	14.223	14.223	Arrendamentos e concessões a pagar	25.902	64.018
Tributos a recuperar	54.293	52.554	Salários e encargos sociais	17.110	28.771
Adiantamentos e outras contas a receber	11.019	8.679	Adiantamentos de clientes	20.023	10.802
Despesas pagas antecipadamente	10.453	10.835	Outras contas a pagar	3.772	3.962
	<u>331.124</u>	<u>428.448</u>		<u>456.217</u>	<u>505.547</u>
Realizável a longo prazo			Exigível a longo prazo		
Partes relacionadas	3.244	3.049	Empréstimos e financiamentos	439.550	480.115
Arrendamentos e concessão	110.232	113.788	Debêntures	58.202	86.804
Depósitos judiciais	19.789	18.808	Provisão para contingências	16.704	17.035
Tributos a recuperar	26.446	24.465	Arrendamentos e concessões a pagar	48.795	18.094
Outras contas a receber	5.162	4.955	Outras contas a pagar	22.720	22.043
Despesas pagas antecipadamente	2.316	2.692		<u>585.971</u>	<u>612.891</u>
	<u>167.189</u>	<u>167.758</u>		<u>17.430</u>	<u>17.617</u>
Permanente			Resultado de exercícios futuros		
Investimentos	271.300	271.723	Patrimônio líquido		
Imobilizado	581.287	552.869	Capital social	317.146	317.146
Diferido	46.460	46.499	Reservas de lucros	17.121	17.121
	<u>899.047</u>	<u>871.091</u>	Lucros (prejuízos) acumulados	3.485	(3.025)
Total do ativo	<u>1.397.370</u>	<u>1.467.297</u>	Total do passivo e patrimônio líquido	<u>337.752</u>	<u>331.242</u>
				<u>1.397.370</u>	<u>1.467.297</u>

As notas explicativas da administração são parte integrante das demonstrações financeiras.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Demonstrações consolidadas dos resultados dos trimestres findos em 31 de março

Em milhares de reais, exceto quando indicado

	2004	2003
Receita bruta de serviços		
Prestação de serviços de transporte de cargas e outros	249.651	166.749
Deduções da receita bruta, principalmente impostos (ICMS, ISS, PIS e COFINS)	(30.233)	(20.278)
Receita líquida de serviços	219.418	146.471
Custo dos serviços prestados	(144.987)	(115.403)
Lucro bruto	74.431	31.068
Receitas (despesas) operacionais		
Vendas	(2.603)	(1.025)
Gerais e administrativas	(20.986)	(15.347)
Outras receitas operacionais, líquidas	2.438	1.868
	(21.151)	(14.504)
Resultado operacional antes das participações societárias e do resultado financeiro	53.280	16.564
Resultado das participações societárias		
Equivalência patrimonial em coligadas	79	(1.099)
Amortização do ágio em controladas	(2.529)	
	(2.450)	(1.099)
Resultado financeiro		
Despesas financeiras	(47.047)	(64.077)
Receitas financeiras	7.899	4.351
	(39.148)	(59.726)
Resultado operacional	11.682	(44.261)
Resultado não operacional, líquido	(855)	668
Lucro (prejuízo) antes do imposto de renda e da contribuição social	10.827	(43.593)
Imposto de renda e contribuição social	(3.980)	
Imposto de renda e contribuição social diferidos	(337)	(63)
Lucro líquido (prejuízo) do trimestre	6.510	(43.656)
Quantidade de ações no final do trimestre (em milhares)	36.197.171	33.492.217
Lucro líquido (prejuízo) por lote de mil ações do capital no final do trimestre – R\$	0,18	(1,30)

As notas explicativas da administração são parte integrante das demonstrações financeiras.

ALL - América Latina Logística S.A.

Demonstrações consolidadas das mutações do patrimônio líquido Em milhares de reais

	Capital social realizado	Reservas de lucros			Lucros (prejuízos) acumulados	Total
		Legal	A realizar	Para investimentos		
Em 31 de dezembro de 2002	260.342	430	3.195	4.469	(4.149)	264.287
Subscrição e integralização em 26 de fevereiro de 2003	15.000					15.000
Prejuízo do trimestre					(43.656)	(43.656)
Em 31 de março de 2003	275.342	430	3.195	4.469	(47.805)	235.631
Subscrição e integralização em 8 de dezembro de 2003	56.804					56.804
Lucro líquido do período de 9 meses findo em 31 de dezembro de 2003					53.810	53.810
Destinação do lucro						
Constituição de reservas		451	2.144	6.432	(9.027)	
Participação recíproca e outros	(15.000)				(3)	(15.003)
Em 31 de dezembro de 2003	317.146	881	5.339	10.901	(3.025)	331.242
Lucro líquido do trimestre					6.510	6.510
Em 31 de março de 2004	<u>317.146</u>	<u>881</u>	<u>5.339</u>	<u>10.901</u>	<u>3.485</u>	<u>337.752</u>

As notas explicativas da administração são parte integrante das demonstrações financeiras.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Demonstrações consolidadas das origens e aplicações de recursos

Trimestres findos em 31 de março

Em milhares de reais

	2004	2003
Origens dos recursos		
Das operações sociais		
Lucro líquido (prejuízo) do trimestre	6.510	(43.656)
Despesas (receitas) que não representam movimentação no capital circulante:		
Resultado das participações societárias	(79)	1.099
Valor residual do ativo permanente baixado		3.165
Depreciação e amortização	14.850	8.755
Amortização de ágio	2.529	
Encargos financeiros do realizável e exigível a longo prazo, líquido	19.865	45.893
Variação cambial sobre controladas no exterior	(5.572)	
Realização de resultado de exercícios futuros	(187)	(187)
Imposto de renda e contribuição social diferidos de longo prazo	781	63
Provisão para contingências	846	
Recursos originados nas operações	39.543	15.132
Dos acionistas		
Integralizações de capital		15.000
De terceiros		
Empréstimos, financiamentos e debêntures	11.797	73.209
Total das origens	51.340	103.341
Aplicações dos recursos		
Aumento do realizável a longo prazo		1.387
No ativo permanente - imobilizado	37.038	17.079
Por transferência do exigível a longo prazo para o circulante	62.296	12.139
Total das aplicações	99.334	30.605
Aumento (redução) no capital circulante líquido	(47.994)	72.736
Variações do capital circulante		
Ativo circulante		
No início do trimestre	428.448	199.794
No fim do trimestre	331.124	268.749
	(97.324)	68.955
Passivo circulante		
No início do trimestre	505.547	478.301
No fim do trimestre	456.217	474.520
	(49.330)	(3.781)
Aumento (redução) no capital circulante líquido	(47.994)	72.736

As notas explicativas da administração são parte integrante das demonstrações financeiras.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras
Em milhares de reais, exceto quando indicado

1 Contexto operacional

(a) A companhia

A ALL - América Latina Logística S.A. ("companhia" ou "controladora") foi constituída em 30 de setembro de 1997; em abril de 1999 passou a deter atividades operacionais quando os acionistas da então Ferrovia Sul-Atlântica S.A. (atual ALL - América Latina Logística do Brasil S.A., "ALL Brasil") contribuíram com a totalidade das ações da ALL Brasil em substituição à totalidade das ações da companhia.

A companhia tem como principais objetivos sociais:

- . participar de outras sociedades, empreendimentos e consórcios, cujo objeto esteja relacionado com serviços de transporte, inclusive ferroviário;
- . explorar atividades relacionadas a serviços de transporte, tais como logística, intermodalidade, operação portuária, movimentação e armazenagem de mercadorias, exploração e administração de entrepostos de armazenagem e armazéns gerais;
- . adquirir, arrendar ou emprestar locomotivas, vagões e outros equipamentos ferroviários para terceiros;
- . exercer outras atividades que utilizem como base a estrutura da companhia.

A companhia opera no transporte ferroviário na região Sul do Brasil, por intermédio da ALL Brasil, e na Argentina por intermédio de sua controlada indireta ALL - América Latina Logística Argentina S.A. ("ALL Argentina"), holding das empresas América Latina Logística Central S.A. ("ALL Central"), América Latina Logística Mesopotâmica S.A. ("ALL Mesopotâmica") e Boswells S.A. e também presta serviços de transportes rodoviários no Brasil através da ALL - América Latina Logística Intermodal S.A. ("ALL Intermodal").

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras

Em milhares de reais, exceto quando indicado

A ALL Brasil detém os direitos de exploração de parte da malha ferroviária brasileira (Malha Ferroviária Sul), com extensão total de 6.311 km, até fevereiro de 2027, prazo prorrogável pelo poder concedente por até 30 anos adicionais, cobrindo os Estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul e um acordo que lhe confere o direito de operar, de forma exclusiva, em 874 km de linhas ferroviárias no Estado de São Paulo.

A ALL Central detém os direitos de exploração de parte da malha ferroviária Argentina, com extensão total de 5.690 km, e cujas linhas principais vão de Mendoza, na fronteira com o Chile, até Buenos Aires, até agosto de 2023, prazo prorrogável por mais 10 anos, e a ALL Mesopotâmica detém os direitos de exploração de parte da malha ferroviária argentina com extensão total de 2.704 km, cujas linhas principais vão de Buenos Aires a Uruguiana, até outubro de 2023, também prorrogável por mais 10 anos, onde se interligam com a malha ferroviária da ALL no Brasil e a fronteira com o Paraguai, em Corrientes.

A Boswells S.A. é uma sociedade de investimentos estabelecida no Uruguai.

A ALL Intermodal presta serviços de logística e transporte rodoviário, principalmente por meio de caminhões, nas mais populosas regiões do Brasil e opera em serviços de distribuição de produtos em áreas urbanas e em serviços de fretes rodoviários.

Em 1º de dezembro de 2001, a companhia alienou a totalidade dos direitos de sócio adquiridos na ALL Argentina para a Logispar Logística e Participações S.A. ("Logispar"), uma entidade sob controle comum com a companhia, pelo valor de R\$ 256.201. Esse montante equivalia à época ao valor patrimonial pago em maio de 1999 pela ALL Argentina na aquisição da ALL Central e ALL Mesopotâmica, somado aos adiantamentos para aumento de capital (aportes irrevocabais) ocorridos até aquela data, o que se aproximava ao valor de mercado conforme laudo de avaliação de peritos avaliadores independentes. O prazo de vencimento inicial para o pagamento pela Logispar do valor da venda era de 3 (três) anos contados da data da transação, sem incidência de juros, conforme estabelecido no contrato de cessão de direitos e outras avenças e o pagamento estava condicionado à expectativa de retorno do investimento, podendo se estender em relação ao prazo inicial. Em 31 de dezembro de 2003, conforme Nota 2, a companhia adquiriu, a valor de mercado, a totalidade das ações da Logispar.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras

Em milhares de reais, exceto quando indicado

(b) Restrições e condições de operação na concessão outorgada a ALL Brasil

A ALL Brasil está sujeita ao cumprimento de certas condições previstas no edital de privatização e no contrato de concessão da Malha Ferroviária Sul.

O contrato de concessão desta controlada será extinto com a concretização dos seguintes fatos: término do prazo contratual, encampação, caducidade, rescisão, anulação e falência, ou extinção da concessionária.

Com a extinção da concessão os principais efeitos serão os seguintes:

- . retornarão à União todos os direitos e privilégios transferidos a ALL Brasil, junto com os bens arrendados e aqueles resultantes de investimentos que forem declarados reversíveis pela União por serem necessários à continuidade da prestação do serviço concedido.
- . os bens declarados reversíveis serão indenizados pela União pelo valor residual do custo, apurado pelos registros contábeis da ALL Brasil, depois de deduzidas as depreciações. Tal custo estará sujeito às avaliações técnica e financeira por parte da União. Toda e qualquer melhoria efetivada na superestrutura da via permanente não será considerada investimento para fins dessa indenização.

2 Demonstrações financeiras consolidadas

Para as empresas controladas direta e indiretamente pela companhia foi consolidada a totalidade de seus ativos, passivos e resultados, sendo destacadas, quando aplicável, as participações dos acionistas minoritários no patrimônio líquido e no resultado dos exercícios das controladas. Na consolidação foram eliminados os investimentos nas controladas, as participações recíprocas e a parcela correspondente dos seus patrimônios líquidos, assim como os saldos ativos, passivos e as receitas e despesas decorrentes de transações realizadas entre as empresas consolidadas.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras Em milhares de reais, exceto quando indicado

A Logispar foi adquirida em 31 de dezembro de 2003. As demonstrações consolidadas do resultado, das origens e aplicações de recursos e do fluxo de caixa da companhia não consideram, portanto, as operações de 2003 da Logispar e suas controladas na Argentina e, dessa forma, essas demonstrações não são comparativas.

As demonstrações financeiras das controladas indiretas na Argentina, utilizadas para fins de consolidação, consideram de forma integral os efeitos inflacionários desse país até 31 de agosto de 1995. A partir dessa data e até 31 de dezembro de 2001, de acordo com as normas contábeis argentinas descontinuou-se a correção monetária dessas demonstrações financeiras. Desde 1º de janeiro de 2002, de acordo com as referidas normas contábeis, reiniciou-se o reconhecimento dos efeitos da inflação, considerando que os saldos contábeis atualizados pela moeda de fechamento de 31 de agosto de 1995 foram expressos pela moeda de 31 de dezembro de 2001.

Em 25 de março de 2003, o Poder Executivo Nacional emitiu o Decreto nº 664 que estabeleceu que as demonstrações financeiras encerradas a partir dessa data devem ser expressas em moeda nominal. Em consequência, as controladas descontinuaram a correção monetária das demonstrações financeiras a partir de 1º de março de 2003; dessa forma, as demonstrações financeiras dessas controladas refletem os efeitos inflacionários até 31 de agosto de 1995 e de 1º de janeiro de 2002 a 28 de fevereiro de 2003.

As seguintes empresas controladas diretas foram consideradas no consolidado:

		2004		2003	
	Participação no capital social total (*) (%)	Patrimônio líquido em 31 de março	Resultado do trimestre findo em 31 de março	Patrimônio líquido em 31 de dezembro	Resultado do trimestre findo em 31 de março
ALL Brasil	100	168.386	12.345	155.896	(9.276)
ALL Intermodal	100	39.443	419	39.024	(6.173)
Logispar	100	223.048	9.421	213.628	
ALL - América Latina Logística Overseas Ltd. (ALL Overseas)	100	1.859		1.543	(27)

(*) Em 31 de março de 2004 e em 31 de dezembro de 2003.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras

Em milhares de reais, exceto quando indicado

Logispar: consoante fato relevante publicado, a companhia adquiriu a totalidade das ações de emissão da Logispar em 31 de dezembro de 2003. O principal objetivo foi a conjugação operacional, contábil e societária das atividades desenvolvidas pela companhia e suas controladas, no Brasil, com aquelas exercidas pela Logispar e suas controladas na Argentina. Juntamente com a adequação do estatuto social da companhia às regras do Novo Mercado da BOVESPA, associado ao ingresso de um novo acionista, a Latin Freight Company, a conjugação acima referida é fundamental dentro das medidas adotadas pela companhia no processo de preparação do lançamento do seu "Initial Public Offering" – IPO. A aquisição da Logispar levou em conta os avanços verificados no sentido da reestruturação das concessionárias ferroviárias argentinas sob controle da Logispar, no âmbito do processo de reorganização econômica em curso naquele país, bem como os avanços negociais havidos para a solução de questões regulatórias perante o Estado Nacional Argentino. Para definição do valor de aquisição, a ALL Argentina promoveu a avaliação do seu patrimônio líquido, considerando as investidas ALL Central e ALL Mesopotâmica, ao preço de mercado, fundamentada na expectativa de rentabilidade futura, com base em laudo elaborado por peritos avaliadores independentes locais, no valor de R\$ 355.888, que foi liquidado com os créditos que a companhia tinha contra a Logispar. O ágio apurado, no valor de R\$ 142.260, está sendo amortizado de acordo com o prazo restante da concessão, de forma linear, tendo sido amortizados R\$ 1.816 no trimestre findo em 31 de março de 2004.

ALL Overseas: é uma subsidiária integral, adquirida em dezembro de 1999, e tem como objeto social exercer quaisquer atividades que estejam de acordo com a legislação em vigor nas Bahamas.

Logística.com Limited: cujo investimento foi adquirido em outubro de 2000, é a controladora da Logística.com do Brasil S.A., empresa de logística. A administração dessas empresas conduziu ações destinadas à descontinuidade de suas operações em setembro de 2001. Em 31 de outubro de 2001, a companhia passou a deter 100% do capital total da Logística.com Limited.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras

Em milhares de reais, exceto quando indicado

As seguintes controladas indiretas também foram incluídas na consolidação:

		2004	Em 31 de dezembro de 2003	
	Participação no capital social total - %	Patrimônio líquido (passivo a descoberto)	Resultado do trimestre findo em 31 de março	Patrimônio líquido (passivo a descoberto)
Investida da Logispar				
ALL Argentina	100	(106.928)	3.882	(106.782)
Investida da Intermodal				
ALL – América Latina Logística				
Armazéns Gerais Ltda.	100	617	(6)	623
Investidas da ALL Argentina				
ALL Central	73,55	(66.379)	2.241	(66.138)
ALL Mesopotâmica	70,56	(67.368)	720	(65.626)
Boswells S.A.	100	658	1.625	(957)

A ALL Central e ALL Mesopotâmica têm a seguinte participação dos minoritários em 31 de março de 2004:

	% de participação	
	ALL Central	ALL Mesopotâmica
Railroad Development Corporation	6,45	2,74
Alesia S.A.		3,64
Petersen, Thiele Y Cruz S.A.		3,06
Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos de la Nación	16,00	16,00
Outros - pessoas físicas	4,00	4,00

Há compromisso da ALL Argentina com o acionista minoritário Railroad Development Corporation no qual, quando da aprovação da transação mencionada na Nota 5(b), sua participação acionária será acrescida em 1,55% na ALL Central, alcançando 8% e em 4,26% na ALL Mesopotâmica, alcançando 7%.

As demonstrações financeiras em 31 de dezembro de 2003 da ALL Brasil, da ALL Intermodal, da Logispar e da ALL Argentina e controladas foram examinadas (31 de março de 2004 e de 2003 – revisadas) e as demais revisadas pelos nossos auditores independentes.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras

Em milhares de reais, exceto quando indicado

3 Principais práticas contábeis

(a) Apresentação e elaboração das demonstrações financeiras

As práticas contábeis adotadas no Brasil para a contabilização das operações e apresentação das demonstrações financeiras emanam da Lei das Sociedades por Ações, associadas às normas e instruções da Comissão de Valores Mobiliários - CVM. Para as companhias controladas indiretas ALL Argentina, ALL Central, ALL Mesopotâmica e Boswells S.A., controladas da Logispar, foram efetuadas análises e ajustes entre princípios contábeis na Argentina, no Uruguai e no Brasil.

As demonstrações consolidadas do resultado, das origens e aplicações de recursos e o fluxo de caixa do trimestre findo em 31 de março de 2003 não incluem os resultados das operações daquele trimestre da Logispar e suas controladas na Argentina, tendo em vista que essa investida foi adquirida em 31 de dezembro de 2003 (Nota 2). Portanto, as demonstrações acima referidas, dos trimestres findos em 31 de março de 2004 e de 2003, não são comparativas.

A taxa de conversão utilizada nas demonstrações financeiras em 31 de março de 2004 foi de R\$ 1,01725 para P\$ 1,00 - peso argentino (31 de dezembro de 2003 - R\$ 0,98046 para P\$ 1,00).

(b) Ativos circulante e realizável a longo prazo

São demonstrados ao valor de custo ou realização, incluindo, quando aplicável, os rendimentos auferidos.

A provisão para créditos de cobrança duvidosa é constituída por montante considerado suficiente pela administração, para cobrir prováveis perdas na realização dos créditos e leva em consideração o perfil da carteira de clientes, a conjuntura econômica e riscos específicos.

As parcelas pagas antecipadamente dos arrendamentos e concessão estão registradas ao custo e são apropriadas ao resultado de acordo com o prazo restante da concessão. A parcela correspondente à fase pré-operacional das operações no Brasil foi diferida e está sendo amortizada também de acordo com o prazo de concessão.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras **Em milhares de reais, exceto quando indicado**

(c) Ativo permanente

Demonstrado ao custo, combinado com os seguintes aspectos:

- . investimentos relevantes em empresas coligadas foram avaliados pelo método da equivalência patrimonial, conforme demonstrado na Nota 13; o ágio pago quando da aquisição de controladas, com base em expectativa de rentabilidade futura, é amortizado linearmente pelo prazo restante da concessão;
- . depreciação do imobilizado é reconhecida pelo método linear de acordo com a vida útil-econômica estimada e as taxas anuais estão mencionadas na Nota 14;
- . amortização do diferido é registrada de acordo com os prazos de concessão, conforme descrito na Nota 15 e, para gastos pré-operacionais e com estudos e projetos, no prazo de cinco anos, a partir da ocasião em que os benefícios começaram a ser gerados.

(d) Passivos circulante e exigível a longo prazo

São demonstrados pelos valores conhecidos ou calculáveis, acrescidos, quando aplicável, dos correspondentes encargos financeiros incorridos.

(e) Apuração do resultado

O resultado é apurado pelo regime de competência.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras **Em milhares de reais, exceto quando indicado**

4 Contexto econômico argentino

A Argentina encontra-se imersa desde 2001 em um delicado contexto econômico o qual constitui um marco que tem como principais indicadores um alto nível de endividamento externo, um sistema financeiro em crise e uma recessão econômica que gerou até o final do exercício de 2002 uma queda significativa da demanda de produtos e serviços, assim como um incremento significativo no nível de desemprego.

Para fazer frente à mencionada crise, a partir de dezembro de 2001, o Governo Argentino sancionou medidas, leis, decretos e regulamentações que implicaram em uma profunda mudança do modelo econômico vigente até esse momento. Entre as medidas adotadas destaca-se a vigência do câmbio flutuante, que acarretou uma significativa desvalorização da moeda argentina registrada nos primeiros meses de 2002 e a "pesificação" de determinados ativos e passivos em moeda estrangeira mantidos no país.

A situação descrita gerou, principalmente durante o ano de 2002, um significativo aumento e disparidades entre os diversos principais indicadores econômicos, como por exemplo: tipo de câmbio, índice de preços internos e índices específicos dos bens em serviços próprios do negócio das controladas na Argentina.

As demonstrações financeiras das controladas na Argentina em 31 de março de 2004, cujo controle societário foi readquirido em 31 de dezembro de 2003, conforme descrito na Nota 2, incorporaram os impactos gerados pelo conjunto de medidas adotadas, até a presente data, pelo Governo Argentino. Os resultados reais futuros podem diferir das avaliações e estimativas realizadas na data da preparação das demonstrações financeiras consolidadas. Em consequência, as decisões que serão tomadas com base nas presentes demonstrações financeiras consolidadas devem levar em consideração a evolução futura dessas medidas e as demonstrações financeiras consolidadas da companhia devem ser lidas à luz dessas circunstâncias.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras **Em milhares de reais, exceto quando indicado**

5 Sociedades controladas argentinas – relação com o poder concedente

(a) Renegociação dos contratos de concessão

Em 1º de julho de 1997, o Poder Executivo Nacional Argentino, mediante o decreto nº 605/97 determinou à Secretaria de Transportes a renegociação de todos os contratos de concessão dos serviços de transporte ferroviário de cargas.

As negociações com a Secretaria de Transportes resultaram em um Aditivo ao contrato de concessão da ALL Central e da ALL Mesopotâmica com relação aos compromissos assumidos nos contratos originais e incluíram principalmente modificações no plano de investimentos e na forma de pagamento dos direitos de concessão a pagar (canon). Esse Aditivo, aprovado pela Secretaria de Transportes, foi submetido à aprovação da "Comisión Bicameral de Seguimiento a las Privatizaciones" e foi paralisado por decisão do Governo Argentino.

Não obstante, posteriormente decidiu-se iniciar um novo processo de modificação dos Contratos de Concessão; dessa forma, em 29 de setembro de 2000, as controladas indiretas ALL Central e ALL Mesopotâmica receberam da Secretaria de Transportes as notificações nºs. 740 e 741, respectivamente, por meio das quais as concessionárias foram convidadas a reiniciar as tratativas do processo de renegociação dos contratos de concessão. Durante os últimos meses de 2000 houveram várias sessões de análises com a participação de funcionários, empresários e assessores técnicos.

Como resultado desse processo, foi constituído um projeto de modificação dos contratos de concessão, elaborado por todas as concessionárias de carga ferroviária do País, o qual foi encaminhado para a Secretaria de Transportes em 10 de janeiro de 2001. Em março de 2001, a referida proposta foi contestada pela Secretaria de Transportes, porém as numerosas mudanças nas autoridades dessa Secretaria durante o restante daquele ano fizeram com que a mencionada resposta sobre a proposta fosse considerada sem efeito.

A partir da sanção da Lei nº 25.561, abriu-se um novo marco de renegociação das concessões, efetuando-se, em 10 de abril de 2002, uma apresentação perante o Ministro da Economia Argentina por intermédio do qual deu-se continuidade ao andamento do processo.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras **Em milhares de reais, exceto quando indicado**

Em 2003 o Poder Executivo Nacional emitiu o decreto nº 311, criando uma comissão especial para a renegociação de todos os contratos de concessão. Essa comissão funciona sob a supervisão simultânea dos Ministérios da Economia e do Planejamento Federal, Investimentos Públicos e Serviços. A mudança de administração no Governo Argentino em maio de 2003 paralisou o processo durante alguns meses e em setembro de 2003 as concessionárias foram novamente requeridas para atualizar os dados e mantiveram várias reuniões com os funcionários e assessores do Ministério do Planejamento Federal. Em 31 de março de 2004, as tratativas continuam em andamento.

(b) Aprovação da transferência de ações

Em 26 de maio de 1999, a controlada indireta ALL Argentina firmou com Poconé Participações S.A., Judori Administração, Empreendimentos e Participações S.A., Interférrea S.A. – Serviços Ferroviários e Intermodais, GP Capital Partners II L.P. e Emerging Markets Capital Investments ("os 5 acionistas"), contrato de compra e venda de ações que totalizaram 73,55% das ações da ALL Central e 70,56% da ALL Mesopotâmica. O valor da transação, equivalente na época em moeda norte-americana a US\$ 33.900 mil, foi liquidado através da compensação feita com créditos que a controlada possuía com os 5 acionistas. De acordo com os termos do contrato de concessão, a mencionada transferência de ações está sujeita a aprovação do Governo Argentino e, em caso de não ser aprovada a transferência, o contrato de compra e venda será rescindido e conseqüentemente os créditos compensados serão renovados. No momento não é possível prever uma data para a resolução final desse processo.

Adicionalmente, a ALL Argentina é detentora dos direitos de sócia na ALL Central e ALL Mesopotâmica, através de contrato de constituição de usufruto assinado em maio de 1999 com os 5 acionistas. Pelos termos do contrato de usufruto, a ALL Argentina assume os direitos (tanto econômicos como políticos) e deveres como acionista da ALL Central e ALL Mesopotâmica. O prazo do contrato de usufruto é de 20 anos renovável automaticamente caso até o final do contrato não haja manifestação do Governo Argentino sobre a aprovação da transação.

Caso a autorização seja negada pelo governo, os 5 acionistas comprometem-se, de forma irrevogável, a exercer o direito de voto sobre as ações da ALL Central e ALL Mesopotâmica seguindo as instruções da ALL Argentina.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras **Em milhares de reais, exceto quando indicado**

Também, em maio de 1999, a companhia firmou contrato de compra com os 5 acionistas sobre a totalidade das ações da ALL Argentina e contrato de constituição de usufruto sobre os direitos (tanto econômicos como políticos) sobre as ações da ALL Argentina. O prazo do contrato de usufruto é de 20 anos renovável automaticamente caso até o final do contrato não haja manifestação do Governo Argentino sobre a aprovação da transação. Caso a autorização seja negada pelo Governo, os 5 acionistas comprometem-se, de forma irrevogável, a exercer o direito de voto sobre as ações da ALL Argentina seguindo as instruções da companhia.

Posteriormente, conforme descrito nas Notas 1(a) e 2, a companhia alienou os direitos de sócio na ALL Argentina para Logispar tendo readquirido esses mesmos direitos em 31 de dezembro de 2003. Em 31 de dezembro de 2003, os 5 acionistas são os acionistas registrados da ALL Central e da ALL Mesopotâmica e as autoridades argentinas não se manifestaram em relação à aprovação da transferência das ações dos 5 acionistas para a ALL Argentina e da ALL Argentina para a companhia. A companhia consolida, desde a aquisição da Logispar em 31 de dezembro de 2003, as operações da ALL Argentina e de suas subsidiárias ALL Central e ALL Mesopotâmica, considerando que em função dos contratos acima descritos detêm os direitos econômicos e de voto sobre as ações de tais companhias.

(c) Discussão de direitos de concessão (canon)

As controladas indiretas ALL Central e ALL Mesopotâmica estão discutindo os direitos de concessão (canon), estimados em R\$ 23.367 em 31 de março de 2004 (R\$ 23.180 em 31 de dezembro de 2003), com o Ministério da Economia da Argentina. Com base na opinião dos assessores jurídicos, a administração decidiu não registrar o referido valor por considerá-lo contingente e de risco remoto.

Ainda que remotamente o referido valor pudesse ser considerado devido, este poderia ser quitado com as contas a receber decorrentes da prestação de serviços de transportes ferroviários à *Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial*, que foi objeto de provisão para perdas, no valor de R\$ 19.935, além de outros créditos.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras

Em milhares de reais, exceto quando indicado

6 Aplicações financeiras

São representadas substancialmente por aplicações em Certificados de Depósitos Bancários – CDB's de longo prazo com liquidez diária e fundos de investimentos, ambas com taxas atreladas à variação do Certificado de Depósito Interfinanceiro – CDI (taxas de 99% a 105%) e estão a seguir demonstradas:

Instituição	Tipo de aplicação	31 de março de 2004	31 de dezembro de 2003
Banco Brascan S.A.	Fundo de Investimento	15.471	15.062
Banco Votorantim S.A.	Fundo de Investimento	5.664	2.071
UNIBANCO - União de Bancos Brasileiros S.A.	Fundo de Investimento	3.568	3.528
Banco Patagonia Sudameris S.A.	Fundo de Investimento	3.052	1.474
Banco ABC Brasil S.A.	CDB – CDI	2.488	2.515
Banco ABN AMRO Real S.A.	CDB – CDI	19.177	25.457
Banco Alfa S.A.	CDB – CDI	1.584	4.089
Banco BBM S.A.	CDB – CDI	1.407	4.105
Banco BMC S.A.	CDB – CDI	2.404	2.969
Banco BMG S.A.	CDB – CDI	2.692	4.169
Banco BNL do Brasil S.A.	CDB – CDI	4.219	12.456
Banco Brascan S.A.	CDB – CDI		9.731
Banco do Brasil S.A.	CDB – CDI	4.443	10.471
Banco Fibra S.A.	CDB – CDI	1.147	15.488
Banco Industrial e Comercial S.A.	CDB – CDI	2.564	4.035
Banco Itaú BBA S.A.	CDB – CDI	6.335	5.825
Banco Modal S.A.	CDB – CDI	3.789	14.186
Banco Pactual S.A.	CDB – CDI	2.817	7.699
Banco Pine S.A.	CDB – CDI	1.847	3.027
Banco Safra S.A.	CDB – CDI	1.403	6.085
Banco Santos S.A.	CDB – CDI	3.734	12.217
Banco Votorantim S.A.	CDB – CDI		17.870
HSBC Bank Brasil S.A.	CDB – CDI	5.721	8.623
UNIBANCO - União de Bancos Brasileiros S.A.	CDB – CDI	23.098	18.510
		<u>118.624</u>	<u>211.662</u>

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras
Em milhares de reais, exceto quando indicado

7 Contas a receber de clientes

	31 de março de 2004	31 de dezembro de 2003
ALL Brasil	44.688	32.112
ALL Intermodal	14.751	15.635
ALL – América Latina Logística Armazéns Gerais Ltda.	25	101
ALL Central	42.467	40.293
ALL Mesopotâmica	8.163	5.889
	110.094	94.030
(-) Provisão para créditos de cobrança duvidosa		
ALL Brasil	(1.633)	(1.633)
ALL Central	(26.776)	(25.063)
ALL Mesopotâmica	(1.487)	(1.354)
	80.198	65.980

Conforme mencionado na Nota 5(c), a ALL Central e a ALL Mesopotâmica reconheceram provisão sobre valores a receber referentes a receita de pedágio no montante de R\$ 19.935.

8 Almoxarifado

	31 de março de 2004	31 de dezembro de 2003
Almoxarifado de manutenção	17.978	18.259
Combustíveis	3.754	3.053
Adiantamentos a fornecedores	383	330
Materiais em trânsito e outros	1.045	895
	23.160	22.537

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras
Em milhares de reais, exceto quando indicado

9 Arrendamentos e concessão

	31 de março de 2004		31 de dezembro de 2003	
	Ativo circulante	Realizável a longo prazo	Ativo circulante	Realizável a longo prazo
Arrendamentos				
ALL Brasil	2.734	59.929	2.734	60.613
ALL Intermodal	10.078	18.549	10.078	21.069
Antecipação direito de passagem				
ALL Brasil	1.261	28.459	1.261	28.774
Concessão - ALL Brasil	150	3.295	150	3.332
	<u>14.223</u>	<u>110.232</u>	<u>14.223</u>	<u>113.788</u>

Arrendamento ALL Brasil: o arrendamento dos bens operacionais requeridos para as operações ferroviárias (via permanente, locomotivas, vagões, estações e equipamentos auxiliares) da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), empresa do Governo Federal que operava as ferrovias brasileiras até sua privatização, foi contratado junto com a concessão para operar a Malha Sul, pelo mesmo prazo de 30 anos, em 27 de fevereiro de 1997 por R\$ 202.112, dos quais R\$ 82.032 foram pagos à vista. O saldo de R\$ 120.080 está sendo pago, a partir de 15 de janeiro de 1999, em 112 parcelas trimestrais incluídos juros de 12% ao ano, atualizadas pela variação do Índice Geral de Preços – Disponibilidade Interna (IGP-DI). A companhia provisiona esta obrigação conforme Nota 18.

Arrendamento ALL Intermodal: em julho de 2001, a ALL Intermodal assinou um acordo de arrendamento pelo prazo de 5 anos de todos os ativos operacionais, inclusive veículos de transportes e contratos com clientes, assim como assumiu certos passivos da Delara Brasil Ltda., empresa de transporte rodoviário. O arrendamento está sendo amortizado linearmente pelo prazo contratual.

Antecipação direito de passagem - ALL Brasil: refere-se ao pagamento efetuado pela ALL Brasil à Ferrovia Bandeirantes S.A. como contraprestação ao uso dos trechos de Presidente Epitácio a Rubião Júnior e Pinhalzinho/Apiatã a Iperó (SP), conforme contrato de operação dos referidos trechos por 30 anos, prazo igual de sua amortização contábil.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras

Em milhares de reais, exceto quando indicado

Concessão ALL Brasil: a concessão dos serviços de transporte ferroviário de carga, pelo prazo de 30 anos, foi adquirida pela ALL Brasil por R\$ 10.830, dos quais R\$ 4.510 foram pagos à vista. O saldo de R\$ 6.320 está sendo pago, a partir de 15 de janeiro de 1999, em 112 parcelas trimestrais incluídos juros de 12% ao ano, atualizadas pela variação do IGP-DI. A companhia também provisiona esta obrigação conforme Nota 18.

10 Tributos a recuperar

	31 de março de 2004		31 de dezembro de 2003	
	Ativo circulante	Realizável a longo prazo	Ativo circulante	Realizável a longo prazo
Imposto sobre circulação de mercadorias e serviços - ICMS	8.486	2.136	7.623	1.056
Imposto sobre valor agregado - IVA	1.566	2.299	1.715	2.192
Imposto de renda retido na fonte - IRRF	12.619	4.087	10.635	3.213
Imposto de renda (IR) diferido (Nota 21)	10.012	8.396	10.030	8.373
Contribuição social (CS) diferida (Nota 21)	4.072	2.854	3.610	3.595
IR e CS a recuperar - antecipações	12.735		11.863	
Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI a compensar	2.463		3.959	
Outros	2.340	701	3.119	
IR e CS diferidos sobre provisão para lucro não realizado na alienação do direito de passagem da Ferroban		5.973		6.036
	<u>54.293</u>	<u>26.446</u>	<u>52.554</u>	<u>24.465</u>

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras

Em milhares de reais, exceto quando indicado

11 Depósitos judiciais e provisão para contingências

	31 de março de 2004		31 de dezembro de 2003	
	Depósitos judiciais	Provisão para contingências	Depósitos judiciais	Provisão para contingências
Ações trabalhistas				
ALL Brasil	10.973	8.313	10.752	9.039
ALL Intermodal	842	486	666	458
ALL Central		5.089		4.835
ALL Mesopotâmica		2.816		2.703
Contestação INSS / SESI - ALL Brasil	5.430		4.979	
Contestação da extensão da base de cálculo da COFINS - ALL Brasil	2.554		2.412	
	<u>19.799</u>	<u>16.704</u>	<u>18.809</u>	<u>17.035</u>

As companhias, com o amparo de seus consultores jurídicos, provisionam montante julgado suficiente para a cobertura de perdas estimadas com ações trabalhistas. No passivo circulante, na rubrica impostos, taxas e contribuições, é mantido o saldo a pagar correspondente à contestação sobre a COFINS. A administração da controlada julga remota a possibilidade de perda sobre a contestação INSS/SESI.

12 Partes relacionadas

	31 de março de 2004		31 de dezembro de 2003	
	Ativo circulante	Realizável a longo prazo	Ativo circulante	Realizável a longo prazo
Caianda Participações S.A.		3.155		3.041
Geodex Communications do Brasil S.A.		1		1
ALL - América Latina Logística Tecnologia S.A.		88		7
Companhia de Bebidas das Américas - AMBEV	877		3.185	
	<u>877</u>	<u>3.244</u>	<u>3.185</u>	<u>3.049</u>

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras Em milhares de reais, exceto quando indicado

Não há incidência de juros nas transações com partes relacionadas, que retratam, além das operações normais acima, operações de cobertura financeira. No ativo circulante, incluso na rubrica "Contas a receber de clientes", está demonstrado o saldo a receber de créditos operacionais com a ligada Companhia de Bebidas das Américas – AMBEV. Foram reconhecidas por meio dessas operações receitas no montante de R\$ 13.883 no trimestre findo em 31 de março de 2004 (2003 - R\$ 16.864).

13 Investimentos

	31 de março de 2004	31 de dezembro de 2003
Avaliados pela equivalência patrimonial		
Geodex Communications do Brasil S.A. (Geodex)	66.174	65.866
Terlogs Terminais Marítimos Ltda. (Terlogs)	9.152	9.381
Outros	377	370
Ágio		
Logispar (Nota 2)	140.444	142.260
ALL Argentina	55.153	53.846
	<u>271.300</u>	<u>271.723</u>

Geodex: a companhia participa em 3,28% do capital votante e 43,69% do capital total desta investida, cujo patrimônio líquido em 31 de março de 2004 era de R\$ 151.455 (31 de dezembro de 2003 – R\$ 150.758) e o lucro líquido do trimestre findo nessa data foi de R\$ 707 (findo em 31 de março de 2003 – prejuízo de R\$ 2.590). A atividade principal da Geodex é a prestação de serviços de telecomunicações relacionados à rede e circuitos especializados. As suas demonstrações financeiras dos trimestres findos em 31 de março de 2004 e de 2003 foram revisadas (31 de dezembro de 2003 – examinadas) pelos nossos auditores independentes.

Terlogs: foi constituída em 30 de novembro de 2001 e opera um terminal no porto de São Francisco (SC) desde outubro de 2003; a companhia participa de forma indireta em 25,5% do capital total dessa empresa.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras Em milhares de reais, exceto quando indicado

Logispar: o ágio na Logispar é decorrente da compra da totalidade de suas ações, conforme descrito na Nota 2, e está sendo amortizado de acordo com o prazo restante da concessão, de forma linear.

ALL Argentina: o ágio na ALL Argentina é decorrente da aquisição das ações da ALL Central e ALL Mesopotâmica em 26 de maio de 1999, atribuído à rentabilidade futura, e está sendo amortizado linearmente pelo prazo restante da concessão. No trimestre findo em 31 de março de 2004 foi amortizado o montante de R\$ 713.

A companhia detém também 25% do capital social da Ferropar - Ferrovia Paraná S.A., cujo investimento se reduz a zero devido à coligada apresentar patrimônio líquido negativo no valor de R\$ 20.978 em 31 de março de 2004 (31 de dezembro de 2003 - R\$ 19.540). A Ferropar é a empresa operadora da Ferroeste, ferrovia de 240 km entre os municípios de Cascavel e Guarapuava, no Estado do Paraná.

A movimentação dos investimentos avaliados pelo método da equivalência patrimonial, acima identificado, foi a seguinte:

	Geodex	Terlogs	Total
Saldo em 31 de dezembro de 2002	66.997	9.580	76.577
Equivalência patrimonial	(1.099)		(1.099)
Saldo em 31 de março de 2003	65.898	9.580	75.478
Equivalência patrimonial	(32)	(199)	(231)
Saldo em 31 de dezembro de 2003	65.866	9.381	75.247
Equivalência patrimonial	308	(229)	79
Saldo em 31 de março de 2004	66.174	9.152	75.326

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras Em milhares de reais, exceto quando indicado

14 Imobilizado

	2004		2003	Taxas anuais de depreciação - %
	Custo	Depreciação acumulada	Líquido	Líquido
Benfeitorias em bens de terceiros				
Locomotivas	154.628	(54.572)	100.056	98.870
Vagões	48.791	(13.358)	35.433	34.837
Via permanente	164.480	(31.764)	132.716	137.639
Outros	66.446	(11.284)	55.162	47.962
	<u>434.345</u>	<u>(110.978)</u>	<u>323.367</u>	<u>319.308</u>
Imobilizado próprio em operação				
Locomotivas	158.040	(73.048)	84.992	72.594
Vagões	48.689	(32.540)	16.149	15.131
Almoxarifado de bens de uso	12.228		12.228	12.036
Terrenos	624		624	624
Edificações	4.639	(488)	4.151	4.071
Móveis e utensílios	4.916	(4.326)	590	619
Veículos rodoviários	14.290	(5.067)	9.223	9.601
Equipamentos de processamento de dados, sistemas e aplicativos	31.721	(17.173)	14.548	15.237
Equipamentos de telecomunicações e sinalização	19.679	(12.729)	6.950	6.907
Equipamentos para manutenção de via permanente e transporte ferroviário	18.004	(5.399)	12.605	12.928
Outros	9.682	(1.550)	8.132	9.925
	<u>322.512</u>	<u>(152.320)</u>	<u>170.192</u>	<u>159.673</u>
Imobilizações em andamento				
Locomotivas	19.310		19.310	21.968
Vagões	10.712		10.712	4.268
Via permanente	49.258		49.258	41.646
Sistemas e aplicativos	2.704		2.704	2.077
Outros	5.744		5.744	3.929
	<u>87.728</u>		<u>87.728</u>	<u>73.888</u>
	<u>844.585</u>	<u>(263.298)</u>	<u>581.287</u>	<u>552.869</u>

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras

Em milhares de reais, exceto quando indicado

Em 31 de março de 2004, o saldo de imobilizações em andamento inclui R\$ 24.637 (31 de dezembro de 2003 – R\$ 23.746) da ALL Central que foram investidos no trabalho de reconstrução dos aterros afetados por inundações no trecho de Laguna La Picasa - Argentina. Considerando que, de acordo com o contrato de concessão, este investimento seria de responsabilidade do Estado Nacional Argentino, a controlada apresentou solicitação de reintegração parcial do montante de R\$ 2.675 (2003 – R\$ 2.579). Adicionalmente, em 29 de agosto de 2000, foi apresentada uma reclamação administrativa solicitando imediato despacho para um montante total de R\$ 12.393 (2003 – R\$ 11.945), correspondente à segunda e à terceira etapas das obras realizadas. Os referidos créditos contingentes não foram reconhecidos nas demonstrações financeiras.

15 Diferido

	31 de março de 2004			31 de dezembro
	Custo	Amortização acumulada	Líquido	Líquido
Concessão e arrendamento - ALL Brasil	24.736	(2.211)	22.525	22.771
Gastos pré-operacionais				
ALL Argentina	1.823	(1.629)	194	268
ALL Central	28.627	(9.894)	18.733	18.288
ALL Mesopotâmica	6.571	(2.258)	4.313	4.210
Gastos com estudos e projetos				
ALL Brasil	5.413	(4.718)	695	962
	<u>67.170</u>	<u>(20.710)</u>	<u>46.460</u>	<u>46.499</u>

A controlada ALL Brasil adota como critério básico a amortização linear pelo prazo de concessão dos gastos com concessão e arrendamento. Contudo, com base em estudo operacional sobre a capacidade instalada para transporte em volume de tonelada por quilômetro útil – TKU, concluído em dezembro de 1998, a administração revisou sua estimativa de absorção dessa amortização até a controlada alcançar o seu ponto de equilíbrio operacional. A partir do exercício social de 1998, até dezembro de 2001, a amortização da concessão e do arrendamento foi calculada com base na proporção entre o volume de TKU transportado e o volume projetado para alcançar o ponto de equilíbrio operacional, estimado em 14 bilhões de TKU. Com o alcance do ponto de equilíbrio operacional, os gastos com concessão e arrendamento diferidos estão sendo amortizados de forma linear pelo prazo restante da concessão e arrendamento, sendo registrado nos trimestres findos em 31 de março de 2004 e de 2003 o montante de R\$ 246.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras

Em milhares de reais, exceto quando indicado

Os gastos pré-operacionais da ALL Central e da ALL Mesopotâmica correspondem aos desembolsos efetuados nas ferrovias argentinas com estudos de viabilidade para a aquisição da concessão, que vêm sendo amortizados ao longo do prazo restante da concessão.

16 Empréstimos e financiamentos

			31 de março de 2004	31 de dezembro de 2003
	Encargos anuais	Vencimento		
Em moeda nacional				
Controladora				
Bancos Comerciais	CDI + 2,5%	Maio de 2004	41.254	
	6%	Maio de 2004	213	553
	124% do CDI	Dezembro de 2004	3.718	4.735
	CDI + 2,5%	Fevereiro de 2004		41.373
	116% do CDI	Novembro de 2007	38.292	36.701
ALL Brasil				
Banco comerciais	112% do CDI	Abril de 2004	7.799	10.695
	116% do CDI	Setembro de 2005	16.630	15.933
	116% do CDI	Outubro de 2006	26.133	24.883
Cédula de Crédito Bancário	INPC + 14%	Setembro de 2005	77.628	73.904
Investimentos BNDES	TJLP + 5,25%	Trimestrais e mensais de janeiro de 2000 até abril de 2010	61.350	64.656
	TJLP + 5,25%	Trimestrais e mensais de maio de 1998 até abril de 2008	117.126	104.188
ALL Intermodal				
Investimentos BNDES - FINAME	TJLP + 3% a 4,7%	Janeiro de 2002 a dezembro de 2006	12.251	13.683
			<u>402.394</u>	<u>391.304</u>

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras

Em milhares de reais, exceto quando indicado

	Encargos anuais	Vencimento	31 de março de 2004	31 de dezembro de 2003
Em moeda estrangeira (com variação cambial atrelada ao US\$ - com swap para CDI)				
Controladora				
Financiamentos de				
locomotivas	10%	Dezembro de 2007	11.089	14.200
Resolução 63 – BACEN	9,5% a 12,27%	Janeiro a novembro de	32.652	53.898
	9,5%	Fevereiro de 2004		11.466
Trade Finance	9%	Julho de 2004	6.150	12.287
	11,3%	Junho de 2006	38.570	43.692
Operações de "swap"			8.512	10.667
ALL Brasil				
Resolução 63 - Bacen	10% e 17,9%	Março de 2004		2.915
	10%	Abril de 2004	320	309
	7,8%	Maio de 2004	280	273
Internacional Finance				
Corporation - IFC	LIBOR + 7,1%	Dezembro de 2008	68.541	66.686
Financiamentos à				
importação de				
materiais e peças	LIBOR + 3,5%	Dezembro de 2004	659	649
Financiamentos de				
locomotivas	10%	Dezembro de 2007	22.177	28.401
ALL Argentina				
Bancos comerciais	7,6% (sem swap)	Dezembro de 2005	11.910	11.689
Operações de "swap"			33.283	32.241
			<u>234.143</u>	<u>289.373</u>

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras Em milhares de reais, exceto quando indicado

			31 de março de 2004	31 de dezembro de 2003
	Encargos anuais	Vencimento		
Tomados em Peso Argentino – P\$				
ALL Central				
Bancos comerciais	8% + CER	Outubro de 2006	7.288	7.567
	8% + CER	Novembro de 2004	352	538
	7,95%	Janeiro de 2005	89	121
	8%	Maio e junho de 2004	1.018	984
	10%	Junho de 2004	1.014	977
			<u>9.761</u>	<u>10.187</u>
Total			646.298	690.864
Circulante			<u>(206.748)</u>	<u>(230.749)</u>
Exigível a longo prazo			<u>439.550</u>	<u>460.115</u>
Composição por ano de vencimento do exigível a longo prazo:				
2005			111.869	141.923
2006			190.757	182.376
2007			71.107	69.229
2008			36.624	36.643
2009 e 2010			<u>29.193</u>	<u>29.944</u>
			<u>439.550</u>	<u>460.115</u>

Abreviaturas:

BACEN	- Banco Central do Brasil
BNDES	- Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CDI	- Certificado de Depósito Interfinanceiro
CER	- Coeficiente de Estabilização de Referência
FINAME	- Fundo de Financiamento para Aquisição de Máquinas e Equipamentos Industriais
INPC	- Índice Nacional de Preços ao Consumidor
LIBOR	- Taxa Interbancária de Londres
TJLP	- Taxa de Juros de Longo Prazo

Em garantia dos empréstimos e financiamentos foram entregues notas promissórias nos mesmos montantes e condições do total financiado, exceto para o BNDES, para o qual foi criada conta caução que garante a liquidez do pagamento e para o financiamento de locomotivas, onde os ativos adquiridos são dados em garantia.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras Em milhares de reais, exceto quando indicado

As disponibilidades, aplicações financeiras e contas a receber de clientes incluem conta caução na controlada ALL Brasil no montante de R\$ 17.045 em 31 de março de 2004 (31 de dezembro de 2003 – R\$ 17.325) e na ALL Central no montante de R\$ 7.376 em 31 de março de 2004 (31 de dezembro de 2003 - R\$ 7.687).

Para os financiamentos em moeda estrangeira contratados no Brasil, foram realizadas operações de "swap" para a proteção cambial do real frente ao dólar, convertendo-os às taxas de 85% a 116% do CDI em 31 de março de 2004.

Os empréstimos com o BNDES e com o IFC, acima demonstrados, destinados a investimentos, estão sujeitos ao cumprimento de determinados índices financeiros de liquidez relacionados com a dívida líquida; patrimônio líquido; lucros antes dos impostos, da depreciação e da amortização (EBTIDA); serviço da dívida; dívida de curto prazo, entre outros, os quais estão sendo plenamente cumpridos pela companhia.

17 Debêntures

Em 1º de fevereiro de 2003, a companhia emitiu 5.500 debêntures conversíveis em ações com valor nominal unitário de R\$ 10.

A controlada ALL – América Latina Logística do Brasil S.A. emitiu 10.000 debêntures não conversíveis em ações e escriturais com valor nominal unitário de R\$ 10.

As séries emitidas são como segue:

					31 de março de 2004		31 de dezembro de 2003	
Emissão			Venci- mento final	Remu- neração anual	Passivo circulante	Exigível a longo prazo	Passivo circulante	Exigível a longo prazo
Série	Data	Valor						
Controladora								
Única	01/02/03	55.000	16/02/09	TJLP + 6,25%	1.126	58.202	2.968	57.658
Controlada - ALL Brasil								
1ª série	25/02/00	58.000	25/02/05	CDI + 2,5%	26.642		8.219	37.946
Consolidado					27.768	58.202	11.187	95.604

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras Em milhares de reais, exceto quando indicado

Eventos na controladora:

- em 1 de fevereiro de 2004 - pagamento de juros das debêntures de série única no montante de R\$ 2.916;

Eventos na controlada ALL Brasil:

- em 25 de fevereiro de 2004 - pagamento de juros das debêntures de 1ª série no valor de R\$ 9.406; e
- em 27 de fevereiro de 2004 - resgate parcial de 1.178 debêntures no montante de R\$ 11.780 de principal e R\$ 36 de juros.

Os custos de publicação e registro necessários à colocação das debêntures estão registrados no ativo, na rubrica de despesas antecipadas e amortizados linearmente pelo prazo dos títulos.

As debêntures estão sujeitas a repactuação da taxa de juros. Nas datas de repactuação, o Conselho de Administração oferecerá aos detentores as novas condições, tendo os detentores o direito de requerer a liquidação das debêntures se não concordarem com as condições oferecidas.

18 Arrendamentos e concessões a pagar

	31 de março de 2004		31 de dezembro de 2003	
	Passivo circulante	Exigível a longo prazo	Passivo circulante	Exigível a longo prazo
Arrendamentos				
ALL Brasil	13.250	46.308	41.381	17.196
ALL Intermodal	10.902		19.467	
Concessões				
ALL Brasil	692	2.487	2.188	898
ALL Argentina	1.058		982	
	<u>25.902</u>	<u>48.795</u>	<u>64.018</u>	<u>18.094</u>

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras

Em milhares de reais, exceto quando indicado

As parcelas de arrendamento e concessão incorridas são reconhecidas no passivo, acrescidas de variação do IGP-DI e juros às taxas pactuadas. As parcelas referentes ao período de carência (1997 a 1999) estão sendo pagas junto com as parcelas trimestrais durante o período restante de concessão.

Conforme aditivo ao contrato de arrendamento da ALL Intermodal com a Delara, as partes envolvidas aceitaram e concordaram na sua liquidação em parcelas mensais, vencendo a última em junho de 2004.

19 Resultado de exercícios futuros

	31 de março de 2004	31 de dezembro de 2003
ALL Brasil	8.679	8.774
ALL Intermodal	8.751	8.843
	<u>17.430</u>	<u>17.617</u>

ALL Brasil: refere-se a contrato de cessão do direito de passagem de fibra óptica ao longo da via permanente outorgado como contribuição de capital para a ligada Geodex Communications do Brasil S.A., pelo valor contratual de R\$ 10.000 sendo apropriado linearmente ao resultado pelo prazo restante da cessão do direito.

ALL Intermodal: é decorrente do terreno cedido em comodato pela ALL Brasil a Terlogs Terminais Marítimos Ltda., convertido em participação acionária naquela mesma empresa e também apropriado linearmente pelo prazo restante da concessão.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras

Em milhares de reais, exceto quando indicado

20 Patrimônio líquido

(a) Capital social

O capital social da controladora subscrito e integralizado está representado conforme abaixo:

	Quantidade de ações ordinárias *
Capital nacional	14.741.905.773
Capital estrangeiro	21.455.265.214
	<u>36.197.170.987</u>

* Inclui 374.576.729 de ações pertencentes a Logispar, empresa controlada.

Em 26 de fevereiro e em 8 de dezembro de 2003, a Reunião do Conselho de Administração deliberou sobre o aumento de capital, por subscrição privada, nos valores de R\$ 15.000 e R\$ 56.804, mediante a emissão de 374.576.729 e 2.704.953.750 ações, sendo 137.195.612 e 1.016.278.014 ações ordinárias e 237.381.117 e 1.688.675.736 ações preferenciais, ao preço de emissão fixado em R\$ 0,0400452 e R\$ 0,021 por ação, respectivamente, nos termos do artigo 170, § 1º, da Lei 6.404/76.

Em 10 de dezembro de 2003, a Assembléia Geral de Preferencialistas aprovou a conversão da totalidade das ações preferenciais em ações ordinárias, na proporção de uma ação ordinária para cada ação preferencial. Tal deliberação considerou o interesse da companhia em aderir ao "Novo Mercado" da Bolsa de Valores de São Paulo – BOVESPA, que aprovou a adoção de todas as regras de listagem desse Novo Mercado, com exceção das regras relativas a "tag along" que foram aprovadas em 4 de março de 2004.

(b) Distribuição de dividendos

Aos acionistas será assegurado um dividendo mínimo anual obrigatório de 25% sobre o lucro líquido ajustado nos termos do artigo 202 da Lei 6.404/76.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras Em milhares de reais, exceto quando indicado

Em decorrência de compromissos assumidos nos contratos de financiamento, a controladora não poderá distribuir dividendos além dos mínimos obrigatórios até o exercício de 2011.

(c) Reservas de lucros

Conforme a legislação societária no Brasil a reserva legal é constituída a partir do lucro líquido do exercício, aplicando-se o percentual de 5%, antes de qualquer outra destinação, e não excederá a 20% do capital social.

A reserva para investimentos é constituída com base nas disposições estatutárias e de acordo com o artigo 194 da Lei 6.404/76, que determinam que esta reserva não excederá o capital social subscrito, em importância não inferior a 25% (vinte e cinco por cento) e não superior a 75% (setenta e cinco por cento) do lucro líquido do exercício ajustado na forma do artigo 202 da Lei 6.404/76, com a finalidade de financiar a expansão das atividades da companhia e das empresas controladas, inclusive através da subscrição de aumentos de capital ou criação de novos empreendimentos.

A reserva de lucros a realizar foi constituída com base no artigo 197 da Lei 6.404/76, atendendo às alterações promovidas pela Lei 10.303/01.

(d) Conciliação entre patrimônio líquido e o resultado da controladora e do consolidado

	Patrimônio líquido		Lucro líquido (prejuízo) do trimestre findo em 31 de março	
	31 de março de 2004	31 de dezembro de 2003	2004	2003
Controladora	355.495	349.267	6.228	(43.938)
Ganho na variação de participação acionária e correspondente realização	(8.716)	(9.061)	345	345
IR e CS diferido sobre provisão no ganho da alienação do direito de passagem	5.973	6.036	(63)	(63)
Ferrobarril - Nota 10	(15.000)	(15.000)		
Participação recíproca				
Consolidado	337.752	331.242	6.510	(43.656)

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras Em milhares de reais, exceto quando indicado

O ganho de participação acionária refere-se à subscrição e integralização, em 22 de agosto de 2000, pela ALL - América Latina Logística do Brasil S.A. de 16.573.431 ações da Itacaiúnas Participações S.A., com ágio de R\$ 21.193. Esta subscrição gerou variação na participação da controladora de 100% para 63,03% do capital com ganho de capital de R\$ 13.782. A realização deste ganho será à medida que forem depreciadas as locomotivas que deram origem ao valor do referido ágio.

A participação recíproca de R\$ 15.000 refere-se ao aporte de capital efetivado pela controlada Logispar Logística e Participações S.A. em 26 fevereiro de 2003, a qual foi adquirida em 31 de dezembro de 2003. A eliminação da participação recíproca dar-se-á no prazo estabelecido em lei.

21 Prejuízos fiscais de imposto de renda (IR), bases negativas de contribuição social (CS), diferenças temporárias e créditos tributários

Os impostos sobre lucros no Brasil incluem o imposto de renda (25%) e a contribuição social sobre o lucro (9%).

Conforme a legislação fiscal na Argentina, o imposto de renda é calculado à taxa de 35% sobre o lucro tributável. Existe um imposto sobre o lucro presumido que as subsidiárias na Argentina calculam como 1% dos ativos sujeitos a tributação ao final de cada ano fiscal. O imposto ao lucro presumido é complementar ao imposto de renda sendo devido o maior dos dois. Caso o imposto de renda presumido exceda o valor do imposto de renda no ano, o valor pode ser utilizado para compensar pagamentos futuros de imposto de renda nos próximos dez anos.

Os prejuízos fiscais, bases negativas e diferenças temporárias das operações no Brasil são como segue:

	31 de março de 2004		31 de dezembro de 2003	
	IR	CS	IR	CS
Prejuízos fiscais e bases negativas				
Controladora	99.217	99.190	81.481	80.706
ALL Brasil	38.196	45.428	43.331	50.563
ALL Intermodal	15.990	15.990	15.917	15.917
Diferenças temporárias				
Controladora	(10.619)	(10.619)	(16.829)	(16.829)
ALL Brasil	18.748	15.053	15.220	11.779
ALL Intermodal	698	487	622	622

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras

Em milhares de reais, exceto quando indicado

Os créditos de imposto de renda e contribuição social diferidos das controladas ALL Brasil e ALL Intermodal são como segue:

	31 de março de 2004		31 de dezembro de 2003	
	Circulante	Realizável a longo prazo	Circulante	Realizável a longo prazo
Créditos de imposto de renda				
Sobre prejuízos fiscais	8.474	5.072	9.470	7.072
Sobre diferenças temporais	1.538	3.324	560	1.301
	10.012	8.396	10.030	8.373
Créditos de contribuição social				
Sobre bases negativas	3.519	2.008	3.409	3.127
Sobre diferenças temporais	553	846	201	468
	4.072	2.854	3.610	3.595
	14.084	11.250	13.640	11.968

A controlada ALL Brasil consolidou o processo de recuperação da sua rentabilidade, comprovado pelo resultado tributável no trimestre findo em 31 de março de 2004 e nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2003, de 2002 e de 2001, ou seja, em pelo menos 03 (três) dos 5 (cinco) últimos exercícios sociais, conforme requerido pelas práticas contábeis adotadas no Brasil para reconhecer ativos de imposto diferido sobre prejuízos fiscais.

Já a controlada ALL Intermodal iniciou suas atividades operacionais em agosto de 2001, mediante arrendamento a longo prazo de material rodante da Delara Brasil Ltda. Até o final de 2002, a companhia recém-constituída, registrou todos os impactos negativos do reflexo do processo de reestruturação operacional implementado naquele ano. Os resultados do trimestre findo em 31 de março de 2004 e do exercício findo em 31 de dezembro de 2003 refletem os efeitos positivos dessa reestruturação.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras

Em milhares de reais, exceto quando indicado

Nesse sentido, estas controladas têm registrado integralmente o ativo fiscal diferido no montante de R\$ 25.608, complementado no exercício findo em 31 de dezembro de 2003 em R\$ 12.713, fundamentado em estudo técnico de viabilidade aprovado pelo Conselho de Administração, que apresentou resultados tributáveis futuros, descontados a valor presente, conforme prevê a Instrução CVM nº 371. O estudo elaborado revelou que o aproveitamento dos créditos tributários diferidos está previsto para realizar-se 52% em 2004 e o restante em 2005, tendo sido realizado R\$ 274 no trimestre findo em 31 de março de 2004.

Os prejuízos fiscais e bases negativas de contribuição social são imprescritíveis e serão compensados com lucros futuros, de acordo com os critérios da legislação fiscal.

Adicionalmente, em 31 de março de 2004, as controladas indiretas ALL Central e ALL Mesopotâmica possuíam prejuízos fiscais acumulados não reconhecidos contabilmente de aproximadamente R\$ 46.759 e R\$ 10.779 (31 de dezembro de 2003 - R\$ 49.000 e R\$ 11.500), respectivamente. Tais prejuízos fiscais, segundo a legislação Argentina, são prescritíveis no prazo de 5 anos.

22 Seguros

As companhias mantêm apólices de seguro em montantes julgados suficientes, pelas administrações, para cobrir eventuais perdas, como abaixo demonstrado:

Ramo	Cobertura por evento	Importância segurada - R\$
Riscos operacionais ferroviários	Patrimônio - danos materiais e lucros cessantes	60.000
Responsabilidade civil - operações ferroviárias	Operações, poluição, empregador, veículos (contingências) e portuárias	10.000

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras

Em milhares de reais, exceto quando indicado

<u>Ramo</u>	<u>Cobertura por evento</u>	<u>Importância segurada - R\$</u>
Seguro de carga ferroviária	Responsabilidade civil do transportador ferroviário de Carga (RCTF-C); risco ferroviário (RF)	12.966
Responsabilidade civil - caminhões	Danos a terceiros nos percursos nacionais e internacionais	10.336
Seguro de carga rodoviária	Responsabilidade civil do transportador rodoviário (RCTR-C) acidentes e (RCF-DC) roubo; Transporte rodoviário de viagens internacionais	1.500

A cobertura total das apólices acima, em 31 de março de 2004 e 31 de dezembro de 2003, é de R\$ 94.802, sendo R\$ 71.200 da ALL Brasil, R\$ 3.476 da ALL Intermodal e R\$ 20.126 da ALL Central e Mesopotâmica.

23 Instrumentos financeiros

Em 31 de março de 2004, a companhia e suas controladas possuíam os seguintes principais instrumentos financeiros:

- Aplicações financeiras: avaliadas ao custo, acrescidas de juros até a data do balanço, cujas taxas eram compatíveis com as condições do mercado que prevaleciam naquela data.
- Investimentos: conforme descrito na Nota 13, referem-se a investimentos em controladas avaliados ao valor patrimonial, que são de interesse estratégico para as operações da companhia.
- Empréstimos e financiamentos: conforme descrito na Nota 16, estão acrescidos dos encargos pactuados e efeitos do swap cambial, a seguir comentado.
- Debêntures: o valor de mercado das debêntures emitidas pela companhia e suas controladas aproxima-se dos valores de face em 31 de março de 2004.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras

Em milhares de reais, exceto quando indicado

Os principais fatores de risco que afetam os negócios da companhia e de suas controladas são os seguintes:

(a) Risco de crédito

A companhia e suas controladas estão potencialmente sujeitas a riscos de crédito em suas contas a receber de clientes e os procedimentos adotados para minimizar os riscos comerciais incluem a seletividade dos clientes, mediante uma adequada análise de crédito, estabelecimento de limites de venda e prazos curtos de vencimento dos títulos. As perdas estimadas com estes devedores são integralmente provisionadas.

(b) Risco de taxa de câmbio

A companhia e suas controladas estão sujeitas aos efeitos das flutuações nas taxas de câmbio em suas operações em moeda estrangeira.

Na medida em que possuem dívidas em moeda estrangeira, a companhia e suas controladas, para proteger sua posição patrimonial em relação às oscilações da moeda brasileira, contratam operações de “swap” de moedas (US\$ x CDI - entre 85% a 116%) para a totalidade da dívida em moeda estrangeira consolidada (Nota 16). As perdas apuradas nestas operações, totalizando R\$ 4.649 no trimestre findo em 31 de março de 2004 (2003 - R\$ 34.105), foram reconhecidas como resultado financeiro, no resultado do exercício.

Em 31 de março de 2004, os contratos de “hedge” sem caixa em vigor, centralizados na controladora e na ALL Brasil, apresentavam uma perda líquida equivalente a R\$ 41.795 (31 de dezembro de 2003 – R\$ 42.908), cujos montantes correspondentes aos contratos em aberto estão apresentados na rubrica empréstimos e financiamentos (Nota 16) e o valor de mercado em 31 de março de 2004 é de R\$ 35.828, a pagar.

24 Eventos subsequentes

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras

Em milhares de reais, exceto quando indicado

A Assembléia Geral Extraordinária realizada em 11 de maio de 2004 aprovou a proposta da administração para reconversão de 2/3 das ações ordinárias existentes (de uma única classe) em ações preferenciais. A assembléia foi realizada para atender à Deliberação da Diretoria da ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres, de 20 de abril de 2004, que indeferiu a solicitação da companhia para diluição do percentual de participação no capital votante do grupo de acionistas que detém o controle da companhia ("grupo controlador", de acordo com os termos do contrato de concessão previamente aprovado pela ANTT) pela conversão das ações preferenciais em ordinárias, que havia sido aprovada em 10 de dezembro de 2003, como requerida pelas regras de governança do Novo Mercado.

Em 12 de maio de 2004, o BNDES concordou em prorrogar o prazo contratual para adequação às normas de governança corporativa do Novo Mercado da BOVESPA para 1º de fevereiro de 2006.

25 Informações complementares - demonstrações consolidadas do fluxo de caixa

Para fins de apresentação do fluxo de caixa, a companhia considera como equivalentes de caixa suas aplicações financeiras com prazo de vencimento original de menos de 3 meses ou as contrapartes garantem resgate imediato sem perda dos rendimentos, tais como os certificados de depósito bancário de longo prazo contabilizados em aplicações financeiras:

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras Em milhares de reais, exceto quando indicado

	Trimestres findos em 31 de março	
	2004	2003
Atividades operacionais		
Lucro líquido (prejuízo) do trimestre	6.510	(43.656)
Despesas (receitas) que não afetam o caixa e equivalentes		
Depreciação e amortização do diferido	14.605	8.509
Arrendamentos e concessões	16.797	17.833
Resultado das participações societárias	(79)	1.099
Amortização de ágio	2.529	
Variação cambial sobre controladas no exterior	(5.572)	
Perda na alienação de ativo permanente		(338)
Imposto de renda e contribuição social diferidos	337	63
Realização de resultado de exercícios futuros	(187)	(187)
Juros sobre tributos parcelados	3.025	349
Provisão para contingências	846	
Variação cambial e encargos sobre financiamentos	26.038	11.966
Resultado de atividades de "swap" não realizados	4.649	34.105
Constituição (realização) de provisão para créditos de cobrança duvidosa	864	(51)
	<u>63.852</u>	<u>73.348</u>
Redução (aumento) nas contas do ativo		
Contas a receber de clientes	(16.065)	(15.975)
Almoxarifado	(623)	1.095
Tributos a recuperar	(4.057)	(11.263)
Outros ativos	(2.896)	(3.205)
	<u>(23.641)</u>	<u>(29.348)</u>
Aumento (redução) nas contas do passivo		
Fornecedores	(19.991)	8.808
Salários e encargos sociais	(11.661)	(8.854)
Imposto, taxas e contribuições	9.326	3.630
Arrendamentos e concessões a pagar	(20.410)	(11.135)
Adiantamentos de clientes	9.421	21.241
Outros passivos	5.607	2.717
	<u>(27.708)</u>	<u>16.407</u>
Geração operacional de caixa	<u>19.013</u>	<u>16.751</u>

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras Em milhares de reais, exceto quando indicado

	Trimestres findos em 31 de março	
	2004	2003
Atividades de investimento		
Aquisição de bens do imobilizado	(37.038)	(17.079)
Alienação de bens do imobilizado		3.503
Utilização de caixa em atividades de Investimentos	(37.038)	(13.576)
Atividades de financiamento		
Financiamento		
Captação	52.005	84.384
Amortização	(143.975)	(75.349)
Aumento de capital		15.000
Operações de "swap" realizadas	(5.762)	15.710
Partes relacionadas	(105)	(40)
Geração (utilização) de caixa em atividades de financiamentos	(97.837)	39.705
Aumento (redução) no caixa e equivalentes	(115.862)	42.880
Saldo inicial de caixa e equivalentes	253.640	52.903
Saldo final de caixa e equivalentes	137.778	95.783
Aumento (redução) no caixa e equivalentes	(115.862)	42.880

* * *

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

Informações Trimestrais da ALL - América Latina Logística Argentina S.A.,
com informações relativas ao 1º trimestre de 2004

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

(Tradução livre do original em inglês)

**ALL - América Latina Logística
Argentina S.A. e controladas**
Relatório dos auditores independentes sobre
as revisões limitadas das demonstrações
financeiras consolidadas em 31 de março de
2004 e de 2003

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Balanço patrimonial consolidado em 31 de dezembro Em milhares de reais

Ativo	31 de março de 2004		31 de dezembro de	
	P\$	R\$	P\$	R\$
Circulante				
Disponibilidades	2.001	2.035	6.458	6.332
Aplicações financeiras	3.000	3.052	1.503	1.474
Créditos de serviços prestados	21.988	22.367	20.158	19.764
Estoques	8.605	8.754	8.676	8.506
Créditos fiscais	2.991	3.043	2.860	2.804
Adiantamentos	2.271	2.310	1.273	1.248
Outras contas a receber	1.926	1.959	2.401	2.354
Outros créditos de sociedades ligadas	4.283	4.357	4.453	4.366
Despesas antecipadas	342	348	213	209
	<u>47.407</u>	<u>48.225</u>	<u>47.995</u>	<u>47.057</u>
Realizável a longo prazo				
Créditos fiscais	6.276	6.384	4.807	4.713
Outras contas a receber	5.075	5.162	5.054	4.955
	<u>11.351</u>	<u>11.546</u>	<u>9.861</u>	<u>9.668</u>
Permanente				
Investimentos em controladas	54.218	55.153	54.919	53.846
Outros investimentos	198	202	198	194
Imobilizado	148.127	150.682	144.956	142.124
Diferido	22.846	23.240	23.220	22.766
	<u>225.389</u>	<u>229.277</u>	<u>223.293</u>	<u>218.930</u>
Total do ativo	<u>284.147</u>	<u>289.048</u>	<u>281.149</u>	<u>275.655</u>

As notas explicativas da administração são parte integrante das demonstrações financeiras.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Balanco patrimonial consolidado em 31 de dezembro

Em milhares de reais

Passivo e patrimônio líquido (passivo a descoberto)	31 de março de 2004		31 de dezembro de 2003	
	P\$	R\$	P\$	R\$
Circulante				
Empréstimos	7.958	8.095	5.266	5.163
Contas a pagar	23.018	23.415	22.211	21.777
Encargos fiscais	3.187	3.242	1.551	1.521
Partes relacionadas	4.603	4.682	3.289	3.225
Provisões	571	581	888	871
Concessão a pagar	1.040	1.058	1.002	982
Salários e encargos sociais	2.830	2.879	4.307	4.223
	<u>43.207</u>	<u>43.952</u>	<u>38.514</u>	<u>37.762</u>
Exigível a longo prazo				
Empréstimos e financiamentos	13.346	13.576	17.046	16.713
Provisão para contingências	7.771	7.905	7.688	7.538
Partes relacionadas	51.533	52.422	53.330	52.288
Outras contas a pagar	13.034	13.258	13.131	12.852
	<u>85.684</u>	<u>87.161</u>	<u>91.195</u>	<u>89.391</u>
Patrimônio líquido (passivo a descoberto)				
Capital social	9.703	9.870	9.703	9.513
Ajuste de inflação sobre o capital	11.617	11.817	11.617	11.390
Prejuízos acumulados	<u>(126.435)</u>	<u>(128.615)</u>	<u>(130.251)</u>	<u>(127.685)</u>
Passivo a descoberto	<u>(105.115)</u>	<u>(106.928)</u>	<u>(108.931)</u>	<u>(106.782)</u>
Aportes irrevogáveis para futuro aumento de	118.684	120.731	118.684	116.365
Correção monetária de aportes irrevogáveis	<u>141.687</u>	<u>144.132</u>	<u>141.687</u>	<u>138.919</u>
	<u>155.256</u>	<u>157.935</u>	<u>151.440</u>	<u>148.502</u>
Total do passivo e patrimônio líquido (passivo a descoberto)	<u>284.147</u>	<u>289.048</u>	<u>281.149</u>	<u>275.655</u>

As notas explicativas da administração são parte integrante das demonstrações financeiras.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Demonstração consolidada do resultado

Exercícios findos em 31 de dezembro

Em milhares de reais

(continuação)

	2004		2003	
	P\$	R\$	P\$	R\$
Receita bruta de serviços				
Prestação de serviços de transporte de cargas e outros	36.246	36.871	28.872	32.552
Deduções da receita bruta	(860)	(875)	(753)	(849)
Receita líquida de serviços	35.386	35.996	28.119	31.703
Custo dos serviços prestados	(27.288)	(27.759)	(23.734)	(26.759)
Lucro bruto	8.098	8.237	4.385	4.944
Receitas (despesas) operacionais				
Vendas	(1.316)	(1.339)	(480)	(541)
Gerais e administrativas	(3.867)	(3.933)	(3.584)	(4.041)
Outras despesas operacionais, líquidas	(190)	(193)	(523)	(590)
	(5.373)	(5.465)	(4.587)	(5.172)
Resultado operacional antes do resultado financeiro	2.725	2.772	(202)	(228)
Resultado financeiro				
Despesas financeiras	(895)	(910)	(517)	(582)
Receitas financeiras	1.986	2.021	2.176	2.452
	1.091	1.111	1.659	1.870
Lucro operacional	3.816	3.883	1.457	1.642
Resultado por conversão líquido do efeito do ajuste por inflação		5.550		12.432
Lucro líquido do trimestre	3.816	9.433	1.457	14.074
Quantidade de ações no final do trimestre (em milhares)	9.703	9.703	9.703	9.703
Lucro líquido por lote de mil ações do capital social no final do trimestre – R\$	0,39	0,97	0,15	1,45

As notas explicativas da administração são parte integrante das demonstrações financeiras.

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

Demonstrações consolidadas das mutações do patrimônio líquido Em milhares

(Tradução livre do original em inglês)

	Ajustes de inflação sobre capital social			Ajustes de inflação sobre aportes		
	Capital social	Prejuízos acumulados	Total	Irrevogáveis	Aport Irrevogáveis	Total
P\$						
Em 31 de dezembro de 2002	9.703	11.470	(132.977)	(111.804)	118.684	146.771
Ajustes de inflação sobre saldos iniciais	-	147	(926)	(779)	-	1.796
Lucro líquido do trimestre	-	-	1.457	1.457	-	1.457
Em 31 de março de 2003	9.703	11.617	(132.446)	(111.126)	118.684	149.245
Lucro líquido do período de 9 meses findo em 31 de dezembro de 2003	-	-	2.195	2.195	-	2.195
Em 31 de dezembro de 2003	9.703	11.617	(130.251)	(108.931)	118.684	151.440
Lucro líquido do trimestre	-	-	3.816	3.816	-	3.816
Em 31 de março de 2004	9.703	11.617	(126.435)	(105.115)	118.684	155.256

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

Demonstrações consolidadas das mutações do patrimônio líquido Em milhares

	Ajustes de inflação sobre					(continuação)		
	inflação sobre					Ajustes de inflação sobre		
	Capital social	capital social	Prejuízos acumulados	Total	Aportes irrevogáveis	aportes irrevogáveis	Total	
R\$								
Em 31 de dezembro de 2002	10.194	12.050	(139.698)	(117.454)	124.684	146.964	154.194	
Efeito cambial sobre saldos iniciais	746	882	(21.513)	(19.885)	9.127	10.758	-	
Ajustes de inflação sobre saldos iniciais	-	166	(2.191)	(2.025)	-	2.025	-	
Lucro líquido do trimestre	-	-	14.074	14.074	-	-	14.074	
Em 31 de março de 2003	10.940	13.098	(149.328)	(125.290)	133.811	159.747	168.268	
Efeito cambial sobre saldos iniciais	(1.427)	(1.886)	41.123	38.010	(17.446)	(20.564)	-	
Efeito cambial sobre ajustes de inflação para o trimestre findo em 31 de março de 2003	-	(22)	286	264	-	(264)	-	
Prejuízo do período de 9 meses findo em 31 de dezembro de 2003	-	-	(19.766)	(19.766)	-	-	(19.766)	
Em 31 de dezembro de 2003	9.513	11.390	(127.685)	(106.782)	116.365	138.919	148.502	
Efeito cambial sobre saldos iniciais	357	427	(10.363)	(9.579)	4.366	5.213	-	
Lucro líquido do trimestre	-	-	9.433	9.433	-	-	9.433	
Em 31 de março de 2004	9.870	11.817	(128.615)	(106.928)	120.731	144.132	157.935	

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

Demonstrações consolidadas das origens e aplicações de recursos

Trimestres findos em 31 de março

Em milhares

(Tradução livre do original em inglês)

	2004		2003	
	P\$	R\$	P\$	R\$
Origens dos recursos				
Das operações sociais				
Lucro líquido do trimestre	3.816	9.433	1.457	14.074
Despesas (receitas) que não representam				
Movimentação no capital circulante:				
Depreciação – imobilizado	2.942	2.993	2.955	3.332
Amortização – diferido	374	380	375	423
Amortização – ágio	701	713	701	790
Aumento de provisões de longo prazo	190	193	570	643
Resultado na conversão	-	(5.550)	-	(11.285)
Resultado financeiro (inclui ajuste de inflação)	(2.010)	(2.045)	(2.686)	(4.174)
Recursos originados nas operações	6.013	6.017	3.373	3.803
De terceiros				
Transferência de curto para longo prazo	-	-	15.692	17.692
Total das origens	6.013	6.117	19.064	21.495
Aplicações dos recursos				
No ativo permanente - imobilizado	(6.113)	(6.219)	(2.502)	(2.821)
Aumento no realizável a longo prazo	(1.490)	(1.515)	(558)	(629)
Diminuição no exigível a longo prazo	(204)	(207)	(398)	(449)
Transferência de curto para longo prazo	(3.487)	(3.547)	(666)	(751)
Total das aplicações	(11.294)	(11.488)	(4.124)	(4.650)
Aumento (redução) no capital circulante líquido	(5.281)	(5.371)	14.940	16.845

As notas explicativas da administração são parte integrante das demonstrações financeiras.

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras Em milhares de pesos argentino (P\$) ou reais (R\$), exceto quando indicado

	2004		2003	
	P\$	R\$	P\$	R\$
Variações do capital circulante				
Ativo circulante				
No início do exercício	47.995	47.057	38.486	40.432
No fim do trimestre	(47.407)	(48.225)	(39.956)	(45.049)
Resultado na conversão	-	1.766	-	2.959
	<u>588</u>	<u>598</u>	<u>(1.470)</u>	<u>(1.658)</u>
Passivo circulante				
No início do exercício	38.514	37.762	46.594	48.948
No fim do trimestre	(43.207)	(43.952)	(33.124)	(37.344)
Resultado na conversão	-	1.417	-	3.583
	<u>(4.693)</u>	<u>(4.773)</u>	<u>13.470</u>	<u>15.187</u>
Aumento (redução) no capital circulante líquido	<u>(5.281)</u>	<u>(5.371)</u>	<u>14.940</u>	<u>16.845</u>

As notas explicativas da administração são parte integrante das demonstrações financeiras.

(Tradução livre do original em inglês)

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras
Em milhares de pesos argentino (P\$) ou reais (R\$), exceto quando indicado

1 Contexto operacional das companhias

(a) ALL - América Latina Logística Argentina S.A.

A ALL - América Latina Logística Argentina S.A. (doravante "ALL ARGENTINA" ou "companhia") foi constituída em 10 de maio de 1996, tendo como objeto principal a realização de investimentos financeiros.

Em 20 de agosto de 1998, a Poconé Participações S.A., a Judori Administração, Empreendimentos e Participações S.A., a Interférrea S.A. Serviços Ferroviários e Intermodais, a Emerging Markets Capital Investments e a GP Capital Partners II L.P. (acionistas da companhia) celebraram um contrato de compra e venda com as Indústrias Metalúrgicas Pescarmona S.A. para aquisição das ações da América Latina Logística - Central S.A. (anteriormente denominada Buenos Aires al Pacífico San Martín S.A.), doravante "ALL CENTRAL", e da América Latina Logística - Mesopotâmica S.A. (anteriormente denominada Ferrocarril Mesopotámico General Urquiza S.A.), doravante "ALL MESOPOTAMICA", empresas que prestam serviços de transporte ferroviário de carga na República Argentina. Essa operação foi aprovada pela Poder Executivo Nacional, por meio da Resolução nº 527 do Ministério da Economia e Obras e Serviços Públicos. De acordo com os termos desse contrato, os compradores designaram a companhia como beneficiária da compra das ações da ALL CENTRAL e da ALL MESOPOTAMICA, operação posteriormente homologada pelo contrato de compra e venda de ações, celebrado em 26 de maio de 1999, entre a Poconé Participações S.A., a Judori Administração, Empreendimentos e Participações S.A., a Interférrea S.A. Serviços Ferroviários e Intermodais, a Emerging Markets Capital Investments e a GP Capital Partners II L.P., de um lado, e a companhia, de outro, segundo o qual esta última adquire o controle e os direitos acionários sobre a ALL Central (73,55%) e a ALL Mesopotâmica (70,56%). O valor da transação, equivalente na época em moeda norte-americana a US\$ 33.900 mil, foi liquidado através da compensação feita com créditos que a companhia possuía com os vendedores. A aquisição dessas ações está sujeita, conforme a terceira cláusula do contrato de compra e venda de ações, à aprovação da sua transferência por parte do Governo Federal Argentino. Caso contrário, o mencionado contrato será rescindido e, conseqüentemente, os créditos compensados serão renovados.

(Tradução livre do original em inglês)

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras

Em milhares de pesos argentino (P\$) ou reais (R\$), exceto quando indicado

Apesar do processo de aprovação da mencionada transferência depender apenas da assinatura do Ministro do Planejamento Federal, Investimento Público e Serviços, com a aprovação prévia da Comissão Nacional de Regulamentação do Transporte, da Subsecretaria de Transportes Ferroviários e da Secretaria de Transportes, não é possível estimar, na data de emissão dessas demonstrações financeiras, a data para resolução final desse processo.

Em 12 de agosto de 2002, a companhia obteve o direito de usufruto da totalidade das ações emitidas pelo principal acionista da Boswells S.A. ("BOSWELLS"). O usufruto inclui todos os direitos econômicos decorrentes das ações, além do direito exclusivo de voto em assembleias gerais e reuniões da administração. Como remuneração pelo referido contrato de usufruto, a companhia pagará ao acionista da BOSWELLS a soma de R\$ 41.

Em 2 de janeiro de 2003, o acionista da BOSWELLS integralizou o saldo pendente de integralização do capital social no valor de US\$ 48 mil. Nessa mesma data, a BOSWELLS emitiu 48.000 ações com valor nominal de US\$ 0,001 cada, representadas pelos títulos nº 3 e 4. Por esse motivo, e também com o propósito de ampliar o objeto do usufruto previsto no contrato de 12 de agosto de 2002, a companhia obteve o direito real de usufruto das ações emitidas pela BOSWELLS a partir da capitalização realizada em 2 de janeiro de 2003, livre de qualquer gravame. Em contrapartida, a companhia pagará ao acionista da BOSWELLS a soma de US\$ 48 mil, equivalentes a R\$ 170, que somados à dívida derivada do contrato original de transferência de usufruto de ações, totaliza o valor de US\$ 60 mil, equivalentes a R\$ 211, moeda na qual deverá ser liquidado o passivo. Esse aditivo foi celebrado em 2 de janeiro 2003, sendo que continuam em vigor as cláusulas do contrato original em tudo aquilo que não tenha sido objeto de tratamento específico. Cabe destacar que a administração tem intenção de manter a companhia como beneficiária de tais direitos.

(Tradução livre do original em inglês)

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras

Em milhares de pesos argentino (P\$) ou reais (R\$), exceto quando indicado

(b) América Latina Logística - Central S.A.

A ALL CENTRAL foi constituída em 28 de dezembro de 1992, tendo como objeto a prestação de serviços de transporte ferroviário de passageiros e de carga, a operação de trens e de estações, a manutenção de material rolante, infra-estrutura e equipamentos, a prestação de serviços a terceiros, concessionárias ou não, a localização de imóveis disponíveis e todas as demais atividades complementares para uma adequada gestão e exploração comercial da concessão integral do Setor da Rede Ferroviária Nacional, formada pela Linha General San Martín e os trechos remanescentes das Linhas Domingo F. Sarmiento e Bartolomé Mitre, exceto seus trechos urbanos Retiro-Pilar e Once de Setiembre-Mercedes, por um prazo de 30 anos, prorrogáveis, a critério do Governo Federal Argentino, por um período adicional de dez anos, em cumprimento das obrigações derivadas do contrato de concessão celebrado com o Ministério da Economia e Obras e Serviços Públicos da Nação. O contrato foi aprovado pelo Poder Executivo Nacional por meio do Decreto nº 41, de 13 de janeiro de 1993. A ALL CENTRAL assumiu e deu início às suas operações em 26 de agosto de 1993.

(c) América Latina Logística - Mesopotâmica S.A.

A ALL MESOPOTAMICA foi constituída em 13 de janeiro de 1993, tendo como objeto a prestação de serviços de transporte ferroviário de passageiros e carga, a operação de trens e de estações, a manutenção de material rolante, infra-estrutura e equipamentos, a prestação de serviços a terceiros, concessionárias ou não, a locação de imóveis disponíveis e todas as demais atividades complementares para uma adequada gestão e exploração comercial da concessão integral do Setor da Rede Ferroviária Nacional, formada pela Linha General Urquiza, excluindo-se o trecho urbano Federico Lacroze-General Lemos, por um prazo de 30 anos, prorrogáveis, a critério do Governo Federal Argentino, por um período adicional de dez anos, em cumprimento das obrigações derivadas do contrato de concessão celebrado com o Ministério da Economia e Obras e Serviços Públicos da Nação. O contrato foi aprovado pelo Poder Executivo Nacional por meio do Decreto nº 504 de março de 1993. A ALL MESOPOTÁMICA assumiu e deu início às suas operações em 22 de outubro de 1993.

(d) Boswells S.A.

A BOSWELLS foi constituída em 16 de abril de 2002, na República Oriental do Uruguai, nos termos da legislação daquele país, tendo como principal objeto a realização de investimentos financeiros.

(Tradução livre do original em inglês)

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras
Em milhares de pesos argentino (P\$) ou reais (R\$), exceto quando indicado

2 Relações das controladas com o poder concedente

(a) Bens recebidos na concessão

A seguir apresentamos o resumo dos bens incluídos na concessão, recebidos pela ALL CENTRAL e ALL MESOPOTAMICA, avaliados de acordo com os termos previstos no Edital de Termos e Condições de Licitação:

Rubrica	ALL CENTRAL		ALL MESOPOTAMICA		Total	
	P\$	R\$	P\$	R\$	P\$	R\$
Terrenos	148.370	150.929	41.542	42.259	189.912	193.188
Rede ferroviária	1.256.684	1.278.362	89.340	90.881	1.346.024	1.369.243
Edifícios	122.207	124.315	7.075	7.197	129.282	131.512
Obras de arte	46.854	47.662	7.927	8.064	54.781	55.726
Sinalização e comunicações	65.618	66.750	2.769	2.817	68.387	69.567
Material de tração (*)	36.349	36.976	11.173	11.366	47.522	48.342
Trens de socorro	5.164	5.253	-	-	5.164	5.253
Material rebocado (*)	150.071	152.660	8.105	8.245	158.176	160.905
Outros bens imóveis	1.681	1.710	16	16	1.697	1.726
Outros bens móveis	2.593	2.638	253	257	2.846	2.895
Total	1.835.591	1.867.255	168.200	171.102	2.003.791	2.038.357

(*) Nesses casos, nos termos do edital, as companhias optaram por receber um número menor de bens em relação aos originalmente previstos, de acordo com a atividade comercial que previam realizar. Os bens efetivamente recebidos não foram avaliados individualmente.

A ALL CENTRAL e a ALL MESOPOTAMICA têm como obrigação efetuar a manutenção normal dos bens recebidos em concessão, de forma a preservar o estado em que se encontravam, exceto pelo desgaste decorrente do uso normal. Esses bens serão restituídos ao poder concedente no final do contrato ou baixados antes dessa data, mediante autorização do Ministério da Economia e Obras e Serviços Públicos da Nação. Dessa forma, esses ativos não foram registrados nestas demonstrações financeiras consolidadas.

(b) Renegociação dos contratos de concessão

Em 1º de julho de 1997, o Poder Executivo Nacional Argentino, mediante o Decreto nº 605/97, que determina a renegociação dos contratos de concessão dos serviços

(Tradução livre do original em inglês)

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras **Em milhares de pesos argentino (P\$) ou reais (R\$), exceto quando indicado**

de transporte ferroviário de carga, por meio da Secretaria de Transportes, incluindo os celebrados com a ALL CENTRAL e a ALL MESOPOTAMICA.

As negociações com a Secretaria de Transportes resultaram em um Aditivo ao contrato de concessão da ALL CENTRAL e da ALL MESOPOTAMICA com relação aos compromissos assumidos no contrato original e incluíram principalmente modificações no plano de investimentos e na forma de pagamento dos direitos de concessão a pagar (canon). Esse aditivo, aprovado pela Secretaria de Transportes, foi submetido à aprovação da "Comission Bicameral de Seguimiento a las Privatizaciones" e foi paralisada por decisão do Governo Argentino.

Não obstante, posteriormente decidiu-se iniciar um novo processo de modificação dos Contratos de Concessão; dessa forma, em 29 de setembro de 2000, as controladas ALL CENTRAL e ALL MESOPOTAMICA receberam da Secretaria de Transportes (que reporta ao Ministério da Economia da Nação) as notificações n°s 740 e 741, respectivamente, por meio das quais as concessionárias foram convidadas a reiniciar as tratativas do processo de renegociação dos contratos de concessão, com base no marco legal do Decreto n° 605/97 e das disposições dos artigos 8 do Contrato de Concessão e 33.8 do Edital de Termos e Condições.

Durante os últimos meses de 2000 houve várias sessões de análises, com a participação de funcionários, empresários e assessores técnicos.

Como resultado desse processo, foi constituído um projeto de modificação dos contratos de concessão, elaborado por todas as concessionárias de carga ferroviária do País, o qual foi encaminhado para a Secretaria de Transportes em 10 de janeiro de 2001.

Em março de 2001, a referida proposta foi contestada pela Secretaria de Transportes, porém as numerosas mudanças nas autoridades dessa Secretaria durante o restante daquele ano fizeram com que a mencionada resposta sobre a proposta fosse considerada sem efeito.

Durante o último trimestre do ano de 2001, o titular da pasta de Transportes assumiu a continuidade das negociações da alteração, aceitando a elaboração de um novo projeto de acordo com as linhas do projeto original, tarefa que não pode ser concluída devido à sua renúncia.

A partir da sanção da Lei n° 25.561, abriu-se um marco de renegociação das concessões, efetuando-se, em 10 de abril de 2002, uma apresentação perante o

(Tradução livre do original em inglês)

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras

Em milhares de pesos argentino (P\$) ou reais (R\$), exceto quando indicado

Ministério da Economia, por intermédio do qual deu-se continuidade ao andamento do processo.

Em 2003, o Poder Executivo Nacional emitiu o Decreto nº 311, criando uma comissão especial para a renegociação de todos os contratos de concessão. Essa comissão funciona sob a supervisão simultânea dos Ministérios da Economia e do Planejamento Federal, Investimentos Públicos e Serviços. A mudança de administração no Governo Argentino em maio de 2003 paralisou o processo durante alguns meses e em setembro de 2003 as concessionárias foram novamente requeridas para atualizar os dados e mantiveram várias reuniões com os funcionários e assessores do Ministério do Planejamento Federal.

(c) Desvinculação da concessão

Nos termos dos Decretos nºs 1090/97 e 837/98, o Governo Federal decidiu proceder à desvinculação de diferentes plataformas de cargas. Esses diplomas legais estabelecem as condições para proceder à desvinculação e entrega ao Organismo Nacional de Administração de Bens (ONABE), anteriormente denominado ENABIEF, de certos bens recebidos em concessão, sujeito à aprovação da transferência de ações e da já mencionada renegociação dos contratos de concessão.

(d) Discussão dos direitos de concessão (canon)

(d.1) ALL CENTRAL

Em 17 de maio de 1995, o Poder Executivo Nacional sancionou o Decreto nº 686/95, permitindo ao Ministério da Economia e Obras e Serviços Públicos dar início às negociações com as concessionárias do sistema ferroviário de carga, para eliminar ou reduzir o pagamento da taxa de concessão estabelecido nos contratos de concessão.

Em 7 de abril de 1999, a ALL CENTRAL assinou um acordo com o Ministério da Economia e Obras e Serviços Públicos, que regulamenta o Decreto nº 686/95, eliminando a taxa de concessão no período entre 1º de junho de 1995 e 31 de maio de 1998, no valor de P\$ 13.495, equivalentes a R\$ 13,728.

Além disso, a ALL CENTRAL solicitou a assinatura de um novo acordo abrangendo os triênios de 1º de junho de 1998 a 31 de maio de 2001 e de 1º de junho de 2001 a

(Tradução livre do original em inglês)

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras **Em milhares de pesos argentino (P\$) ou reais (R\$), exceto quando indicado**

31 de maio de 2004, considerando a manutenção das condições que resultaram na assinatura do Decreto nº 686/95 e do acordo original.

Por essa razão, e em virtude das atuais renegociações mantidas com o Governo Federal, a companhia decidiu não registrar o valor da taxa de concessão no período entre 1º de junho de 1998 e 31 de março de 2004, totalizando P\$ 22.971, equivalentes a R\$ 23.367. Na opinião de seus assessores jurídicos, o risco da citada solicitação não ser concedida é remoto.

Entretanto, caso isso não venha a ocorrer, os valores não eliminados, nos termos do contrato de concessão (Anexo 8.4, item 16), e tal como já ocorreu no passado, poderão ser compensados, mediante autorização prévia do Governo Federal, com as contas a receber que ALL CENTRAL possui com a *Unidad Ejecutora del Programa Ferroviário Provincial* ("U.E.P.F.P."), cujo saldo, em 31 de março de 2004, monta a P\$ 19.597, equivalentes a R\$ 19.935, ao qual devem ser adicionadas as receitas com pedágios apropriados e não-faturados, no valor de P\$ 4.933, equivalentes a R\$ 5.018, totalizando P\$ 24.530, equivalentes a R\$ 24.953.

Todos esses assuntos, junto com outros de interesse das empresas concessionárias, foram incluídos no projeto de alteração dos contratos de concessão.

(d.2) ALL MESOPOTAMICA

Como mencionado anteriormente, em 17 de maio de 1995, o Poder Executivo Nacional sancionou o Decreto nº 686/95, permitindo ao Ministério da Economia e Obras e Serviços Públicos dar início às discussões com as concessionárias do sistema ferroviário de carga, visando à eliminação ou redução do pagamento da taxa de concessão estabelecida nos respectivos contratos de concessão.

Com base nos termos do Decreto nº 605/97, a ALL MESOPOTAMICA optou por não pagar, desde o início de sua incidência, a taxa correspondente à sua concessão.

A partir do novo marco de renegociação, criado após a sanção da Lei nº 25561, poderiam surgir definições com o objetivo de resolver esse tema pendente, devido ao qual a ALL MESOPOTAMICA registra uma dívida com o Governo Federal no valor de P\$ 1.040, equivalentes a R\$ 1.058 em 31 de março de 2004.

(Tradução livre do original em inglês)

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras **Em milhares de pesos argentino (P\$) ou reais (R\$), exceto quando indicado**

3 Apresentação das demonstrações financeiras consolidadas

As demonstrações financeiras consolidadas da ALL ARGENTINA e suas controladas (em conjunto, "as companhias") foram elaboradas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil. Os valores expressos em Reais (R\$) foram obtidos a partir da conversão dos valores expressos originalmente em Pesos Argentinos (P\$), de acordo com as disposições contidas na Norma 25 emitida pelo IBRACON, conforme apresentado mais detalhadamente na Nota 4 (a).

As demonstrações financeiras consolidadas da ALL ARGENTINA incluem as informações da companhia e de suas controladas ALL CENTRAL, ALL MESOPOTAMICA e BOSWELLS. A consolidação foi realizada pelo método linear, eliminando-se totalmente os saldos de ativos e passivos entre as companhias.

As demonstrações financeiras da ALL ARGENTINA e de suas controladas utilizadas na preparação destas demonstrações financeiras consolidadas foram elaboradas com base em critérios uniformes.

As seguintes controladas foram consideradas no consolidado:

Valores em milhares de Pesos

Controladas	Participação no capital social total (%)	31/03/04		31/12/03	
		Patrimônio líquido incluindo aportes	Lucro líquido do trimestre	Patrimônio líquido incluindo aportes	Lucro líquido (prejuízo)
		31/03/04	Irrevogáveis	Irrevogáveis	do exercício
América Latina Logística - Central S.A.	73.55	78.602	2.203	76.399	9.353
América Latina Logística - Mesopotâmica S.A.	70.56	32.712	708	32.004	(1.255)
Boswells S.A.	100	647	1.597	(976)	(1.269)

(Tradução livre do original em inglês)

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras
Em milhares de pesos argentino (P\$) ou reais (R\$), exceto quando indicado

Valores em milhares de Reais

Controladas	Participação no capital social total (%)	31/03/04		31/12/03	
		Irrevogáveis	Lucro líquido do trimestre	Irrevogáveis	Lucro líquido (prejuízo) do exercício
América Latina Logística Central S.A.	73,55	79.958	2.241	74.907	9.170
América Latina Logística Mesopotâmica S.A.	70,56	33.276	720	31.379	(1.230)
Boswells S.A.	100	658	1.625	(957)	(1.244)

As rubricas que compõem o patrimônio líquido da América Latina Logística - Central S.A. e América Latina Logística - Mesopotâmica S.A. em 31 de março de 2004 e 31 de dezembro de 2003 estão apresentadas a seguir. Os acionistas minoritários da ALL CENTRAL e ALL MESOPOTAMICA têm participação no capital social, reservas de capital e prejuízos acumulados, enquanto a ALL ARGENTINA possui 100% de participação nos aportes irrevogáveis.

Valores em milhares de Pesos

	ALL CENTRAL		ALL MESOPOTAMICA	
	31/03/04	31/12/03	31/03/04	31/12/03
Capital social	36.081	36.081	22.989	22.989
Reservas de capital	1.187	1.187	-	-
Prejuízos acumulados	(102.521)	(104.724)	(89.215)	(89.923)
Subtotal	(65.253)	(67.456)	(66.226)	(66.934)
Aportes irrevogáveis	143.855	143.855	98.938	98.938
Total	78.602	76.399	32.712	32.004

(Tradução livre do original em inglês)

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras

Em milhares de pesos argentino (P\$) ou reais (R\$), exceto quando indicado

Valores em milhares de Reais:

	ALL CENTRAL		ALL MESOPOTAMICA	
	31/03/04	31/12/03	31/03/04	31/12/03
Capital social	36.703	35.375	23.385	22.540
Reservas de capital	1.207	1.164	-	-
Prejuízos acumulados	(104.289)	(102.677)	(90.753)	(88.166)
Subtotal	(66.379)	(66.138)	(67.368)	(65.626)
Aportes irrevogáveis	146.337	141.045	100.644	97.005
Total	79.958	74.907	33.276	31.379

A ALL CENTRAL e ALL MESOPOTAMICA têm a seguinte participação dos minoritários em 31 de março de 2004:

	% de participação	
	ALL Central	ALL Mesopotâmica
Railroad Development Corporation	6,45	2,74
Alesia S.A.	-	3,64
Petersen, Thiele y Cruz S.A.	-	3,06
Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos de la Nación	16,00	16,00
Outros	4,00	4,00

Há compromisso da ALL ARGENTINA com o acionista minoritário Railroad Development Corporation (RDC) no qual, quando da aprovação da transação mencionada na Nota 1 (a), sua participação acionária será acrescida em 1,55% na ALL CENTRAL, alcançando 8%, e em 4,26% na ALL MESOPOTAMICA, alcançando 7%.

4 Principais práticas contábeis

(a) Conversão das demonstrações financeiras para Reais (R\$)

As demonstrações financeiras consolidadas foram preparadas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil a fim de apresentar a posição financeira e os resultados das operações da ALL ARGENTINA de forma consistente com os critérios contábeis seguidos pela controladora.

(Tradução livre do original em inglês)

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras

Em milhares de pesos argentino (P\$) ou reais (R\$), exceto quando indicado

As demonstrações financeiras em Pesos argentinos foram convertidas para Reais segundo padrões específicos estabelecidos pela Norma 25 ("Investimentos em companhias no exterior e critérios para a conversão das demonstrações contábeis em outras moedas para cruzeiros") do IBRACON para a conversão de demonstrações financeiras em outras moedas para Reais, a moeda de curso local do Brasil.

Desde que, como descrito na Nota 4(b), as demonstrações financeiras em Pesos argentinos sofreram ajustes de inflação, aplicando-se um método de correção monetária integral para o período compreendido entre 1.º de janeiro de 2002 e 28 de fevereiro de 2003, durante o qual altas taxas de inflação foram observadas na Argentina, as demonstrações financeiras em Pesos foram convertidas para Reais pelo método de taxa corrente, como estabelecido pela Norma 25 do IBRACON para demonstrações financeiras de companhias localizadas em países com economias hiperinflacionárias que aplicam métodos integrais para contabilizar os efeitos inflacionários em suas demonstrações financeiras.

Os critérios adotados são os seguintes:

(a) Ativos, passivos e saldos da demonstração do resultado em Pesos argentinos foram convertidos para Reais às taxas de câmbio de fechamento de cada trimestre/exercício, conforme apropriado.

As taxas de câmbio utilizadas para a conversão das demonstrações financeiras consolidadas foram as seguintes:

31.03.2004 R\$ 1,01725 = P\$ 1
31.12.2003 R\$ 0,98046 = P\$ 1
31.03.2003 R\$ 1,12746 = P\$ 1

(b) As contas individuais do patrimônio líquido ao fechamento de cada trimestre foram convertidas para Reais a partir dos saldos em Pesos argentinos com base nas taxas de fechamento. As mutações do patrimônio líquido durante o trimestre incluíram os efeitos do ajuste de inflação sobre os saldos iniciais (de 1.º de janeiro de 2002 a 28 de fevereiro de 2003).

(c) O resultado do trimestre foi determinado como a diferença entre o saldo inicial e o final do patrimônio líquido em Reais, seguindo os critérios detalhados nos parágrafos (a) e (b) acima.

(Tradução livre do original em inglês)

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras

Em milhares de pesos argentino (P\$) ou reais (R\$), exceto quando indicado

(d) O efeito (i) da variação entre a taxa de câmbio entre o Peso argentino e o Real sobre o patrimônio inicial de cada ano e (ii) de ajustar o patrimônio inicial em moeda constante, conforme descrito na Nota 4 (b) a seguir foram apresentados na rubrica "Resultado por conversão, líquido dos efeitos do ajuste por inflação" na demonstração do resultado.

(b) Efeitos inflacionários

As demonstrações financeiras consolidadas consideram de forma integral os efeitos inflacionários até 31 de agosto de 1995. A partir dessa data e até 31 de dezembro de 2001, de acordo com normas contábeis profissionais descontinuou-se a correção monetária dessas demonstrações financeiras. Desde 1º de janeiro de 2002, de acordo com as disposições das normas contábeis profissionais da República Argentina, reiniciou-se o reconhecimento dos efeitos da inflação, considerando que os saldos contábeis atualizados pela moeda de fechamento de 31 de agosto de 1995 foram expressos pela moeda de 31 de dezembro de 2001.

Em 25 de março de 2003, o Poder Executivo Nacional editou o Decreto nº 664 que estabeleceu que as demonstrações financeiras encerradas a partir dessa data devem ser expressas em moeda nominal. Em consequência, e de acordo com o disposto pela Inspeção Geral de Justiça (órgão fiscalizador), a companhia e suas controladas descontinuaram a correção monetária das demonstrações financeiras a partir de 1.º de março de 2003. Esse critério não está de acordo com as normas contábeis profissionais vigentes na República Argentina, as quais estabelecem que as demonstrações financeiras devem ser atualizadas até 30 de setembro de 2003. No entanto, esse desvio não gerou um efeito significativo sobre as demonstrações financeiras consolidadas.

O índice utilizado para a correção por inflação das contas das presentes demonstrações financeiras é o índice de preços internos no atacado, publicado pelo Instituto Nacional de Estatísticas e Censos da República Argentina (INDEC).

(Tradução livre do original em inglês)

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras

Em milhares de pesos argentino (P\$) ou reais (R\$), exceto quando indicado

(c) Estimativas contábeis

Na elaboração das demonstrações financeiras para uma determinada data é necessário que a administração da companhia utilize estimativas e avaliações que afetam o valor de ativos e passivos registrados e de contingências ativas e passivas, demonstradas nessa data, bem como o de receitas e despesas registradas no exercício. A administração da companhia realiza essas estimativas para poder calcular em um dado momento, por exemplo, depreciações e amortizações, o valor recuperável dos ativos, os encargos de imposto de renda e as provisões para contingências. Os resultados reais podem apresentar variações em relação às estimativas e avaliações realizadas na data da elaboração das presentes demonstrações financeiras consolidadas.

(d) Ativos e passivos monetários

São demonstrados pelo seu valor de custo ou realização, incluindo, quando aplicável, os rendimentos auferidos.

As contas a receber incluem a dedução correspondente à provisão para créditos de cobrança duvidosa, estimada pela companhia utilizando um critério uniforme que inclui todos os saldos vencidos há mais de 90 dias.

A provisão para créditos de cobrança duvidosa é constituída por valores estimados que levam em consideração os riscos de incobrabilidade.

(e) Ativos e passivos em moeda estrangeira

Os ativos e os passivos em moeda estrangeira foram avaliados com base nas taxas de câmbio vigentes no encerramento do trimestre/exercício.

As contas a receber em moeda estrangeira incluem a dedução correspondente à provisão para créditos de cobrança duvidosa, estimada de acordo com o critério mencionado no item 4 (d) acima.

(f) Aplicações financeiras

Correspondem a quotas em fundos de investimento, demonstradas pelo seu valor de fechamento.

(Tradução livre do original em inglês)

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras

Em milhares de pesos argentino (P\$) ou reais (R\$), exceto quando indicado

(g) Investimentos permanentes

- Outros investimentos

O investimento na América Latina Logística S.A. está demonstrado pelo seu custo de aquisição corrigido.

- Ágio

O ágio representa a diferença entre o preço de aquisição pago e o valor contábil dos ativos adquiridos e passivos assumidos em relação a compra da ALL CENTRAL e ALL MESOPOTAMICA. O valor histórico é ajustado pela inflação, conforme descrito na Nota 4 (b), e apresentado líquido da amortização acumulada.

A amortização é calculada em forma linear no prazo remanescente das concessões outorgadas às empresas para operação de linhas ferroviárias (24 anos).

(h) Almoxarifado

Os saldos de almoxarifado são apresentados ao valor de custo, corrigido monetariamente conforme descrito na nota 4 (b) e correspondem, principalmente, a combustíveis, lubrificantes, peças de reposição e materiais. Seu reconhecimento no resultado é realizado no momento em que são consumidos.

Os valores assim determinados, no seu conjunto, não superam os valores de recuperação.

(i) Imobilizado

Demonstrado ao custo, corrigido monetariamente conforme descrito na nota 4 (b), líquido da correspondente depreciação acumulada. Peças de reposição e outros materiais incluídos nessa rubrica estão demonstrados ao menor entre o custo de reposição e o custo original corrigido monetariamente.

A depreciação é reconhecida pelo método linear, a partir do mês de incorporação, com base em taxas anuais suficientes para eliminar o seu valor ao final de sua vida útil-econômica estimada.

O valor do imobilizado, no seu conjunto, não supera o seu valor de recuperação.

(j) Diferido

(Tradução livre do original em inglês)

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras **Em milhares de pesos argentino (P\$) ou reais (R\$), exceto quando indicado**

O ativo diferido está demonstrado ao custo, corrigido monetariamente conforme descrito na nota 4 (b), líquido da correspondente amortização acumulada.

Essa rubrica inclui principalmente:

- Despesas pré-operacionais

Na ALL ARGENTINA, incluem despesas de constituição e organização da companhia e as realizadas durante o processo de aquisição das ações das empresas ALL CENTRAL e ALL MESOPOTAMICA. Os principais componentes são honorários profissionais, despesas de viagem, estadia e organização. A amortização desses investimentos é calculada pelo método linear durante o período de cinco anos.

Na ALL CENTRAL e na ALL MESOPOTAMICA incluem: a) estudos prévios, apresentação da licitação e despesas anteriores ao início das operações; e b) despesas incorridas em cada período, atribuíveis a situações advindas de períodos anteriores ao início das operações. Os principais componentes são salários, encargos sociais, indenizações, honorários profissionais, despesas de viagem e estadia, despesas de organização e resultados financeiros.

Os valores são amortizados pelo método linear, considerando o período de vigência da concessão (30 anos).

(k) Imposto de renda e imposto sobre o lucro mínimo presumido

Imposto de renda

O imposto de renda será registrado pelo método do imposto diferido, se (i) a companhia tiver registrado lucros tributáveis em pelo menos três dos últimos cinco exercícios e (ii) existir uma probabilidade elevada dos lucros tributáveis futuros permitirem absorver as diferenças temporárias.

Tendo em vista essas condições, as companhias não registraram qualquer valor em conformidade com o conceito de imposto de renda pelo método do imposto diferido, visto que a ALL CENTRAL, a ALL MESOPOTAMICA e a ALL ARGENTINA não geraram lucros tributáveis em pelo menos três dos últimos cinco exercícios sociais.

(Tradução livre do original em inglês)

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras **Em milhares de pesos argentino (P\$) ou reais (R\$), exceto quando indicado**

Cabe destacar, adicionalmente, que na apuração preliminar realizada no trimestre findo em 31 de março de 2004, a companhia registra prejuízo fiscal, razão pela qual não registrou na sua demonstração do resultado qualquer valor referente a imposto de renda.

Imposto sobre o lucro mínimo presumido

A companhia calcula o imposto sobre o lucro mínimo presumido aplicando a taxa vigente de 1% sobre os ativos sujeitos a tributação ao final de cada ano fiscal. O imposto ao lucro presumido é complementar ao imposto de renda sendo devido ao maior dos dois. Caso o imposto de renda presumido exceda o valor do imposto de renda no ano, o valor pode ser utilizado para compensar pagamentos futuros de imposto de renda a pagar nos próximos dez anos. A companhia reconheceu o imposto sobre o lucro mínimo presumido apropriado no exercício e pago em exercícios anteriores como crédito, já que prevê que poderá utilizá-lo como pagamento de imposto de renda em exercícios futuros.

(l) Provisão para contingências

A provisão para processos judiciais, destinada a cobrir contingências passivas prováveis e que têm como características objetividade, certeza e verificabilidade, foi registrada com base nas informações sobre a probabilidade de perda fornecida pelos assessores jurídicos das companhias responsáveis pelas causas. O valor foi estimado aplicando-se um percentual de probabilidade de perda, fornecido por esses assessores, sobre os valores corrigidos de cada demanda, incluindo custas judiciais e honorários vinculados.

(m) Aportes irrevogáveis

Os aportes irrevogáveis resultam de um acordo, por escrito, entre as partes, que estipula a manutenção do aporte e o compromisso de capitalização, tendo, por conseguinte, sido considerados como parte integrante do patrimônio líquido (passivo a descoberto).

(n) Patrimônio líquido (passivo a descoberto)

A conta "Capital social" está demonstrada pelo seu valor nominal histórico. A diferença entre o capital social em moeda constante e o capital social nominal histórico está refletida na conta "Ajuste de capital", integrante do patrimônio líquido (passivo a descoberto).

(Tradução livre do original em inglês)

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras

Em milhares de pesos argentino (P\$) ou reais (R\$), exceto quando indicado

A conta "Aportes irrevogáveis" está demonstrada pelo seu valor nominal histórico. A diferença entre os aportes irrevogáveis em moeda constante e em moeda histórica está refletida na conta "Correção monetária de aportes irrevogáveis", integrante do patrimônio líquido (passivo a descoberto).

5 Contexto econômico argentino

A República Argentina encontra-se imersa desde 2001, em um delicado contexto econômico o qual constitui um marco que tem como principais indicadores um elevado nível de endividamento externo, um sistema financeiro em crise e uma recessão econômica que gerou até ao final do exercício de 2002, uma queda significativa da demanda de produtos e serviços, assim como um incremento significativo no nível de desemprego.

Para fazer frente à mencionada crise, a partir de dezembro de 2001, o Governo Argentino sancionou medidas, leis, decretos e regulamentações que implicaram em uma profunda mudança do modelo econômico vigente até esse momento. Entre as medidas adotadas, destaca-se a vigência do câmbio flutuante, que acarretou uma significativa desvalorização da moeda argentina registrada nos primeiros meses de 2002 e a "pesificação" de determinados ativos e passivos em moeda estrangeira mantidos no país.

A situação descrita gerou, principalmente durante o ano de 2002, um significativo aumento e disparidades entre os diversos principais indicadores econômicos, como por exemplo: tipo de câmbio, índice de preços internos no atacado (utilizado para a correção das demonstrações financeiras dos exercícios de 2002 e de 2003) e índices específicos dos bens e serviços próprios do negócio das companhias.

As demonstrações financeiras da companhia, em 31 de março de 2004, incorporaram os impactos gerados pelo conjunto de medidas adotadas, até a presente data, pelo Governo. Os resultados reais futuros podem diferir das avaliações e estimativas realizadas na data de preparação das demonstrações financeiras consolidadas. Em consequência, as decisões que serão tomadas com base nas presentes demonstrações financeiras devem levar em consideração a evolução futura destas medidas e as demonstrações financeiras da companhia devem ser lidas à luz destas circunstâncias.

(Tradução livre do original em inglês)

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras
Em milhares de pesos argentino (P\$) ou reais (R\$), exceto quando indicado

6 Aplicações financeiras

	31/03/04		31/12/03	
	P\$	R\$	P\$	R\$
Sudameris – Fundo Mútuo de Investimento	3.000	3.052	1.503	1.474
	<u>3.000</u>	<u>3.052</u>	<u>1.503</u>	<u>1.474</u>

7 Contas a receber de clientes

	31/03/04		31/12/03	
	P\$	R\$	P\$	R\$
Valores em carteira	1.697	1.726	1.788	1.753
Contas a receber de clientes	19.452	19.787	16.938	16.607
Remessas em andamento	2.894	2.944	2.675	2.623
U.E.P.F.P.	19.597	19.935	19.597	19.214
Ferrocarriles Argentinos	2.103	2.139	2.103	2.062
Pedágios e cruzamentos a faturar	57	58	29	28
Títulos protestados	3.938	4.006	3.938	3.861
Títulos a receber	34	35	35	34
	<u>49.772</u>	<u>50.630</u>	<u>47.103</u>	<u>46.182</u>
Provisão para créditos de cobrança duvidosa	<u>(27.784)</u>	<u>(28.263)</u>	<u>(26.945)</u>	<u>(26.418)</u>
	<u>21.988</u>	<u>22.367</u>	<u>20.158</u>	<u>19.764</u>

(Tradução livre do original em inglês)

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras

Em milhares de pesos argentino (P\$) ou reais (R\$), exceto quando indicado

8 Almoxarifado

	31/03/04		31/12/03	
	P\$	R\$	P\$	R\$
Combustível e lubrificantes	374	381	412	403
Peças de reposição e materiais	8.231	8.373	8.264	8.103
	8.605	8.754	8.676	8.506

9 Tributos a recuperar

Em milhares de Pesos

	31/03/04		31/12/03	
	Ativo circulante	Realizável a longo prazo	Ativo circulante	Realizável a longo prazo
Imposto sobre valor agregado - IVA	1.539	2.260	1.749	2.236
Imposto de renda	66	-	66	-
Lucro mínimo presumido	896	4.005	648	2.560
Imposto sobre receita bruta	490	-	397	-
Imposto sobre débito e crédito bancário	-	11	-	11
	2.991	6.276	2.860	4.807

(Tradução livre do original em inglês)

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras

Em milhares de pesos argentino (P\$) ou reais (R\$), exceto quando indicado

Em milhares de Reais

	31/03/04		31/12/03	
	Ativo circulante	Realizável a longo prazo	Ativo circulante	Realizável a longo prazo
IVA	1.566	2.299	1.715	2.192
Imposto de renda	67	-	65	-
Lucro mínimo presumido	912	4.073	635	2.510
Imposto sobre receita bruta	498	-	389	-
Imposto sobre débito e crédito bancário	-	12	-	11
	<u>3.043</u>	<u>6.384</u>	<u>2.804</u>	<u>4.713</u>

10 Partes relacionadas

	31/03/04		31/12/03	
	P\$	R\$	P\$	R\$
LOGISPAR (*)	4.076	4.146	4.239	4.159
Empréstimo LOGISPAR	(51.326)	(52.210)	(53.116)	(52.078)
ALL Brasil	(1.721)	(1.751)	(1.978)	(1.939)
ALL Overseas	(48)	(49)	(49)	(48)
ALL Intermodal	(2.834)	(2.883)	(1.262)	(1.241)
	<u>(51.853)</u>	<u>(52.747)</u>	<u>(52.166)</u>	<u>(51.147)</u>

(*) Logispar Logística e Participações S.A. (sociedade controladora)

11 Investimentos

	31/03/04		31/12/03	
	P\$	R\$	P\$	R\$
Ágio	54.218	55.153	54.919	53.846
	<u>54.218</u>	<u>55.153</u>	<u>54.919</u>	<u>53.846</u>

(Tradução livre do original em inglês)

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras

Em milhares de pesos argentino (P\$) ou reais (R\$), exceto quando indicado

12 Imobilizado

Em milhares de Pesos

	31/03/04		31.12.03		Taxas anuais de depreciação %
	Custo	Depreciação acumulada	Líquido	Líquido	
Benfeitorias em imóveis em concessão	56.678	10.134	46.544	47.119	3,33
Equipamentos e sistemas de informática	12.239	8.443	3.796	4.144	20
Equipamentos de comunicação e sinalização	12.975	9.494	3.481	3.801	10
Equipamentos rodo ferroviário	3.356	3.337	19	24	10 – 20
Móveis, utensílios e equipamentos de escritório	1.945	1.685	260	281	10 – 20
Máquinas e equipamentos de oficina	4.492	2.222	2.270	2.363	10
Máquinas para reparação de vias	2.864	1.190	1.674	1.763	10
Reforma de locomotivas	85.086	52.436	32.650	30.919	5 – 10 – 20
Reforma de vagões	46.184	31.590	14.594	14.659	5 – 10 – 20
Melhoria na superestrutura de vias	10.263	6.820	3.443	3.591	12,5
Obras em andamento	35.156	-	35.156	32.035	
Pecas de reposição de locomotivas e vagões	4.240	-	4.240	4.257	
	<u>275.478</u>	<u>127.351</u>	<u>148.127</u>	<u>144.956</u>	

Em 31 de março de 2004 o valor residual do imobilizado está distribuído entre as seguintes companhias: ALL ARGENTINA P\$ 1, ALL CENTRAL P\$ 128,595 e ALL MESOPOTAMICA P\$ 19.531.

(Tradução livre do original em inglês)

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras

Em milhares de pesos argentino (P\$) ou reais (R\$), exceto quando indicado

Em milhares de Reais

	31/03/04		31/12/03		Taxas anuais de depreciação %
	Custo	Depreciação acumulada	Líquido	Líquido	
Benfeitorias em imóveis em concessão	57.655	10.309	47.346	46.198	3,33
Equipamentos e sistemas de informática	12.450	8.588	3.862	4.063	20
Equipamentos de comunicação e sinalização	13.199	9.658	3.541	3.728	10
Equipamentos rodo ferroviário	3.414	3.395	19	23	10 – 20
Móveis, utensílios e equipamentos de escritório	1.978	1.714	264	276	10 – 20
Máquinas e equipamentos de oficina	4.569	2.261	2.308	2.317	10
Máquinas para reparação de vias	2.913	1.210	1.703	1.728	10
Reforma de locomotivas	86.555	53.340	33.215	30.315	5 – 10 – 20
Reforma de vagões	46.982	32.135	14.847	14.373	5 – 10 – 20
Melhoria na superestrutura de vias	10.439	6.938	3.501	3.520	12,5
Obras em andamento	35.763	-	35.763	31.409	
Peças de reposição de locomotivas e vagões	4.313	-	4.313	4.174	
	<u>280.230</u>	<u>129.548</u>	<u>150.682</u>	<u>142.124</u>	

Em 31 de março de 2004 o valor residual do imobilizado está distribuído entre as seguintes companhias: ALL ARGENTINA R\$ 1, ALL CENTRAL R\$ 130.813 e ALL MESOPOTAMICA R\$ 19.868.

(Tradução livre do original em inglês)

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras

Em milhares de pesos argentino (P\$) ou reais (R\$), exceto quando indicado

13 Diferido

Em milhares de Pesos

	31/03/04		31/12/03	
	Custo	Amortização acumulada	Líquido	Líquido
Despesas pré-operacionais				
ALL ARGENTINA	1.792	1.601	191	273
ALL CENTRAL	28.141	9.726	18.415	18.653
ALL MESOPOTAMICA	6.460	2.220	4.240	4.294
	<u>36.393</u>	<u>13.547</u>	<u>22.846</u>	<u>23.220</u>

Em milhares de R\$

	31/03/04		31/12/03	
	Custo	Amortização acumulada	Líquido	Líquido
Despesas pré-operacionais				
ALL ARGENTINA	1.823	1.629	194	268
ALL CENTRAL	28.627	9.894	18.733	18.288
ALL MESOPOTAMICA	6.571	2.258	4.313	4.210
	<u>37.021</u>	<u>13.781</u>	<u>23.240</u>	<u>22.766</u>

(Tradução livre do original em inglês)

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras

Em milhares de pesos argentino (P\$) ou reais (R\$), exceto quando indicado

14 Empréstimos e financiamentos

Em milhares de Pesos

	<u>Taxa</u>	<u>Vencimento</u>	<u>31/03/04</u>	<u>31/12/03</u>
Em Pesos				
Citibank	8% a.a. + CER	Outubro de 2006	7.164	7.718
Meridian	10% a.a.	Julho de 2004	997	996
Sudameris	8% a.a.	Maio e junho de 2004	1.002	1.004
Leasing Sudameris	8% a.a. + CER	Novembro de 2004	346	549
Leasing CMF	7,95% a.a.	Janeiro de 2005	87	123
			<u>9.596</u>	<u>10.390</u>
Em Dólares				
ABC	7,6% a.a.	Dezembro de 2005	11.708	11.922
TOTAL			21.304	22.312
Curto prazo			<u>(7.958)</u>	<u>(5.266)</u>
Longo prazo			<u>13.346</u>	<u>17.046</u>

Composição por vencimento dos empréstimos a longo prazo:

2005	11.302
2006	<u>2.044</u>
	<u>13.346</u>

(Tradução livre do original em inglês)

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras

Em milhares de pesos argentino (P\$) ou reais (R\$), exceto quando indicado

Em milhares de R\$

	<u>Taxa</u>	<u>Vencimento</u>	<u>31/03/04</u>	<u>31/12/03</u>
Em Pesos				
Citibank	8% a.a. + CER	Outubro de 2006	7.288	7.567
Meridian	10% a.a.	Julho de 2004	1.014	977
Sudameris	8% a.a.	Maio e junho de 2004	1.018	984
Leasing Sudameris	8% a.a. + CER	Novembro de 2004	352	538
Leasing CMF	7,95% a.a.	Janeiro de 2005	89	121
			<u>9.761</u>	<u>10.187</u>
Em Dólares				
ABC	7,6% a.a.	Dezembro de 2005	<u>11.910</u>	<u>11.689</u>
TOTAL			21.671	21.876
Curto prazo			<u>(8.095)</u>	<u>(5.163)</u>
Longo prazo			<u>13.576</u>	<u>16.713</u>

Composição por vencimento dos empréstimos a longo prazo:

2005	11.497
2006	<u>2.079</u>
	<u>13.576</u>

(Tradução livre do original em inglês)

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras
Em milhares de pesos argentino (P\$) ou reais (R\$), exceto quando indicado

15 Fornecedores

	31/03/04		31/12/03	
	P\$	R\$	P\$	R\$
Comerciais	7.612	7.743	8.266	8.104
Pagamento diferido	6.756	6.873	5.359	5.254
Provisões diversas	8.650	8.799	8.586	8.419
	<u>23.018</u>	<u>23.415</u>	<u>22.211</u>	<u>21.777</u>

16 Concessão a pagar

	31/03/04		31/12/03	
	P\$	R\$	P\$	R\$
ALL MESOPOTAMICA	1.040	1.058	1.002	982
	<u>1.040</u>	<u>1.058</u>	<u>1.002</u>	<u>982</u>

17 Provisões para contingências

	31/03/04		31/12/03	
	P\$	R\$	P\$	R\$
ALL CENTRAL	5.003	5.089	4.931	4.835
ALL MESOPOTAMICA	2.768	2.816	2.757	2.703
	<u>7.771</u>	<u>7.905</u>	<u>7.688</u>	<u>7.538</u>

(Tradução livre do original em inglês)

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras

Em milhares de pesos argentino (P\$) ou reais (R\$), exceto quando indicado

18 Patrimônio líquido (passivo a descoberto)

(a) Capital social

A composição do capital social da ALL ARGENTINA subscrito, integralizado e registrado em 31 de março de 2004 e 31 de dezembro de 2003 é a seguinte:

	Quantidade de ações	
	31/03/04	31/12/03
Ordinárias (1)		
Capital estrangeiro	3.298.470	3.298.470
Preferenciais (2)		
Capital estrangeiro	6.404.530	6.404.530
	9.703.000	9.703.000

(1) Nominativas, não endossáveis com valor nominal P\$ 0.001 por ação, com um voto cada.

(2) (1) Nominativas, não endossáveis com valor nominal P\$ 0.001 por ação.

(b) Restrição à distribuição de lucros

De acordo com a Lei das Sociedades Comerciais da República Argentina, devem ser transferidos para a Reserva Legal, 5% dos lucros do exercício, acrescidos (líquidos) dos ajustes de resultados de exercícios anteriores, até que essa Reserva atinja 20% do capital (valor nominal). Os dividendos são declarados considerando os saldos de lucros acumulados nas demonstrações financeiras da companhia para fins estatutários na Argentina e preparados conforme normas contábeis geralmente aceitas na Argentina.

(Tradução livre do original em inglês)

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras

Em milhares de pesos argentino (P\$) ou reais (R\$), exceto quando indicado

19 Acordo de competitividade

Com o objetivo de melhorar a competitividade nacional e internacional do sistema logístico e de transporte argentino e de criar as condições favoráveis ao investimento e à geração de empregos, em 4 de outubro de 2001 a ALL CENTRAL e a ALL MESOPOTAMICA, junto com outras empresas do setor ferroviário de carga, assinaram o chamado "Acordo de Competitividade" com o Governo Nacional, os Governos Provinciais, o Governo de Buenos Aires e os sindicatos União Ferroviária e A Fraternidade.

Segundo esse acordo, em vigor até 31 de março de 2003, o Governo Nacional comprometeu-se a conceder os seguintes benefícios às empresas do setor de transportes ferroviários:

- isenção de recolhimento do imposto sobre o endividamento empresarial;
- isenção de recolhimento do imposto sobre o lucro mínimo presumido;
- conceder aos aportes patronais o caráter de crédito fiscal de IVA;
- analisar a possibilidade de implementar uma linha de crédito com o Banco Nación a 7% a.a. para a aquisição de material e subconjuntos ferroviários;
- criar novos mecanismos de pagamento para regularizar impostos e contribuições à segurança social em atraso;
- incluir no projeto de lei sobre limitação de responsabilidade civil o transporte de carga ferroviário.

Além disso, o acordo previa a possibilidade de redução, por parte dos Governos Provinciais, das alíquotas do Imposto sobre Receita Bruta.

Como contrapartida, as empresas signatárias comprometeram-se a preservar os níveis de emprego existentes na data da assinatura do referido acordo, até 31 de março de 2003, data em que cessa legalmente a sua validade.

(Tradução livre do original em inglês)

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras

Em milhares de pesos argentino (P\$) ou reais (R\$), exceto quando indicado

20 Conta a receber da *Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial* (UEFPF) por utilização de ferrovias

A ALL CENTRAL mantém na rubrica Contas a receber de clientes, saldos líquidos a receber da UEPFP, referente a pedágios, no valor de P\$ 19.597, equivalentes a R\$ 19.935 (sem juros e multas), 100% do qual se encontra vencido. No exercício findo em 31 de dezembro de 1999, a companhia iniciou diligências junto ao Poder Executivo da Província de Buenos Aires a fim de proceder à cobrança desse crédito. No mês de setembro de 2002, a companhia, com base na idade do crédito e em estimativas de recuperação, constituiu uma provisão para créditos de cobrança duvidosa no valor desse saldo. Entretanto, mantém as suas diligências junto ao Governo da Província de Buenos Aires para a efetiva cobrança do referido crédito. Deve-se destacar que caso não venha a se confirmar o pedido de redução ou eliminação da taxa de concessão mencionada na Nota 2 (d.1), o valor a receber em virtude de pedágios desse organismo poderá ser reduzido através da compensação dos valores de taxa de concessão não eliminados, sempre que tal compensação seja autorizada pelo Governo Federal.

Por outro lado, considerando que no ano de 2004 as ações de cobrança dos créditos mais antigos começariam a prescrever, a Administração da ALL CENTRAL está estudando o ingresso de um eventual processo perante os Tribunais de Contenciosos Administrativos da Província de Buenos Aires.

Considerando a especificidade dos fatos e as circunstâncias da situação na Argentina, com a declaração de moratória por parte do governo nacional e de algumas províncias, a companhia decidiu abandonar o registro da receita vinculada aos pedágios mencionados anteriormente e o respectivo faturamento no período entre 1º de janeiro de 2002 e 31 de março de 2004, no valor de P\$ 4.933, equivalentes a R\$ 5.018. Tal decisão baseia-se, basicamente, na elevada incerteza que existe sobre a cobrabilidade dessas receitas junto ao governo provincial.

21 Indenização do complexo ferroviário de Zárate - Brazo largo

O tráfego ferroviário da única linha operada pela ALL MESOPOTAMICA, que liga a região mesopotâmica com a Província de Buenos Aires, esteve interrompido entre 20 de novembro de 1996 e 21 de abril de 1997, devido a destruição parcial do Complexo Ferroviário Zárate-Brazo Largo. Dado que as suas receitas, geradas por fretes, foram significativamente afetadas por essa paralisação, em 5 de junho de 1997 a companhia pediu uma indenização pelos danos causados às autoridades pertinentes.

(Tradução livre do original em inglês)

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras **Em milhares de pesos argentino (P\$) ou reais (R\$), exceto quando indicado**

Atualmente, o processo encontra-se na Subsecretaria de Transportes Terrestres, não havendo, até à data de emissão das presentes demonstrações consolidadas, qualquer decisão concreta sobre o assunto.

No fim do exercício de 1996, a companhia registrou um crédito de P\$ 1.900, equivalentes a R\$ 1.933, correspondente à estimativa de prejuízo incorrido até aquela data.

Em 31 de dezembro de 2002, a companhia, com base nas baixas probabilidades de recuperação do mencionado crédito, contabilizou esse valor como perda. No entanto, continua diligenciando junto à Subsecretaria de Transportes Terrestres a aprovação dos seus fundamentos e das indenizações exigidas.

22 Obras efetuadas na região de Laguna La Picasa

Em 31 de março de 2004, o saldo de Obras em Andamento inclui P\$ 24.219, equivalentes a R\$ 24.637 relativos a despesas incorridas com a reexecução da terraplenagem afetada por enchentes na região Laguna La Picasa. Considerando que, de acordo com o contrato de concessão, este investimento seria de responsabilidade do Governo Federal, a companhia apresentou solicitação de reintegração parcial no montante de P\$ 2.630, equivalentes a R\$ 2.675. Adicionalmente, em 29 de agosto de 2000, foi apresentada uma reclamação administrativa solicitando imediato despacho para um montante total de P\$ 12.183, equivalentes a R\$ 12.393, correspondente à segunda e à terceira etapas das obras realizadas.

Paralelamente, a companhia manteve conversações com o Governo Federal na busca de alternativas de solução para a reutilização do trecho afetado. Nesse sentido, e em virtude das diligências efetuadas, em 18 de dezembro de 2000 a Secretaria de Transportes emitiu a Nota ST 1039 requerendo ao Ministério da Economia a inclusão no orçamento das verbas necessárias para a construção de um viaduto ferroviário projetado por esta companhia.

Na data de emissão das presentes demonstrações financeiras consolidadas, o processo estava com a Secretaria de Transportes, estimando-se que tenham sido cumpridos os requisitos técnicos para habilitar o pagamento. Entretanto, não foi ainda editado nenhum ato administrativo de resolução definitiva da reivindicação.

(Tradução livre do original em inglês)

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras

Em milhares de pesos argentino (P\$) ou reais (R\$), exceto quando indicado

Cabe ressaltar que, em virtude das diligências realizadas, o Poder Executivo Nacional incluiu na lei orçamentária o valor integral das obras no trecho da Laguna La Picasa e comunicou formalmente a sua decisão de fixar o início dos trabalhos durante o primeiro quadrimestre do ano de 2004.

23 Pedido de indenização contra a Sociedadde Industrias Metalurgicas Pescarmona S.A.

O contrato de transferência de ações celebrado entre a ALL ARGENTINA e a empresa Metalurgicas Pescarmona S.A. (IMPESA) previa a exigência por parte da compradora de todos os passivos registrados em data posterior ao acordo (agosto de 1998), mas gerados anteriormente. Nesses termos, a companhia registrou P\$ 5.075, equivalentes a R\$ 5.162, no Realizável a longo prazo – Outras contas a receber, correspondentes a reclamações trabalhistas, processos comerciais e cíveis, pelos quais exigirá uma indenização aos vendedores .

Tendo por base o referido contrato, as companhias solicitaram aos seus assessores jurídicos estudo sobre eventual processo judicial contra a IMPESA. Foi ordenado, como medida preventiva, o seqüestro judiciário, em vigor desde 30 de março de 2004, de contas bancárias da IMPESA totalizando P\$ 5.042, equivalentes a R\$ 5.129.

24 Operações realizadas por conta e ordem da ALL Intermodal Ltda.

A ALL Intermodal Ltda., sociedade do Grupo sediada no Brasil, cuja atividade principal é o transporte rodoviário de cargas, delega suas operações na Argentina à ALL CENTRAL, que atua por sua conta e ordem, já que a primeira não tem existência legal nesse país.

Assim sendo, em 31 de março de 2004, o saldo a vencer do faturamento de serviços oferecidos pela ALL Intermodal Ltda. na Argentina, líquido dos gastos originados pela operadora e comissão a receber, totaliza P\$ 2.834, equivalentes a R\$ 2.883.

(Tradução livre do original em inglês)

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras

Em milhares de pesos argentino (P\$) ou reais (R\$), exceto quando indicado

25 Ativos de disponibilidade restrita

Em 31 de março de 2004, a ALL CENTRAL possui ativos de disponibilidade restrita, formados por créditos de vendas cedidos em garantia de empréstimos bancários, no total de P\$ 7.251, equivalentes a R\$ 7.376 e depósitos em garantia de embargos judiciais de contas correntes bancárias, no valor de P\$ 1.327, equivalentes a R\$ 1.350, dos quais P\$ 210, equivalentes a R\$ 214, correspondem a pedidos de indenização contra a IMPSA. Adicionalmente, a ALL MESOPOTAMICA também possui suas contas bancárias embargadas judicialmente, mediante depósitos em garantia no valor de P\$ 730, equivalentes a R\$ 743, dos quais P\$ 588, equivalentes a R\$ 598, dizem respeito a pedidos de indenização contra a IMPSA.

26 Emissão de debêntures

Em 7 de julho de 2000 e como parte da necessidade de financiamento do capital de giro e de investimentos, a Assembléia Geral Extraordinária da ALL CENTRAL aprovou a emissão e a colocação privada de Debêntures, no valor total de US\$ 10.000.

Em 31 de julho de 2000, a Administração da companhia fixou os termos e as condições da emissão privada das Debêntures, contendo as seguintes principais características.

- as Debêntures são conversíveis em ações ordinárias e sua conversão deve ser aprovada pela autoridade competente no prazo de 12 meses após a sua subscrição;
- emissão de 100.000 Debêntures de valor nominal de US\$ 0,10 cada e com direito a um voto por ação, caso sejam convertidas;
- o valor máximo emitido é de US\$ 10.000;
- o prazo de vencimento é 30 de junho de 2005;
- as Debêntures estão sujeitas a juros capitalizáveis de 5% ao ano, amortizáveis semestralmente.

O acordo de subscrição ("Note Purchase Agreement") foi celebrado em 1º de agosto de 2000, tendo como subscritor original da totalidade das Debêntures emitidas o fundo de investimento norte americano GEEMF II Latin America L.L.C., tendo participado como partes intervenientes na negociação a América Latina Logística S.A., suas controladoras e as controladoras do adquirente.

Em 12 de agosto de 2002, a GEEMF II Latin America L.L.C. transferiu a titularidade

(Tradução livre do original em inglês)

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras

Em milhares de pesos argentino (P\$) ou reais (R\$), exceto quando indicado

das Debêntures para a BOSWELLS, através de uma operação de compra e venda, pelo valor de US\$ 10.171, correspondentes a US\$ 10.000 de capital mais US\$ 250 de juros incorridos até a data do contrato, menos US\$ 79 de despesas bancárias incorridas na operação e assumidos pela GEEMF II Latin America L.L.C.

Adicionalmente, devido às mudanças ocorridas na economia do país, em 31 de outubro de 2002 a BOSWELLS, como nova detentora das Debêntures, celebrou um contrato de readequação dos termos e das condições do Note Purchase Agreement, optando pelo cancelamento dos juros incorridos desde 1º de janeiro de 2002 até a data de transferência das debêntures pelo valor de P\$ 250 e o cancelamento de 7,5% do capital equivalente a US\$ 750.

Além disso, a BOSWELLS cancelou os juros a incorrer desde a data de transferência das debêntures até ao seu vencimento (agosto de 2005).

Durante o exercício de 2003, a ALL CENTRAL cancelou antecipadamente a quantia de US\$ 5.126 relativa a debêntures, pelo que em 31 de março de 2004 o valor dessa obrigação ascende a US\$ 4.124. Não existem perdas ou custos associados aos pagamentos antecipados. Os efeitos das operações com a BOSWELLS são eliminadas nestas demonstrações financeiras consolidadas.

27 Contratos de hedge

A ALL CENTRAL celebrou com a ALL América Latina Logística Overseas Limited ("ALL Overseas"), companhia do grupo sediada nas Bahamas, um contrato de hedge cambial de ativos e passivos, no valor de US\$ 80.000, válido pelo período entre 1º de fevereiro de 2000 e 31 de dezembro de 2001.

Como consequência, a ALL CENTRAL comprometeu-se a pagar, em contrapartida, o valor total de US\$ 6.820, com vencimento em 31 de dezembro de 2004.

Em 1º de fevereiro de 2002, a ALL Overseas celebrou um novo acordo com a ALL CENTRAL no valor de US\$ 9.239, que incluiu o valor de US\$ 6.820 correspondente à contrapartida anteriormente mencionada, além de outros cancelamentos que essa companhia realizou por conta da ALL CENTRAL. Em 31 de julho de 2002, esse saldo credor foi transferido da ALL Overseas para a ALL – América Latina Logística S.A., que por sua vez cedeu esse crédito à LOGISPAR. Na mesma data, a LOGISPAR celebrou um contrato com a ALL CENTRAL estabelecendo a conversão da dívida em pesos argentinos, à taxa de P\$ 3,6999 = US\$ 1, com vencimento em 1º de dezembro de 2004.

Considerando a sua atual situação financeira, a ALL CENTRAL solicitou à

(Tradução livre do original em inglês)

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras

Em milhares de pesos argentino (P\$) ou reais (R\$), exceto quando indicado

LOGISPAR a renegociação dos termos e condições do acordo. Em 1º de julho de 2003, as partes envolvidas celebraram uma extensão do acordo antes mencionado, em que se estabelecem as seguintes condições:

- Conversão da dívida em Reais à taxa de P\$ 1 = R\$ 1,0257.
- Extensão do prazo de vencimento até 31 de dezembro de 2013.
- Taxa de juros vigente no 2º semestre de 2003 de 25% a.a. A partir de 1º de janeiro de 2004 as partes estabelecerão, de comum acordo, a taxa aplicável nos semestres seguintes.

Em virtude do contrato acima, a ALL CENTRAL e a BOSWELLS concordaram em estabelecer uma taxa de juros anual para o período entre 1º de janeiro de 2004 e 30 de junho de 2004 equivalente a 16,5% a.a.

A partir de 31 de dezembro de 2004, as partes podem modificar, de comum acordo, os termos e as condições do presente acordo.

Adicionalmente, a LOGISPAR cedeu o crédito à BOSWELLS, sendo que ambas concordaram em converter o valor nominal do saldo credor em um adiantamento para futuros aumentos de capital, no valor de R\$ 35.063.

28 Empréstimos financeiros

No exercício de 2004 e 2003 foram obtidas linhas de crédito financeiras nos seguintes valores e condições:

- Em 9 de março de 2004, a ALL CENTRAL obteve um empréstimo junto ao CMFSA Bank no valor total de P\$ 1.000, equivalentes a R\$ 1.017, com juros anuais de 8%, com vencimento em 31 de março de 2004. O empréstimo foi cancelado nessa data.
- A ALL CENTRAL obteve em 4 e 21 de novembro de 2003, um empréstimo junto ao Banco Sudameris, no valor total de P\$ 1.000, equivalentes a R\$ 980 (P\$ 500, equivalentes a R\$ 490, em cada data) à taxa de 12% a.a., renovável a cada 30 dias, além do empréstimo obtido em 5 de dezembro de 2003 junto ao Banco Meridian, no valor de P\$ 990, equivalentes a R\$ 971, à taxa de 11% a.a., com vencimento em 4 de março de 2004. Em ambos casos, a ALL CENTRAL entregou cheques pré-datados em garantia dessas dívidas; e
- A ALL ARGENTINA obteve em 15 de dezembro de 2003 um empréstimo junto ao Banco ABC Brasil, no valor total de US\$ 4.000, com vencimento em dezembro de 2005, à taxa de 7,65% a.a.

29 Risco de dissolução - Boswells

(Tradução livre do original em inglês)

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras

Em milhares de pesos argentino (P\$) ou reais (R\$), exceto quando indicado

De acordo com o Artigo 159 da Lei 16060 da República Oriental do Uruguai, no final do exercício de 2003, a sociedade controlada Boswells corria o risco de dissolução já que os prejuízos incorridos reduzem o seu patrimônio líquido a um valor inferior à quarta parte do capital social integralizado. A situação foi resolvida no primeiro trimestre de 2004 com os lucros gerados por essa companhia no período.

30 Informações complementares – demonstrações do fluxo de caixa consolidado

Para fins de apresentação do fluxo de caixa, a companhia considera como equivalentes de caixa suas aplicações financeiras com prazo de vencimento original inferior a três meses:

	2004		2003	
	P\$	R\$	P\$	R\$
Atividades operacionais	7.291	7.417	3.846	4.336
Lucro líquido	3.816	9.433	1.457	14.074
Depreciação e amortização	4.017	4.086	4.031	4.545
Efeito de conversão	-	(5.550)	-	(11.285)
Resultado financeiro (inclui efeitos da inflação)	(1.732)	(1.762)	(2.294)	(3.733)
Provisão para créditos de liquidação duvidosa	850	864	(13)	(15)
Provisão para contingências	340	346	665	750
(Aumento) redução nos ativos	(4.712)	(4.793)	(1.154)	(1.302)
Contas a receber de clientes	(2.680)	(2.725)	(746)	(841)
Estoque	71	71	473	533
Tributos a recuperar	(1.600)	(1.628)	(596)	(672)
Outros créditos de companhias ligadas	170	173	245	276
Outros ativos	(673)	(684)	(530)	(598)
Aumento (redução) nos passivos	1.522	1.551	1.589	1.793
Fornecedores	682	696	1.604	1.809
Impostos a recolher	1.636	1.664	57	64
Contas a pagar a companhias ligadas	1.314	1.337	1.393	1.571
Salários e encargos sociais	(1.477)	(1.502)	(812)	(915)
Provisão para contingências	(257)	(262)	(528)	(595)
Outros passivos	(376)	(382)	(125)	(141)
Geração de caixa operacional	4.101	4.175	4.281	4.827

(Tradução livre do original em inglês)

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras

Em milhares de pesos argentino (P\$) ou reais (R\$), exceto quando indicado

	2004		2003	
	P\$	R\$	P\$	R\$
Atividades de investimento				
Aquisição de ativo imobilizado	(6.113)	(6.219)	(2.502)	(2.821)
Utilização de caixa em atividades de investimento	(6.113)	(6.219)	(2.502)	(2.821)
Atividades de financiamento				
Aumento nos empréstimos	998	1.012	-	-
Pagamento de empréstimos	(1.946)	(1.980)	(1.077)	(1.214)
Partes relacionadas	-	-	159	179
(Utilização) geração de caixa em atividades de financiamento	(948)	(968)	(918)	(1.035)
Aumento (redução) das disponibilidades, líquido	(2.960)	(3.012)	861	971
Disponibilidades a caixa no início do trimestre, antes do efeito da conversão	7.961	7.806	3.749	3.939
Efeito da conversão sobre os saldos no início do trimestre	-	293	-	288
Disponibilidades no início do trimestre	7.961	8.099	3.749	4.227
Disponibilidades no final do trimestre	5.001	5.087	4.610	5.198
Aumento (redução) das disponibilidades	(2.960)	(3.012)	861	971

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

Parte IV - ANEXOS

Estatuto Social da Emissora

Estatuto Social da ALL - América Latina Logística do Brasil S.A.

Estatuto Social da ALL - América Latina Logística Intermodal S.A.

Escritura de Emissão de Debêntures, celebrada em 18 de junho de 2004

Ata de Reunião do Conselho de Administração da Emissora de 12 de maio de 2004

Ata de Reunião do Conselho de Administração da Emissora de 18 de junho de 2004

Ata de Reunião do Conselho de Administração da ALL - América Latina Logística do Brasil S.A.,
de 12 de maio de 2004

Ata da Assembléia Geral Extraordinária da ALL - América Latina Logística Intermodal S.A.,
de 12 de maio de 2004

Documento Demonstrativo do Austin Rating

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

Estatuto Social da Emissora

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S.A.
CNPJ n.º 02.387.241/0001-60
NIRE n.º 413.000.19886
Companhia Aberta

ESTATUTO SOCIAL

(Consolidado após AGE realizada em 14/05/04)

CAPÍTULO I - DENOMINAÇÃO, OBJETO, SEDE E DURAÇÃO

Artigo 1º. ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S.A. reger-se-á pelo presente Estatuto Social e pela legislação que lhe for aplicável.

Artigo 2º. A Companhia tem por objeto desenvolver as atividades abaixo descritas, diretamente, ou através das sociedades, consórcios, empreendimentos e outras formas de associação de que participe ou venha a participar:

- a) prestar serviços de transporte de cargas através dos modais ferroviário e rodoviário, dentre outros, isoladamente ou combinados entre si de forma intermodal ou multimodal;
- b) explorar atividades relacionadas direta ou indiretamente aos serviços de transporte mencionados na alínea anterior, tais como planejamento logístico, carga, descarga, transbordo, movimentação e armazenagem de mercadorias e contêineres, operação portuária, exploração e administração de entrepostos de armazenagem, armazéns gerais e entrepostos aduaneiros do interior;
- c) importar, exportar, comprar, vender, distribuir, arrendar, locar e emprestar contêineres, locomotivas, vagões e outras máquinas, equipamentos e insumos relacionados com as atividades descritas nas alíneas anteriores;
- d) realizar operações de comércio, importação, exportação e distribuição de produtos e gêneros alimentícios, em seu estado “in natura”, brutos, beneficiados ou industrializados, bem como o comércio, a importação, a exportação e a distribuição de embalagens e recipientes correlatos para acondicionamento dos mesmos;
- e) executar todas as atividades afins, correlatas, acessórias ou complementares às descritas nas alíneas anteriores, além de outras que utilizem como base a estrutura da Companhia; e
- f) participar direta ou indiretamente de sociedades, consórcios, empreendimentos e outras formas de associação cujo objeto seja relacionado com qualquer das atividades indicadas nas alíneas anteriores.

Artigo 3º. A Companhia tem sede e foro na cidade de Curitiba, Estado do Paraná, na Rua Emílio Bertolini, 100, sala 01, Vila Oficinas, podendo, por deliberação da Diretoria, abrir e fechar filiais, escritórios e quaisquer outros estabelecimentos em qualquer parte do País.

Artigo 4º. O prazo de duração da Companhia é indeterminado.

CAPÍTULO II - CAPITAL SOCIAL E AÇÕES

Artigo 5º. O capital social é de R\$ 332.146.395,32 (trezentos e trinta e dois milhões, cento e quarenta e seis mil, trezentos e noventa e cinco reais e trinta e dois centavos), dividido em 36.197.171 (trinta e seis milhões, cento e noventa e sete mil, cento e setenta e uma) ações, sendo 15.383.798 (quinze milhões, trezentas e oitenta e três mil, setecentas e noventa e oito) ações ordinárias e 20.813.373 (vinte milhões, oitocentas e treze mil, trezentas e setenta e três) ações preferenciais, todas nominativas, escriturais e sem valor nominal.”

§ 1º. A Companhia está autorizada a aumentar o capital social, independentemente de reforma estatutária, até o limite de R\$ 900.000.000,00 (novecentos milhões de reais), mediante a emissão de ações ordinárias ou preferenciais, sem guardar proporção entre estas e aquelas já existentes, bem como de debêntures conversíveis em ações ou bônus de subscrição.

§ 2º. Cada ação ordinária dá direito a 1 (um) voto nas deliberações da Assembléia Geral.

§ 3º. As ações preferenciais terão direito de voto nas seguintes matérias: (a) transformação, incorporação, fusão ou cisão da Companhia; (b) avaliação de bens destinados à integralização de aumento de capital da Companhia; (c) escolha de empresa especializada para determinação do valor econômico das ações da Companhia, para fins das ofertas públicas de que tratam os Capítulos VIII e IX; e (d) alteração ou revogação de dispositivos deste Estatuto Social que retirem da Companhia as características previstas na Seção IV, item 4.1, do Regulamento de Práticas Diferenciadas de Governança Corporativa - Nível 2 (doravante denominado “Regulamento Nível 2”), instituído pela Bolsa de Valores de São Paulo (“BOVESPA”).

§ 4º. As ações preferenciais também terão direito de voto no que diz respeito à aprovação de contratos entre a Companhia e seu acionista controlador (“Acionista Controlador”), diretamente ou através de terceiros, assim como de outras sociedades nas quais o Acionista Controlador tenha interesse, sempre que, no futuro, por força de disposição legal ou estatutária, a aprovação desses contratos seja deliberada em Assembléia Geral.

§ 5º. As ações preferenciais terão prioridade no reembolso de seu valor patrimonial, à época, em caso de liquidação da Companhia, sem prêmio.

§ 6º. As ações da Companhia serão todas nominativas, podendo ser mantidas em conta de depósito em nome de seus titulares, junto a instituição financeira por decisão e indicação do Conselho de Administração, podendo ser cobrada dos acionistas a remuneração de que trata o § 3º do artigo 35 da Lei nº 6.404/76.

§ 7º. É facultado à Companhia suspender os serviços de transferências e desdobramentos de ações e certificados para atender a determinação da Assembléia Geral, não podendo fazê-lo, porém, por mais de 90 (noventa) dias intercalados durante o exercício, e tampouco por mais de 15 (quinze) dias consecutivos.

§ 8º. A Companhia, por deliberação da Assembléia Geral, poderá criar outras classes de ações, resgatáveis ou não, sem guardar proporção com as demais.

§ 9º. A Companhia não poderá emitir partes beneficiárias.

Artigo 6º. Dentro do limite do capital autorizado, o Conselho de Administração será competente para deliberar sobre a emissão de ações ou bônus de subscrição, estabelecendo se o aumento se dará por subscrição pública ou particular, as condições de integralização e o preço da emissão.

Parágrafo único. O Conselho de Administração, dentro do limite do capital autorizado, e de acordo com plano aprovado pela Assembléia Geral, poderá outorgar opção de compra de ações a seus administradores ou empregados, ou a pessoas naturais que prestem serviços à Companhia ou a sociedade sob seu controle.

Artigo 7º. A Companhia está autorizada, até o limite máximo permitido em lei, a criar e/ou emitir, em decorrência de subscrição, bonificação ou desdobramento, ações preferenciais, com ou sem direito a voto, observado o disposto no artigo 5º, §§ 3º e 4º, deste Estatuto Social, em uma ou mais classes, mesmo que mais favorecidas do que as anteriormente existentes, fixando-lhes as respectivas preferências, vantagens, condições de resgate, amortização ou conversão.

§ 1º. Dentro desse limite, a Companhia poderá aumentar o número das ações preferenciais de qualquer classe, mesmo que sem guardar proporção com as demais ações preferenciais ou com as ações ordinárias e ainda aumentar as ações ordinárias sem guardar proporção com as ações preferenciais.

§ 2º. As ações preferenciais sem direito a voto com dividendos fixos ou mínimos adquirirão o exercício desse direito se a Companhia deixar de pagar os dividendos fixos ou mínimos a que fizerem jus durante três exercícios sociais consecutivos, direito esse que conservarão até o pagamento, se tais dividendos não forem cumulativos, ou até que sejam pagos os cumulativos em atraso, tudo na forma do parágrafo primeiro do artigo 111 da Lei nº 6.404/76.

§ 3º. Poderão ser emitidas, sem direito de preferência para os antigos acionistas, ações, debêntures conversíveis em ações e bônus de subscrição cuja colocação seja feita por uma das formas previstas no artigo 172 da Lei nº 6.404/76.

CAPÍTULO III - ASSEMBLÉIA GERAL

Artigo 8º. A Assembléia Geral dos Acionistas reunir-se-á ordinariamente dentro dos quatro primeiros meses de cada ano, para os fins previstos em lei e, extraordinariamente, sempre que necessário, observadas em sua convocação, instalação e deliberações, as prescrições legais pertinentes.

Artigo 9º. A Assembléia Geral, ordinária ou extraordinária, será convocada pelo Conselho de Administração e presidida pelo Presidente do Conselho de Administração, ou por seu substituto estatutário, sendo escolhidos, entre os acionistas presentes, um ou mais secretários.

CAPÍTULO IV – ADMINISTRAÇÃO

SEÇÃO I - DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 10. Os órgãos de administração da Companhia são o Conselho de Administração e a Diretoria.

Parágrafo único. A posse dos administradores estará condicionada à prévia subscrição do Termo de Anuência dos Administradores aludido no Regulamento do Nível 2 da BOVESPA.

Artigo 11. Os membros do Conselho de Administração, e seus suplentes, serão eleitos pela Assembléia Geral e os da Diretoria pelo Conselho de Administração.

§ 1º. O mandato dos membros do Conselho de Administração é de 1 (um) ano, permitida a reeleição; inicia-se com a posse mediante termo lavrado em livro próprio e termina sempre simultaneamente, ainda que algum deles tenha sido eleito depois dos demais, mantendo-se no exercício de seus cargos até a investidura dos novos eleitos.

§ 2º. O mandato dos Diretores é de 2 (dois) anos, permitida a reeleição; inicia-se com a posse mediante termo lavrado em livro próprio e termina sempre simultaneamente, ainda que algum deles tenha sido eleito depois dos demais, mantendo-se no exercício de seus cargos até a investidura dos novos eleitos.

Artigo 12. A remuneração dos administradores será fixada pela Assembléia Geral de forma individual ou global, caso em que caberá ao Conselho de Administração sua alocação entre seus membros e os da Diretoria.

Artigo 13. A substituição dos administradores far-se-á de acordo com as seguintes regras:

a) no caso de ausência ou impedimento temporário de qualquer dos Diretores, inclusive do Diretor-Presidente, as funções do Diretor ausente ou impedido serão acumuladas por outro Diretor, por designação do Diretor ausente. Em caso de impedimento ou na falta de indicação pelo Diretor ausente do substituto temporário, este será indicado pelo Diretor-Presidente;

b) no caso de ausência ou impedimento temporário de qualquer membro do Conselho de Administração, este será substituído pelo respectivo suplente, sendo que, na ausência ou impedimento temporário do Presidente do Conselho, será o mesmo substituído pelo Conselheiro indicado pelo Presidente, efetivando-se o suplente do Presidente na condição de Conselheiro;

c) no caso de vacância de qualquer dos cargos de Diretor, inclusive o de Diretor-Presidente, as suas funções serão exercidas cumulativamente pelo Diretor para esse efeito indicado em reunião de Diretoria, que exercerá tais funções até a primeira reunião do Conselho de Administração que se seguir à vacância;

d) no caso de vacância de qualquer cargo do Conselho de Administração, será o mesmo exercido pelo respectivo suplente, sendo que, na vacância do Presidente, caberá aos membros do Conselho de Administração designarem, dentre os demais, o Conselheiro que exercerá suas funções até a primeira Assembléia Geral, efetivando-se o suplente do Presidente substituído na condição de Conselheiro.

SEÇÃO II - CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Artigo 14. O Conselho de Administração será composto de no mínimo 5 (cinco) e no máximo 11 (onze) membros efetivos e respectivos suplentes, todos acionistas.

Parágrafo único. O Conselho de Administração será presidido por um ou dois de seus membros, indicados pela Assembléia Geral que os eleger.

Artigo 15. O Conselho de Administração reúne-se, em caráter ordinário, trimestralmente, em datas a serem estabelecidas na primeira reunião anual e, extraordinariamente, sempre que convocado pelo Presidente, a quem cabe fixar a respectiva ordem do dia. As reuniões extraordinárias deverão ser convocadas com uma antecedência mínima de 8 (oito) dias, e os documentos que suportarem a ordem do dia, tanto para as reuniões ordinárias como para as extraordinárias, deverão ser encaminhados com uma antecedência de 5 (cinco) dias.

Parágrafo único. O Presidente deverá convocar o Conselho de Administração quando tal pedido, devidamente fundamentado, com indicação da matéria a tratar, lhe for apresentado:

- a) por pelo menos três Conselheiros;
- b) pelo Diretor-Presidente.

Artigo 16. O Conselho de Administração funciona com a presença da maioria de seus membros, e delibera por maioria de votos.

Parágrafo único. Qualquer membro do Conselho de Administração poderá se fazer assessorar por um profissional de sua livre escolha nas reuniões do Conselho de Administração, bem como se fazer representar, na ausência de seu suplente, por outro conselheiro.

Artigo 17. Compete ao Conselho de Administração:

- a) eleger e destituir os Diretores da Companhia, indicando, por proposta do Diretor-Presidente, aquele que acumulará as funções de Relações com Investidores;
- b) deliberar sobre a proposta do Diretor-Presidente sobre as áreas de atuação dos demais Diretores;
- c) fixar a orientação geral dos negócios da Companhia e de suas controladas, aprovando previamente suas políticas empresariais de comercialização, gestão administrativa de pessoal e financeira, de aplicação de incentivos fiscais e zelar pelo estrito cumprimento das mesmas;
- d) aprovar planos, projetos e orçamentos anuais e plurianuais;
- e) autorizar contribuições da Companhia e suas controladas para associações de empregados, fundos de previdência, entidades assistenciais ou recreativas;
- f) fiscalizar a gestão dos Diretores, examinando, a qualquer tempo, as atas, livros e papéis da Companhia e de suas controladas, solicitando informações sobre contratos celebrados, ou em vias de celebração, e quaisquer outros atos;
- g) convocar a Assembléia Geral;
- h) manifestar-se sobre o Relatório de Administração e demonstrações financeiras e propor a destinação do lucro líquido de cada exercício;
- i) deliberar sobre a emissão de ações e bônus de subscrição, dentro do limite do capital autorizado da Companhia;
- j) autorizar a negociação pela Companhia e por suas controladas de ações de sua respectiva emissão, e a emissão, conversão, resgate antecipado e demais condições de debêntures, conversíveis ou não, “*commercial papers*”, bônus e demais títulos destinados a distribuição primária ou secundária em mercado de capitais;
- k) deliberar sobre a emissão de notas promissórias comerciais para distribuição pública, nos termos da Instrução CVM n.º 134/90;
- l) escolher e destituir os auditores independentes;
- m) autorizar a alienação ou oneração de bens do ativo permanente da Companhia e de suas controladas, em uma ou mais operações sucessivas no curso de 12 (doze) meses consecutivos, de valor agregado superior a 5% (cinco por cento) de seu patrimônio líquido atualizado;

n) fixar as condições gerais de celebração de contratos de qualquer natureza entre a Companhia e qualquer de seus acionistas controladores ou sociedades controladas ou controladoras de seus acionistas controladores, qualquer que seja o valor, ou autorizar a celebração dos contratos que não atendam a estas condições;

o) autorizar operações financeiras e comerciais ativas e passivas de valor superior ao que for determinado em resolução do próprio Conselho de Administração;

p) autorizar atos que importem em outorga de garantias de qualquer espécie em favor de terceiros ou que importem em renúncia de direito;

q) pronunciar-se sobre os assuntos que a Diretoria lhe apresente para sua deliberação ou para serem submetidos à Assembléia Geral;

r) deliberar sobre a constituição de sociedades ou a participação da Companhia e de suas controladas em outras entidades, bem como sobre quaisquer participações ou investimentos em negócios estranhos ao objeto social, inclusive através de consórcio ou sociedade em conta de participação;

s) aprovar a alienação, arrendamento ou outra forma de disposição dos direitos de concessão das sociedades em que a Companhia participar;

t) deliberar sobre a suspensão das atividades da Companhia e suas controladas;

u) avocar a qualquer tempo o exame de qualquer assunto referente aos negócios da Companhia e suas controladas, ainda que não compreendido na enumeração acima, e sobre ele proferir decisão a ser obrigatoriamente executada pela Diretoria;

v) exercer os demais poderes que lhe sejam atribuídos por lei e pelo presente Estatuto;

x) resolver os casos omissos neste Estatuto e exercer outras atribuições que a lei ou este Estatuto não confirmam a outro órgão da Companhia.

§ 1º. Será criado órgão de auditoria interna que estará subordinado diretamente ao Presidente do Conselho de Administração, vedada a delegação por este a outro órgão da Companhia.

§ 2º. O Conselho de Administração terá um Secretário Executivo, que terá a incumbência de preparar e distribuir os documentos que suportarem as matérias da ordem do dia e lavrar as atas.

SEÇÃO III – DIRETORIA

Artigo 18. A Diretoria é composta de 2 (dois) a 8 (oito) membros, sendo um Diretor-Presidente, um Diretor Financeiro e de Relações com Investidores, e demais Diretores sem designação especial. A Assembléia Geral poderá deixar vagos até 6 (seis) cargos de Diretor, exceto o de Diretor-Presidente.

Artigo 19. A Diretoria reúne-se sempre que convocada pelo Diretor-Presidente.

Artigo 20. Nos atos e instrumentos que acarretarem responsabilidade para a Companhia, será ela representada por dois Diretores. Dentro dos limites fixados pela Diretoria, a Companhia poderá ser representada por um Diretor agindo em conjunto com um procurador ou por dois procuradores agindo em conjunto, dentro dos limites expressos nos respectivos mandatos.

§ 1º. A Diretoria poderá delegar, inclusive nas obrigações a serem assumidas no exterior, a um só Diretor ou a um procurador, a representação da Companhia, nos termos e limites que a Diretoria vier a fixar.

§ 2º. As procurações outorgadas pela Companhia serão sempre assinadas por dois Diretores e conterão os poderes específicos e prazo de vigência não superior a 1 (um) ano, ressalvada a outorga de poderes da cláusula *ad judicium et extra* que a Diretoria houver autorizado em cada caso.

Artigo 21. Compete aos Diretores assegurar a gestão permanente dos negócios sociais e dar execução às deliberações do Conselho de Administração.

Artigo 22. Compete, em especial, à Diretoria, atuando em colegiado:

- a) submeter ao Conselho de Administração a estrutura básica de organização da Companhia e de suas controladas, bem como definir as atribuições das várias unidades das mesmas;
- b) expedir as normas e regulamentos para o bom funcionamento dos serviços, respeitado o disposto neste Estatuto;
- c) manter o controle geral da execução de suas deliberações, bem como da avaliação dos resultados da atividade da Companhia e suas controladas;
- d) preparar e submeter à aprovação do Conselho de Administração os orçamentos anual e plurianual, os projetos de expansão e modernização e os planos de investimento;
- e) submeter ao Conselho de Administração o plano de cargos e salários e o quadro de pessoal da Companhia e suas controladas;
- f) submeter ao Conselho de Administração as normas relativas às contratações;
- g) submeter à prévia e expressa aprovação do Conselho de Administração as operações relativas a investimentos e financiamentos, no país ou no exterior;
- h) submeter ao Conselho de Administração todos os atos que envolvam responsabilidade para a Companhia, obedecido o limite disposto em delegação específica que, nesse sentido, vier a ser emanada em ato daquele Colegiado;
- i) preparar e propor ao Conselho de Administração os atos que sejam da competência deste e os que deva submeter à Assembléia Geral;
- j) elaborar o Relatório da Administração, as Demonstrações Financeiras e os demais documentos a apresentar à Assembléia Geral;
- k) decidir sobre a abertura, transferência ou encerramento de escritórios, filiais, dependências ou outros estabelecimentos da Companhia;
- l) autorizar a constituição de procuradores, definindo-lhes os poderes;
- m) aprovar as instruções a serem dadas aos representantes da Companhia nas Assembléias Gerais das sociedades em que detenha participação acionária;
- n) exercer as demais atribuições previstas em lei e neste Estatuto.

Artigo 23. Compete ao Diretor-Presidente:

- a) exercer a direção da Companhia, coordenando as atividades dos Diretores;
- b) propor ao Conselho de Administração as áreas de atuação e a designação de cada Diretor;
- c) zelar pela execução das deliberações do Conselho de Administração e da Diretoria;
- d) convocar e presidir as reuniões da Diretoria, estabelecendo-lhe a ordem do dia e dirigindo os respectivos trabalhos;
- e) representar a Companhia, ativa e passivamente, judicial ou extrajudicialmente, inclusive em suas relações com o Governo e entidades privadas;
- f) propor à aprovação da Diretoria a estrutura básica da Companhia e de suas controladas e as atribuições das várias unidades das mesmas;
- g) supervisionar, com a colaboração dos demais Diretores, as atividades de todas as unidades da Companhia e de suas controladas;
- h) indicar, para aprovação da Diretoria, os representantes da Companhia nas entidades e nas sociedades e associações das quais a Companhia participe;
- i) exercer as demais atribuições previstas neste Estatuto.

Artigo 24. O Diretor Financeiro e de Relações com Investidores tem como responsabilidade as diretrizes da política econômico-financeira da Companhia e suas controladas. Suas funções básicas são: (i) planejar, propor e implementar o planejamento econômico-financeiro da Companhia e suas controladas; (ii) coordenar a área contábil; (iii) implementar a política de planejamento fiscal da Companhia e suas controladas; (iv) coordenar a elaboração das demonstrações financeiras da Companhia e suas controladas; (v) administrar os recursos financeiros da Companhia; (vi) apoiar a área operacional da Companhia e suas controladas no que for necessário para o bom andamento das mesmas; (vii) coordenar os eventuais projetos da Companhia e suas controladas; e (viii) representar a Companhia perante a Comissão de Valores Mobiliários, acionistas, investidores, Bolsa de Valores, Banco Central do Brasil e demais órgãos relacionados às atividades desenvolvidas no mercado de capitais.

CAPÍTULO V - DO CONSELHO FISCAL

Artigo 25. O Conselho Fiscal, com as atribuições e poderes que a lei lhe confere, não terá funcionamento permanente e será composto de 3 (três) a 5 (cinco) membros efetivos e igual número de suplentes, todos residentes no país, eleitos pela Assembléia Geral, podendo ser reeleitos.

§ 1º. A remuneração dos membros do Conselho Fiscal será fixada pela Assembléia Geral que os eleger, observado o limite mínimo legal.

§ 2º. A posse dos membros do Conselho Fiscal estará condicionada à prévia subscrição do Termo de Anuência dos Membros do Conselho Fiscal aludido no Regulamento do Nível 2 da BOVESPA.

§ 3º. O Conselho Fiscal elegerá o seu Presidente na primeira reunião.

§ 4º. O Conselho Fiscal funcionará de acordo com o regimento interno aprovado pela primeira Assembléia Geral que deliberar sua instalação.

§ 5º. O Conselho Fiscal somente poderá deliberar com a presença da maioria absoluta de seus membros e as deliberações serão tomadas pela maioria absoluta de votos dos presentes. Das reuniões lavrar-se-ão atas, em livro próprio.

CAPÍTULO VI - EXERCÍCIO SOCIAL

Artigo 26. O exercício social coincide com o ano calendário, e as demonstrações financeiras serão levantadas ao término de cada ano, de acordo com o disposto na Lei n.º 6.404/76 e demais dispositivos legais aplicáveis.

Parágrafo único. A Companhia poderá levantar balanços trimestrais ou em períodos menores para o pagamento de dividendos intermediários, na forma do disposto no artigo 204 da Lei n.º 6.404/76.

Artigo 27. A Companhia distribuirá como dividendo obrigatório, em cada exercício social, 25% (vinte e cinco por cento) do lucro líquido do exercício, ajustado nos termos do artigo 202 da Lei n.º 6.404/76.

§ 1º. Quando o valor do dividendo mínimo ou fixo pago às ações preferenciais que tiverem esta preferência for igual ou superior a 25% (vinte e cinco por cento) do lucro líquido do exercício, ajustado na forma da lei, caracterizar-se-á o pleno pagamento do dividendo obrigatório.

§ 2º. Atribuir-se-á à reserva para investimentos, que não excederá a 100% (cem por cento) do capital social subscrito, importância não inferior a 25% (vinte e cinco por cento) e não superior a 75% (setenta e cinco por cento) do lucro líquido do exercício, ajustado na forma do artigo 202 da Lei n.º 6.404/76, com a finalidade de financiar a expansão das atividades da Companhia e de empresas controladas, inclusive através da subscrição de aumentos de capital, ou criação de novos empreendimentos.

Artigo 28. Os dividendos atribuídos aos acionistas serão pagos nos prazos da lei, e, se não reclamados dentro de 3 (três) anos contados da publicação do ato que autorizou sua distribuição, prescreverão em favor da Companhia.

Artigo 29. A Companhia levantará balanços semestrais, podendo, ainda, levantar balanços em períodos menores e declarar, por deliberação do Conselho de Administração, dividendos à conta do lucro apurado nesses balanços, por conta do total a ser distribuído ao término do respectivo exercício, observadas as limitações previstas em lei.

§ 1º. Os dividendos assim declarados constituirão antecipação do dividendo obrigatório a que se refere o artigo 27 deste Estatuto Social.

§ 2º. Em caso de distribuição de dividendos à conta do lucro apurado em balanços semestrais, ou em períodos menores, poderá também ser paga a participação a que se refere o artigo 27 deste Estatuto Social, mediante deliberação do Conselho de Administração, *ad referendum* da Assembléia Geral. Nesta hipótese, o Conselho de Administração fixará, observados os limites legais, o valor total a ser pago.

§ 3º. Ainda por deliberação do Conselho de Administração, poderão ser distribuídos dividendos intermediários, à conta de lucros acumulados ou de reservas de lucros existentes no último balanço anual ou semestral, inclusive à conta da reserva de investimentos a que se refere o parágrafo único do artigo 27. O Conselho de Administração poderá, a seu critério, cumprir a obrigação de distribuição do dividendo obrigatório com base nos dividendos que assim forem declarados.

CAPÍTULO VII – ALIENAÇÃO DE CONTROLE

Artigo 30. O Acionista Controlador ou grupo de acionistas vinculados por acordo de voto que detém o poder de controle (“Grupo Controlador”), não transferirão a propriedade de suas ações vinculadas a tal acordo (“Ações Vinculadas”) enquanto o adquirente não subscrever o Termo de Anuência dos Controladores, na forma estabelecida no Regulamento do Nível 2 editado pela BOVESPA.

§ 1º A Companhia também não registrará qualquer transferência de Ações Vinculadas para o adquirente enquanto este não subscrever o Termo de Anuência dos Controladores.

§ 2º Define-se como “Poder de Controle” o poder, efetivamente utilizado, de dirigir, de modo permanente, as atividades sociais e orientar o funcionamento dos órgãos da Companhia, de forma direta ou indireta, de fato ou de direito.

§ 3º Há presunção relativa de titularidade do Poder de Controle em relação à pessoa, aos acionistas integrantes do Grupo Controlador ou grupo de pessoas sob controle comum que sejam titulares de ações que lhes tenham assegurado a maioria absoluta dos votos dos acionistas presentes nas 3 (três) últimas assembléias gerais de acionistas da Companhia, ainda que não sejam titulares das ações representativas da maioria absoluta do capital votante da Companhia.

§ 4º A negociação de ações entre os membros do Grupo Controlador, mesmo que implique a consolidação do Poder de Controle em apenas um acionista, não constitui transferência do Poder de Controle.

Artigo 31. A alienação de ações que assegurem o Poder de Controle da Companhia, tanto por meio de uma única operação, como por meio de operações sucessivas, deverá ser contratada sob a condição, suspensiva ou resolutiva, de que o adquirente obrigue-se a concretizar, no prazo máximo de 90 (noventa) dias, contados da data de aquisição dessas ações, oferta pública de aquisição das demais ações dos outros acionistas da Companhia, de forma a lhes assegurar tratamento equitativo àquele dado ao Acionista Controlador alienante.

§ 1º No caso de aquisição, por terceiros, de ações pertencentes a um ou mais acionistas que exerçam o Poder de Controle, a oferta pública prevista no *caput* deste artigo somente será exigida a partir da aquisição do número de ações necessário para o exercício do Poder de Controle.

§ 2º Na hipótese de o Poder de Controle da Companhia ser exercido por mais de um acionista, a obrigação prevista no *caput* deste artigo não será exigida caso o adquirente passe a deter o Poder de Controle em conjunto com o(s) outro(s) acionista(s) que já exerciam o Poder de Controle, mas não detenha os votos necessários para o exercício do Poder de Controle.

§ 3º Para fins do disposto nos parágrafos 1º e 2º deste artigo, entende-se como número de ações e/ou votos necessários para o exercício do Poder de Controle, o percentual equivalente ao quorum qualificado para deliberações estabelecido em acordo de acionistas arquivado na sede da Companhia.

Artigo 32. A oferta pública referida no artigo 31 também será exigida:

a) quando houver cessão onerosa de direitos de subscrição de ações e de outros títulos ou direitos relativos a valores mobiliários conversíveis em ações, que venha a resultar na alienação de ações que assegurem o Poder de Controle da Companhia;

b) em caso de alienação de controle de sociedade que detenha o Poder de Controle da Companhia para terceiro não controlador, direta ou indiretamente, sendo que, neste caso, o Acionista Controlador alienante ficará obrigado a declarar à BOVESPA o valor atribuído à Companhia nessa alienação e anexar documentação que comprove esse valor.

Artigo 33. O acionista da Companhia que venha a adquirir o seu Poder de Controle, em razão de contrato particular de compra de ações celebrado com o Acionista Controlador, envolvendo qualquer quantidade de ações, estará obrigado a:

- a) concretizar a oferta pública, nos termos do artigo 31 deste Estatuto Social; e
- b) ressarcir os acionistas de quem tenha comprado ações em bolsa nos 6 (seis) meses anteriores à data da aquisição das ações que lhe asseguraram o Poder de Controle da Companhia, devendo pagar-lhes a diferença entre (i) o preço pago ao Acionista Controlador alienante, e (ii) o valor pago em bolsa por ações da Companhia nesse período, atualizado na forma da legislação em vigor, até a data do respectivo pagamento.

Artigo 34. Na verificação da ocorrência da aquisição do Poder de Controle nos termos dos artigos 32 e 33 serão aplicados os critérios definidos no parágrafo 4º do artigo 30 e nos parágrafos 1º a 3º do artigo 31.

CAPÍTULO VIII – CANCELAMENTO DE REGISTRO DE COMPANHIA ABERTA

Artigo 35. Sem prejuízo das disposições legais e regulamentares, o cancelamento do registro de companhia aberta será precedido por oferta pública de aquisição de ações, tendo como preço mínimo, obrigatoriamente, o valor econômico apurado mediante utilização de metodologia reconhecida pela CVM ou com base em critérios que venham a ser definidos por esta.

Artigo 36. O laudo de avaliação será elaborado por empresa especializada, com experiência comprovada e independência quanto ao poder de decisão da Companhia, seus administradores e/ou Acionista Controlador ou Grupo Controlador, além de satisfazer os requisitos do § 1º do artigo 8º, da Lei nº 6.404/76, e conter a responsabilidade prevista no § 6º do mesmo artigo.

§ 1º. A escolha da empresa especializada responsável pela determinação do valor econômico da Companhia é de competência privativa da assembléia geral, a partir da apresentação, pelo Conselho de Administração, de lista tríplice, devendo a respectiva deliberação ser tomada por maioria absoluta de votos das ações em circulação, não se computando os votos em branco, cabendo a cada ação, independentemente de espécie ou classe, o direito a um voto nessa deliberação.

§ 2º. Para fins do disposto no § 1º, consideram-se ações em circulação todas as ações de emissão da Companhia, exceto aquelas:

- a) de titularidade do Acionista Controlador, seu cônjuge, companheiro(a) e dependentes incluídos na declaração anual de imposto de renda;
- b) em tesouraria;
- c) de titularidade de controladas ou coligadas da Companhia, assim como de outras sociedades que com qualquer dessas integre um mesmo grupo de fato ou de direito; e
- d) de titularidade de controladas e coligadas do Acionista Controlador, assim como de outras sociedades que com qualquer dessas integre um mesmo grupo de fato ou de direito.

§ 3º. Os custos incorridos com a elaboração do laudo serão arcados pelo ofertante.

Artigo 37. Caso o laudo de avaliação referido no artigo 36 não esteja pronto até a assembléia geral extraordinária convocada para deliberar sobre o cancelamento do registro de companhia aberta, o ofertante deverá informar nessa assembléia o valor por ação ou lote de mil ações pelo qual formulará a oferta pública.

§ 1º. A oferta pública ficará condicionada a que o valor apurado no laudo de avaliação não seja superior ao valor divulgado na assembléia referida no “caput” deste artigo.

§ 2º. Se o valor econômico das ações, apurado na forma dos artigos 35 e 36, for superior ao valor informado pelo ofertante, a deliberação referida neste artigo ficará automaticamente cancelada, devendo ser dada ampla divulgação desse fato ao mercado, exceto se o ofertante concordar expressamente em formular a oferta pública pelo valor econômico apurado.

CAPÍTULO IX – SAÍDA DO NÍVEL 2

Artigo 38. A saída da Companhia do Nível 2 será aprovada em assembléia geral por acionistas representando no mínimo mais da metade do capital social votante da Companhia e comunicada à BOVESPA por escrito com antecedência prévia de 30 (trinta) dias.

§ 1º. O Acionista Controlador ou Grupo Controlador deverão concretizar oferta pública de aquisição de ações pertencentes aos demais acionistas da Companhia, no prazo de 90 (noventa) dias, pelo valor econômico apurado na forma do Capítulo VIII deste Estatuto.

§ 2º. Caso a saída da Companhia do Nível 2 ocorra em razão do cancelamento de registro de companhia aberta, serão observados todos os procedimentos previstos na legislação, com realização de oferta pelo valor econômico apurado na forma do Capítulo VIII deste Estatuto.

§ 3º. Caso a saída da Companhia do Nível 2 venha a ocorrer em virtude de operação de reorganização societária, na qual a companhia resultante dessa reorganização não seja admitida para negociação no Nível 2, o Acionista Controlador ou Grupo Controlador, no prazo de 120 (cento e vinte) dias contados da data em que tiver sido realizada a assembléia geral da Companhia que houver aprovado a referida reorganização, deverá concretizar oferta pública de aquisição de ações pertencentes aos demais acionistas da Companhia, pelo valor econômico apurado na forma prevista nos artigos 35 e 36 deste Estatuto.

§ 4º. O Acionista Controlador ou Grupo Controlador estará dispensado de proceder à oferta pública referida no parágrafo acima se a companhia resultante da operação de reorganização societária estiver registrada no segmento especial de negociação da BOVESPA denominado Novo Mercado, no prazo previsto para realização da oferta pública.

Artigo 39. A alienação do Poder de Controle da Companhia que ocorrer nos 12 (doze) meses subsequentes à sua saída do Nível 2 obrigará o Acionista Controlador ou Grupo Controlador alienante, conforme o caso, conjunta e solidariamente com o adquirente, a oferecer aos demais acionistas a aquisição de suas ações pelo preço e nas condições obtidas pelo Acionista Controlador ou Grupo Controlador na alienação de suas próprias ações, devidamente atualizado na forma da legislação em vigor, observando-se as mesmas regras aplicáveis às alienações de controle previstas no Capítulo VII deste Estatuto.

§ 1º. Se o preço obtido pelo Acionista Controlador ou pelo Grupo Controlador na alienação a que se refere o “caput” deste artigo for superior ao valor das ofertas públicas realizadas de acordo com as demais disposições do Capítulo IX deste Estatuto Social, devidamente atualizado na forma da legislação em vigor, o Acionista Controlador ou Grupo Controlador alienante, conforme o caso, conjunta e solidariamente com o adquirente, ficarão obrigados a pagar a diferença de valor apurado aos aceitantes da respectiva oferta pública, nas mesmas condições previstas no “caput” deste artigo.

§ 2º. A Companhia e o Acionista Controlador ou Grupo Controlador ficam obrigados a averbar no Livro de Registro de Ações da Companhia, em relação às ações de propriedade do Acionista Controlador ou do Grupo Controlador, ônus que obrigue o comprador daquelas ações a estender aos demais acionistas da Companhia preço e condições de pagamento idênticos aos que forem pagos ao Acionista Controlador ou Grupo Controlador, em caso de alienação, na forma prevista no “caput” e no § 1º, acima.

CAPÍTULO X – JUÍZO ARBITRAL

Artigo 40. As disputas ou controvérsias relacionadas ao Regulamento do Nível 2 da BOVESPA, a este Estatuto Social, aos Acordos de Acionistas, às disposições da Lei nº 6.404/76, às normas editadas pelo Conselho Monetário Nacional, pelo Banco Central do Brasil e pela CVM, aos regulamentos da BOVESPA e às demais normas aplicáveis ao funcionamento do mercado de capitais em geral, ou delas decorrentes, serão resolvidas por meio de arbitragem conduzida junto à Câmara de Arbitragem do Mercado instituída pela BOVESPA, de conformidade com o Regulamento da referida Câmara.

CAPÍTULO XI - DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 41. Os direitos e obrigações previstos no artigo 10, parágrafo único, bem como nos Capítulos VII, VIII, IX e X deste Estatuto Social somente serão eficazes a partir da data em que a Companhia publicar o Anúncio de Início de Distribuição Pública de Ações, referente à oferta pública de distribuição de ações, aprovada pela Reunião do Conselho de Administração da Companhia do dia 11 de maio de 2004.

Artigo 42. A Companhia observará os Acordos de Acionistas registrados na forma do artigo 118 da Lei n.º 6.404/76, cabendo à administração abster-se de registrar transferências de ações contrárias aos respectivos termos e ao Presidente das Assembléias Gerais e das reuniões do Conselho de Administração abster-se de computar os votos lançados contra os mesmos acordos.

CAPÍTULO XII – LIQUIDAÇÃO

Artigo 43. A Companhia entrará em liquidação nos casos previstos em lei, ou em virtude de deliberação da Assembléia Geral.

Parágrafo único. Compete à Assembléia Geral estabelecer o modo de liquidação, eleger o liquidante e os membros do Conselho Fiscal, que deverão funcionar no período de liquidação, fixando-lhes os respectivos honorários.

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

Estatuto Social da ALL - América Latina Logística do Brasil S.A.

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S.A.

ESTATUTO SOCIAL

CAPÍTULO I

Denominação, Objeto, Sede e Duração

Artigo 1 - A ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S.A. reger-se-á pelo presente Estatuto e pela legislação que lhe for aplicável.

Artigo 2 - A Companhia tem por objeto:

- a) prestar serviços de transporte ferroviário;
- b) explorar serviços de carga, descarga, armazenagem e transbordo nas estações, pátios e terrenos existentes na faixa de domínio das linhas ferroviárias objeto da concessão;
- c) participar de projetos que tenham como objetivo a promoção do desenvolvimento sócio-econômico das áreas de influência, visando à ampliação dos serviços ferroviários concedidos;
- d) executar todas as atividades afins ou correlatas às descritas nas alíneas anteriores.

§ 1º - A Companhia, visando à consecução de seus objetivos, poderá, por deliberação de seu Conselho de Administração, participar de outras sociedades.

§ 2º - Na execução de seu objeto social, a Companhia cumprirá os regulamentos e normas aplicáveis à ferrovia, suas operações e demais modalidades de transporte, bem como as leis, regulamentos e demais atos expedidos pelo poder concedente.

Artigo 3 - A Companhia tem sede e foro na Cidade de Curitiba, Estado do Paraná, na Rua Emílio Bertolini, 100, sala 02, Vila Oficinas, podendo, por deliberação da Diretoria, abrir e fechar filiais, escritórios e quaisquer outros estabelecimentos em qualquer parte do País.

Artigo 4 - O prazo de duração da Companhia é indeterminado.

CAPÍTULO II

Capital Social e Ações

Artigo 5 - O capital social é de R\$ 151.878.252,09, totalmente integralizado, dividido em 21.991.458.792 ações, sendo 8.721.942.925 ações ordinárias e 13.269.515.867 ações preferenciais, todas nominativas, sem valor nominal.

§ 1º - A Companhia está autorizada a aumentar o capital social, independentemente de reforma estatutária, até o limite de R\$ 400.000.000,00 (quatrocentos milhões de reais), mediante a emissão de ações ordinárias ou preferenciais, sem guardar proporção entre estas e aquelas já existentes, bem como de debêntures conversíveis em ações ou bônus de subscrição.

§ 2º - Cada ação ordinária dá direito a 1 (hum) voto nas deliberações da Assembléia geral.

§ 3º - As ações preferenciais não têm direito de voto e gozarão unicamente de prioridade no recebimento do capital, sem prêmio, quando da liquidação da Companhia.

§ 4º - É facultado à Companhia, por deliberação do Conselho de Administração, optar pelo regime escritural para a emissão, registro de propriedade e transferência de uma ou mais classes de ações. Neste caso, a contratação da escrituração e a guarda dos livros de registro e transferência de ações e a emissão de certificados só poderá ser efetuada com instituição financeira autorizada pela Comissão de Valores Mobiliários a manter esse serviço e a instituição financeira depositária das ações ficará autorizada a cobrar do acionista o custo do serviço de transferência da propriedade das ações escriturais, observados os limites legais.

§ 5º - A Companhia poderá emitir certificados ou títulos, simples ou múltiplos, de ações, e, provisoriamente, cautelas que as representem.

§ 6º - Os certificados ou títulos e as cautelas de ações serão assinados por 02 (dois) Diretores, admitida a assinatura por chancela mecânica.

§ 7º - O Acionista pagará o custo da substituição dos certificados ou títulos e das cautelas, quando a solicitar.

§ 8º - É facultado à Companhia suspender os serviços de transferências e desdobramentos de ações e certificados para atender a determinação da Assembléia Geral, não podendo fazê-lo, porém, por mais de 90 (noventa) dias intercalados durante o exercício, e tampouco por mais de 15 (quinze) dias consecutivos.

§ 9º - A Companhia, por deliberação da Assembléia Geral, poderá criar outras classes de ações, resgatáveis ou não, sem guardar proporção com as demais.

§ 10º - Na forma do disposto no EDITAL PND/A 08/96/RFFSA, nenhum Acionista poderá deter, direta ou indiretamente, mais de 20% (vinte por cento) da totalidade das ações representativas do capital votante da Companhia, ao longo do prazo da concessão, salvo autorização do Poder Concedente.

Artigo 6 - Dentro do limite do capital autorizado, o Conselho de Administração será competente para deliberar sobre a emissão de ações ou bônus de subscrição, estabelecendo se o aumento se dará por subscrição pública ou particular, as condições de integralização, as características das ações a serem emitidas e o preço da emissão.

Parágrafo único - O Conselho de Administração, dentro do limite do capital autorizado, e de acordo com plano aprovado pela Assembléia Geral, poderá outorgar opção de compra de ações a seus administradores ou empregados, ou a pessoas naturais que prestem serviços à Companhia ou a sociedade sob seu controle.

Artigo 7 - Poderão ser emitidas, sem direito de preferência para os antigos Acionistas, ações, debêntures conversíveis ou bônus de subscrição, 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 6404/76.

CAPÍTULO III **Assembléia Geral**

Artigo 8 - A Assembléia Geral dos Acionistas reunir-se-á ordinariamente dentro dos quatro primeiros meses de cada ano, para os fins previstos em lei e, extraordinariamente, sempre que necessário, observadas em sua convocação, instalação e deliberações, as prescrições legais pertinentes.

Artigo 9 - A Assembléia Geral, ordinária ou extraordinária, será convocada pelo Conselho de Administração e presidida pelo Presidente do Conselho de Administração, ou por seu substituto estatutário, sendo escolhidos, entre os Acionistas presentes, um ou mais secretários.

CAPÍTULO IV **Administração**

Seção I **Das Disposições Gerais**

Artigo 10 - Os órgãos de administração da Companhia são o Conselho de Administração e a Diretoria.

Artigo 11 - Os membros do Conselho de Administração, e seus suplentes, serão eleitos pela Assembléia Geral e os da Diretoria pelo Conselho de Administração.

§ 1º - O mandato dos membros do Conselho de Administração é de 03 (três) anos, permitida a reeleição; inicia-se com a posse mediante termo lavrado em livro próprio e termina sempre simultaneamente, ainda que algum deles tenha sido eleito depois dos demais, mantendo-se no exercício de seus cargos até a investidura dos novos eleitos.

§ 2º - O mandato dos Diretores é de 02 (dois) anos, permitida a reeleição; inicia-se com a posse mediante termo lavrado em livro próprio e termina sempre simultaneamente, ainda que algum deles tenha sido eleito depois dos demais, mantendo-se no exercício de seus cargos até a investidura dos novos eleitos.

Artigo 12 - A remuneração dos administradores será fixada individual ou globalmente pela Assembléia Geral, que poderá delegar ao Conselho de Administração sua alocação.

Artigo 13 - A substituição dos administradores far-se-á de acordo com seguintes regras:

a) no caso de ausência ou impedimento temporário de qualquer dos Diretores, inclusive do Diretor-Presidente, as funções do Diretor ausente ou impedido serão acumuladas por outro Diretor, por designação do Diretor ausente. Em caso de impedimento ou na falta de indicação pelo Diretor ausente do substituto temporário, este será indicado pelo Diretor-Presidente;

b) no caso de ausência ou impedimento temporário de qualquer membro do Conselho de Administração, este será substituído pelo respectivo suplente, sendo que, na ausência ou impedimento temporário do Presidente do Conselho, será o mesmo substituído pelo Conselheiro indicado pelo Presidente, efetivando-se o suplente do Presidente na condição de Conselheiro;

c) no caso de vacância de qualquer dos cargos de Diretor, inclusive o de Diretor-Presidente, as suas funções serão exercidas cumulativamente pelo Diretor para esse efeito indicado em reunião de Diretoria, que exercerá tais funções até a primeira reunião do Conselho de Administração que se seguir à vacância.

d) no caso de vacância de qualquer cargo do Conselho de Administração, será o mesmo exercido pelo respectivo suplente, sendo que, na vacância do Presidente, caberá aos membros do Conselho de Administração designarem, dentre os demais, o Conselheiro que exercerá suas funções até a primeira Assembléia Geral, efetivando-se o suplente do Presidente substituído na condição de Conselheiro.

Seção II

Conselho de Administração

Artigo 14 - O Conselho de Administração será composto de 3 a 7 membros efetivos e respectivos suplentes, todos acionistas. Os acionistas poderão deixar de indicar suplentes para um ou mais conselheiros eleitos.

§ 1º - O Conselho de Administração será presidido por um de seus membros, indicado pela Assembléia Geral que os eleger.

§ 2º - Na forma do disposto no Edital PND/A 08/96/RFFSA, 1 (um) membro do Conselho de Administração da Companhia será eleito, em votação em separado, por indicação dos seus empregados, reunidos ou não em condomínio, sociedade ou clube de investidores, independente de sua participação no capital social.

Artigo 15 - O Conselho de Administração reúne-se, ordinariamente, uma vez por mês em datas a serem estabelecidas na primeira reunião anual e, extraordinariamente, sempre que convocado pelo Presidente, a quem cabe fixar a respectiva ordem do dia. As reuniões extraordinárias deverão ser convocadas com uma antecedência mínima de 08 (oito) dias, e os documentos que suportarem a ordem do dia, tanto para as reuniões ordinárias como para as extraordinárias, deverão ser encaminhados com uma antecedência de 05 (cinco) dias.

Parágrafo único - O Presidente deverá convocar o Conselho de Administração quando tal pedido, devidamente fundamentado, com indicação da matéria a tratar, lhe for apresentado:

a) por pelo menos dois Conselheiros;

b) pelo Diretor-Presidente.

Artigo 16 - O Conselho de Administração funciona com a presença da maioria de seus membros, e delibera por maioria de votos.

Parágrafo único - Qualquer membro do Conselho de Administração poderá se fazer assessorar por profissionais de sua livre escolha nas reuniões do Conselho de Administração, bem como se fazer representar, na ausência de seu suplente, por outro conselheiro.

Artigo 17 - Compete ao Conselho de Administração:

a) eleger e destituir os Diretores da Companhia, indicando, por proposta do Diretor-Presidente, aquele que acumulará as funções de Relações com o Mercado;

b) deliberar sobre a proposta do Diretor-Presidente sobre as áreas de atuação dos demais Diretores;

c) fixar a orientação geral dos negócios da Companhia, aprovando previamente suas políticas empresariais de comercialização, gestão administrativa de pessoal e financeira, de aplicação de incentivos fiscais e zelar pelo estrito cumprimento das mesmas;

d) aprovar planos, projetos e orçamentos anuais e plurianuais;

e) autorizar contribuições da Companhia para associações de empregados, fundos de previdência, entidades assistenciais ou recreativas;

f) fiscalizar a gestão dos Diretores, examinando, a qualquer tempo, as atas, livros e papéis da Companhia, solicitando informações sobre contratos celebrados, ou em vias de celebração, e quaisquer outros atos;

g) convocar a Assembléia Geral;

- h) manifestar-se sobre o Relatório de Administração e demonstrações financeiras e propor a destinação do lucro líquido de cada exercício;
- i) deliberar sobre a emissão de ações e bônus de subscrição, dentro do limite do capital autorizado da Companhia;
- j) autorizar a negociação pela Companhia de ações de sua própria emissão, e a emissão, conversão, resgate antecipado e demais condições de debêntures, conversíveis ou não, “commercial papers”, bônus e demais títulos destinados a distribuição primária ou secundária em mercado de capitais;
- k) escolher e destituir os auditores independentes;
- l) autorizar a alienação ou oneração de bens do ativo permanente da Companhia, em uma ou mais operações sucessivas no curso de 12 (doze) meses consecutivos, de valor agregado superior a 5% (cinco por cento) de seu patrimônio líquido atualizado;
- m) fixar as condições gerais de celebração de contratos de qualquer natureza entre a Companhia e qualquer de seus acionistas controladores ou sociedades controladas ou controladoras de seus acionistas controladores, qualquer que seja o valor, ou autorizar a celebração dos contratos que não atendam a estas condições;
- n) autorizar operações financeiras e comerciais ativas e passivas de valor superior ao que for determinado em resolução do próprio Conselho de Administração;
- o) autorizar atos que importem em outorga de garantias de qualquer espécie em favor de terceiros ou que importem em renúncia de direito;
- p) pronunciar-se sobre os assuntos que a Diretoria lhe apresente para sua deliberação ou para serem submetidos à Assembléia Geral;
- q) deliberar sobre a constituição de sociedades ou a participação da Companhia em outras entidades, bem como sobre quaisquer participações ou investimentos em negócios estranhos ao objeto social, inclusive através de consórcio ou sociedade em conta de participação;
- r) aprovar a alienação, arrendamento ou outra forma de disposição dos direitos de concessão da Companhia;
- s) deliberar sobre a suspensão das atividades da Companhia, salvo nos casos de paralisação para manutenção em seus equipamentos rodantes;
- t) avocar a qualquer tempo o exame de qualquer assunto referente aos negócios da Companhia, ainda que não compreendido na enumeração acima, e sobre ele proferir decisão a ser obrigatoriamente executada pela Diretoria;
- u) exercer os demais poderes que lhe sejam atribuídos por lei e pelo presente Estatuto;
- v) resolver os casos omissos neste Estatuto e exercer outras atribuições que a lei ou este Estatuto não confirmam a outro órgão da Companhia.

§ 1º - Será criado órgão de auditoria interna que estará subordinado diretamente ao Presidente do Conselho de Administração, vedada a delegação por este a outro órgão da Companhia.

§ 2º - O Conselho de Administração terá um Secretário Executivo, que terá a incumbência de preparar e distribuir os documentos que suportarem as matérias da ordem do dia e lavrar as atas.

Seção III

Diretoria

Artigo 18 - A Diretoria é composta de dois a sete membros, sendo um Diretor-Presidente e os demais com a designação que vier a ser dada pelo Conselho de Administração, por proposta do Diretor - Presidente.

Artigo 19 - A Diretoria reúne-se sempre que convocada pelo Diretor-Presidente.

Artigo 20 - Nos atos e instrumentos que acarretarem responsabilidade para a Companhia, será ela representada por dois Diretores. Dentro dos limites fixados pela Diretoria, a Companhia poderá ser representada por um Diretor agindo em conjunto com um procurador ou por dois procuradores agindo em conjunto, dentro dos limites expressos nos respectivos mandatos.

§ 1º - A Diretoria poderá delegar, inclusive nas obrigações a serem assumidas no exterior, a um só Diretor ou a um procurador, a representação da Companhia, nos termos e limites que a Diretoria vier a fixar.

§ 2º - As procurações outorgadas pela Companhia serão sempre assinadas por dois Diretores e conterão os poderes específicos e prazo de vigência não superior a 1 (um) ano, ressalvada a outorga de poderes da cláusula *ad judicium et extra* que a Diretoria houver autorizado em cada caso.

Artigo 21 - Compete aos Diretores, isoladamente e em colegiado, assegurar a gestão permanente dos negócios sociais e dar execução às deliberações do Conselho de Administração.

Artigo 22 - Compete, em especial, à Diretoria, atuando em colegiado:

- a) submeter ao Conselho de Administração a estrutura básica de organização da Companhia, bem como definir as atribuições das várias unidades da mesma;
- b) expedir as normas e regulamentos para o bom funcionamento dos serviços, respeitado o disposto neste Estatuto;
- c) manter o controle geral da execução de suas deliberações, bem como da avaliação dos resultados da atividade da Companhia;
- d) preparar e submeter à aprovação do Conselho de Administração os orçamentos anual e plurianual, os projetos de expansão e modernização e os planos de investimento;
- e) submeter ao Conselho de Administração o plano de cargos e salários e o quadro de pessoal da Companhia;
- f) submeter ao Conselho de Administração as normas relativas às contratações;
- g) submeter à prévia e expressa aprovação do Conselho de Administração as operações relativas a investimentos e financiamentos, no país ou no exterior;
- h) submeter ao Conselho de Administração todos os atos que envolvam responsabilidade para a Companhia, obedecido o limite disposto em delegação específica que, nesse sentido, vier a ser emanada em ato daquele colegiado;
- i) preparar e propor ao Conselho de Administração os atos que sejam da competência deste e os que deva submeter à Assembléia Geral;
- j) elaborar o Relatório da Administração, as Demonstrações Financeiras e os demais documentos a apresentar à Assembléia Geral;
- k) decidir sobre a abertura, transferência ou encerramento de escritórios, filiais, dependências ou outros estabelecimentos da Companhia;
- l) autorizar a constituição de procuradores, definindo-lhes os poderes;
- m) aprovar as instruções a serem dadas aos representantes da Companhia nas Assembléias Gerais das sociedades em que detenha participação acionária;
- n) exercer as demais atribuições previstas em lei e neste Estatuto.

Artigo 23 - Compete ao Diretor-Presidente:

- a) exercer a direção da Companhia, coordenando as atividades dos Diretores;
- b) propor ao Conselho de Administração as áreas de atuação e a designação de cada Diretor;
- c) zelar pela execução das deliberações do Conselho de Administração e da Diretoria;
- d) convocar e presidir as reuniões da Diretoria, estabelecendo-lhe a ordem do dia e dirigindo os respectivos trabalhos;
- e) representar a Companhia, ativa e passivamente, judicial ou extrajudicialmente, inclusive em suas relações com o Governo e entidades privadas;
- f) propor à aprovação da Diretoria a estrutura básica da Companhia e as atribuições das várias unidades da mesma;
- g) supervisionar, com a colaboração dos demais Diretores, as atividades de todas as unidades da Companhia;
- h) indicar, para aprovação da Diretoria, os representantes da Companhia nas entidades e nas sociedades e associações das quais a Companhia participe;
- i) exercer as demais atribuições previstas neste Estatuto.

Artigo 24 - Compete aos demais Diretores:

- a) exercer os poderes e as atribuições que lhes forem conferidas pela lei, pelo Conselho de Administração e pelo Diretor-Presidente, cumprindo os objetivos, planos e políticas traçados em relação à sua área de atuação específica;

b) supervisionar as unidades da Companhia incluídas em sua área de atuação específica, colaborando com o Diretor-Presidente quanto à supervisão das demais unidades.

CAPÍTULO V

Do Conselho Fiscal

Artigo 25 - O Conselho Fiscal, com as atribuições e poderes que a lei lhe confere, não terá funcionamento permanente e será composto de 03 (três) membros efetivos e 03 (três) membros suplentes, todos residentes no país, eleitos pela Assembléia Geral, podendo ser reeleitos.

§ 1º - A remuneração dos membros do Conselho Fiscal será fixada pela Assembléia Geral que os eleger, observado o limite mínimo legal.

§ 2º - O Conselho Fiscal elegerá o seu Presidente na primeira reunião.

§ 3º - O Conselho Fiscal funcionará de acordo com o regimento interno aprovado pela primeira Assembléia Geral que deliberar sua instalação.

§ 4º - O Conselho Fiscal somente poderá deliberar com a presença da maioria absoluta de seus membros e as deliberações serão tomadas pela maioria absoluta de votos dos presentes. Das reuniões lavrar-se-ão atas, em livro próprio.

CAPÍTULO VI

Exercício Social

Artigo 26 - O exercício social coincide com o ano calendário, e as demonstrações financeiras serão levantadas ao término de cada ano, de acordo com o disposto na Lei de Sociedade por Ações e demais dispositivos legais aplicáveis.

Parágrafo único - A Companhia poderá levantar balanços trimestrais ou em períodos menores para o pagamento de dividendos intermediários, na forma do disposto no Artigo 204 da Lei nº 6404/76.

Artigo 27 - Do resultado do exercício, serão deduzidos, antes de qualquer participação, os prejuízos acumulados e a provisão para o imposto de renda. Do lucro líquido do exercício, destinar-se-ão:

a) 5% (cinco por cento) para a constituição da reserva legal, até o máximo previsto em lei, reserva essa que poderá ser posteriormente capitalizada, ou compensada com prejuízos;

b) um montante proposto pela Diretoria e aprovado pelo Conselho de Administração para pagamento de dividendos, sendo que não serão inferiores a 25% (vinte e cinco por cento) do lucro líquido ajustado, nos termos do Artigo 202 da Lei nº 6.404/76;

c) o saldo será destinado a uma reserva para a expansão dos negócios sociais e realização de novos investimentos, até o limite do capital social.

Artigo 28 - Os dividendos serão pagos nas datas e locais indicados pela Diretoria e, quando não reclamados, dentro de 03 (três) anos, a contar da data em que tenham sido postos à disposição dos acionistas, prescreverão a favor da Companhia.

CAPÍTULO VII

Disposições Gerais

Artigo 29 - A Companhia observará os Acordos de Acionistas registrados na forma do art. 118 da Lei das Sociedades por Ações, cabendo à administração abster-se de registrar transferências de ações contrárias aos respectivos termos e ao Presidente da Assembléias Geral abster-se de computar os votos lançados contra os mesmos acordos.

CAPÍTULO VIII

Liquidação

Artigo 30 - A Companhia entrará em liquidação nos casos previstos em lei, ou em virtude de deliberação da Assembléia Geral.

Parágrafo único - Compete à Assembléia Geral estabelecer o modo de liquidação, eleger o liquidante e os membros do Conselho Fiscal, que deverão funcionar no período de liquidação, fixando-lhes os respectivos honorários.

Estatuto Social da ALL - América Latina Logística Intermodal S.A.

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA INTERMODAL S.A.

CNPJ/MF n.º 03.172.874/0001-14

NIRE n.º 412 041 1617-5

ESTATUTO SOCIAL

CAPÍTULO I

Denominação, Objeto, Sede e Duração

Artigo 1º. ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA INTERMODAL S.A. reger-se-á pelo presente Estatuto Social e pela legislação que lhe for aplicável.

Artigo 2º. A Companhia tem por objeto social a exploração de serviços de transporte intermodal de cargas e atividades relacionadas a serviços de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário, tais como logística, operação portuária, movimentação e armazenagem de mercadorias e contêineres, agenciamento de cargas, exploração e administração de entrepostos de armazenagem, operação de Entrepostos Aduaneiros de Interior - EADI, compra, venda e locação de contêineres, associação com outros operadores logísticos, podendo exercer outras atividades afins, correlatas ou acessórias, ou que utilizem como base a estrutura da Companhia.

Artigo 3º. A Companhia tem sede e foro na Cidade de Curitiba, Estado do Paraná, na Rua Emílio Bertolini, 100 - parte, em vila Oficinas, podendo, por deliberação da Diretoria, abrir e fechar filiais, escritórios e quaisquer outros estabelecimentos em qualquer parte do País.

Artigo 4º. O prazo de duração da Companhia é indeterminado.

CAPÍTULO II

Capital Social e Ações

Artigo 5º. O capital social é de R\$ 51.243.634,00 (cinquenta e um milhões, duzentos e quarenta e três mil, seiscentos e trinta e quatro reais), dividido em 51.243.634 (cinquenta e um milhões, duzentas e quarenta e três mil, seiscentas e trinta e quatro) ações ordinárias nominativas.

§ 1º. Cada ação dá direito a 1 (um) voto nas deliberações da Assembléia Geral.

§ 2º. As ações da Companhia serão todas nominativas, podendo ser mantidas em conta de depósito em nome de seus titulares, junto a instituição financeira por decisão da Diretoria, podendo ser cobrada dos acionistas a remuneração de que trata o parágrafo 3.º do artigo 35 da Lei nº 6.404/76.

§ 3º. É facultado à Companhia suspender os serviços de transferências e desdobramentos de ações e certificados para atender a determinação da Assembléia Geral, não podendo fazê-lo, porém, por mais de 90 (noventa) dias intercalados durante o exercício, e tampouco por mais de 15 (quinze) dias consecutivos.

§ 4º. A Companhia, por deliberação da Assembléia Geral, poderá criar classes de ações, resgatáveis ou não, sem guardar proporção com as demais.

Artigo 6º. A Diretoria, atuando em colegiado, e de acordo com plano aprovado pela Assembléia Geral, poderá outorgar opção de compra de ações a seus administradores ou empregados, ou a pessoas naturais que prestem serviços à Companhia ou a sociedade sob seu controle.

Artigo 7º. Poderão ser emitidas, sem direito de preferência para os antigos acionistas, ações, debêntures ou partes beneficiárias conversíveis em ações e bônus de subscrição cuja colocação seja feita por uma das formas previstas no artigo 172 da Lei nº 6.404/76.

CAPÍTULO III

Assembléia Geral

Artigo 8º. A Assembléia Geral dos Acionistas reunir-se-á ordinariamente dentro dos quatro primeiros meses de cada ano, para os fins previstos em lei e, extraordinariamente, sempre que necessário, observadas em sua convocação, instalação e deliberações, as prescrições legais pertinentes.

Artigo 9º. A Assembléia Geral, ordinária ou extraordinária, será presidida pelo Diretor-Presidente, ou por seu substituto estatutário, ou ainda por um dos acionistas escolhidos pelos demais acionistas presentes, sendo escolhidos, entre estes, um ou mais secretários.

CAPÍTULO IV **Administração**

Artigo 10. O órgão de administração da Companhia é a Diretoria eleita pela Assembléia Geral.

Artigo 11. A Diretoria é composta de 2 (dois) a 10 (dez) membros, acionistas ou não, residentes no país, sendo um Diretor Presidente, um Diretor Financeiro, um Diretor de Planejamento e Desenvolvimento de Novos Negócios, um Diretor de Negócios Granéis, um Diretor de Negócios Industrializados, um Diretor de Negócios de Soluções Dedicadas, um Diretor de Operação, um Diretor de Gente e Relações Corporativas e um Diretor Geral de Logística. A Assembléia Geral poderá deixar vagos até 6 (seis) cargos de Diretor, exceto o de Presidente.

Parágrafo Primeiro. Compete ao Diretor-Presidente:

- a) exercer a direção da Companhia, coordenando as atividades dos Diretores;
- b) propor à Assembléia Geral as áreas de atuação e a designação de cada Diretor;
- c) zelar pela execução das deliberações da Assembléia e da Diretoria;
- d) convocar e presidir as reuniões da Diretoria, estabelecendo-lhe a ordem do dia e dirigindo os respectivos trabalhos;
- e) representar a Companhia, ativa e passivamente, judicial ou extrajudicialmente, inclusive em suas relações com o Governo e entidades privadas;
- f) propor à aprovação da Diretoria a estrutura básica da Companhia e as atribuições das várias unidades da mesma;
- g) supervisionar, com a colaboração dos demais Diretores, as atividades de todas as unidades da Companhia;
- h) indicar, para aprovação da Diretoria, os representantes da Companhia nas entidades e nas sociedades e associações das quais a Companhia participe;
- i) exercer as demais atribuições previstas neste Estatuto.

Parágrafo Segundo. Os demais Diretores terão as seguintes responsabilidades e funções:

a) Diretor Financeiro - A Diretoria Financeira tem como responsabilidade as diretrizes da política econômico-financeiras da Companhia e suas controladas. Suas funções básicas são: (i) planejar, propor e implementar o planejamento econômico-financeiro da Companhia e suas controladas; (ii) coordenar a área contábil; (iii) implementar a política de planejamento fiscal da Companhia e suas controladas; (iv) coordenar a elaboração das demonstrações financeiras da Companhia e suas controladas; (v) administrar os recursos financeiros da Companhia; (vi) apoiar a área operacional da Companhia e suas controladas no que for necessário para o bom andamento das mesmas; (vii) coordenar os eventuais projetos da Companhia e suas controladas.

b) Diretor de Negócios Granéis - A Diretoria de Negócios Granéis tem como responsabilidade supervisionar a comercialização dos produtos e serviços pela Companhia e suas controladas. Suas funções básicas são: (i) negociar e celebrar a venda de graneis e/ou serviços oferecidos pela Companhia e suas controladas. (ii) planejar e definir a estratégia de venda, a política comercial e demais atividades relativas à comercialização de graneis e prestação de serviços pela Companhia e suas controladas.

c) Diretor de Operação - A Diretoria de Operação tem como responsabilidade o planejamento, a execução, o controle das atividades realizadas pela Companhia e suas controladas referentes a suas operações. Suas funções básicas são: (i) coordenar, elaborar e acompanhar as atividades de transporte pela Companhia e suas controladas; (ii) desenvolver procedimentos e sistemas de organização e métodos que possam viabilizar a realização das atividades necessárias ao alcance do objeto da Companhia e suas controladas; (iii) planejar a forma de atuação da Companhia e suas controladas e as metas a serem por elas alcançadas.

d) Diretor de Gente e Relações Corporativas - A Diretoria de Gente e Relações Corporativas tem como responsabilidade acompanhar os serviços gerais da Companhia e suas controladas e elaborar as respectivas políticas de pessoal, inclusive estabelecendo normas e procedimentos. Suas funções básicas são: (i) estabelecer critérios para o recrutamento, seleção, avaliação, desenvolvimento, remuneração e benefícios do pessoal da Companhia e suas controladas; (ii) supervisionar a elaboração de folha de pagamento e promover a administração do pessoal da Companhia e suas controladas; (iii) estabelecer estruturas de cargos e planos de carreira para a Companhia e suas controladas; (iv) propor a estrutura organizacional e ambiental da Companhia e suas controladas; (v) supervisionar o serviço social, a segurança e higiene do trabalho, negociações sindicais e o contencioso trabalhista da Companhia e suas controladas; (vi) dar suporte a programas de qualidade.

e) Diretor de Relações com Investidores - A Diretoria de Relações com Investidores tem como responsabilidade representar a Companhia perante a Comissão de Valores Mobiliários, acionistas, investidores, Bolsa de Valores, Banco Central do Brasil e demais órgãos relacionados às atividades desenvolvidas no mercado de capitais.

f) Diretor de Planejamento e Desenvolvimento de Novos Negócios – A Diretoria de Planejamento e Desenvolvimento de Novos Negócios tem como responsabilidade desenvolver planos estratégicos de curto e longo prazos para a Companhia e suas controladas, desenvolver fontes de receitas alternativas às atividades da Companhia e de suas controladas, e analisar as possibilidades de investimento da Companhia e suas controladas na aquisição de outras empresas e participação em outros negócios.

g) Diretor Geral de Logística – A Diretoria Geral de Logística tem como responsabilidade implantar e gerir os negócios logísticos da Companhia e suas controladas, desenvolvendo serviços intermodais, de transporte rodoviário, de armazenagem e de distribuição, bem como a estruturação de serviços de consultoria e gerenciamento em logística. Suas funções básicas são: (i) desenvolver a carteira de clientes para os serviços referidos, (ii) determinar as necessidades de investimentos e obter o financiamento correspondente, (iii) gerir a operação dos negócios e seus resultados, bem como (iv) representar institucionalmente a Companhia junto a órgãos e entidades do setor logístico.

h) Diretor de Negócios de Soluções Dedicadas - A Diretoria de Negócios de Soluções Dedicadas tem como responsabilidade supervisionar a comercialização de produtos e serviços prestados pela Companhia e suas controladas através de ativos próprios destinados, exclusivamente, ao atendimento de determinados clientes. Suas funções básicas são: (i) destinar ativos próprios ao atendimento de determinados clientes (ii) negociar e celebrar a venda dos produtos e/ou serviços oferecidos pela Companhia e suas controladas à clientes específicos. (iii) planejar e definir a estratégia de venda para clientes que necessitam de atendimento personalizado, a política comercial e demais atividades relativas à comercialização de produtos e prestação de serviços pela Companhia e suas controladas.

(i) Diretor de Negócios Industrializados – A Diretoria de Negócios Industrializados tem como responsabilidade supervisionar a comercialização dos produtos industrializados e serviços pela Companhia e suas controladas. Suas funções básicas são: (i) negociar e celebrar a venda dos produtos e/ou serviços oferecidos pela Companhia e suas controladas. (ii) planejar e definir a estratégia de venda, a política comercial e demais atividades relativas à comercialização de produtos industrializados e prestação de serviços pela Companhia e suas controladas.

Artigo 12. O mandato dos Diretores é de 2 (dois) anos, permitida a reeleição; inicia-se com a posse mediante termo lavrado em livro próprio e termina sempre simultaneamente, ainda que algum deles tenha sido eleito depois dos demais, mantendo-se no exercício de seus cargos até a investidura dos novos eleitos.

Artigo 13. A Diretoria reúne-se sempre que convocada pelo Diretor-Presidente.

Artigo 14. Os Diretores têm as atribuições e poderes necessários para assegurar o funcionamento da Companhia, podendo representa-la ativa e passivamente, em juízo ou fora dele, perante quaisquer terceiros. Nos atos e instrumentos que acarretarem responsabilidade para a Companhia, ou importem em renúncia de direito, será ela representada por dois Diretores. Dentro dos limites fixados pela Diretoria, a Companhia poderá ser representada por um Diretor agindo em conjunto com um procurador ou por dois procuradores agindo em conjunto, dentro dos limites expressos nos respectivos mandatos.

§ 1º. A Diretoria, agindo em colegiado, poderá delegar a um só Diretor ou a um só procurador, a representação da Companhia, nos termos e limites que vier a fixar.

§ 2º. A Companhia, representada por 2 (dois) Diretores, poderá constituir procuradores, especificando no mandato os poderes e o prazo de validade da procuração.

Artigo 15. A substituição dos Diretores far-se-á de acordo com seguintes regras:

a) no caso de ausência ou impedimento temporário de qualquer dos Diretores, inclusive do Diretor-Presidente, os demais diretores substituir-se-ão entre si, conforme indicado pelo Diretor Presidente, sem prejuízo das funções que lhes forem próprias, as quais serão exercidas cumulativamente;

b) no caso de vacância de qualquer dos cargos de Diretor, inclusive o de Diretor-Presidente, as suas funções serão exercidas cumulativamente pelo Diretor para esse efeito indicado em reunião de Diretoria, que exercerá tais funções até a primeira Assembléia Geral que se seguir à vacância;

Artigo 16. A remuneração dos Diretores será fixada individual ou globalmente pela Assembléia Geral.

CAPÍTULO V

Do Conselho Fiscal

Artigo 17. O Conselho Fiscal, com as atribuições e poderes que a lei lhe confere, não terá funcionamento permanente e será composto de 3 (três) membros efetivos e 3 (três) membros suplentes, todos residentes no país, eleitos pela Assembléia Geral, podendo ser reeleitos.

§ 1º. A remuneração dos membros do Conselho Fiscal será fixada pela Assembléia Geral que os eleger, observado o limite mínimo legal.

§ 2º. O Conselho Fiscal elegerá o seu Presidente na primeira reunião.

§ 3º. O Conselho Fiscal funcionará de acordo com o regimento interno aprovado pela primeira Assembléia Geral que deliberar sua instalação.

§ 4º. O Conselho Fiscal somente poderá deliberar com a presença da maioria absoluta de seus membros e as deliberações serão tomadas pela maioria absoluta de votos dos presentes. Das reuniões lavrar-se-ão atas, em livro próprio.

CAPÍTULO VI

Exercício Social

Artigo 18. O exercício social coincide com o ano calendário, e as demonstrações financeiras serão levantadas ao término de cada ano, de acordo com o disposto na Lei de Sociedade por Ações e demais dispositivos legais aplicáveis.

Parágrafo único. A Companhia poderá levantar balanços trimestrais ou em períodos menores para o pagamento de dividendos intermediários, na forma do disposto no artigo 204 da Lei nº 6.404/76.

Artigo 19. A Companhia distribuirá como dividendo obrigatório, em cada exercício social, 25% (vinte e cinco por cento) do lucro líquido do exercício, ajustado nos termos do artigo 202 da Lei nº 6.404/76.

Parágrafo único. Atribuir-se-á à reserva para investimentos, que não excederá 100% (cem por cento) do capital social subscrito, importância não inferior a 25% (vinte e cinco por cento) e não superior a 75% (setenta e cinco por cento) do lucro líquido do exercício, ajustado na forma do artigo 202 da Lei nº 6.404/76, com a finalidade de financiar a expansão das atividades da Companhia e de empresas controladas, inclusive através da subscrição de aumentos de capital, ou criação de novos empreendimentos.

Artigo 20. Os dividendos atribuídos aos Acionistas serão pagos nos prazos da lei, somente incidindo correção monetária e/ou juros se assim for determinado pela Assembléia Geral e, se não reclamados dentro de 3 (três) anos contados da publicação do ato que autorizou sua distribuição, prescreverão em favor da Companhia.

Artigo 21. A Companhia levantará balanços semestrais, podendo, ainda, levantar balanços em períodos menores e declarar, por deliberação da Assembléia Geral, dividendos à conta do lucro apurado nesses balanços, por conta do total a ser distribuído ao término do respectivo exercício, observadas as limitações previstas em lei.

§ 1º. Os dividendos assim declarados constituirão antecipação do dividendo obrigatório a que se refere o artigo 19 deste Estatuto Social.

§ 2º. Em caso de distribuição de dividendos à conta do lucro apurado em balanços semestrais, ou em períodos menores, poderá também ser paga a participação a que se refere o artigo 19 deste Estatuto Social, mediante deliberação da Assembléia Geral, que fixará, observados os limites legais, o valor total a ser pago.

§ 3º. Ainda por deliberação da Assembléia Geral, poderão ser distribuídos dividendos intermediários, à conta de lucros acumulados ou de reservas de lucros existentes no último balanço anual ou semestral, inclusive à conta da reserva de investimentos a que se refere o parágrafo segundo do artigo 19.

CAPÍTULO VII

Disposições Gerais

Artigo 22. A Companhia observará os Acordos de Acionistas registrados na forma do artigo 118 da Lei n.º 6.404/76, se houver, cabendo à Administração abster-se de registrar transferências de ações contrárias aos respectivos termos e ao Presidente da Assembléias Geral abster-se de computar os votos lançados contra os mesmos acordos.

CAPÍTULO VIII

Liquidação

Artigo 23. A Companhia entrará em liquidação nos casos previstos em lei, ou em virtude de deliberação da Assembléia Geral.

Parágrafo único. Compete à Assembléia Geral estabelecer o modo de liquidação, eleger o liquidante e os membros do Conselho Fiscal, que deverão funcionar no período de liquidação, fixando-lhes os respectivos honorários.

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

Escritura de Emissão de Debêntures, celebrada em 18 de junho de 2004

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

ESCRITURA PARTICULAR DA 3ª EMISSÃO DE DEBÊNTURES SIMPLES DA ALL AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S.A.

Pelo presente instrumento particular:

- i. **ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S.A.**, sociedade por ações de capital aberto com sede na Rua Emílio Bertolini, 100, sala 1, Vila Oficinas, na cidade de Curitiba, Estado do Paraná, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 02.387.241/0001-60, neste ato representada na forma de seu Estatuto Social (doravante denominada "Emissora");
- ii. **PENTÁGONO S.A. DISTRIBUIDORA DE TÍTULOS E VALORES MOBILIÁRIOS**, distribuidora de títulos e valores mobiliários, com sede na Av. das Américas, 3.373, grupo 307, na cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 17.343.682/0001-38, representando a consultoria de debenturistas adjuvantes das debêntures objeto da presente emissão (doravante "Debenturista" ou "Debêntures"), neste ato representada na forma de seu Estatuto Social (doravante denominado "Agente Fiduciário"), e

na qualidade de intervenientes prestadores de garantia fidejussória (doravante denominadas "Intervenientes Garantidoras");

- i. **ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S.A.**, sociedade por ações com sede na Rua Emílio Bertolini, 100, sala 2, Vila Oficinas, na cidade de Curitiba, Estado do Paraná, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 01.258.944/0001-26, neste ato representada nos termos do seu estatuto social;
- ii. **ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA INTERMODAL S.A.**, sociedade por ações com sede na Rua Emílio Bertolini, 100 - parte, Vila Oficinas, na cidade de Curitiba, Estado do Paraná, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 03.172.874/0001-14, neste ato representada nos termos do seu estatuto social.

vêm, por esta e na melhor forma de direito, firmar a presente Escritura PARTICULAR DA 3ª EMISSÃO DE DEBÊNTURES SIMPLES DA ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S.A., (doravante denominada "Escritura"), observadas as seguintes cláusulas e condições:

CLÁUSULA I - DA AUTORIZAÇÃO

A Escritura é firmada com base na autorização deliberada pela Reunião do Conselho de Administração da Emissora realizada em 12/05/2004 ("RCA").

CLÁUSULA II - DOS REQUISITOS

A 3ª emissão, sendo a segunda emissão pública da Emissora, de debêntures simples, não convertíveis em ações (doravante denominada "Emissão"), será feita com observância dos seguintes requisitos:

2.1. Arquivamento e Publicação da Deliberação

A ata da RCA que deliberou sobre a presente Emissão, assim como eventuais outras atas de RCA que venham a deliberar sobre a Emissão, serão arquivadas na Junta Comercial do Paraná e publicadas no Diário Oficial do Estado do Paraná, no Jornal Indústria e Comércio, de Curitiba, e no Valor Econômico, de São Paulo.



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

2.2. Inscrição da Escritura

A Escritura e seus eventuais editamentos serão inscritos *et* ou averbados, conforme o caso, na Junta Comercial do Paraná.

2.3. Registro na Comissão de Valores Mobiliários

A Emissão será registrada na Comissão de Valores Mobiliários (doravante denominada "CVM"), na forma das Leis nº 6.385, de 7/12/76, 6.404, de 15/12/76 e demais disposições legais e regulamentares pertinentes.

2.4. Registro para negociação das Debêntures

As Debêntures serão registradas para negociação (i) junto ao Sistema de Distribuição de Títulos - SDT ("SDT") e junto ao Sistema Nacional de Debêntures ("SND"), ambos administrados pela Associação Nacional das Instituições do Mercado Financeiro - ANDIM, segundo suas normas e procedimentos, submetendo-se aos controles de compensação e liquidação da CETIP; e (ii) junto ao Sistema de Negociação Bovespa Fix ("Bovespa Fix"), da Bolsa de Valores de São Paulo - BOVESPA, segundo suas normas e procedimentos, submetendo-se aos controles de compensação e liquidação da Companhia Brasileira de Liquidação e Custódia ("CBLC").

2.5. Registro da Emissão na ANBID

A presente Emissão será registrada na Associação Nacional dos Bancos de Investimento - ANBID ("ANBID"), em atendimento ao Código de Auto-Regulação para as Operações de Colocação e Distribuição de Valores Mobiliários no Brasil, registrado no 5º Ofício de Registro de Títulos e Documentos do Estado do Rio de Janeiro em 17 de janeiro de 2002 ("Código ANBID").

CLÁUSULA III - DAS CARACTERÍSTICAS DAS DEBÊNTURES

As debêntures desta 3ª Emissão terão as seguintes características e condições:

3.1. Valor da EMISSÃO

O valor da Emissão é de R\$100.000.000,00 (cem milhões de reais), na Data de Emissão.

3.2. Valor Nominal Unitário

O Valor Nominal Unitário das Debêntures será de R\$ 10.000,00 (dez mil reais) na Data de Emissão.

3.3. Quantidade de Debêntures e Número de Séries

A Emissão será realizada em série única, constituída de 10.000 (dez mil) Debêntures.

3.4. Forma e Conversibilidade

As Debêntures terão a forma nominativa, escritural e não serão conversíveis em ações. Para todos os fins de direito, a titularidade das Debêntures será comprovada pelo extrato da conta de depósito emitido pelo Banco Itaú S.A., responsável pela escrituração das Debêntures. Adicionalmente, para as Debêntures custodiadas na CETIP, será expedido por esta o "Relatório de Posição de Ativos", acompanhado de extrato em nome do debenturista, emitido pela instituição financeira responsável pela custódia destes títulos e, para as Debêntures custodiadas na CBLC, será expedido por esta relatório indicando a titularidade das Debêntures que estiverem custodiadas na CBLC.

3.5. Espécie



[Handwritten signatures and initials]

As Debênturas serão da espécie quinqüenária, sem garantia ou preferência, nos termos do artigo 53 da Lei nº 6404/76.

3.6. Data de Emissão

Para todos os efeitos legais, a Data de Emissão das Debênturas será o dia 1º de junho de 2004.

3.7. Data de Vencimento

Para todos os efeitos legais, a data de vencimento das Debênturas será o dia 1º de junho de 2007, data em que será pago o valor integral do principal das Debênturas juntamente com o valor dos Juros Remuneratórios eventualmente devidos, em moeda corrente, nos termos desta Escritura.

3.8. Juros Remuneratórios

As Debênturas serão conferida remuneração com base na variação acumulada de um fator multiplicador (os "Juros Remuneratórios"), no valor de 110% (cento e dez por cento), referenciada nas taxas médias diárias dos DI - Depósitos Interfinanceiros de um dia, Fixa-Tempo ("Taxas DI"), calculadas e divulgadas pelo CETIP. Esta remuneração foi definida com base em procedimento de *bookbuilding*, conforme disposto no item 3.8.3, base 252 dias úteis, e incidirá sobre o Valor Nominal Unitário da Debênture, a partir da Data de Emissão, devendo ser paga ao final de cada Período de Capitalização, de acordo com a fórmula abaixo:

3.8.1. Define-se Período de Capitalização como sendo o intervalo de tempo que se inicia na Data de Emissão, no caso do primeiro Período de Capitalização, ou na data prevista do pagamento dos Juros Remuneratórios imediatamente anterior, no caso dos demais Períodos de Capitalização, e termina na data prevista do pagamento de Juros Remuneratórios correspondentes ao período. Cada Período de Capitalização sucede o anterior sem solução de continuidade.

3.8.2. Os Juros Remuneratórios correspondentes aos Períodos de Capitalização serão devidos semestralmente, vencendo-se no dia 1º de junho e 1º de dezembro de cada ano, sendo o primeiro vencimento em 1º de dezembro de 2004 e o último na Data de Vencimento, ou na data em que ocorrer vencimento antecipado das Debênturas, se for o caso.

3.8.3. As taxas médias diárias são acumuladas de forma exponencial utilizando-se o critério *pro-rata temporis*, até a data do efetivo pagamento dos Juros Remuneratórios, de forma a cobrir todo o Período de Capitalização.

3.8.4. O cálculo dos Juros Remuneratórios obedecerá à seguinte fórmula:

$$J = VNe \times (FatorDI - 1)$$

onde:

J = Valor unitário dos juros flutuantes, acumulado no período, calculado com 6 (seis) casas decimais, sem arredondamento, devidos no final de cada Período de Capitalização;



Handwritten signatures and initials.

VNo = Valor Nominal Unitário de emissão ou saldo do Valor Nominal Unitário no início do Período de Capitalização, informado/calculado com 6 (seis) casas decimais, sem arredondamento;

Fator DI = Produto das taxas DI-Over com uso de percentual aplicado, da data de início de capitalização, inclusiva, até a data de cálculo exclusiva, calculado com 8 (oito) casas decimais, com arredondamento, apurado da seguinte forma:

$$\text{Fator DI} = \prod_{i=1}^n \left(1 + \text{TID}_{i,1} \times \frac{\text{FM}}{100} \right)$$

onde:

n = Número total de taxas DI-Over consideradas na atualização do ativo, sendo n um número inteiro;

FM = Fator multiplicador aplicado sobre a taxa DI-Over, informado com 2 (duas) casas decimais;

TID_{i,1} = Taxa DI-Over, expressa ao dia, calculada com 8 (oito) casas decimais, com arredondamento, da seguinte forma:

$$\text{TID}_{i,1} = \left(\frac{\text{DI}_i}{100} + 1 \right)^{\frac{1}{360}} - 1$$

onde:

DI_i = Taxa DI-Over divulgada pela CETIP, válida por 1 (um) dia útil (overnight), utilizada com 2 (duas) casas decimais.

Observações:

- 1º) O fator resultante da expressão $\left(1 + \text{TID}_{i,1} \times \frac{\text{FM}}{100} \right)$ é considerado com 16 (dezesseis) casas decimais, sem arredondamento;
 - 2º) Efetua-se o produto dos fatores diários $\left(1 + \text{TID}_{i,1} \times \frac{\text{FM}}{100} \right)$, sendo que a cada fator diário acumulado, trunca-se o resultado com 16 (dezesseis) casas decimais, aplicando-se o próximo fator diário, e assim por diante até o último considerado;
 - 3º) Uma vez os fatores estando acumulados, considera-se o fator resultante "Fator DI" com 8 (oito) casas decimais, com arredondamento.
- 3.8.5. No caso de indisponibilidade temporária da Taxa DI quando do pagamento de qualquer obrigação pecuniária resultante da fixação dos Juros Remuneratórios, será utilizada, em sua substituição, a mesma taxa diária produzida pela última Taxa DI conhecida, até a data do cálculo, não sendo devidas quaisquer compensações financeiras, tanto por parte da Emissora quanto pelos debenturistas, quando da divulgação posterior da Taxa DI respectiva.



10

2-
10
ALL

3.8.6. Na ausência de apuração e/ou divulgação da Taxa DI por prazo superior a 5 (cinco) dias úteis após esta data, ou, ainda, no caso de sua extinção ou por imposição legal, o Agente Fiduciário deverá, no prazo máximo de 30 (trinta) dias a contar do evento, realizar Assembleia Geral de Debenturistas (no modo e prazos estipulados no artigo 124 da Lei das Sociedades por Ações) para definir, de comum acordo com a Emissora, observada a regulamentação aplicável, o parâmetro a ser aplicado, a ser proposto pela Emissora. Até a deliberação desse parâmetro será utilizada, para o cálculo do valor de quaisquer obrigações previstas nesta Cláusula, a mesma taxa diária produzida pela última Taxa DI conhecida, até a data da deliberação da Assembleia Geral de Debenturistas.

3.8.7. Caso não haja acordo sobre os novos parâmetros, entre a Emissora e os debenturistas representando, no mínimo, 75% (setenta e cinco por cento) do total das Debêntures em circulação (ainda que em decorrência da falta de quorum para deliberar sobre a matéria), a Emissora deverá resgatar a totalidade das Debêntures em circulação, no prazo de 30 (trinta) dias contados da data da realização da respectiva Assembleia Geral de Debenturistas, pelo saldo de seu Valor Nominal Unitário acrescido dos Juros Remuneratórios devidos até a data do efetivo resgate, calculado *pro rata temporis*, a partir da Data de Emissão, utilizando-se a última Taxa DI conhecida.

3.8.8. Bookbuilding

Para definição do fator multiplicador (FMA), componente dos Juros Remuneratórios, mencionado no item acima, foi adotado o procedimento de *bookbuilding*, organizado pelo Banco Coordenador em conjunto com a Emissora. Encerrado o processo de *bookbuilding*, o Conselho de Administração da Emissora ratificou, em reunião, tal fator multiplicador aplicado no processo de *bookbuilding*, devendo o fator multiplicador, assim apurado, ser publicado no anúncio de início de distribuição pública das Debêntures.

3.9. Preço de Subscrição e Integralização

O preço de subscrição das Debêntures será o seu Valor Nominal Unitário acrescido dos Juros Remuneratórios, calculados *pro rata temporis* desde a Data de Emissão até a data de integralização, de acordo com a Cláusula III, item 3.8 desta Escritura.

3.9.1. A integralização das Debêntures será à vista, em moeda corrente nacional, de acordo com as normas de liquidação aplicáveis ao Sistema de Distribuição de Títulos ("SDT"), administrado pela ANDIMA, e à Câmara de Custódia e Liquidação ("CCL")

3.10. Local de Pagamento

Os pagamentos a que fazem jus as Debêntures serão efetuados no mesmo dia de seu vencimento utilizando-se os procedimentos adotados pelo CETIP, para as Debêntures registradas no Sistema Nacional de Debêntures ("SND"), administrado pela ANDIMA, ou de acordo com os procedimentos adotados pela Câmara Brasileira de Liquidação e Custódia ("CBLC"), para as Debêntures registradas no Bovespa-Fix, da BOVESPA, ou, ainda, através da instituição responsável pela escrituração das Debêntures para os titulares das Debêntures que não estejam depositadas em custódia vinculada a esses sistemas.



Handwritten signature and initials.

3.11. Prorrogação dos Prazos

Considerar-se-ão automaticamente prorrogados os prazos para pagamento de qualquer obrigação prevista ou decorrente da presente Escritura, até o primeiro dia útil subsequente, sem acréscimo de juros ou de qualquer outro encargo vinculado aos valores a serem pagos, quando a data de pagamento coincidir com feriado nacional, sábado ou domingo.

3.12. Encargos Moratórios

Ocorrendo atraso imputável à Emissora no pagamento de qualquer quantia devida aos titulares das Debênturas, os débitos em atraso ficarão sujeitos a multa moratória de 2% (dois por cento) e juros de mora de 1% (um por cento) ao mês, ambos calculados sobre os valores em atraso desde a data de inadimplemento até a data do efetivo pagamento, independentemente de aviso, notificação ou interpelação judicial ou extrajudicial.

3.13. Mora do Debenturista

Sem prejuízo do disposto no item precedente, o não comparecimento do debenturista para receber o valor correspondente a quaisquer das obrigações pecuniárias da Emissora nas datas previstas nesta Escritura, ou em comunicado publicado pela Emissora, não lhe dará direito ao recebimento de qualquer rendimento, acréscimos ou encargos moratórios no período relativo ao atraso no recebimento.

3.14. Publicidade

Todos os atos e decisões destinados aos debenturistas deverão ser obrigatoriamente comunicados, na forma de avisos, nos jornais Indústria e Comércio, de Curitiba, e no Valor Econômico, de São Paulo, no boletim oficial da bolsa de valores ou entidade de mercado de balcão organizado em que forem negociadas as Debênturas e através da rede mundial de computadores, devendo a Emissora avisar, antecipadamente, o Agente Fiduciário da realização de qualquer publicação.

3.15. Comunicações

As comunicações a serem enviadas por quaisquer das partes nos termos desta Escritura, se feitas por fac-símile ou correio eletrônico serão consideradas recebidas na data de seu envio, desde que seu recebimento seja confirmado através de indicativo (recibo emitido pela máquina utilizada pelo remetente), devendo os respectivos originais ser encaminhados até 5 (cinco) dias úteis após o envio da mensagem; se feitas por correspondência, as comunicações serão consideradas entregues quando recebidas sob protocolo ou com "aviso de recebimento" expedido pelo Correio ou por telegrama, nos endereços constantes da qualificação a seguir:

Para a Emissora:

ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S.A.
Rua Pinheiro Bertolini, 100, Vila Oficinas
82920-030 Curitiba, PR
At.: Sr. Sérgio Messias Pedreiro
Telefone: (41) 2141-7912
Fax-símile: (41) 2141-7484

Para o Agente Fiduciário:



Handwritten signatures and initials, including a large 'L' and 'M'.

PENTÁGONO S.A. DTVM
Av. das Américas, 3333, grupo 307 Barra da Tijuca
22631-003 Rio de Janeiro, RJ
At.: Sr. Mauricio Ribeiro
Telefone: (21) 3325-5059
Fax-símile: (71) 3325-5969
E-mail: pentagono@pentagonoinvestee.com.br

Para as Intervenientes Garantidoras:

ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S.A.
Rua Emílio Bertolini, 100, Vila Oficinas
82920-030 Curitiba, PR
At.: Sr. Sergio Messias Pedreiro
Telefone: (41) 2141-7912
Fax-símile: (41) 2141-7484

ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA INTERMODAL S.A.
Rua Emílio Bertolini, 100, Vila Oficinas
82920-030 Curitiba, PR
At.: Sr. Sergio Messias Pedreiro
Telefone: (41) 2141-7912
Fax-símile: (41) 2141-7484

Para a instituição responsável pela escrituração das Debêntures:

BANCO ITAÚ S.A.
Av. Eng. Armando de Azevedo Pereira, 77 - 9º andar
São Paulo, SP
At.: Sr. José Nilson Cordero
Telefone: (11) 5029-4645

3.16. Limite de Emissão

A Emissão atende aos limites previstos no artigo 60 da Lei nº 6.404/76, considerando que o capital social da Emissora é, nesta data, de R\$332.146.395,32 (trezentos e trinta e dois milhões, cento e quarenta e seis mil, trezentos e noventa e cinco reais e trinta e dois centavos), e que o valor total das debêntures da segunda emissão em circulação em 12/03/04 totaliza R\$60.460.692,40 (sessenta milhões, quatrocentos mil, seiscentos e noventa e dois reais e quarenta centavos).

3.17. Majoração da Emissão

O número de Debêntures da Emissão poderá ser majorado em até 20%, na forma do artigo 14 da Instrução CVM nº 400/2005, desde que tenham sido obtidas as autorizações previstas na Cláusula IX desta Escritura.

CLÁUSULA IV - DA NEGOCIAÇÃO DE DEBÊNTURES PELA EMISSORA E DO VENCIMENTO ANTECIPADO

4.1. Aquisição Facultativa



Handwritten signatures and initials.

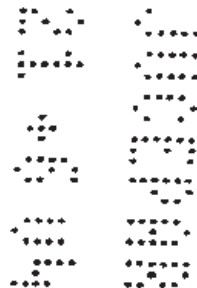
A Emissora poderá, a qualquer tempo, adquirir Debêntures em circulação, por preço não superior ao seu Valor Nominal Unitário acrescido dos Juros Remuneratórios calculados *pro rata temporis*, observando o disposto no parágrafo 2º, do artigo 35, da Lei n.º 6.404/76.

4.1.1. O Conselho de Administração da Emissora terá poderes para aprovar o cancelamento, a qualquer momento, das Debêntures que se encontrarem em tesouraria.

4.2. Vencimento Antecipado

São eventos de antecipação do vencimento desta Emissão das Debêntures, independentemente de prévio aviso, interpelação ou notificação judicial:

- (a) liquidação ou decretação de falência da Emissora ou qualquer de suas controladas;
- (b) pedido de auto-falência ou de concordata preventiva formulado pela Emissora ou qualquer de suas controladas;
- (c) falta de pagamento de quaisquer valores devidos aos debenturistas nas respectivas datas de vencimento, não sanado em 30 (trinta) dias, contados da respectiva data de vencimento;
- (d) protestos legítimos de títulos contra a Emissora ou qualquer de suas controladas que não sejam sanados no prazo de 30 (trinta) dias, contados do recebimento de aviso escrito que lhe for enviado pelo Agente Fiduciário, cujo valor, em conjunto, seja superior a R\$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais) ou que possam configurar, em face das circunstâncias e a critério do Agente Fiduciário, estado de insolvência da Emissora ou risco de inadimplemento no pagamento das obrigações decorrentes das Debêntures, à exceção do protesto efetuado por erro ou má-fé de terceiro, desde que validamente comprovado pela Emissora;
- (e) pagamento de dividendos, juros sobre capital próprio ou qualquer outra participação no lucro estatutariamente prevista, quando estiver em mora perante os debenturistas desta Emissão;
- (f) falta de cumprimento pela Emissora de toda e qualquer obrigação prevista nesta Escritura, não sanada em 60 (sessenta) dias, contados do aviso escrito que lhe for enviado pelo Agente Fiduciário;
- (g) Falta de pagamento, pela Emissora ou qualquer de suas controladas, de qualquer dívida financeira de valor unitário igual ou superior a R\$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais), não sanado em até 15 (quinze) dias contados da respectiva data de vencimento;
- (h) Vencimento antecipado de qualquer dívida financeira da Emissora, ou de qualquer controlada da Emissora, de valor unitário igual ou superior a R\$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais), exceto se tal vencimento antecipado ocorrer por opção da Emissora ou de controlada da Emissora, conforme o caso;



[Handwritten signatures and initials]

- (f) As obrigações de pagar da Emissora previstas nesta Escritura de Emissão deixarão de concorrer, no mínimo, *pari passu* com as demais dívidas quirográficas da Emissora, ressalvadas as obrigações que gozem de preferência por força de disposição legal;
- (g) Transferência ou qualquer forma de cessão ou promessa de cessão a terceiros, pela Emissora, das obrigações assumidas nesta Escritura de Emissão, sem a prévia autorização dos Debenturistas reunidos em Assembleia Geral;
- (h) Extinção da concessão outorgada pela União Federal à ALL - América Latina Logística do Brasil S.A., tendo por objeto a exploração e desenvolvimento do transporte de carga no conjunto ferroviário localizado nos Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná, em decorrência de encampação, rescisão ou extinção da licitação ou extinção, por qualquer motivo, das concessões outorgadas pelo governo argentino à América Latina Logística - Central Sociedad Anónima e à América Latina Logística - Mesopotámicas S.A. para a administração e exploração de ferrovias na Argentina;
- (i) Desapropriação, confisco ou qualquer outra medida de qualquer entidade governamental que resulte na perda pela Emissora, ou suas controladas, conforme o caso, da propriedade ou posse direta de mais de 20% (vinte por cento) dos seus ativos da Emissora ou de suas controladas ou na incapacidade de gestão de seus negócios, desde que tal desapropriação, confisco ou medida afete substancialmente a capacidade de pagamento, pela Emissora de suas obrigações relativas às Debêntures;
- (j) Sentença judicial transitada em julgado contra a Emissora ou suas controladas, que envolva valor unitário superior a R\$50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais);
- (k) Não cumprimento, em até 60 (sessenta) dias, contados da data estipulada, de qualquer decisão judicial transitada em julgado contra a Emissora, que possa causar efeito adverso relevante sobre a Emissora;
- (l) Ocorrência de qualquer procedimento de sequestro, arreio ou penhora de ativos da Emissora ou de suas controladas, cujo valor contábil unitário seja superior a 20% (vinte por cento) do patrimônio líquido da Emissora à época, levantado com base na última demonstração financeira publicada, exceto se tal procedimento for suspenso, sobrestado, revertido ou extinto no prazo de até 60 (sessenta) dias contados de seu início;
- (m) Mudança do objeto social da Emissora ou realização de qualquer negócio fora do objeto social da Emissora;
- (n) Venda, cessão ou qualquer outro tipo de transferência, pela Emissora ou por suas controladas, diretas ou indiretas, de bens do ativo permanente (incluindo imobilizado e investimentos) ou de participação em outras sociedades (incluindo direitos de subscrição e títulos ou valores mobiliários convertíveis em participação societária) ou de ativos essenciais à sua atividade cujo valor

2008

9

2

unitário ou agregado durante os 12 (doze) meses imediatamente anteriores seja igual ou superior a R\$50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais), arquivado imediatamente, a partir da data de emissão, pelo IGP-M, ou seu equivalente em outras moedas; sem a aplicação integral, no prazo de 30 (trinta) dias da data em que tais recursos se tornarem disponíveis à Emissora e/ou às suas controladas, conforme o caso, dos recursos líquidos da venda, cessão ou transferência no pagamento de dívidas de sua titularidade, excetuando as dívidas com quaisquer das seguintes sociedades: a Emissora, quaisquer controladoras ou controladas, diretas ou indiretas, da Emissora, e quaisquer coligadas da Emissora. Fica excluído do disposto nesta Cláusula a eventual alienação das ações da Geodex Communications S.A. ("Geodex"), de titularidade da Emissora;

- (d) Caso sejam desrespeitados os seguintes limites financeiros, apurados trimestralmente e cada publicação das demonstrações financeiras consolidadas da Emissora: (a) limite máximo de 2,5 vezes para o índice correspondente à divisão da Dívida Líquida Consolidada pelo EBITDA Consolidado dos últimos 4 (quatro) trimestres; e (e) limite máximo de 1,3 vezes para o índice correspondente à divisão do EBITDA Consolidado dos últimos 4 (quatro) trimestres da Emissora pela sua Despesa Financeira Líquida Consolidada.

Para os fins desta alínea, entende-se por:

"EBITDA Consolidado": o lucro antes dos impostos, juros, depreciação e amortização, subtraído do valor dos pagamentos efetuados no período por obrigações de concessões e arrendamentos, da Emissora e suas coligadas consolidadas.

"Dívida Líquida Consolidada": soma dos empréstimos, financiamentos, debêntures, encargos financeiros, diferencial a pagar por operações com derivativos, avais e garantias prestadas, menos o saldo em caixa e o diferencial a receber por operações com derivativos, da Emissora e suas coligadas consolidadas.

"Despesa Financeira Líquida Consolidada": juros acumulados, incluindo variações monetárias e cambiais, relativos a financiamentos com instituições financeiras e organismos multilaterais de crédito, inclusive operações de hedge, da Emissora e suas coligadas consolidadas, menos as receitas obtidas em aplicações financeiras.

- (e) realização, pela Emissora ou por qualquer de suas controladas, de investimentos, ou permissão, pela Emissora ou por qualquer de suas controladas, que sejam realizados investimentos, caso imediatamente após realizado tal investimento, a Emissora descumpra o índice e limite financeiro a que se refere o item "c" acima.

4.2.1. A ocorrência de qualquer dos eventos indicados nos subitens (a) a (e) do item 4.2 acima, acarretará o vencimento antecipado automático das Debêntures, independentemente de aviso ou notificação, judicial ou extrajudicial.

4.2.2. Na ocorrência de qualquer dos eventos indicados nos subitens (f) a (i) do item 4.2 acima, o vencimento antecipado das Debêntures dependerá de prévia deliberação da Assembleia Geral de Debenturistas, que deverá ser convocada pelo Agente Fiduciário em até 15 (quinze) dias contados da data em que tomar conhecimento do evento.

2020
2021
2022
2023
2024
2025
2026
2027
2028
2029
2030

2020
2021
2022
2023
2024
2025
2026
2027
2028
2029
2030

2020
2021
2022
2023
2024
2025
2026
2027
2028
2029
2030

4.2.3. A Assembleia Geral de Debenturistas a que se refere o item 4.2.2 anterior poderá, por deliberação de 75% (setenta e cinco por cento) das Debêntures em circulação, determinar que o Agente Fiduciário não declare o vencimento antecipado das Debêntures.

4.2.4. A alienação, direta ou indireta, do controle acionário da Emissora dependerá da prévia aprovação de 75% (setenta e cinco por cento) das Debêntures em circulação, em assembleia especialmente convocada com esse fim, dispensada essa aprovação se for assegurado aos debenturistas que o desejarem, o resgate das Debêntures de que forem titulares, durante o prazo mínimo de 6 (seis) meses a contar da data de publicação do fato relevante relativo à negociação.

4.2.5. Em conformidade com o art. 231 da Lei 6.404/76, a incorporação, a fusão ou a cisão da Emissora dependerá da prévia aprovação de 75% (setenta e cinco por cento) das Debêntures em circulação, reunidos em assembleia especialmente convocada com esse fim, dispensada tal aprovação se a Emissora assegurar aos debenturistas que o desejarem o resgate das Debêntures de que forem titulares, durante o prazo mínimo de 6 (seis) meses a contar da data de publicação das assembleias relativas à operação.

CLAUSULA V - DAS OBRIGAÇÕES ADICIONAIS DA EMISSORA E DAS INTERVENIENTES GARANTIDORAS

5.1. A Emissora está adicionalmente obrigada a:

(a) encaminhar ao Agente Fiduciário e à bolsa de valores ou entidade do mercado de balcão organizado em que forem negociadas as Debêntures:

a.1) dentro de no máximo 90 (noventa) dias após o término de cada exercício social, ou na data de sua divulgação, o que ocorrer primeiro, cópia de suas demonstrações financeiras completas relativas ao respectivo exercício, acompanhadas do relatório da administração e do parecer dos auditores independentes;

a.2) cópia das informações periódicas e eventuais exigidas pelas normas da CVM, nos prazos previstos;

a.3) na mesma data de suas publicações, os atos e decisões referidos no item 3.15 retro;

a.4) imediatamente, qualquer informação relevante para a presente Emissão;

a.5) cópia de qualquer correspondência ou notificação judicial ou extrajudicial recebida pela Emissora relacionada a um evento de inadimplemento, imediatamente após o seu recebimento;

a.6) os comprovantes de cumprimento de suas obrigações perante os debenturistas no prazo de até 5 (cinco) dias úteis contados da respectiva data de vencimento;

9
ALL

3
2
1
10/10/10

a.7) informações a respeito da ocorrência de qualquer dos eventos indicados no item 4.2 de Cláusula IV, imediatamente após a sua ocorrência;

a.8) transmitir, em até 1 (um) dia útil após disponível, pelo sistema de informações periódicas e eventuais da CVM, o Relatório elaborado pelo Agente Fiduciário previsto na alínea "a" do item 6.4 da Cláusula VI;

- (b) manter a sua contabilidade atualizada e efetuar os respectivos registros de acordo com os princípios contábeis geralmente aceitos no Brasil, e dar ao Agente Fiduciário acesso irrestrito: 1) a todo e qualquer relatório do auditor independente entregue à Emissora; e 2) aos livros e aos demais registros contábeis da Emissora, quando deliberado pela Assembleia de Debenturistas;
- (c) convocar, nos termos do item 7.1 desta Escritura, Assembleia de Debenturistas, para deliberar sobre qualquer das matérias que, direta ou indiretamente, se relacione com a presente Emissão, caso o Agente Fiduciário não o faça;
- (d) cumprir as determinações emanadas da CVM, entregando os documentos solicitados e prestando, ainda, as informações que lhes forem solicitadas;
- (e) submeter, na forma da lei, suas demonstrações financeiras a exame de empresa de auditoria independente registrada na CVM;
- (f) manter sempre atualizado o seu registro de companhia aberta junto à CVM, nos termos das instruções CVM aplicáveis, e fornecer aos Debenturistas as demonstrações financeiras elaboradas e aprovadas, previstas na Lei das Sociedades por Ações, quando solicitado;
- (g) estruturar e manter um adequado funcionamento departamental de atendimento aos Debenturistas, para assegurar-lhes tratamento eficiente, podendo utilizar, para esse fim, a estrutura e os órgãos destinados ao atendimento de seus acionistas, ou contratar instituições autorizadas a prestar este serviço;
- (h) não realizar operações fora do seu objeto social, observadas as disposições estatutárias, legais e regulamentares em vigor;
- (i) tomar todas as medidas necessárias para:
 - i.1) preservar todos seus direitos, títulos de propriedade, concessões, licenças (inclusive licenças ambientais) e ativos necessários para continuar conduzindo seus negócios e as operações de suas subsidiárias dentro do respectivo objeto social;
 - i.2) manter em boas condições os bens utilizados na condução de seus negócios e na condução dos negócios de suas subsidiárias;
 - i.3) pagar ou de outra forma quitar, quando devidas, todas as suas obrigações fiscais, trabalhistas, comerciais e outras;

2000
2001
2002
2003
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015
2016
2017
2018
2019
2020
2021
2022
2023
2024
2025
2026
2027
2028
2029
2030

2
ALL

2
ALL

i.4) estender as medidas elencadas nos itens i.1 a i.3 para as sociedades sob seu controle;

- (j) notificar o Agente Fiduciário e a bolsa de valores ou entidade do mercado de balcão organizado em que forem negociadas as Debêntures sobre qualquer ato ou fato que possa causar interrupção ou suspensão das atividades da Emissora;
- (k) manter os seus bens adequadamente segurados, conforme práticas correntes de mercado;
- (l) informar imediatamente à bolsa de valores ou entidade do mercado de balcão organizado em que forem negociadas as Debêntures qualquer mudança significativa ou imprecisão das informações que afetem direta ou indiretamente as Debêntures;
- (m) informar bolsa de valores ou entidade do mercado de balcão organizado em que forem negociadas as Debêntures o valor e a data de pagamento de todo e qualquer rendimento referente às Debêntures;
- (n) manter contratada agência classificadora de risco para atualização do relatório apresentado por ocasião da colocação das Debêntures, até o vencimento das Debêntures;
- (o) encaminhar, imediatamente, à CVM, à bolsa de valores ou entidade do mercado de balcão organizado em que forem negociadas as Debêntures, ao Agente Fiduciário e divulgar na página da rede mundial de computadores pertinente, o relatório referido na alínea "n" anterior; e
- (p) solicitar a aprovação dos debenturistas para (i) contratação de mútuo; (ii) prestação de fiança; (iii) assunção de dívida; ou (iv) realização de investimento, de forma direta ou indireta, na Geodex ou qualquer de suas subsidiárias, ou, ainda, em qualquer sociedade que venha a ser constituída com a finalidade de desenvolver atividade diversa da atividade principal da Emissora.

5.2. As Intervientes Garantidoras obrigam-se a solicitar a aprovação dos debenturistas para (i) contratação de mútuo; (ii) prestação de fiança; (iii) assunção de dívida; ou (iv) realização de investimento, de forma direta ou indireta, na Geodex ou qualquer de suas subsidiárias, ou, ainda, em qualquer sociedade que venha a ser constituída com a finalidade de desenvolver atividade diversa da atividade principal da Emissora.

CLÁUSULA VI - DO AGENTE FIDUCIÁRIO

6.1. Nomeação

A Emissora constitui e nomeia Agente Fiduciário dos debenturistas da Emissão objeto desta Escritura, Pentágono S.A Distribuidora de Títulos e Valores Mobiliários, acima qualificado, o qual, neste ato e pela melhor forma de direito, aceita a nomeação para, nos termos da lei e da Escritura, representar perante a Emissora a comunhão dos titulares das Debêntures.

9

6.1.1. O exercício permanente da função de Agente Fiduciário é privativo de instituição financeira.

6.2. Declaração

O Agente Fiduciário declara:

- (a) não ter qualquer impedimento legal, sob as penas da lei, conforme artigo 66, § 3º, da Lei n.º 6.404/76, e demais normas aplicáveis, inclusive regulamentares, para exercer a função que lhe é conferida;
- (b) aceitar a função que lhe é conferida, assumindo integralmente os deveres e atribuições previstos na legislação específica e nesta Escritura;
- (c) aceitar integralmente a Escritura, todas as suas cláusulas e condições; e
- (d) estar ciente da regulamentação aplicável, emanada do Banco Central do Brasil.

A Emissora, por sua vez, declara não ter conhecimento do fato que impeça o Agente Fiduciário de exercer, plenamente, suas funções, nos termos da Lei n.º 6.404/76, e demais normas aplicáveis, inclusive regulamentares.

6.3. Substituição

6.3.1. Nas hipóteses de ausência, impedimentos temporários, renúncia, intervenção, liquidação judicial ou extrajudicial, falência, ou qualquer outro caso de vacância, será realizada, dentro do prazo máximo de 30 (trinta) dias, contados do evento que a determinar, Assembleia Geral de Debenturistas para a escolha do novo Agente Fiduciário, a qual poderá ser convocada pelo próprio Agente Fiduciário a ser substituído, pela Emissora, por Debenturistas que representem 10% (dez por cento), no mínimo, das Debêntures em circulação, ou pela CVM.

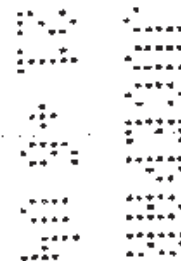
6.3.2. Se a convocação da Assembleia Geral de Debenturistas a que se refere o item 6.3.1 não ocorrer em até 15 (quinze) dias antes do término do prazo acima citado, caberá à Emissora efetuar, sendo certo que a CVM poderá nomear substituto provisório enquanto não se consumar o processo de escolha do novo agente fiduciário.

6.3.3. A remuneração do novo agente fiduciário será definida na própria Assembleia Geral de Debenturistas que escolher o novo agente fiduciário, observado o disposto no item "6.3.7" adiante.

6.3.4. Na hipótese de não poder o Agente Fiduciário continuar a exercer as suas funções por circunstâncias supervenientes a esta Escritura, deverá comunicar imediatamente o fato aos debenturistas, pedindo sua substituição.

6.3.5. É facultado aos debenturistas, após o encerramento da distribuição das Debêntures no mercado, proceder à substituição do Agente Fiduciário e à indicação de seu substituto, em Assembleia especialmente convocada para esse fim.

6.3.6. A substituição, em caráter permanente, do Agente Fiduciário fica sujeita à comunicação prévia à CVM e à sua manifestação acerca do atendimento aos requisitos



20
ALL

15

20
ALL

previstos no artigo 8º da Instrução CVM n.º 28, de 23/11/83, e eventuais normas posteriores.

6.3.7. O Agente Fiduciário substituto fará jus à mesma remuneração percebida pelo anterior, caso a Assembleia dos Debenturistas não delibere sobre a matéria.

6.3.8. A substituição do Agente Fiduciário deverá ser objeto de Aditamento à Escritura.

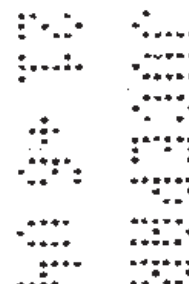
6.3.9. O Agente Fiduciário entrará no exercício de suas funções a partir da data da lavratura da Escritura ou de eventual aditamento em que for nomeado como substituto para exercer a função, devendo permanecer no exercício de suas funções até a efetiva substituição ou até a data de vencimento das Debêntures.

6.3.10. Aplicam-se às hipóteses de substituição do Agente Fiduciário as normas e preceitos emanados da CVM.

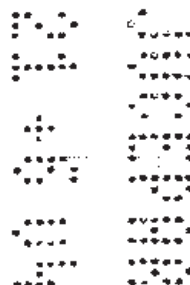
6.4. Deveres

Além de outros previstos em lei, ou em ato normativo da CVM, e na Escritura constituem deveres e atribuições do Agente Fiduciário:

- (a) proteger os direitos e interesses dos debenturistas, aplicando no exercício da função o cuidado e a diligência que toda pessoa ativa e proba costuma empregar na administração de seus próprios negócios;
- (b) renunciar à função, na hipótese de superveniência de conflitos de interesse ou de qualquer outra circunstância que lhe impeça o exercício da função;
- (c) conservar em boa guarda toda a escrituração, correspondência e demais papéis relacionados com o exercício de suas funções;
- (d) verificar, no momento de aceitar a função, a veracidade das informações contidas nesta Escritura, diligenciando no sentido de que sejam sanadas as omissões, falhas ou defeitos de que tenha conhecimento;
- (e) promover, nos competentes órgãos, caso a Emissora não o faça, a inscrição desta Escritura e respectivos Aditamentos, sanando as lacunas e irregularidades porventura neles existentes;
- (f) acompanhar a observância da periodicidade na prestação das informações obrigatórias, alertando os debenturistas acerca de eventuais omissões ou inconsistências constantes de tais informações;
- (g) emitir parecer sobre a suficiência das informações constantes das propostas de modificações nas condições das Debêntures;
- (h) solicitar, quando julgar necessário para o fiel desempenho de suas funções, certidões atualizadas perante órgãos e entidades públicas e ofícios de registros públicos;



- (i) solicitar, quando considerar necessário, e desde que permitido pela legislação aplicável, auditoria extraordinária na Emissora;
- (j) convocar, quando necessário, a Assembleia Geral de Debenturistas;
- (k) enviar à CVM e à bolsa de valores ou entidade do mercado de balcão organizado em que forem negociadas as Debêntures, até a data da primeira publicação, cópia do edital de convocação e da proposta a ser submetida à Assembleia Geral de Debenturistas;
- (l) comparecer à Assembleia Geral de Debenturistas a fim de prestar as informações que lhe forem solicitadas;
- (m) enviar à CVM e à bolsa de valores ou entidade do mercado de balcão organizado em que forem negociadas as Debêntures, no mesmo dia da Assembleia de Debenturistas, sumário das deliberações tomadas e, no prazo de 10 (dez) dias, cópia da ata da Assembleia;
- (n) elaborar relatório destinado aos debenturistas, nos termos do artigo 68, §1º, alínea "b", da Lei n.º 6.404/76, o qual deverá conter, ao menos, as seguintes informações:
 - n.1) eventual omissão ou inconsistência de que tenha conhecimento, contida nas informações divulgadas pela Emissora, ou, ainda, o inadimplemento ou atraso na prestação obrigatória de informações pela Emissora;
 - n.2) alterações estatutárias ocorridas no período;
 - n.3) comentários sobre as demonstrações financeiras da Emissora enfocando os indicadores econômicos, financeiros e a estrutura de capital da Emissora;
 - n.4) posição da distribuição ou colocação das Debêntures no mercado;
 - n.5) aquisição facultativa e pagamento de rendimento das Debêntures realizados no período, bem como aquisições e vendas de Debêntures efetuadas pela Emissora;
 - n.6) acompanhamento da destinação dos recursos captados através da Emissão de Debêntures, de acordo com os dados obtidos junto aos administradores da Emissora;
 - n.7) cumprimento de outras obrigações assumidas pela Emissora nesta Escritura;
 - n.8) declaração sobre sua aptidão para continuar exercendo a função de Agente Fiduciário.
- (o) disponibilizar exemplar do relatório de que trata a alínea "n" aos debenturistas no prazo máximo de 4 (quatro) meses, a contar do encerramento do exercício social da Emissora, ao menos nos seguintes locais:
 - o.1) na sede da Emissora;



Handwritten signature and initials.

o.2) no local indicado pelo Agente Fiduciário;

o.3) na CVM;

o.4) na bolsa de valores ou entidade do mercado de balcão organizado em que forem negociadas as Debêntures;

o.5) na instituição líder da colocação das Debêntures, na hipótese do prazo para a apresentação do relatório vencer antes do encerramento do prazo máximo da distribuição primária das Debêntures.

- (b) publicar, nos órgãos da imprensa em que a Emissora deva efetuar suas publicações, anúncio comunicando aos debenturistas que o relatório se encontra a sua disposição nos locais indicados na alínea "n";
- (g) manter atualizada a relação dos debenturistas e seus endereços, mediante, inclusive, gestões junto à Emissora, à Instituição Depositária e à CETIP e à CBLIC;
- (n) fiscalizar o cumprimento das cláusulas constantes desta Escritura, especialmente daquelas impositivas de obrigações de fazer e de não fazer; e
- (s) sem prejuízo do disposto no item 4.2.1, notificar os debenturistas, por edital e individualmente, no prazo máximo de 30 (trinta) dias de qualquer inadimplemento, pela Emissora, de obrigações assumidas na presente Escritura, indicando o local em que fornecerá aos interessados maiores esclarecimentos. Comunicação de igual teor deve ser enviada:

s.1) à CVM;

s.2) à bolsa de valores ou entidade do mercado de balcão organizado em que forem negociadas as Debêntures; e

s.3) ao Banco Central do Brasil.

6.5. Atribuições Específicas

O Agente Fiduciário utilizará quaisquer procedimentos judiciais ou extrajudiciais contra a Emissora para a proteção e defesa dos interesses da comunhão dos debenturistas e da realização de seus créditos, devendo, em caso de inadimplemento da Emissora:

- (a) declarar, observadas as condições da Escritura, antecipadamente vencidas as Debêntures e cobrar seu principal e acessórios;
- (b) tomar toda e qualquer providência necessária para a realização dos créditos dos debenturistas;
- (c) requerer a falência da Emissora;



Handwritten signatures and initials, including a large '2' and a signature that appears to be 'Rafael'.

- (d) representar os debenturistas em processo de falência, concordata, intervenção ou liquidação extrajudicial da Emissora.

O Agente Fiduciário somente se eximirá da responsabilidade pela não adoção das medidas contempladas nas alíneas "b" e "c" do caput deste item se, convocada a Assembleia Geral de Debenturistas, esta assim o autorizar por deliberação de 75% (setenta e cinco por cento) das Debêntures em circulação, bastando, porém, a deliberação da maioria das Debêntures em circulação quando tal hipótese se referir ao disposto na alínea "d" do caput deste item.

6.6. Remuneração

6.6.1. Será devida ao Agente Fiduciário ou à instituição que vier a substituí-lo nesta qualidade, a título de honorários pelo desempenho dos deveres e atribuições que lhe competem, nos termos da lei e desta Escritura, uma remuneração a ser paga da seguinte forma:

- (a) Parcelas anuais de R\$18.000,00 (dezoito mil reais) cada, sendo a primeira devida no 10º dia útil do mês subsequente à data de assinatura desta Escritura de Emissão e as demais no mesmo dia útil dos anos subsequentes;
- (b) O Agente Fiduciário deverá enviar aviso de cobrança da remuneração à Emissora com antecedência mínima de 10 (dez) dias da data de cada pagamento, sendo que se a Emissora não receber referido aviso dentro do prazo acima, os pagamentos eventualmente efetuados com atraso, em razão do não recebimento, pela Emissora, de referido aviso, não estarão sujeitos a multas ou penalidades.
- (c) As remunerações previstas nos itens anteriores serão devidas mesmo após o vencimento das Debêntures, caso o Agente Fiduciário ainda esteja atuando na cobrança de inadimplências não sanadas pela Emissora.
- (d) As parcelas referidas acima serão atualizadas pelo IGP-M, ou na sua falta, pelo mesmo índice que vier a substituí-lo, a partir da Data de Emissão até as datas de pagamento de cada parcela, calculadas "pro-rata" dia se necessário.
- (e) As remunerações não incluem as despesas com publicações, transporte, alimentação, viagens e estadias necessárias ao exercício da função de Agente Fiduciário, durante ou após a implantação do serviço, a serem cobertas pela Emissora, mediante pagamento das respectivas faturas emitidas diretamente em seu nome, ou reembolso, após prévia aprovação. Não estão incluídas igualmente despesas com especialistas, caso sejam necessários, tais como auditoria e/ou fiscalização, entre outros, ou assessoria legal à Emissora.
- (f) Em caso de inadimplência da Emissora, todas as despesas com procedimentos legais, inclusive as administrativas, em que o Agente Fiduciário venha a incorrer para resguardar os interesses dos Debenturistas deverão ser previamente aprovadas e adiantadas pelos Debenturistas, e posteriormente, conforme previsto em lei, ressarcidas pela Emissora. Tais despesas a serem adiantadas pelos Debenturistas incluem também os gastos com honorários advocatícios de terceiros, depósitos, custas e taxas judiciais nas ações propostas pelo Agente Fiduciário ou decorrentes de ações contra ele propostas no exercício de sua função, ou ainda que lhe causem prejuízos ou riscos financeiros, enquanto representante da comunidade dos Debenturistas. As eventuais despesas, depósitos e custas judiciais decorrentes da sucumbência em ações judiciais serão igualmente suportadas pelos Debenturistas, bem como a remuneração e as despesas reembolsáveis do Agente Fiduciário na hipótese de a Emissora



2
n
H
Hup

- permanecer em inadimplência com relação ao pagamento destas por um período superior a 60 (sessenta) dias, podendo o Agente Fiduciário solicitar garantia prévia dos Debenturistas para cobertura do risco da sucumbência.
- (g) Em caso de mora no pagamento de qualquer quantia devida em decorrência desta remuneração, os débitos em atraso ficarão sujeitos a multa de 2 % e juros de mora de 1,0 % ao mês, sem prejuízo da atualização monetária;
- (h) As remunerações serão acrescidas dos seguintes Impostos: Impostos sobre serviços de qualquer natureza (ISS ou outros), PIS (Contribuição ao Programa de Integração Social), Cofins (Contribuição para Financiamento da Seguridade Social), e quaisquer outros impostos que venham a incidir sobre a remuneração do Agente Fiduciário, com exceção do Imposto de Renda - IRRF, nas alíquotas vigentes nas datas de cada pagamento.

CLÁUSULA VII - DA ASSEMBLÉIA DE DEBENTURISTAS

7.1. Convocação

A Assembleia Geral de Debenturistas pode ser convocada pelo Agente Fiduciário, pela Emissora ou por debenturistas que representem 10% (dez por cento), no mínimo, das Debêntures em circulação, ou pela CVM.

7.1.1. A convocação se dará mediante anúncio publicado, pelo menos 3 (três) vezes, nos órgãos de imprensa nos quais a Emissora deve efetuar suas publicações, respeitadas outras regras relacionadas à publicação de anúncio de convocação de assembleias gerais constantes da Lei n.º 6.404/76, da regulamentação aplicável e desta Escritura.

7.2. Quorum de Instalação

A Assembleia se instalará, em primeira convocação, com a presença de debenturistas que representem a metade, no mínimo, das Debêntures em circulação e, em segunda convocação, com qualquer quorum.

7.2.1. Para os efeitos da presente Escritura, considera-se Debêntures em circulação todas as Debêntures subscritas, excetuadas aquelas mantidas em tesouraria pela Emissora e as de titularidade de empresas controladas pela Emissora.

7.3. Mesa Diretora

A presidência da Assembleia caberá ao debenturista eleito pelos titulares das Debêntures ou aquele que for designado pela CVM.

7.4. Quorum de Deliberação

7.4.1. Nas deliberações da assembleia, a cada Debênture em circulação caberá um voto, admitida a constituição de mandatário, Debenturista ou não. Observado o disposto neste item, as alterações nas características e condições das Debêntures e da Emissão deverão ser aprovadas por Debenturistas que representem, pelo menos, 75% (setenta e cinco por cento) das Debêntures em circulação, observado que alterações nos Juros Remuneratórios e/ou vencimento das Debêntures e/ou dispositivos sobre quorum previstos nesta Escritura deverão contar com aprovação de Debenturistas representando 100% (cem por cento) das Debêntures em circulação.

7.4.2. Sem prejuízo do quorum de 100% (cem por cento) previsto no item 7.4.1 acima, na hipótese de extinção, ausência de apuração e/ou divulgação por mais de 10 (dez) dias consecutivos após a data esperada para sua apuração e/ou divulgação, ou

Q
ALL

2
R
P
L

impossibilidade legal de aplicação de índice componente dos Juros Remuneratórios, o quorum necessário para definição dos novos Juros Remuneratórios aplicáveis às Debêntures deverá ser composto por Debenturistas que representem, no mínimo, 75% (setenta e cinco por cento) do total das Debêntures em circulação.

CLÁUSULA VIII - DECLARAÇÕES E GARANTIAS

8.1. Declarações e Garantias do Agente Fiduciário:

O Agente Fiduciário declara e garante à Emissora, na data da assinatura desta Escritura, que:

- (a) está devidamente autorizado a celebrar esta Escritura e a cumprir com suas obrigações aqui previstas, tendo sido satisfeitos todos os requisitos legais e estatutários necessários para tanto;
- (b) a celebração desta Escritura e o cumprimento de suas obrigações aqui previstas não infringem qualquer obrigação anteriormente assumida pelo Agente Fiduciário; e
- (c) esta Escritura contém obrigações válidas e vinculantes do Agente Fiduciário, exigíveis de acordo com os seus termos e condições.

8.2. Declarações e Garantias da Emissora e das Intervinentes Garantidoras:

A Emissora e as Intervinentes Garantidoras declaram e garantem ao Agente Fiduciário, na data da assinatura da escritura, que:

- a) estão devidamente autorizadas a celebrar esta Escritura e a cumprir com todas as obrigações aqui previstas, tendo sido satisfeitos todos os requisitos legais e estatutários necessários para tanto;
- b) a celebração desta Escritura e a colocação das Debêntures não infringem qualquer disposição legal, contrato ou instrumento do qual a Emissora e as Intervinentes Garantidoras sejam parte, nem irá resultar em:
 - (1) vencimento antecipado de qualquer obrigação estabelecida em qualquer desses contratos ou instrumentos;
 - (2) criação de qualquer ônus ou gravame sobre qualquer ativo ou bem da Emissora e das Intervinentes Garantidoras, exceto por aqueles já existentes na presente data; ou
 - (3) rescisão de qualquer desses contratos ou instrumentos;
- c) a celebração desta Escritura e o cumprimento de suas obrigações aqui previstas não infringem qualquer obrigação anteriormente assumida pela Emissora e pelas Intervinentes Garantidoras;
- d) esta Escritura e as obrigações aqui previstas constituem obrigações da Emissora e das Intervinentes Garantidoras, exigíveis de acordo com os seus termos e condições;
- e) o Prospecto Preliminar e o Prospecto Definitivo contém e conterá, no mínimo, e observadas as disposições legais e regulamentares pertinentes, todas as informações



2

relevantes em relação à Emissora, nas respectivas datas de cada evento, no contexto da presente Emissão necessárias para que os investidores e seus consultores tenham condições de fazer uma análise correta dos ativos, passivos, das responsabilidades da Emissora, de sua condição financeira, lucros, perdas, perspectivas e direitos em relação às Debêntures, e não contém nem conterão declarações falsas ou omissões de fatos relevantes;

f) as declarações contidas no Prospecto em relação à Emissora são verdadeiras e não são enganosas, incorretas ou inverídicas;

g) as opiniões, análises e expectativas expressas no Prospecto em relação à Emissora foram dadas de boa-fé, sendo expressas após serem consideradas todas as circunstâncias relevantes e com base em suposições razoáveis;

h) não há fatos relativos à Emissora, nas respectivas datas de cada Prospecto, ou relativos às Debêntures não divulgados no Prospecto cuja omissão, no contexto dessa Emissão, faça com que alguma declaração relevante do Prospecto seja enganosa, incorreta ou inverídica;

i) todos os esforços foram feitos pela Emissora para assegurar que as declarações, informações e fatos descritos no Prospecto em relação à Emissora são verdadeiros;

j) as demonstrações financeiras da Emissora, relativas ao último exercício social encerrado e ao imediatamente anterior, representam corretamente a posição patrimonial e financeira da Emissora e foram devidamente elaboradas em conformidade com os princípios contábeis geralmente aceitos no Brasil;

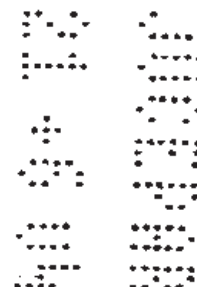
k) as informações da Emissora relativas ao último trimestre encerrado ou ao imediatamente anterior, representam corretamente a posição patrimonial e financeira da Emissora e foram devidamente elaboradas em conformidade com os princípios contábeis geralmente aceitos no Brasil;

l) a Emissora e as Intervinentes Garantidoras estão cumprindo as leis, regulamentos, normas administrativas e determinações dos órgãos governamentais, autarquias ou tribunais, aplicáveis à condução de seus negócios; e

m) exceto pelas contingências informadas no Prospecto, não há qualquer ação judicial, procedimento administrativo ou arbitral, inquérito ou outro tipo de investigação governamental que possa vir a causar impacto adverso relevante na Emissora, em sua condição financeira ou outras, ou em sua atividade.

CLÁUSULA IX - DA CONDIÇÃO SUSPENSIVA

9.1) A celebração da presente Escritura de Emissão pela Emissora e a prestação da Fiança pelas Intervinentes Garantidoras poderão resultar vencimento antecipado de contratos financeiros celebrados pela Emissora e pelas Intervinentes Garantidoras, com o Unibanco - União dos Bancos Brasileiros S.A., o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social e o DKG - Deutsch Investitions und Entwicklungsgesellschaft mbH ("Bancos Credores"). Desta forma, a eficácia da presente Escritura de Emissão e da Fiança, bem como a efetiva Emissão das Debêntures, estará



Handwritten signatures and initials on the bottom right of the page.

condicionada à implementação de condição suspensiva, que consiste na obtenção, pela Emissora e pelas Intervinentes Garantidoras, das autorizações necessárias junto aos Bancos Credores, devendo ser observados os termos e limites de valores constantes das autorizações.

9.2. Caso a Emissora e/ou as Intervinentes Garantidoras não obtenham as autorizações necessárias para a consumação da presente Escritura de Emissão, todos os seus termos e condições deverão ser considerados sem quaisquer efeitos, devendo esta Escritura ser considerada rescindida de pleno direito, sem quaisquer obrigações para a Emissora, para as Intervinentes Garantidoras ou para o Agente Fiduciário.

CLÁUSULA X - DA GARANTIA FIDEJUSSÓRIA

10.1. As Debêntures serão garantidas por fiança ("Fiança") prestada pelas Intervinentes Garantidoras, qualificadas no preâmbulo desta Escritura, ALL - América Latina Logística do Brasil S.A. e ALL - América Latina Logística Intermodal S.A., sendo a Fiança constituída automaticamente em caso de obtenção pelas Intervinentes Garantidoras das autorizações de que trata a Cláusula 9, obrigando-se as Intervinentes Garantidoras perante os Debenturistas, na qualidade de fiadoras e principais pagadoras de todos os valores devidos pela Emissora nos termos da Escritura, sendo a Fiança prestada em caráter irrevogável e irretratável para todos os efeitos legais, até o integral cumprimento, pela Emissora, das obrigações pecuniárias descritas na Escritura. As Intervinentes Garantidoras renunciam, desde já, aos benefícios previstos nos Artigos 366, 827, 829, 834, 835, 837, 838 e 839 do Código Civil Brasileiro. Todos e quaisquer pagamentos realizados por qualquer uma das Intervinentes Garantidoras em relação à Fiança serão efetuados livres e líquidos, sem a dedução de quaisquer tributos, impostos, taxas, contribuições de qualquer natureza, encargos ou retenções, presentes ou futuros, bem como de quaisquer juros, multas ou demais exigibilidades fiscais.

10.2. Cada uma das Intervinentes Garantidoras firma esta Escritura de Emissão declarando conhecer todos os seus termos e condições.

CLÁUSULA XI - DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

11.1. Renúncia

Não se presume a renúncia a qualquer dos direitos decorrentes da presente Escritura. Nenhum atraso, omissão ou liberalidade no exercício de qualquer direito ou faculdade que caiba ao Agente Fiduciário e/ou aos debenturistas em razão de qualquer inadimplemento da Emissora prejudicará o exercício de tal direito ou faculdade, ou será interpretado como constituindo uma renúncia ao mesmo ou concordância com tal inadimplemento, nem constituirá novação ou modificação de quaisquer outras obrigações assumidas pela Emissora nesta Escritura ou precedente no tocante a qualquer outro inadimplemento ou atraso.

11.2. Lei Aplicável

Esta Escritura é regida pelas Leis da República Federativa do Brasil.

11.3. Foro

Fica eleito o Foro da Cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, com renúncia a qualquer outro, por mais privilegiado que seja.



Handwritten signatures and initials, including a large 'F' and '2' and a signature that appears to be 'R. M. V.'.

de NOTAS
a Silva

Estando assim, as partes, certas e ajustadas, firmam o presente instrumento, em 4 (quatro) vias de igual teor e forma, juntamente com 2 (duas) testemunhas, que também o assinam.

Curitiba, 18 de junho de 2004.

ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S.A.

NOME:
CARGO:

Nome:
Cargo:

PENTÁGONO S.A. DISTRIBUIDORA DE TÍTULOS E VALORES MOBILIÁRIOS

NOME: PAULO LUIZ FERREIRA
CARGO: PROCURADOR

Nome: INARA VEIGA MAIA
Cargo: PROCURADORA

ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S.A.

NOME:
CARGO:

Nome:
Cargo:

ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA INTERMODAL S.A.

NOME:
CARGO:

Nome:
Cargo:

Testemunhas:

Nome: CARLOS AUGUSTO HÖRST
Id: S.808.816-4

Nome: MARIA TEREZA LOPES SALOMAO
Id: 6.755.471-6

12
CAPÍTULO DO 12º TABELÃO DE NOTAS
RATIFICAÇÃO DO REGISTRO EM 21/06/2004
SOB NÚMERO: 04213492-7
Protocolo: 04213492-7
MARIANA VEIGA MAIA, 43 ANOS, PAULO LUIZ FERREIRA,
situação em Curitiba, as quais conferem com o registro de
São Paulo, 18 de Junho de 2004
04213492-7
MARIANA VEIGA MAIA - 43 ANOS
04213492-7

12
CAPÍTULO DO 12º TABELÃO DE NOTAS
RATIFICAÇÃO DO REGISTRO EM 21/06/2004
SOB NÚMERO: 04213492-7
Protocolo: 04213492-7
MARIANA VEIGA MAIA, 43 ANOS, PAULO LUIZ FERREIRA,
situação em Curitiba, as quais conferem com o registro de
São Paulo, 18 de Junho de 2004
04213492-7
MARIANA VEIGA MAIA - 43 ANOS
04213492-7

JUNTA COMERCIAL DO PARANA
CERTIFICADO DE REGISTRO EM: 21/06/2004
SOB NÚMERO: 04213492-7
Protocolo: 04213492-7
MARIANA VEIGA MAIA, 43 ANOS, PAULO LUIZ FERREIRA,
situação em Curitiba, as quais conferem com o registro de
São Paulo, 18 de Junho de 2004
04213492-7
MARIANA VEIGA MAIA - 43 ANOS
04213492-7

MARIA TEREZA LOPES SALOMAO
SECRETARIA GERAL

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

Ata de Reunião do Conselho de Administração da Emissora de 12 de maio de 2004

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S.A.
CNPJ/MF nº 02.387.241/0001-60
NIRE 41.300.019.886
Companhia Aberta

**ATA DA REUNIÃO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO REALIZADA EM
12 DE MAIO DE 2004**

1. Data, hora e local: no dia 12 de maio de 2004, às 16 horas, na sede da Companhia, na Rua Emílio Bertolini, 100, sala 01, Bairro Vila Oficinas, na Cidade de Curitiba, Estado do Paraná.

2. Presença: todos os membros do Conselho de Administração, independentemente de convocação.

3. Deliberações: Tomadas por unanimidade de voto dos conselheiros presentes:

3.1. Retificar as condições de emissão da terceira emissão, sendo a segunda emissão pública, de debêntures não conversíveis da Companhia, aprovada na Reunião do Conselho de Administração realizada no dia 22 de janeiro de 2004, para que as mesmas passem a vigor de acordo com o disposto no item 3.2. abaixo, tornando, conseqüentemente, sem efeito a escritura de emissão inscrita na Junta Comercial do Estado do Paraná em 26.01.2004.

3.2. Autorizar a terceira emissão de debêntures não conversíveis da Companhia (“Emissão” e “Debêntures”), para distribuição pública, sob condição suspensiva representada pela obtenção de autorização para a Emissão e/ou para a Majoração da Emissão, conforme o caso (i) do Unibanco – União de Bancos Brasileiros S.A.(ii) do Deutsche Investitions und Entwicklungsgesellschaft MBH; e (iii) do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, e eventuais outros contratos firmados que exijam autorização para a realização da Emissão, sob as condições abaixo indicadas:

3.2.1. Data de Emissão

Para todos os efeitos legais, a data de emissão das Debêntures será o dia 1º de junho de 2004 (“Data de Emissão”).

3.2.2. Valor da Emissão

O valor da Emissão é de R\$100.000.000,00 (cem milhões de reais), na Data de Emissão.

3.2.3. Valor Nominal Unitário

O valor nominal unitário das Debêntures será de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), na Data de Emissão (“Valor Nominal Unitário”).

9



3.2.4. Quantidade de Debêntures e Número de Séries

A Emissão será realizada em série única, constituída de 10.000 (dez mil) Debêntures.

3.2.5. Forma e Conversibilidade

As Debêntures terão a forma nominativa, escritural e não serão conversíveis em ações.

3.2.6. Espécie

As Debêntures serão da espécie quirografária, sem garantia ou preferência, nos termos do art. 58 da Lei nº 6404/76.

3.2.7. Data de Vencimento

Para todos os efeitos legais, a data de vencimento das Debêntures será o dia 1º de junho de 2007 ("Data de Vencimento"), data em que será pago o valor integral do principal das Debêntures juntamente com o valor dos Juros Remuneratórios eventualmente devidos, em moeda corrente, nos termos da Escritura de Emissão das Debêntures.

3.2.8. Amortização

As Debêntures não serão amortizadas.

3.2.9. Limite de Emissão


A Emissão atende aos limites previstos no artigo 60 da Lei nº 6.404/76, considerando que o capital social da Companhia é, nesta data, de R\$332.146.395,32 (trezentos e trinta e dois milhões, cento e quarenta e seis mil, trezentos e noventa e cinco reais e trinta e dois centavos), e que o valor nominal total das Debêntures da segunda emissão em circulação em 12 de maio de 2004 totaliza R\$60.400.692,40 (sessenta milhões, quatrocentos mil, seiscentos e noventa e dois reais e quarenta centavos).

3.2.10 Juros Remuneratórios

Às Debêntures será conferida remuneração com base na variação acumulada de um fator multiplicador (os "Juros Remuneratórios") referenciada nas taxas médias diárias dos DI - Depósitos Interfinanceiros de um dia, Extra-Grupo ("Taxas DI"), calculadas e divulgadas pela Câmara de Custódia e Liquidação ("CETIP"). Esta remuneração será definida com base em procedimento de *bookbuilding*, conforme disposto no item 3.2.11, base 252 dias úteis, e incidirá sobre o Valor Nominal Unitário da Debênture, a partir da Data de Emissão, devendo ser paga ao final de cada Período de Capitalização, de acordo com a fórmula abaixo.

3.2.10.1. Define-se *Período de Capitalização* como sendo o intervalo de tempo que se inicia na Data de Emissão, no caso do primeiro Período de Capitalização, ou na data prevista do pagamento dos Juros Remuneratórios imediatamente anterior, no caso dos demais Períodos de Capitalização, e termina na data prevista do pagamento de Juros

9.



Remuneratórios correspondentes ao período. Cada Período de Capitalização sucede o anterior sem solução de continuidade.

3.2.10.2. Os Juros Remuneratórios correspondentes aos Períodos de Capitalização serão devidos semestralmente, vencendo-se no dia 1º de junho e 1º de dezembro de cada ano, sendo o primeiro vencimento em 1º de dezembro de 2004 e o último na Data de Vencimento, ou na data em que ocorrer vencimento antecipado das Debêntures, se for o caso.

3.2.10.3. As taxas médias diárias são acumuladas de forma exponencial utilizando-se o critério *pro rata temporis*, até a data do efetivo pagamento dos Juros Remuneratórios, de forma a cobrir todo o Período de Capitalização.

3.2.10.4. O cálculo dos Juros Remuneratórios obedecerá a seguinte fórmula:

$$J = VNe \times (FatorDI - 1)$$

onde:

J = Valor unitário dos juros flutuantes, acumulado no período, calculado com 6 (seis) casas decimais, sem arredondamento, devidos no final de cada Período de Capitalização;

VNe = Valor Nominal Unitário de emissão ou saldo do Valor Nominal Unitário no início do Período de Capitalização, informado/calculado com 6 (seis) casas decimais, sem arredondamento;

FatorDI = Produtório das taxas DI-Over com uso de percentual aplicado, da data de início de capitalização, inclusive, até a data de cálculo exclusive, calculado com 8 (oito) casas decimais, com arredondamento, apurado da seguinte forma:

$$FatorDI = \prod_{k=1}^n \left(1 + TDI_k \times \frac{FM}{100} \right)$$

onde:

n = Número total de taxas DI-Over consideradas na atualização do ativo, sendo n um número inteiro;

FM = Fator multiplicador aplicado sobre a taxa DI Over, informado com 2 (duas) casas decimais;

TDI_k = Taxa DI-Over, expressa ao dia, calculada com 8 (oito) casas decimais, com arredondamento, da seguinte forma:

$$TDI_k = \left(\frac{DI_k}{100} + 1 \right)^{\frac{1}{252}} - 1$$

9.



onde:

DI_k = Taxa DI-Over divulgada pela CETIP, válida por 1 (um) dia útil (*overnight*), utilizada com 2 (duas) casas decimais.

Observações:

1ª) O fator resultante da expressão $\left(1 + TDI_k \times \frac{FM}{100}\right)$ é considerado com 16 (dezesesseis) casas decimais, sem arredondamento;

2ª) Efetua-se o produtório dos fatores diários $\left(1 + TDI_k \times \frac{FM}{100}\right)$, sendo que a cada fator diário acumulado, trunca-se o resultado com 16 (dezesesseis) casas decimais, aplicando-se o próximo fator diário, e assim por diante até o último considerado;

3ª) Uma vez os fatores estando acumulados, considera-se o fator resultante “Fator DI” com 8 (oito) casas decimais, com arredondamento.

3.2.10.5. No caso de indisponibilidade temporária da Taxa DI quando do pagamento de qualquer obrigação pecuniária resultante da fixação dos Juros Remuneratórios, será utilizada, em sua substituição, a mesma taxa diária produzida pela última Taxa DI conhecida, até a data do cálculo, não sendo devidas quaisquer compensações financeiras, tanto por parte da Emissora quanto pelos debenturistas, quando da divulgação posterior da Taxa DI respectiva.

3.2.10.6. Na ausência de apuração e/ou divulgação da Taxa DI por prazo superior a 5 (cinco) dias úteis após esta data, ou, ainda, no caso de sua extinção ou por imposição legal, o Agente Fiduciário deverá, no prazo máximo de 30 (trinta) dias a contar do evento, realizar Assembleia Geral de Debenturistas (no modo e prazos estipulados no artigo 124 da Lei das Sociedades por Ações) para definir, de comum acordo com a Emissora, observada a regulamentação aplicável, o parâmetro a ser aplicado, a ser proposto pela Emissora. Até a deliberação desse parâmetro será utilizada, para o cálculo do valor de quaisquer obrigações previstas nesta Cláusula, a mesma taxa diária produzida pela última Taxa DI conhecida, até a data da deliberação da Assembleia Geral de Debenturistas.

3.2.10.7. Caso não haja acordo sobre os novos parâmetros, entre a Emissora e os debenturistas representando, no mínimo, 75% (setenta e cinco por cento) do total das Debêntures em circulação (ainda que em decorrência da falta de quorum para deliberar sobre a matéria), a Emissora deverá resgatar a totalidade das Debêntures em circulação, no prazo de 30 (trinta) dias contados da data da realização da respectiva Assembleia Geral de Debenturistas, pelo saldo de seu Valor Nominal Unitário acrescido dos Juros Remuneratórios devidos até a data do efetivo resgate, calculado *pro rata temporis*, a partir da Data de Emissão, utilizando-se a última Taxa DI conhecida.

9.



3.2.11. Bookbuilding

Para definição do fator multiplicador (FM) componente dos Juros Remuneratórios, mencionado no item acima, será adotado o procedimento de *bookbuilding*, organizado pelo Banco Coordenador em conjunto com a Emissora. Encerrado o processo de *bookbuilding*, o Conselho de Administração da Emissora ratificará, em reunião, tal fator multiplicador apurado no processo de *bookbuilding*, devendo o fator multiplicador assim apurado, ser inserido na Escritura de Emissão das Debêntures, mediante aditamento, assim como publicado no anúncio de início de distribuição pública das Debêntures.

3.2.12. Colocação

As Debêntures serão objeto de distribuição pública, com intermediação de instituições financeiras integrantes do sistema de distribuição de títulos e valores mobiliários para negociação no mercado de bolsa e/ou de balcão organizado.

3.2.13. Negociação

No mercado primário, as Debêntures serão registradas para negociação no Sistema de Distribuição de Títulos – SDT ("SDT"), administrado pela Associação Nacional das Instituições do Mercado Financeiro – ANDIMA e operacionalizado pela CETIP. No mercado secundário, o debenturista poderá optar por negociar parte ou a totalidade das debêntures de que for titular no Sistema de Negociação BOVESPA FIX, da Bolsa de Valores de São Paulo - BOVESPA, custodiado na CBLC – Companhia Brasileira de Liquidação e Custódia (doravante denominada "CBLC") (doravante denominado "BOVESPA FIX"), ou no Sistema Nacional de Debêntures - SND, administrado pela ANDIMA e operacionalizado pela CETIP.

3.2.14. Preço de Subscrição e Integralização


O preço de subscrição das Debêntures será o seu Valor Nominal Unitário acrescido de Juros Remuneratórios, calculados *pro rata temporis* desde a Data de Emissão até a data de integralização, de acordo com as condições estabelecidas na Escritura de Emissão das Debêntures.

3.2.14.1. A integralização das Debêntures será à vista, em moeda corrente nacional, de acordo com as normas de liquidação aplicáveis ao SDT e à CETIP.

3.2.15. Garantia Fidejussória

As Debêntures serão garantidas por fiança ("Fiança") a ser prestada pela ALL – América Latina Logística do Brasil S.A. e ALL – América Latina Logística Intermodal S.A. ("Intervenientes Garantidoras"), sendo a Fiança constituída automaticamente em caso de obtenção pelas Intervenientes Garantidoras das autorizações de que trata a Cláusula 3.2, obrigando-se as Intervenientes Garantidoras perante os Debenturistas, na qualidade de fiadoras e principais pagadoras de todos os valores devidos pela Emissora nos termos da Escritura de Emissão das Debêntures, sendo a Fiança prestada em caráter

9.



irrevogável e irretratável para todos os efeitos legais, até o integral cumprimento, pela Emissora, das obrigações pecuniárias descritas na Escritura de Emissão das Debêntures.

As Intervinentes Garantidoras renunciarão aos benefícios previstos nos Artigos 366, 827, 829, 834, 835, 837, 838 e 839 do Código Civil Brasileiro.

3.2.16. Vencimento Antecipado

O Agente Fiduciário poderá declarar antecipadamente vencidas todas as obrigações constantes da Escritura de Emissão, na ocorrência de eventos a serem nela descritos.

3.2.17. Repactuação

Não haverá repactuação.

3.2.18. Resgate Antecipado

A Companhia não efetuará o resgate antecipado das Debêntures.

3.2.19. Aquisição Facultativa

A Companhia poderá, a qualquer tempo, adquirir Debêntures em circulação, por preço não superior ao seu Valor Nominal Unitário acrescido dos Juros Remuneratórios calculados *pro rata temporis*, observando o disposto no parágrafo 2º, do artigo 55, da Lei n.º 6.404/76.

O Conselho de Administração da Companhia terá poderes para aprovar o cancelamento, a qualquer momento, das Debêntures que se encontrarem em tesouraria.

3.2.20. Local de Pagamento

Os pagamentos a que fazem jus os Debenturistas serão efetuados no mesmo dia de seu vencimento utilizando-se os procedimentos adotados pela CETIP, para as Debêntures registradas no SND, administrada pela ANDIMA, ou de acordo com os procedimentos adotados pela CBL.C. para as Debêntures registradas no Bovespa-Fix, da BOVESPA, ou, ainda, por meio de instituição responsável pela escrituração das Debêntures para os titulares das Debêntures que não estejam depositadas em custódia vinculada a esses sistemas.

3.2.21. Majoração da Emissão

O número de Debêntures da Emissão poderá ser majorado em até 20% (vinte por cento), na forma do artigo 14 da Instrução CVM nº 400/2003, desde que tenham sido obtidas autorizações e sejam observadas as condições e limites de valores aprovados (i) pelo Unibanco - União de Bancos Brasileiros S.A.; (ii) pelo Deutsche Investitions- und Entwicklungsgesellschaft MBH ("DEG"); e (iii) pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, e eventuais outros contratos que exijam

9.



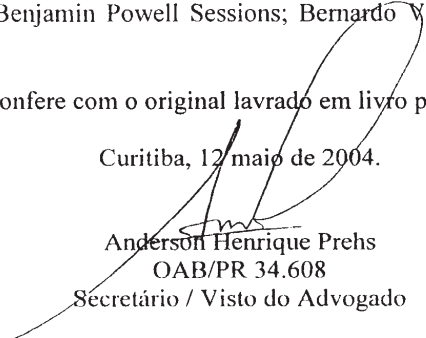
aprovação para a realização da Emissão, instrumentos estes que se encontram arquivados na sede da Companhia.


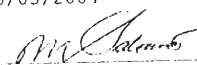
3.3. Delegar poderes à diretoria da Companhia para (i) tomar todas as providências necessárias à efetivação da Emissão ora aprovada junto a entidades públicas ou privadas e, inclusive mas não se limitando, à contratação de instituições financeiras autorizadas a prestar serviços de estruturação e intermediação da Emissão, de banco mandatário, banco escriturador das Debêntures, entidades de mercado de balcão organizado, bolsa de valores, auditores independentes, advogados, agências de classificação de risco, agências de publicidade e demais instituições que se façam necessárias à implementação da Emissão; e (ii) praticar todos os demais atos e providências necessários à formalização, efetivação e administração das deliberações desta deliberação, incluindo, mas não se limitando a, firmar ou aditar a Escritura de Emissão das Debêntures, contratos e outros documentos relativos à Emissão.

4. Encerramento: Nada mais havendo a tratar, foi a presente ata lavrada, e depois lida, aprovada e assinada por todos os conselheiros. (Ass.) Wilson Ferro de Lara, Presidente; Carlos Alberto da Veiga Sicupira; Ricardo Arduini; Bruce Mansfield Flohr; Alexandre Behring Costa; Mauro Bergstein; Antônio Carlos Augusto Bonchistiano; Randolph Freiberg; Benjamin Powell Sessions; Bernardo Vieira Hess e Pedro Pullen Parente.

Confere com o original lavrado em livro próprio.

Curitiba, 12 maio de 2004.


Anderson Henrique Prehs
OAB/PR 34.608
Secretário / Visto do Advogado

	JUNTA COMERCIAL DO PARANÁ
	CERTIFICO O REGISTRO EM: 25/05/2004
	SOB NÚMERO: 20041657896
	Protocolo: 04/165789-6
Empresa: 41 3 0001988 6	
ALL AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA SA	
	
MARIA THEREZA LOPES SALOMAO	
SECRETARIA GERAL	



(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

Ata de Reunião do Conselho de Administração da Emissora de 18 de junho de 2004

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

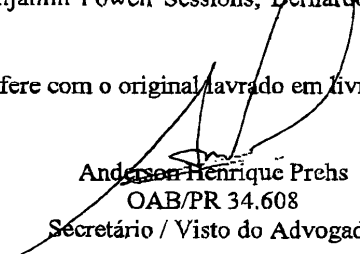
ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S.A.
CNPJ/MF nº 02.387.241/0001-60
NIRE 41.300.019.886
Companhia Aberta

JUN 2004
25 JUN 2004

**ATA DA REUNIÃO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO
REALIZADA EM 18 DE JUNHO DE 2004**

1. Data, hora e local: no dia 18 de junho de 2004, às 16 horas, na sede da Companhia, na Rua Emílio Bertolini, 100, sala 01, Bairro Vila Oficinas, na Cidade de Curitiba, Estado do Paraná.
2. Presença: todos os membros do Conselho de Administração, independentemente de convocação.
3. Deliberações: Tomadas por unanimidade de voto dos conselheiros presentes.
 - 3.1. Ratificar as condições de emissão da terceira emissão, sendo a segunda emissão pública, de debêntures não conversíveis da Companhia ("Emissão" e "Debêntures"), para distribuição pública, aprovada na Reunião do Conselho de Administração realizada no dia 12 de maio de 2004.
 - 3.2. (i) Inserir na Escritura Particular da 3ª Emissão de Debêntures Simples da ALL – América Latina Logística S.A. ("Escritura") os Juros Remuneratórios das Debêntures (conforme definido na Escritura), no valor de 110% das taxas médias diárias dos DI – Depósitos Interfinanceiros de um dia, Extra-Grupo ("Taxas DI"), calculadas e divulgadas pela CETIP, expresso na forma percentual ao ano, base 252 (duzentos e cinquenta e dois) dias, a ser calculado de acordo com a fórmula e demais disposições previstas na Escritura, apurado por meio de procedimento de *bookbuilding*, organizado pelo Banco Coordenador em conjunto com a Emissora e realizado nesta data; e (ii) autorizar a diretoria da Companhia a promover a colocação adicional de até 20% (vinte por cento) do número de debêntures, conforme deliberado na Reunião deste Conselho de 12 de maio de 2004.
 - 3.3. Estabelecer, na forma do art. 30 da Instrução CVM nº 400/2003, que a distribuição das Debêntures pela Companhia deverá ser realizada, ainda que não haja a colocação total dos referidos valores mobiliários.
4. Encerramento: Nada mais havendo a tratar, foi a presente ata lavrada, e depois lida, aprovada e assinada por todos os conselheiros. (Ass.) Wilson Ferro de Lara, Presidente; Carlos Alberto da Veiga Sicupira; Ricardo Arduini; Bruce Mansfield Flohr; Alexandre Behring Costa; Mauro Bergstein; Antônio Carlos Augusto Bonchristiano; Randolph Freiberg; Benjamin Powell Sessions; Bernardo Vieira Hess e Pedro Pullen Parente.

Confere com o original lavrado em livro próprio.


Anderson Henrique Prehs
OAB/PR 34.608
Secretário / Visto do Advogado

Ata de Reunião do Conselho de Administração da ALL - América Latina Logística do Brasil S.A.,
de 12 de maio de 2004

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S.A.

CNPJ/MF n.º 01.258.944/0001-26

NIRE 41 3 0001995 9

Companhia Aberta

ATA DE REUNIÃO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO REALIZADA EM
12 DE MAIO DE 2004


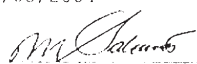
Às 12:00 horas do dia 12 de maio de 2004, na sede social da Companhia, na Rua Emílio Bertolini, 100, Vila Oficinas, sala 02, em Curitiba, Estado do Paraná, reuniu-se a totalidade dos membros titulares do Conselho de Administração da Companhia, independentemente de convocação. Com fundamento no artigo 17, alínea (o), do Estatuto Social, deliberou-se, por unanimidade de votos, ratificar a autorização, deliberada na reunião do Conselho de Administração realizada em 22 de janeiro de 2004, à Companhia para prestar fiança em favor da ALL – América Latina Logística S.A. (“Emissora”), sociedade com sede em Curitiba, Estado do Paraná, na Rua Emílio Bertolini, 100, sala 01, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 02.387.241/0001-60, para garantia das obrigações pecuniárias decorrentes da emissão para distribuição pública, pela Emissora, nos termos da escritura de emissão de debêntures não conversíveis em ações e eventuais aditamentos a serem firmados pela Emissora, de 10.000 (dez mil) debêntures não conversíveis em ações, quirografárias, com valor nominal unitário de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), no valor total de R\$ 100.000.000,00 (cem milhões de reais) (a “Emissão”), a qual poderá ser majorada para até R\$120.000.000,00, na forma do artigo 14 da Instrução CVM nº 400/2003. Fica a Diretoria da Companhia desde já autorizada a adotar todas as medidas necessárias à formalização da fiança mencionada acima. A eficácia da garantia referida acima está condicionada e deverá observar os termos da autorização (i) do Unibanco – União de Bancos Brasileiros S.A.; (ii) do Deutsche Investitions- und Entwicklungsgesellschaft MBH; e (iii) do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, e de eventuais outras autorizações exigidas de outros contratos financeiros para a prestação da garantia, instrumentos estes que se encontram arquivados na sede da Companhia. **Encerramento.** Nada mais havendo a tratar, foi a presente ata lavrada, lida, achada conforme e assinada por todos os membros do Conselho de Administração. (Ass.) Alexandre Behring Costa, Presidente; Bernardo Vieira Hees, Marco Antônio Giordani Araújo, Tarcísio Schettino Ribeiro e Wilson Ferro de Lara, Conselheiros.

Curitiba, 12 de maio de 2004.

Confere com o original lavrado em livro próprio.

Anderson Henrique Prehs
OAB/PR 34.608

Secretário / Visto do Advogado

	JUNTA COMERCIAL DO PARANÁ
	CERTIFICADO DE REGISTRO EM: 20/05/2004
	SUB NÚMERO: 20041657926
	Protocolo: 04/165792-6
Empresa: 11 3 0001995 9	
ALL AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S.A.	
	
MARIA THEREZA LOPES SALOMAO	
SECRETARIA GERAL	

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

Ata da Assembléia Geral Extraordinária da ALL - América Latina Logística Intermodal S.A.,
de 12 de maio de 2004

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA INTERMODAL S.A.

CNPJ/MF n.º 03.172.874/0001-14

NIRE 413 000 20957

Companhia Fechada

**ATA DE ASSEMBLÉIA GERAL EXTRAORDINÁRIA REALIZADA EM
12 DE MAIO DE 2004**

1. Local, data e hora: na sede social da Companhia, às 13:00 horas do dia 12 de maio de 2004.
2. Presenças: acionistas representando a totalidade do capital social.
3. Mesa: Sérgio Messias Pedreiro, Presidente; Laudemir N. Miyhasita, Secretário.
4. Convocação: dispensada nos termos do artigo 124, § 4º, da Lei n.º 6.404/76.
5. Deliberações tomadas pela unanimidade dos acionistas presentes:
 - 5.1. Ratificar a autorização, deliberada na Assembléia Geral Extraordinária realizada em 22 de janeiro de 2004, à Companhia para prestar fiança em favor da ALL – América Latina Logística S.A. (“Emissora”), sociedade com sede em Curitiba, Estado do Paraná, na Rua Emílio Bertolini, 100, sala 01, inscrita no CNPJ/MF sob o n.º 02.387.241/0001-60, para garantia das obrigações pecuniárias decorrentes da emissão para distribuição pública, pela Emissora, nos termos da escritura de emissão de debêntures não conversíveis em ações e eventuais aditamentos a serem firmados pela Emissora, de 10.000 (dez mil) debêntures não conversíveis em ações, quirografárias, com valor nominal unitário de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), no valor total de R\$ 100.000.000,00 (cem milhões de reais) (a “Emissão”), a qual poderá ser majorada para até R\$120.000.000,00, na forma do artigo 14 da Instrução CVM n.º 400/2003.
 - 5.2. A eficácia da garantia referida na deliberação 5.1 acima está condicionada à autorização (i) do Unibanco – União de Bancos Brasileiros S.A.; (ii) do Deutsche Investitions- und Entwicklungsgesellschaft MBH; e (iii) do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, e de eventuais outras

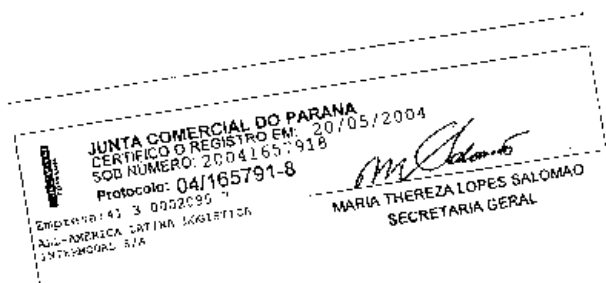
autorizações exigidas de outros contratos financeiros para a prestação da garantia, instrumentos estes que se encontram arquivados na sede da Companhia.

- 5.3. Fica a Diretoria da Companhia desde já autorizada a adotar todas as medidas necessárias à formalização da fiança acima mencionada.
- 5.4. Aprovar a publicação da presente ata sob a forma de sumário, omitida a assinatura dos acionistas presentes, nos termos do art. 130 da Lei n.º 6.404/76.
6. Encerramento: Nada mais havendo a tratar, foi a presente ata lavrada, e depois lida, aprovada e assinada pelos acionistas presentes. (Ass.) ALL – América Latina Logística S.A., Alexandre Behring Costa, Renata Franco Trevisan.

Confere com o original lavrado em livro próprio.

Curitiba, 12 de maio de 2004.

Anderson Henrique Prehs
OAB/PR 34.608
Secretário / Visto do Advogado



Documento Demonstrativo do Austin Rating

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)



Análise de Risco de Debêntures

Rating

AA-

Baixo Risco de Crédito

ALL América Latina Logística S/A

Rodrigo Campos - Tel.: (41) 2141 74 59
rodrigo.campos@alllogistica.com

Relatório Sintético

Elaborado em 28/mayo/2004

Comitê de Crédito e Risco

Erivelto Rodrigues

Presidente

Jorge U. S. Alves

Luis Miguel Santacreu

Mauricio Bassi

Pablo Mantovani

Reginaldo Pereira

Rodrigo Indiani

Tadeu Marcelo Resca

Analista Responsável

Luis Miguel Santacreu

Tel.: 55 11 3709-1502

santacreu@austin.com.br

Departamento Comercial

Décio Baptista dos Santos

decio@austin.com.br

Sandra Andrade

sandra@austin.com.br

AUSTIN RATING

Rua Leopoldo Couto

Magalhães Júnior, 110- conj.

73 - Itaim Bibi

São Paulo - SP

CEP 04542-000

Tel.: 11 3709-1500

Fax: 11 3168-1083

Www.austin.com.br

A EMISSÃO E A CLASSIFICAÇÃO OBTIDA

O Comitê de Classificação de Risco da Austin Rating, em reunião realizada no dia 28 de maio de 2004, concedeu o rating **AA-** para a 3ª emissão de debêntures da ALL – América Latina Logística S/A, a ser realizada em 1º de junho de 2004.

A emissão será realizada em série única, constituída de 10.000 debêntures simples, não conversíveis, com valor nominal de R\$ 10.000, perfazendo um montante total de R\$ 100 milhões. As debêntures tem vencimento único em 1º de junho de 2007, com juros pagos semestralmente, em junho e dezembro, sendo o primeiro vencimento em 1º de dezembro de 2004. Neste período, os juros remuneratórios serão referenciados na variação acumulada das taxas médias diárias dos DI – Depósitos Interfinanceiros de um dia, Extra – Grupo, divulgadas pela CETIP. As debêntures emitidas pela ALL – América Latina Logística S/A – holding financeira – terão como garantia a fiança de duas controladas integrais: ALL – América Latina Logística do Brasil S/A e ALL – América Latina Logística Intermodal S/A.

A ALL é a maior operadora logística independente em ferrovias da América Latina, cobrindo o estado de São Paulo, a região sul do Brasil e central da Argentina, adentrando-se nos outros países do Cone Sul. As empresas da ALL no Brasil e na Argentina oferecem uma diversificada linha de serviços de logística de grande porte, dentre elas a distribuição intermodal, distribuição urbana, serviços de terminal portuário, frota dedicada, serviços de armazenamento, incluindo a gestão de estoques e centros de distribuição.

As operações brasileira e argentina tem apresentado melhoras ano a ano desde a privatização e aquisição ocorridas em 1997 e 1999 respectivamente. Os volumes transportados, o faturamento alcançado e a produtividade dos funcionários, das locomotivas e caminhões aumentaram substancialmente, o que se traduziu em um crescimento composto do EBITDA de 76% nos últimos 7 anos e uma relação Dívida Líquida/ EBITDA em declínio de 11,7x em 1997 para 2,1x em 2003, ainda que com R\$ 651,6 milhões em investimentos realizados.

Avaliando o plano de negócios desenhado pela ALL até 2008, entendemos como factível o alcance das metas propostas. A empresa continuará apresentando fundamentos comerciais e financeiros compatíveis com um crescimento contínuo do EBITDA gerando portanto recursos livres para honrar os juros e principal da presente emissão de debêntures.

➤ **FATORES POSITIVOS**

- Estratégia adequada de crescimento, buscando oferecer aos clientes soluções logísticas integradas de maior valor agregado;
- Excelente localização da malha ferroviária no Brasil e Argentina, em regiões de alta concentração no PIB;
- Potencial de crescimento significativo, considerando por um lado a baixa penetração do ferroviário na matriz nacional de transportes e o espaço existente na malha para a abrigar a utilização de um maior número de vagões;
- Maior previsibilidade nas vendas com a constituição de parcerias de longo prazo com grandes clientes dos ramos de alimentos, petróleo e outras indústrias;
- Redução da sazonalidade e da dependência do negócio de *commodities* agrícolas, com o transporte de produtos industriais e a utilização de corredores internos integrados com o rodoviário;
- Cultura profissionalizada da empresa voltada para resultados sustentáveis e crescentes, para a maximização e utilização de ativos e o retorno sobre o capital empregado;
- Expectativa de aumento de *market-share* a partir do mercado potencial captável, suportado por investimentos destinados ao aumento no número de locomotivas e caminhões disponíveis para transporte;
- Plano de investimentos traçado para os próximos 5 anos com uma maior presença de recursos gerados da atividade operacional e menor dependência, comparativamente, de endividamento bancário;
- Excelentes indicadores de produtividade, de controles de custos e excelente programação nas malhas rodoviária, ferroviária e integrada, reduzindo os riscos da operação e proporcionando satisfação aos clientes;
- Sucesso no alongamento do perfil de endividamento da ALL do Brasil realizado em 2003, e perspectiva de melhora nos múltiplos financeiros com a abertura de capital em 2004;
- Retornada do crescimento econômico na Argentina, colabora para o resultados das atividades da ALL naquele País, otimizando a malha total e soluções logísticas junto com as operações no território brasileiro.

➤ **FATORES EM OBSERVAÇÃO**

- Situação econômico - financeira desfavorável da controlada Ferropar, com atraso no pagamentos das outorgas, poderia ocasionar a extinção desta concessão, penalidades e/ou não continuidade nas operações;
- A adoção de um plano de investimentos acelerado para os próximos três anos, se por um lado dá à empresa maiores condições de transportar um volume de cargas no futuro, caso não acompanhado da adequada geração de caixa operacional, traria impacto desfavorável em suas atividades de financiamento, pressionando o cronograma de amortização de empréstimos e emissões programado para os próximos três anos;
- Distribuição de dividendos a partir do ano 2005 retira recursos anteriormente mantidos para a capitalização da companhia;
- A despeito do incentivo governamental ao setor, com apoio financeiro do BNDES para a compra de locomotivas, os resultados insatisfatórios de algumas concessões ferroviárias não eliminam o risco de extinção antecipada das concessões;
- Dívidas da ALL são predominantemente pós - fixadas; a presente emissão em particular encontra-se exposta ao aumento das taxas de juros básicas da economia brasileira.

Classificação da Austin Rating

Obrigações de Longo Prazo

- AAA** - Obrigações protegidas por excepcionais margens de cobertura para o pagamento de juros e principal. Obrigações suportadas por garantias sólidas. O risco é quase nulo.
- AA** - Obrigações protegidas por ótimas margens de cobertura para o pagamento de juros e principal. Obrigações suportadas por garantias sólidas. O risco é irrisório.
- A** - Obrigações protegidas por elevadas margens de cobertura para o pagamento de juros e principal. Obrigações suportadas por garantias seguras. O risco é muito baixo.
- BBB** - Obrigações protegidas por boas margens de cobertura para o pagamento de juros e principal. Obrigações suportadas por garantias seguras. O risco é baixo.
- BB** - Obrigações protegidas por moderadas margens de cobertura para o pagamento de juros e principal. Obrigações suportadas por garantias moderadas. O risco é médio.
- B** - Obrigações protegidas por moderadas margens de cobertura para o pagamento de juros e principal. Obrigações suportadas por garantias fracas. O risco é médio.
- CCC** - Obrigações pouco protegidas pelas circunstâncias operacionais desfavoráveis da instituição. Obrigações suportadas por garantias fracas. O risco é alto.
- CC** - Obrigações desprotegidas pelas circunstâncias operacionais negativas da instituição. Obrigações não suportadas por garantias. O risco é altíssimo.
- C** - Obrigações encontram-se em *default* com perspectivas remotas de pagamento de juros e principal. O risco é altíssimo.

Sinais de (+) mais e (-) menos são utilizados para identificar uma melhor ou pior posição dentro de uma mesma escala de rating.

Rating é uma classificação de risco, por nota ou símbolo. Esta expressa a capacidade do emitente de título de dívida negociável ou inegociável em honrar seus compromissos de juros e amortização do principal até o vencimento final. O rating pode ser do emitente, refletindo sua capacidade em honrar qualquer compromisso de uma maneira geral, ou de uma emissão específica, onde é considerada apenas a capacidade do emitente em honrar aquela obrigação financeira determinada.

As informações obtidas pela Austin Rating foram consideradas como adequadas e confiáveis. As opiniões e simulações realizadas neste relatório constituem-se no julgamento da Austin Rating acerca do emitente, não se configurando, no entanto, em recomendação de investimento para todos os efeitos.

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)