



Prospecto Definitivo de Distribuição Pública de Debêntures Simples, Não Conversíveis em Ações, da Espécie Quirografária

R\$ 200.000.000,00

Austin Rating: AA
Fitch Ratings: A-(bra)

Código ISIN: BRALLDBS024



Quinta emissão, sendo a quarta emissão para distribuição pública, da **ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S.A.**, Companhia Aberta com sede na Cidade de Curitiba, Estado do Paraná, na Rua Emílio Bertolini, nº 100, Vila Oficinas, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 02.387.241/0001-60 (“**Emissora**” ou “**Companhia**”), de 20.000 debêntures simples, não conversíveis em ações, do tipo escritural e da forma nominativa, da espécie quirografária, em série única (“**Debêntures**”), com valor unitário de R\$ 10.000,00, perfazendo o montante de R\$ 200.000.000,00 (“**Emissão**”).

A Emissão das Debêntures foi aprovada pela Reunião do Conselho de Administração da Emissora realizada em (i) 02 de setembro de 2005, cuja ata foi publicada no Diário Oficial do Estado do Paraná em 09 de setembro de 2005, e no Jornal da Indústria & Comércio de Curitiba, PR e no Valor Econômico - Edição Nacional em 06 de setembro de 2005; (ii) 06 de outubro de 2005, cuja ata foi publicada no Diário Oficial do Estado do Paraná em 14 de outubro de 2005, e no Jornal da Indústria & Comércio de Curitiba, PR e no Valor Econômico - Edição Nacional em 13 de outubro de 2005; e (iii) 07 de outubro de 2005, cuja ata foi publicada no Diário Oficial do Estado do Paraná em 14 de outubro de 2005, e no Jornal da Indústria & Comércio de Curitiba, PR e no Valor Econômico - Edição Nacional em 13 de outubro de 2005. As Debêntures são garantidas por fiança prestada pela ALL - América Latina Logística do Brasil S.A. (“**Concessionária Brasileira**”), aprovada pela Reunião do seu Conselho de Administração, realizada em 16 de setembro de 2005, e pela ALL - América Latina Logística Intermodal S.A. (“**ALL Intermodal**”) e, em conjunto com a Concessionária Brasileira, “**Garantidoras**”), aprovada pela Assembleia Geral Extraordinária de seus acionistas, realizada em 16 de setembro de 2005.

As Debêntures serão objeto de distribuição pública, em regime de garantia firme de subscrição, pelo **HSBC BANK BRASIL S.A. - BANCO MÚLTIPLO** (“**HSBC**” ou “**Coordenador Líder**”) e pelo **UNIBANCO - UNIÃO DE BANCOS BRASILEIROS S.A.** (“**Unibanco**” e, em conjunto com o HSBC, “**Coordenadores**”), sem solidariedade entre os Coordenadores, utilizando-se os procedimentos previstos na Instrução da Comissão de Valores Mobiliários (“**CVM**”) nº 400, de 29 de dezembro de 2003 (“**Instrução CVM 400**”), 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 (“**SDT**”), administrado pela ANDIMA - Associação Nacional das Instituições do Mercado Financeiro (“**ANDIMA**”) e operacionalizado pela CETIP - Câmara de Custódia e Liquidação (“**CETIP**”). As Debêntures serão registradas para negociação no mercado secundário junto ao (i) SND - Sistema Nacional de Debêntures (“**SND**”), administrado pela ANDIMA e operacionalizado pela CETIP e (ii) Sistema de Negociação BOVESPA FIX (“**BOVESPA FIX**”), da Bolsa de Valores de São Paulo - BOVESPA (“**BOVESPA**”), com custódia na CBLC - Companhia Brasileira de Liquidação e Custódia (“**CBLC**”).

Este prospecto definitivo de distribuição pública de debêntures simples, não conversíveis em ações, da espécie quirografária de emissão da ALL - América Latina Logística S.A. (“**Prospecto Definitivo**” ou “**Prospecto**”) foi preparado com base em informações prestadas pela Emissora, não implicando, por parte dos Coordenadores, 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, 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.

Os investidores devem ler a seção “Fatores de Risco”, nas páginas 27 a 36.

Número e Data do Registro na CVM: CVM/SRE/DEB/2005/052, de 24 de outubro de 2005.

Data de Início da distribuição pública: 25 de outubro de 2005.



“A presente oferta pública foi elaborada de acordo com as disposições do Código de Auto-Regulação da ANBID para as Ofertas Públicas de Títulos e Valores Mobiliários registrado no 5º Ofício de Registro de Títulos e Documentos do Estado do Rio de Janeiro sob o nº 497585, atendendo aos padrões mínimos de informação contidos no mesmo, não cabendo à ANBID qualquer responsabilidade pelas referidas informações, pela qualidade do emissor/ofertante, das instituições participantes e dos títulos e valores mobiliários objeto da oferta”.

Coordenador Líder



Coordenador



ÍNDICE

Parte I - INTRODUÇÃO

Definições	5
Sumário da Emissora	9
A Emissão	13
Fatores de Risco	27
Destinação dos Recursos	37
Ressalvas Quanto a Informações e Projeções	38
Apresentação de Certas Informações Financeiras e Operacionais	39
Informações sobre a Taxa de Câmbio	40

Parte II - INFORMAÇÕES SOBRE A COMPANHIA

Capitalização	45
Informações Financeiras Seleccionadas	46
Discussão e Análise da Administração sobre as Demonstrações Financeiras	52
A Indústria	89
Atividades	99
As Concessões Brasileira e Argentinas	135
Administração	151
Descrição do Capital Social	161
Práticas Diferenciadas de Governança Corporativa da BOVESPA	175
Principais Acionistas	179
Transações com Partes Relacionadas	183
Informações Adicionais sobre a Emissão de Debêntures	193

Parte III - DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Demonstrações Financeiras da ALL – América Latina Logística S.A., relativas aos exercícios encerrados em 31 de dezembro de 2002, 31 de dezembro de 2003 e 31 de dezembro de 2004 e dos semestres encerrados em 30 de junho de 2004 e 30 de junho de 2005 e respectivos pareceres dos auditores independentes	237
Demonstrações Financeiras da ALL – América Latina Logística Argentina S.A., relativas aos exercícios encerrados em 31 de dezembro de 2002, 31 de dezembro de 2003 e 31 de dezembro de 2004 respectivos pareceres dos auditores independentes	395

Parte IV - ANEXOS

Estatuto Social da Emissora	457
Estatuto Social da ALL – América Latina Logística do Brasil S.A.	477
Estatuto Social da ALL – América Latina Logística Intermodal S.A.	489
Escritura de Emissão de Debêntures, celebrada em 16 de setembro de 2005	499
Primeiro Aditamento à Escritura de Emissão de Debêntures, celebrado em 14 de outubro de 2005	525
Ata da Reunião do Conselho de Administração da Emissora de 2 de setembro de 2005	557
Ata da Reunião do Conselho de Administração da Emissora de 6 de outubro de 2005	563
Ata da Reunião do Conselho de Administração da Emissora de 7 de outubro de 2005	567
Ata de Reunião do Conselho de Administração da ALL – América Latina Logística do Brasil S.A. de 16 de setembro de 2005	575
Ata da Assembléia Geral Extraordinária da ALL – América Latina Logística Intermodal S.A. de 16 de setembro de 2005	579
Súmula de Classificação de Risco da Emissão emitida pela Fitch Ratings	583
Súmula de Classificação de Risco da Emissão emitida pela Austin Rating	589
Informações Anuais da Emissora relativas ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2004	595
Informações Trimestrais da Emissora relativas ao semestre encerrado em 30 de junho de 2005	711
Declaração nos termos do art. 56 da Instrução CVM 400 da Emissora	761
Declaração nos termos do art. 56 da Instrução CVM 400 do Coordenador Líder	765

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

Parte I - INTRODUÇÃO

Definições
Sumário da Emissora
A Emissão
Fatores de Risco
Destinação dos Recursos
Ressalvas Quanto a Informações e Projeções
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, incluindo as sociedades cujas ações são detidas por meio de usufruto
ALL Armazéns Gerais	ALL – América Latina Logística Armazéns Gerais Ltda.
ALL Brasil	A Companhia e suas subsidiárias de forma consolidada, excluindo a ALL Argentina
ALL Central	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	América Latina Logística - Mesopotâmica S.A.
ALL Overseas	ALL – América Latina Logística Overseas Limited
ALL Tecnologia	ALL – América Latina Logística Tecnologia Ltda.
Análise Vertical ou AV	Peso relativo da rubrica, na contabilidade da companhia em questão, frente ao ativo total ou frente à receita líquida de serviços, conforme o caso.
ANBID	Associação Nacional dos Bancos de Investimento
ANDIMA	Associação Nacional das Instituições do Mercado Financeiro
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
Argentina	República Argentina
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
BNDESPAR	BNDES Participações S.A. – BNDESPAR
Beneficiários	Participantes do Plano de Opção de Compra de Ações da Companhia, incluindo, dentre outros, administradores e empregados .
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	Companhia Brasileira de Liquidação e Custódia
CDI	Certificado de Depósito Interfinanceiro
CETIP	CETIP - Câmara de Custódia e Liquidação
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
Companhia	ALL – América Latina Logística S.A.
Concessionária Brasileira	ALL – América Latina Logística do Brasil S.A.
Concessionárias Argentinas	ALL Central e ALL Mesopotâmica
Contrato de Colocação	Contrato de Coordenação, Colocação e Distribuição de Debêntures Simples, Não Conversíveis em Ações, da Espécie Quirografária, de Emissão da ALL - América Latina Logística S.A.
CNRT	<i>Comisión Nacional de Regulación del Transporte</i> (Comissão Nacional de Regulação do Transporte)
CVM	Comissão de Valores Mobiliários
Debêntures ou Debênture	Debêntures simples, não conversíveis em ações, do tipo escritural e da forma nominativa, da espécie quirografária, objeto da quinta emissão da Companhia, sendo a quarta emissão para distribuição pública, em série única, com valor unitário de R\$10.000,00.
Debenturistas	Titulares das Debêntures
DEG	Deutsche Investitions – Und Entwicklungsgesellschaft MBH
Delara	Delara Brasil Ltda.

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/A-08/96/RFFSA, o qual contém termos e condições que regulam o processo licitatório da concessão da Malha Sul da Companhia
Edital de Leilão	Edital de leilão nº 01/96, cujo objeto é a subconcessão do serviço público de transporte ferroviário de carga, outorgado pela União à Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A., através do Contrato de Concessão nº 27.101.003.0.89, abrangendo, ainda, o arrendamento de bens operacionais de pequeno valor.
Emissora ou Companhia Escritura de Emissão	ALL – América Latina Logística S.A. Escritura Particular da 5ª Emissão de Debêntures Simples, Não Conversíveis em Ações de Espécie Quirografária, de Emissão da ALL – América Latina Logística S.A., firmada em 16 de setembro de 2005, e Primeiro Aditivo à Escritura Particular da 5ª Emissão de Debêntures Simples, Não Conversíveis em Ações de Espécie Quirografária, de Emissão da ALL – América Latina Logística S.A., firmado em 6 de outubro de 2005.
Estados Unidos ou EUA	Estados Unidos da América
Estatuto Social	Estatuto Social da Companhia
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.
Ferroeste	Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A. - FERROESTE
Ferropar	Ferrovia Paraná S.A.
Ferrovias Classe I americanas	Conjunto de ferrovias composto pelas seguintes companhias norte-americanas: 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
FMI	Fundo Monetário Internacional
FRA	<i>U.S. Federal Railroad Administration</i> (Administração Ferroviária Federal dos Estados Unidos)
FUNCEF	Fundação dos Economistas Federais
Garantidoras	Concessionária Brasileira e ALL Intermodal
Geodex	Geodex Communications S.A.
GPS	Global Positioning System (Sistema de Posicionamento Global)
HSBC	HSBC - Bank Brasil S.A. – Banco Múltiplo

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	International Finance Corporation (Sociedade de Financiamento Internacional)
IGP-DI	Índice Geral de Preços - Disponibilidade Interna, divulgado pela Fundação Getúlio Vargas
IGP-M	Índice Geral de Preços de Mercado, divulgado pela Fundação Getúlio Vargas
INPC	Índice Nacional de Preços ao Consumidor, divulgado pelo IBGE
Kgf	Unidade de força equivalente a 9.807 newton e equivalente a 2.204 lbf
KR	Quilômetro remunerado
LAIF	Latin America Investment Fund (Fundo de Investimento América Latina)
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
NTC	Associação Nacional de Transporte de Cargas e Logística
P\$, Peso ou Pesos	Moeda corrente da Argentina
Performance Bonds	Garantias de cumprimento das obrigações dos contratos de concessão na Argentina
Petúnia	Petúnia Participações e Empreendimentos Ltda.
PGT	PGT – Grains Terminal S.A.
PIB	Produto Interno Bruto
Plano de Opção de Compra de Ações	Plano de opção de compra de ações da Companhia, aprovado na Assembléia Geral Extraordinária de 1º de abril de 1999
Poder Concedente	ANTT
PPP	Parcerias Público-Privadas
PREVI	Caixa de Previdência dos Funcionários do Banco do Brasil
Prospecto Definitivo ou Prospecto Preliminar	Este Prospecto Definitivo de Distribuição Pública de Debêntures Prospecto Preliminar de Distribuição Pública de Debêntures datado de 16 de setembro de 2005
Quilômetro ou Km	Unidade básica de distância igual a 1.000 metros ou 0,62 milhas
R\$, Real ou Reais	Moeda corrente nacional
Regulamento Nível 2	Práticas diferenciadas de governança corporativa – Nível 2 – estabelecidas pela BOVESPA
RFFSA	Rede Ferroviária Federal S.A., em liquidação
Seis Sigma	Metodologia estatística de gestão da qualidade, empregada pela Companhia para solução de problemas com grande impacto financeiro
SDT	Sistema de Distribuição de Títulos administrado pela ANDIMA e operacionalizado pela CETIP
SND	Sistema Nacional de Debêntures, administrado pela ANDIMA e operacionalizado pela CETIP
Taxa DI	Taxa média diária dos Depósitos Interfinanceiros DI de um dia, “over extra grupo”, expressa na forma percentual ao ano, base 252 dias, calculada e divulgada pela CETIP, no Informativo Diário, disponível em sua página na internet (http://www.cetip.com.br) e no jornal Gazeta Mercantil, Edição Nacional
Terlogs	Terlogs Terminal Marítimo Ltda.
TEUS	Unidades equivalentes a contêineres 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
TKU	Toneladas por quilômetro útil ou o peso da carga, multiplicada pela distância transportada
Ton ou Tonelada	Tonelada métrica, que é unidade de peso equivalente 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
US\$, dólares norte-americanos ou dólares americanos ou dólares	Moeda corrente dos Estados Unidos
UNIBANCO	Unibanco – União de Bancos Brasileiros S.A.
Units	Certificados de depósito de ações, de emissão da Companhia, que representam 4 ações preferenciais e 1 ação ordinária de emissão da Companhia.

SUMÁRIO DA EMISSORA

Este sumário não contém todas as informações que devem ser consideradas antes que o investidor decida sobre a aquisição das Debêntures. Este Prospecto deve ser lido integral e cuidadosamente pelo investidor, especialmente as seções “Fatores de Risco”, “Discussão e Análise da Administração sobre as Demonstrações Financeiras”, “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, 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 parte do 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 65% das exportações de grãos da América do Sul foram embarcadas em 2004.

A ALL opera uma vasta plataforma de ativos, incluindo uma rede ferroviária com 16.397 quilômetros de extensão, 689 locomotivas, 18.810 vagões, 1.639 veículos para transporte rodoviário (carretas e caminhões próprios ou de transportadores associados), centros de distribuição e cerca de 185.000 metros quadrados de áreas de armazenamento (ver “Atividades – Via e Equipamento – Brasil e Argentina”). Além disso, detém direitos para construir imóveis para finalidades logísticas sobre mais de 287 milhões de metros quadrados de terreno, no Brasil e na Argentina. A ALL opera sua malha ferroviária por meio de concessões outorgadas pelos governos brasileiro e argentino, arrendando deles grande parte dos bens necessários ao desenvolvimento de suas atividades. As áreas de concessão da ALL propiciam oportunidades significativas para incrementar sua base de ativos de forma a permitir o aperfeiçoamento da logística e de outros serviços da ALL.

A extensa base de ativos da ALL permite-lhe prestar serviços a clientes em diversos setores, incluindo aqueles relativos a *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, 53% da receita bruta da ALL Brasil em 2004, e 56% para o semestre encerrado em 30 de junho de 2005, enquanto que o transporte de produtos industriais rodoviários e industrial intermodal representou, aproximadamente, 47% da receita bruta da ALL Brasil em 2004 e 44% para o semestre encerrado em 30 de junho de 2005.

Em 2004, aproximadamente 31% da receita bruta da ALL Brasil foi proveniente do transporte de soja e seus derivados e para o semestre encerrado em 30 de junho de 2005, 26% 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 até 2004, a produção de soja tem crescido a uma taxa média anual de 10% no Brasil e 18% na Argentina. Em 2004, o Brasil e a Argentina tiveram uma produção combinada de 81,7 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 delegação da prestação do serviço público de transporte ferroviário de carga, mediante 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 limitações das empresas estatais para investir em locomotivas, vagões e linhas da rede ferroviária foram os principais responsáveis pelas restrições 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 o transporte de minério de ferro) e apenas aproximadamente 6% na Argentina, comparado com, aproximadamente, 42% nos Estados Unidos e 55% no Canadá.

Desde a desestatização, o setor ferroviário brasileiro tem experimentado um crescimento significativo, registrando um aumento no 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 usuários tradicionais de transporte ferroviário (principalmente *commodities* agrícolas) e, mais recentemente, do desenvolvimento do transporte intermodal, atendendo principalmente a clientes no setor de produtos industrializados.

O setor de transporte rodoviário no Brasil e na Argentina é significativamente fragmentado, com caminhoneiros autônomos representando 51% 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 7 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 2004, em CAGR, (a) o volume transportado medido em TKU cresceu 13,2% ao ano; (b) a receita bruta cresceu 25,3% ao ano, atingindo R\$937,5 milhões em 2004; e (c) o EBITDA cresceu 65,8% ao ano, atingindo R\$309,7 milhões em 2004; na ALL Argentina, de 2001 a 2004, em CAGR, (a) o volume medido em TKU cresceu 15,4% ao ano; (b) a receita bruta cresceu 15,2% ao ano, atingindo R\$146,3 milhões em 2004; e (c) o EBITDA cresceu 123,3% ao ano, atingindo R\$41,2 milhões em 2004. Sobre informações referentes aos volumes transportados, receita bruta e EBITDA para o exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2004 e para o semestre encerrado em 30 de junho de 2005, ver “Sumário das Informações Financeiras e Operacionais” e “Discussão e Análise da Administração sobre as Demonstrações Financeiras”.
- **Produtividade:** na ALL Brasil, de 1997 a 2004, (a) a produtividade dos funcionários aumentou 20,8% ao ano, de 1,8 milhão TKU/funcionário para 6,8 milhões TKU/funcionário; (b) a produtividade das locomotivas aumentou 12,4% ao ano, de 1.129 TKU/Kgf para 2.252 TKU/Kgf; e (c) o ciclo médio dos vagões foi reduzido de 15,6 dias para 7,8 dias e reduzido para 7,0 dias, no semestre encerrado em 30 de junho de 2005; na ALL Argentina, de 2001 a 2004, (a) a produtividade dos funcionários aumentou 10,5% 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 13,0 dias e reduzido para 12,6 dias, no semestre encerrado em 30 de junho de 2005.
- **Tecnologia:** a ALL desenvolveu e instalou computadores de bordo utilizando sistemas de GPS e transmissão de dados por satélite em sua 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. Em 30 de junho de 2005, toda a frota de locomotivas da ALL estava modernizada com a instalação desta tecnologia.
- **Segurança:** a ALL melhorou seus índices de segurança, tornando-se uma das operadoras ferroviárias mais seguras do Brasil, mantendo níveis de segurança semelhantes na Argentina. Utilizando os critérios da FRA, a ALL estaria classificada entre as operadoras mais seguras nos Estados Unidos, podendo até mesmo ser considerada com os mesmos 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 aproximadamente 65% de toda a exportação de grãos da América do Sul em 2004.
- **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 do transporte ferroviário, 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 atrair mais negócios de clientes que atualmente não utilizam plenamente os serviços ferroviários e intermodais, tanto no Brasil como na Argentina, à medida em que a ALL expanda a capacidade de sua malha ferroviária.
- **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 Petrobrás; 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\$480 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. Recentemente, a ALL firmou contrato de longo prazo com a Bunge para o transporte de grãos agrícolas na sua malha ferroviária (ver "Informações Adicionais sobre a Emissão de Debêntures – Contratos Relevantes – Contratos Comerciais").
- **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 concebido para alinhar os seus interesses com os dos acionistas da ALL (ver "Administração – Plano de Opção de Compra de Ações").

Estratégia

A estratégia da ALL é orientada pelos mesmos cinco princípios básicos que têm impulsionado o seu crescimento nos últimos oito 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.

- **Cumprir os Compromissos Acordados com os Clientes.** A ALL considera que cumprir os compromissos acordados com seus clientes tem sido uma das bases de seu crescimento e da confiança que vem sendo depositada em sua operação. Seguindo esse princípio, desenvolveu em parceria com seus clientes uma ampla infra-estrutura logística em torno de sua malha ferroviária e vem assinando contratos comerciais de longo prazo e para disponibilização de vagões com seus clientes.
- **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 na seção “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 Companhia tem sede na Rua Emílio Bertolini, nº 100, telefone 41-2141-7910, CEP 82920-030, Curitiba, PR, Brasil, com site na rede mundial de computadores, no endereço, www.all-logistica.com. As informações constantes em nosso endereço eletrônico não integram o presente Prospecto.

A EMISSÃO

Anúncio de Início	Anúncio de início de distribuição pública das Debêntures.
Anúncio de Encerramento	Anúncio de encerramento de distribuição pública das Debêntures.
Emissora.....	ALL – América Latina Logística S.A.
Autorização da Emissão.....	Reuniões do Conselho de Administração da Emissora de 2 de setembro de 2005, de 6 de outubro de 2005 e 7 de outubro de 2005.
Valor Total da Emissão.....	R\$200.000.000,00.
Valor Nominal Unitário das Debêntures.....	R\$10.000,00 (“Valor Nominal Unitário”).
Número Total de Debêntures.....	20.000.
Série.....	Série única.
Data de Emissão.....	1º de setembro de 2005 (“Data da Emissão”).
Data de Vencimento.....	1º de setembro de 2012 (“Data do Vencimento”).
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.
Repactuação.....	Não haverá repactuação das Debêntures.
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 Concessionária Brasileira e pela ALL Intermodal (“Garantidoras” e “Fiança”, respectivamente).
Autorização para Prestação da Fiança.....	Reunião do Conselho de Administração da Concessionária Brasileira e Assembléia Geral Extraordinária da ALL Intermodal, ambas de 16 de setembro de 2005.
Destinação dos Recursos.....	Os recursos líquidos a serem captados pela Emissora na presente Emissão serão utilizados para o pagamento de empréstimo concedido nos termos do contrato de capital de giro, celebrado entre o HSBC e a Emissora, cujos recursos, por sua vez, destinam-se a garantir liquidez e manter a estratégia de realização de potenciais aquisições, além de destinar-se ao alongamento do perfil do endividamento da Emissora, da Concessionária Brasileira e da ALL Intermodal, com preferência para o pagamento de dívidas com vencimentos em prazos mais curtos, até o final do ano de 2007, e com taxas de juros entre 115% e 120% do CDI. (ver “Destinação dos Recursos”).

Colocação, Procedimento e Negociação.....

As Debêntures serão objeto de distribuição pública, com intermediação dos Coordenadores e outras instituições financeiras integrantes do sistema de distribuição de valores mobiliários, inexistindo reservas antecipadas, lotes mínimos ou máximos de Debêntures, tendo como público alvo pessoas físicas e jurídicas, bem como investidores institucionais tais como, mas não limitado a, instituições financeiras, entidades abertas e fechadas de previdência complementar, seguradoras, e demais administradores de recursos de terceiros. Os investidores serão atendidos independentemente de ordem cronológica de apresentação das respectivas manifestações de interesse. As Debêntures serão registradas para distribuição no mercado primário no SDT, administrado pela ANDIMA e operacionalizado pela CETIP, sendo a integralização das Debêntures liquidada pela CETIP. No mercado secundário, as Debêntures serão registradas para negociação (i) no SND, administrado pela ANDIMA e operacionalizado pela CETIP, sendo os negócios liquidados e as Debêntures custodiadas na CETIP, e (ii) no Bovespa Fix, da BOVESPA, custodiado na CBLC.

Remuneração.....

As Debêntures farão jus a uma remuneração que contemplará juros remuneratórios, a partir da Data de Emissão, incidentes sobre seu Valor Nominal Unitário e estabelecidos com base na taxa média diária dos Depósitos Interfinanceiros DI de um dia, “over extra grupo”, expressa na forma percentual ao ano, base 252 dias, calculada e divulgada pela CETIP, no Informativo Diário, disponível em sua página na internet (<http://www.cetip.com.br>) e no jornal Gazeta Mercantil, Edição Nacional, ou, na falta deste, em outro jornal de grande circulação, acrescida exponencialmente de *spread* de 1,30% (hum inteiro e trinta centésimos por cento) ao ano (o “Acréscimo sobre a Taxa DI”, sendo a Taxa DI e o Acréscimo sobre a Taxa DI, em conjunto, referidos como a “Remuneração”).

Data de Pagamento de Remuneração.....

A Remuneração será paga semestralmente, vencendo-se os juros no dia 1º de março e 1º de setembro de cada ano, sendo o primeiro vencimento em 1º de março de 2006 e o último na Data de Vencimento, ou na data em que ocorrer vencimento antecipado das Debêntures, se for o caso.

Coordenador Líder

HSBC Bank Brasil S.A. – Banco Múltiplo.

Coordenadores

HSBC Bank Brasil S.A. – Banco Múltiplo e Unibanco – União de Bancos Brasileiros S.A.

Instituições Sub-Contratadas

Instituições financeiras integrantes do sistema de distribuição de valores mobiliários contratadas pelos Coordenadores para participar da distribuição das Debêntures.

Debêntures em Circulação

Todas as Debêntures subscritas, excluídas aquelas mantidas em tesouraria pela Emissora, as de titularidade de empresas controladas e controladoras da Emissora, bem como as de titularidade dos administradores da Emissora, de suas controladas e controladoras.

Público Alvo.....	A Emissão será destinada a pessoas físicas e jurídicas e investidores institucionais, tais como, mas não limitado a, instituições financeiras, entidades abertas e fechadas de previdência complementar, seguradoras e demais administradores de recursos de terceiros.
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 da volatilidade do mercado. O potencial investidor deve ler todo o conteúdo deste Prospecto para fazer sua avaliação do investimento nas Debêntures da Emissora, em especial o capítulo referente a Fatores de Risco.
Preço de Subscrição e Integralização.....	O preço de subscrição das Debêntures será o seu Valor Nominal Unitário acrescido da Remuneração, calculada pro rata temporis desde a Data da Emissão até a data de integralização, de acordo com a Cláusula 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.
Vencimento Antecipado.....	Poderão ser declaradas antecipadamente vencidas todas as obrigações da Emissora relativamente às Debêntures, na ocorrência de certos eventos descritos no item 4.2, da Cláusula Quarta, da Escritura de Emissão (“Vencimento Antecipado”).
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 da Remuneração calculada pro rata temporis, desde a Data de Emissão ou da última Data de Pagamento da Remuneração, conforme o caso, observando o disposto no parágrafo 2º, do artigo 55, da Lei das Sociedades por Ações.
Local e Data 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 pela 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 aos sistemas da CETIP e da CBLC.
Assembléia de Debenturistas	Assembléia de titulares de Debêntures, a qual 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.

**Quoruns Mínimos de Deliberação em
Assembléia de Debenturistas.....**

As deliberações da Assembléia de Debenturistas relativas a alterações nas características e condições das Debêntures e da Emissão deverão ser aprovadas por Debenturistas que representem, pelo menos, 75% das Debêntures em circulação, observado que alterações (i) na Remuneração e/ou Vencimento Antecipado e/ou prazo das Debêntures e/ou dispositivos sobre quorum previstos na Escritura de Emissão deverão contar com aprovação de Debenturistas representando 100% das Debêntures em circulação; e (ii) na Fiança prestada às Debêntures deverão contar com aprovação de Debenturistas representando 90% das Debêntures em circulação. Sem prejuízo do quorum de 100% previsto acima, na hipótese de extinção, ausência de apuração e/ou divulgação por mais de 5 dias consecutivos após a data esperada para sua apuração e/ou divulgação, ou impossibilidade legal de aplicação de índice componente da Remuneração, o quorum necessário para definição da nova remuneração aplicável às Debêntures deverá ser composto por Debenturistas que representem, no mínimo, 75% do total das Debêntures em circulação. Todas as demais deliberações deverão ser aprovadas por Debenturistas representando, no mínimo, a maioria das Debêntures em circulação que estiverem presentes na Assembléia.

Agente Fiduciário.....

Oliveira Trust Distribuidora de Títulos e Valores Mobiliários S.A.

Banco Mandatário e Escriturador.....

Banco Itaú S.A.

Prazo de Colocação.....

5 dias úteis a contar da data de publicação do Anúncio de Início.

Foro.....

Foi eleito o foro da Comarca de São Paulo, Estado de São Paulo para dirimir quaisquer dúvidas ou controvérsias oriundas da Emissão.

Para mais informações sobre as características específicas da Emissão, ver “Informações Adicionais sobre a Emissão de Debêntures” 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 da ALL, da ALL Brasil e da ALL Argentina. Entre 1º de dezembro de 2001 e 31 de dezembro de 2003, as informações financeiras da ALL Argentina não foram elaboradas de forma consolidada com as da ALL Brasil. Em dezembro de 2003, a ALL adquiriu a Logispar e, conseqüentemente, todos os direitos políticos e econômicos relativos à ALL Argentina, cujo resultado passou a ser consolidado com o da ALL Brasil a partir de 1º de janeiro de 2004. O balanço patrimonial 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 conjuntamente com as demonstrações financeiras consolidadas auditadas e notas explicativas da ALL e ALL Argentina, incluídas neste Prospecto. As demonstrações financeiras consolidadas da ALL para os exercícios encerrados em 2002 e 2003 foram auditadas pela PricewaterhouseCoopers Auditores Independentes, conforme descrito nos respectivos pareceres constantes deste Prospecto. As demonstrações financeiras consolidadas da ALL para o exercício encerrado em 31 de dezembro de 2004, incluídas neste Prospecto, foram auditadas pela Ernst Young Auditores Independentes S/A, conforme indicado em seu parecer constante deste Prospecto, e as informações trimestrais consolidadas da ALL para os semestres encerrados em 30 de junho de 2004 e 2005, incluídas neste Prospecto, foram objeto de revisão especial pela Ernst Young Auditores Independentes S/A, conforme indicado em seu parecer constante deste Prospecto. Todas as informações financeiras da ALL 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 Companhia 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 2002 e 2003, incluídas neste Prospecto, foram auditadas pela PriceWaterhouse & Co., conforme descrito nos respectivos pareceres constantes deste Prospecto. As demonstrações financeiras consolidadas da ALL Argentina para o exercício encerrado em 31 de dezembro de 2004, incluídas neste Prospecto, foram auditadas pela Pistrelli, Henry Martin y Asociados S.R.L., conforme indicado em seu parecer constante deste Prospecto. Todas as informações financeiras da ALL Argentina foram preparadas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil estando apresentadas neste Prospecto de acordo com estes mesmos princípios.

Conforme mencionado no início dessa seção, as demonstrações financeiras da ALL para os exercícios encerrados em 31 de dezembro de 2002 e 2003 não incluem os resultados e informações operacionais da ALL Argentina. Para fins de apresentar informações comparáveis de ALL Brasil e ALL Argentina para o exercício findo em 31 de dezembro de 2004, apresentamos nesta seção informações de resultado e informações operacionais *pro forma* da ALL Brasil, que excluem as informações de resultado e as informações operacionais da ALL Argentina para o período de 1º de janeiro de 2004 a 31 de dezembro de 2004. Portanto, as informações de resultado e as informações operacionais da ALL Brasil apresentadas nesta seção relativas ao exercício encerrado em 31 de dezembro de 2004 não podem ser obtidas diretamente das demonstrações financeiras consolidadas auditadas da ALL anexas a este Prospecto.

Da mesma forma, a fim de apresentar informações comparáveis de ALL Brasil e ALL Argentina para os semestres encerrados em 30 de junho de 2004 e 2005, apresentamos nesta seção informações de resultado e informações operacionais *pro forma* da ALL Brasil, que excluem as informações de resultados e as informações operacionais da ALL Argentina para os períodos de 1º de janeiro a 30 de junho de 2004 e 1º de janeiro e 30 de junho de 2005. Portanto, as informações de resultado e as informações operacionais da ALL Brasil apresentadas nessa seção relativas aos períodos encerrados em 30 de junho de 2004 e 2005 não foram obtidas das informações trimestrais ALL, objeto de revisão especial, anexas a esse Prospecto.

Balanco Patrimonial e Informações das Demonstrações de Resultado e Informações Operacionais

O balanço patrimonial da ALL Argentina não era consolidado ao da ALL Brasil em 31 de dezembro de 2002 e as demonstrações de resultado da ALL Argentina não eram consolidadas as da ALL Brasil no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2003. A fim de facilitar a comparação dos períodos, as informações contidas nas demonstrações de resultado e informações operacionais da ALL Brasil referentes aos semestres encerrados em 30 de junho de 2004 e 2005 e ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2004 foram obtidas de informações financeiras pro forma, conforme descrito em “Discussão e Análise da Administração sobre as Demonstrações Financeiras – Venda e Recompra da ALL Argentina”.

ALL

Semestres encerrados em 30 de junho de 2004 e 2005

ALL					
Em 30 de junho de,					
2004	AV	2005	AV	1S/05 vs. 1S/06	
(em milhões de R\$)					
Ativo circulante	R\$739,8	40,0%	R\$912,0	42,7%	23,3%
Caixa e bancos	91,6	5,0%	53,4	2,5%	-41,7%
Aplicações financeiras	391,4	21,2%	602,9	28,2%	54,0%
Contas a receber de clientes	86,4	4,7%	84,0	3,9%	-2,8%
Estoques	26,3	1,4%	26,1	1,2%	-0,8%
Arrendamento e concessão	14,2	0,8%	16,0	0,7%	12,7%
Tributos a recuperar	108,3	5,9%	88,6	4,1%	-18,2%
Adiantamentos e outras contas a receber	12,0	0,6%	36,7	1,7%	205,8%
Despesas pagas antecipadamente	9,5	0,5%	4,3	0,2%	-54,7%
Ativo realizável a longo prazo	R\$175,6	9,5%	R\$214,4	10,0%	22,1%
Partes relacionadas	3,3	0,2%	20,7	1,0%	527,3%
Arrendamento e concessão	106,7	5,8%	86,5	4,0%	-18,9%
Depósitos judiciais	20,1	1,1%	24,3	1,1%	20,9%
Tributos a receber	20,7	1,1%	50,3	2,4%	143,0%
Investimentos de longo prazo	15,2	0,8%	17,8	0,8%	17,1%
Outras contas a receber	5,3	0,3%	3,5	0,2%	-34,0%
Direitos relacionados à transações futuras	0	0%	0	0%	-
Despesas pagas antecipadamente	4,2	0,2%	11,3	0,5%	169,0%
Ativo Permanente	R\$934,6	50,5%	R\$1.011,4	47,3%	8,2%
Investimentos	270,9	14,6%	241,0	11,3%	-11,0%
Imobilizado	617,3	33,4%	731,9	34,2%	18,6%
Diferido	46,4	2,5%	38,6	1,8%	-16,8%
Total de ativos	R\$1.849,9	100,0%	R\$2.137,8	100,0%	15,6%

ALL					
Em 30 de junho de,					
2004	AV	2005	AV	1S/05 vs. 1S/06	
(em milhões de R\$)					
Passivo circulante	RS480,4	26,0%	RS444,0	20,8%	-7,6%
Empréstimo e financiamentos	150,4	8,1%	113,7	5,3%	-24,4%
Debêntures	32,3	1,7%	10,1	0,5%	-68,7%
Fornecedores	148,7	8,0%	160,0	7,5%	7,6%
Impostos, taxas e contribuições	77,3	4,2%	93,8	4,4%	21,3%
Dividendos propostos	0	0%	0	0%	-
Arrendamento e concessão a pagar	17,8	1,0%	17,5	0,8%	-1,7%
Salários e encargos sociais	22,5	1,2%	25	1,2%	11,1%
Adiantamento de clientes	26,5	1,4%	21,1	1,0%	-20,4%
Outras contas a pagar	4,8	0,3%	2,8	0,1%	-41,7%
Passivo exigível a longo prazo	RS678,7	36,7%	RS856,2	40,1%	26,2%
Empréstimos e financiamentos	398,9	21,6%	475,2	22,2%	19,1%
Debêntures	178,7	9,7%	285,4	13,4%	59,7%
Provisão para contingências	15,9	0,9%	12,9	0,6%	-18,9%
Arrendamento e concessão a pagar	53,9	2,9%	57,7	2,7%	7,1%
Obrigações relativas a operações futuras	0	0%	0	0%	-
Outras contas a pagar	31,3	1,7%	25,0	1,2%	-20,1%
Resultado de exercício futuro	RS17,2	0,9%	RS8,9	0,4%	-48,3%
Patrimônio líquido	RS673,6	36,4%	RS828,7	38,8%	23,0%
Capital social	607,9	32,9%	657,2	30,7%	8,1%
Reservas de lucros	17,1	0,9%	171,6	8,0%	903,5%
Lucros (prejuízos) acumulados	48,6	2,6%	0	0%	-100,0%
Total de passivos	RS1.849,9	100,0%	RS2.137,8	100,0%	15,6%

ALL					
Semestre encerrado em 30 de junho,					
2004	AV	2005	AV	1S/05 vs. 1S/04	
(em milhões de R\$)					
Demonstrações de Resultado Consolidadas:					
Receita Bruta de serviços	R\$475,0	116,2%	R\$533,6	115,5%	12,3%
Deduções da receita bruta	(66,2)	-16,2%	(71,8)	-15,5%	8,5%
Receita líquida de serviços	408,8	100,0%	461,8	100,0%	13,0%
Custo dos serviços prestados:		0,0%		0,0%	
Combustível	(74,4)	-18,2%	(95,1)	-20,6%	27,8%
Agregados e terceiros	(41,5)	-10,2%	(41,6)	-9,0%	0,2%
Despesas com mão-de-obra	(45,9)	-11,2%	(52,1)	-11,3%	13,5%
Manutenção	(18,9)	-4,6%	(18,6)	-4,0%	-1,6%
Depreciação e amortização	(16,3)	-4,0%	(23,1)	-5,0%	41,7%
Concessão e arrendamento	(13,1)	-3,2%	(12,8)	-2,8%	-2,3%
Outras	(33,2)	-8,1%	(34,9)	-7,6%	5,1%
Vagões	0	0,0%	(8,7)	-1,9%	-
Custo total de serviços prestados	(243,4)	-59,5%	(287,0)	-62,1%	17,9%
Lucro Bruto	RS165,4	40,5%	RS174,9	37,9%	5,7%
Receitas (despesas) operacionais:		0,0%		0,0%	
Despesas com vendas, gerais e administrativas	R\$(37,3)	-9,1%	R\$(37,9)	-8,2%	1,6%
Outras receitas (despesas) operacionais	(4,3)	-1,1%	7,2	1,6%	-267,4%
Total de receitas (despesas) operacionais	(41,6)	-10,2%	(30,7)	-6,6%	-26,2%
Equivalência patrimonial e ganhos (perdas) em Investimentos	(3,2)	-0,8%	(3,1)	-0,7%	-3,1%
Lucro operacional antes de despesas financeiras	RS120,6	29,5%	RS141,0	30,5%	16,9%
Despesas financeiras líquidas	(67,6)	-16,5%	(52,3)	-11,3%	-22,6%
Lucro (prejuízo) operacional	RS53,0	13,0%	RS88,7	19,2%	67,4%
Resultado não-operacional	(0,8)	-0,2%	1,6	0,3%	-300,0%
Imposto de renda e contribuição social	(18,0)	-4,4%	(20,2)	-4,4%	12,2%
Lucro (prejuízo) líquido	RS34,2	8,4%	RS70,2	15,2%	105,3%
Dados de Fluxo de caixa consolidados:					
Fluxos de caixa obtido:					
Atividades operacionais	RS111,5		RS115,7		3,8%
Atividades de investimento	(73,5)		(88,5)		20,4%
Atividades financeiras	19,2		(145,5)		-857,8%
Outras Informações financeiras:					
EBITDA ⁽¹⁾	RS163,9		RS191,0		16,5%
Margem de EBITDA ⁽²⁾	40,1%		41,4%		3,2%
Arrendamento e concessão ⁽³⁾	17,6		17,4		-1,1%
Pagamento do arrendamento e concessão ⁽⁴⁾	(25,8)		(22,6)		-12,4%
Depreciação e amortização ⁽⁵⁾	28,9		21,1		-27,0%
Investimento em imobilizado	67,0		95,7		42,8%
Endividamento líquido ⁽⁶⁾	257,8		202,4		-21,5%
Endividamento líquido/EBITDA	0,7		0,8		14,3%
Dados Operacionais:					
Volume:					
Carregamentos (milhares)	245,1		242,6		-1,0%
TKU (bilhões)	7,6		7,4		-2,6%
Toneladas (milhões)	11,7		11,5		-1,7%
Produtividade:					
TKU/Locomotiva (milhão)	N/A		N/A		N/A
Ciclo de Vagão (dias)	7,4		7,0		-5,4%
TKU/Funcionário (milhão)	N/A		N/A		N/A
Litros/TKB (1.000)	5,7		3,4		-40,4%
MKBF (distância média entre falhas de locomotivas – km)	20.448		21.848		6,8%
Segurança:					
Acidente (por milhão de trem kilometro)	14		13		-7,1%
Conciliação do EBITDA:					
(em milhões de R\$)					
Lucro operacional antes de despesas financeiras líquidas	RS120,6		RS141,0		16,9%
Depreciação e amortização ⁽⁵⁾	21,1		28,9		37,0%
Arrendamento e concessão ⁽³⁾	17,4		17,6		1,1%
Pagamento de arrendamento e concessão ⁽⁴⁾	(22,6)		(25,8)		14,2%
Ganhos em impostos ⁽⁷⁾	8,1		11,4		40,7%
Acidentes/Indenizações ⁽⁸⁾	1,6		2,6		62,5%
Itens não caixa ⁽⁹⁾	4,6		4,6		0,0%
Itens não recorrentes ⁽¹⁰⁾	13,1		10,7		-18,3%
EBITDA⁽¹⁾	RS163,9		RS191,0		16,9%

Exercícios encerrados em 31 de dezembro de 2002, 2003 e 2004

ALL								
Em 31 de dezembro de,								
2002	A V	2003	A V	2004	A V	2003 vs. 2002	2004 vs. 2003	
(em milhões de R\$)								
Ativo circulante	R\$199,8	17,2%	R\$428,4	29,2%	R\$972,9	45,3%	114,4%	127,1%
Caixa e bancos	6,4	0,6%	42,0	2,9%	36,0	1,7%	556,3%	-14,3%
Aplicações financeiras	46,5	4,0%	211,7	14,4%	728,9	33,9%	355,3%	244,3%
Contas a receber de clientes	72,9	6,3%	66,0	4,5%	58,6	2,7%	-9,5%	-11,2%
Estoques	15,3	1,3%	22,5	1,5%	23,5	1,1%	47,1%	4,4%
Arrendamento e concessão	12,3	1,1%	14,2	1,0%	16,0	0,7%	15,4%	12,7%
Tributos a recuperar	36,2	3,1%	52,5	3,6%	88,7	4,1%	45,0%	69,0%
Adiantamentos e outras contas a receber	7,0	0,6%	8,7	0,6%	17,4	0,8%	24,3%	100,0%
Despesas pagas antecipadamente	3,2	0,3%	10,8	0,7%	3,7	0,2%	237,5%	-65,7%
Ativo realizável a longo prazo	R\$498,2	42,9%	R\$167,8	11,4%	R\$215,0	10,0%	-66,3%	28,1%
Partes relacionadas	341,3	29,4%	3,0	0,2%	17,0	0,8%	-99,1%	466,7%
Arrendamento e concessão	130,2	11,2%	113,8	7,8%	95,5	4,4%	-12,6%	-16,1%
Depósitos judiciais	16,4	1,4%	18,8	1,3%	21,1	1,0%	14,6%	12,2%
Tributos a receber	8,1	0,7%	24,5	1,7%	48,7	2,3%	202,5%	98,8%
Investimentos de longo prazo	0	0%	0	0%	15,2	0,7%	-	-
Outras contas a receber	0	0%	5,0	0,3%	4,6	0,2%	-	-8,0%
Direitos relacionados à transações futuras	0	0%	0	0%	0	0%	-	-
Despesas pagas antecipadamente	2,2	0,2%	2,7	0,2%	13,0	0,6%	22,7%	381,5%
Ativo Permanente	R\$464,1	39,9%	R\$871,1	59,4%	R\$961,5	44,7%	87,7%	10,4%
Investimentos	76,8	6,6%	271,7	18,5%	248,9	11,6%	253,8%	-8,4%
Imobilizado	361,4	31,1%	552,9	37,7%	671,3	31,2%	53,0%	21,4%
Diferido	25,9	2,2%	46,5	3,2%	41,3	1,9%	79,5%	-11,2%
Total de ativos	R\$1.162,1	100,0%	R\$1.467,3	100,0%	R\$2.149,3	100,0%	26,3%	46,5%

ALL								
Em 31 de dezembro de,								
2002	AV	2003	AV	2004	AV	2003 vs. 2002	2004 vs. 2003	
(em milhões de R\$)								
Passivo circulante	R\$478,3	41,2%	R\$505,6	34,5%	R\$512,2	23,8%	5,7%	1,3%
Empréstimo e financiamentos	212,6	18,3%	230,7	15,7%	110,0	5,1%	8,5%	-52,3%
Debêntures	72,1	6,2%	11,2	0,8%	24,8	1,2%	-84,5%	121,4%
Fornecedores	56,2	4,8%	109,9	7,5%	184,7	8,6%	95,6%	68,1%
Impostos, taxas e contribuições	8,2	0,7%	46,4	3,2%	83,8	3,9%	465,9%	80,6%
Dividendos propostos	0	0%	0	0%	31,8	1,5%	-	-
Arrendamento e concessão a pagar	66,6	5,7%	64,0	4,4%	16,0	0,7%	-3,9%	-75,0%
Salários e encargos sociais	23,1	2,0%	28,8	2,0%	29,9	1,4%	24,7%	3,8%
Adiantamento de clientes	13,3	1,1%	10,6	0,7%	24,1	1,1%	-20,3%	127,4%
Outras contas a pagar	26,2	2,3%	4,0	0,3%	7,1	0,3%	-84,7%	77,5%
Passivo exigível a longo prazo	R\$401,1	34,5%	R\$612,9	41,8%	R\$889,7	41,4%	52,8%	45,2%
Empréstimos e financiamentos	298,8	25,7%	460,1	31,4%	486,7	22,6%	54,0%	5,8%
Debêntures	62,3	5,4%	95,6	6,5%	314,8	14,6%	53,5%	229,3%
Provisão para contingências	11,8	1,0%	17,0	1,2%	14,9	0,7%	44,1%	-12,4%
Arrendamento e concessão a pagar	19,9	1,7%	18,1	1,2%	56,3	2,6%	-9,0%	211,0%
Obrigações relativas a operações futuras	0	0%	0	0%	0	0%	-	-
Outras contas a pagar	8,3	0,7%	22,1	1,5%	17,0	0,8%	166,3%	-23,1%
Resultado de exercício futuro	R\$18,4	1,6%	R\$17,6	1,2%	R\$9,2	0,4%	-4,3%	-47,7%
Patrimônio líquido	R\$264,3	22,7%	R\$331,2	22,6%	R\$738,8	34,4%	25,3%	123,1%
Capital social	260,3	22,4%	317,1	21,6%	616,9	28,7%	21,8%	94,5%
Reservas de lucros	8,1	0,7%	17,1	1,2%	129,6	6,0%	111,1%	657,9%
Lucros (prejuízos) acumulados	-4,1	-0,4%	-3,0	-0,2%	-7,7	-0,4%	-26,8%	156,7%
Total de passivos	R\$1.162,1	100,0%	R\$1.467,3	100,0%	R\$2.149,3	100,0%	26,3%	46,5%

ALL								
Exercício encerrado em 31 de dezembro,								
	2002	AV	2003	AV	2004	AV	2003 vs. 2002	2004 vs. 2003
	(em milhões de R\$)							
Demonstrações de Resultado Consolidadas:								
Receita Bruta de serviços	RS705,3	112,2%	RS853,8	112,4%	RS937,4	116,4%	21,1%	9,8%
Deduções da receita bruta	(76,5)	-12,2%	(94,1)	-12,4%	(132,4)	-16,4%	23,0%	40,7%
Receita líquida de serviços	RS628,8	100,0%	RS759,7	100,0%	RS805,0	100,0%	20,8%	6,0%
Custo dos serviços prestados:								
Combustível	(108,1)	-17,2%	(157,5)	-20,7%	(156,9)	-19,5%	45,7%	-0,4%
Agregados e terceiros	(101,8)	-16,2%	(106,7)	-14,0%	(87,3)	-10,8%	4,8%	-18,2%
Despesas com mão-de-obra	(96,5)	-15,3%	(92,3)	-12,1%	(92,2)	-11,5%	-4,4%	-0,1%
Manutenção	(45,0)	-7,2%	(42,3)	-5,6%	(41,5)	-5,2%	-6,0%	-1,9%
Depreciação e amortização	(25,8)	-4,1%	(30,2)	-4,0%	(34,8)	-4,3%	17,1%	15,2%
Concessão e arrendamento	(30,0)	-4,8%	(29,0)	-3,8%	(28,1)	-3,5%	-3,3%	-3,1%
Outras	(45,1)	-7,2%	(53,5)	-7,0%	(63,2)	-7,9%	18,6%	18,1%
Vagões	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%		
Custo total de serviços prestados	(452,3)	-71,9%	(511,5)	-67,3%	(504,1)	-62,6%	13,1%	-1,4%
Lucro Bruto	RS176,5	28,1%	RS248,2	32,7%	RS300,9	37,4%	40,6%	21,2%
Receitas (despesas) operacionais:								
Despesas com vendas, gerais e administrativas	R\$(64,1)	-10,2%	R\$(71,1)	-9,4%	R\$(78,9)	-9,8%	10,9%	11,0%
Outras receitas (despesas) operacionais	7,7	1,2%	8,1	1,1%	(8,4)	-1,0%	5,2%	-203,7%
Total de receitas (despesas) operacionais	(56,4)	-9,0%	(63,0)	-8,3%	(7,3)	-0,9%	11,7%	-88,4%
Equivalência patrimonial e ganhos (perdas) em Investimentos	(1,6)	-0,3%	(1,3)	-0,2%	59,6	7,4%	-18,8%	-4684,6%
Lucro operacional antes de despesas financeiras	RS118,5	18,8%	RS183,9	24,2%	RS273,2	33,9%	55,2%	48,6%
Despesas financeiras líquidas	(116,3)	-18,5%	(184,2)	-24,2%	(131,9)	-16,4%	58,4%	-28,4%
Lucro (prejuízo) operacional	RS2,2	0,3%	RS(0,3)	0,0%	RS141,3	17,6%	-113,6%	-47200,0%
Resultado não-operacional	3,7	0,6%	4,3	0,6%	(2,6)	-0,3%	16,2%	-160,5%
Imposto de renda e contribuição social	(0,5)	-0,1%	6,2	0,8%	(4,7)	-0,6%	-1340,0%	-175,8%
Lucro (prejuízo) líquido	RS5,3	0,8%	RS10,2	1,3%	RS134,0	16,6%	92,5%	1213,7%
Dados de Fluxo de Caixa Consolidados:								
Fluxos de caixa obtido:								
Atividades operacionais	RS172,7		RS224,7		RS332,2		30,1%	47,8%
Atividades de investimento	(70,6)		(78,8)		(83,1)		11,6%	5,5%
Atividades financeiras	(112,9)		45,0		268,7		-139,9%	497,1%
Outras Informações Financeiras:								
EBITDA ⁽¹⁾	RS164		RS238,7		RS309,7		45,5%	29,7%
Margem de EBITDA ⁽²⁾	26,1%		31,4%		38,5%		20,3%	22,6%
Arrendamento e concessão ⁽³⁾	36,5		36,7		37,4		0,5%	1,9%
Pagamento do arrendamento e concessão ⁽⁴⁾	34,6		42,9		46,2		24,0%	7,7%
Depreciação e amortização ⁽⁵⁾	30,9		37,6		47,8		21,7%	27,1%
Investimento em imobilizado	80,8		88,4		155,2		9,4%	75,6%
Endividamento líquido ⁽⁶⁾	592,9		530,0		144,9		-10,6%	-72,7%
Endividamento líquido/EBITDA	3,6		2,2		0,5		-38,9%	-77,3%
Dados Operacionais:								
Volume:								
Carregamentos (milhares)	438		465		478		6,2%	2,8%
TKU (bilhões)	12,5		13,9		14,8		11,2%	6,5%
Toneladas (milhões)	21,0		22,2		22,7		5,7%	2,3%
Produtividade:								
TKU/Locomotiva (milhão)	36,6		40,1		31,9		9,6%	-20,4%
Ciclo de Vagão (dias)	8,6		8,4		7,8		-2,3%	-7,1%
TKU/Funcionário (milhão)	5,6		6,3		6,8		12,5%	7,9%
Litros/TKB (1.000)	6,1		5,9		5,7		-3,3%	-3,4%
MKBF (distância média entre falhas de locomotivas – km)	19.400		20.600		20.270		6,2%	-1,6%
Segurança:								
Acidente (por milhão de trem quilômetro)	23		18		14		-21,7%	-22,2%
Conciliação do EBITDA:								
	(em milhões de R\$)							
Lucro operacional antes de despesas financeiras líquidas	RS118,4		RS183,9		RS273,2		55,3%	48,6%
Depreciação e amortização ⁽⁵⁾	30,9		37,6		47,8		21,7%	27,1%
Arrendamento e concessão ⁽³⁾	36,5		36,7		37,4		0,5%	1,9%
Pagamento de arrendamento e concessão ⁽⁰⁴⁾	(34,6)		(42,9)		(46,2)		24,0%	7,7%
Ganhos em impostos ⁽⁷⁾	6,0		11,5		15,7		91,7%	36,5%
Acidentes/Indenizações ⁽⁸⁾	0,7		3,8		6,3		442,9%	65,8%
Itens não caixa ⁽⁹⁾	1,4		6,3		24,1		350,0%	282,5%
Itens não recorrentes ⁽¹⁰⁾	4,7		1,8		(48,6)		-61,7%	-2800,0%
EBITDA⁽¹⁾	RS164,0		RS238,7		RS309,7		45,5%	29,7%

ALL Argentina

Semestres encerrados em 30 de junho de 2004 e 2005

ALL Argentina					
Em 30 de junho de,					
	2004	AV	2005	AV	1S/05 vs. 1S/04
	(em milhões de R\$)				
Ativo circulante	RS48,8	16,1%	43,6	16,3%	-10,7%
Caixa e bancos	4,8	1,6%	1,3	0,5%	-72,9%
Aplicações financeiras	0	0%	0	0%	-
Créditos de serviços prestados	20,6	6,8%	22,7	8,5%	10,2%
Estoques	10,2	3,4%	1,6	0,6%	-84,3%
Despesas pré-pagas	0,4	0,1%	0,4	0,1%	0%
Créditos fiscais	2,5	0,8%	12,1	4,5%	384,0%
Adiantamentos	3,6	1,2%	1,1	0,4%	-69,4%
Outras contas a receber	2,4	0,8%	1,5	0,6%	-37,5%
Outros créditos de sociedades coligadas	4,3	1,4%	2,9	1,1%	-32,6%
Ativo realizável a longo prazo	RS11,8	3,9%	21,9	8,2%	85,6%
Contas a receber	5,3	1,8%	4,4	1,6%	-17,0%
Créditos fiscais	6,5	2,1%	11,9	4,4%	83,1%
Outros Investimentos	0	0%	0,2	0,1%	-
Outras contas a receber	0	0%	5,5	2,1%	-
Ativo permanente	RS241,8	80,0%	202,2	75,5%	-16,4%
Investimentos	56,7	18,8%	41,3	15,4%	-27,2%
Imobilizado	161,4	53,4%	143,6	53,6%	-11,0%
Diferido	23,7	7,8%	17,3	6,5%	-27,0%
Total	RS302,4	100,0%	267,7	100,0%	-11,5%

ALL Argentina					
Em 30 de junho de,					
	2004	AV	2005	AV	1S/05 vs. 1S/04
	(em milhões de R\$)				
Passivo circulante	RS54,0	17,9%	53,7	20,1%	-0,6%
Empréstimo e financiamentos	13,9	4,6%	18,6	6,9%	33,8%
Contas a pagar	29,0	9,6%	19,6	7,3%	-32,4%
Encargos fiscais	1,1	0,4%	2,2	0,8%	100,0%
Contas a pagar a sociedades coligadas	4,8	1,6%	7,6	2,8%	58,3%
Provisões	0,6	0,2%	0,4	0,1%	-33,3%
Taxa de concessão a pagar	1,1	0,4%	1,0	0,4%	-9,1%
Salários e encargos sociais	3,5	1,2%	4,3	1,6%	22,9%
Passivo exigível a longo prazo	RS82,4	27,2%	68,7	25,7%	-16,6%
Empréstimos e financiamentos	10,4	3,4%	8,5	3,2%	-18,3%
Provisões para contingências	7,5	2,5%	5,1	1,9%	-32,0%
Contas a pagar a sociedades coligadas	50,6	16,7%	42,2	15,8%	-16,6%
Adiantamento para futuro aumento de capital (AFAC)	0	0%	0	0%	-
Outras contas a pagar	13,9	4,6%	12,9	4,8%	-7,2%
Patrimônio Líquido	RS166,0	54,9%	145,2	54,2%	-12,5%
Capital social	10,3	3,4%	7,9	3,0%	-23,3%
Ajuste de inflação sobre o capital	12,2	4,0%	9,4	3,5%	-23,0%
Lucro (prejuízo) acumulado	-130,9	-43,3%	-84,2	-31,5%	-35,7%
Adiantamento para futuro aumento de capital (AFAC)	125,1	41,4%	96,7	36,1%	-22,7%
Correção monetária de AFACs	149,3	49,4%	115,4	43,1%	-22,7%
Total	RS302,4	100,0%	267,7	100,0%	-11,5%

ALL Argentina					
Semestre encerrado em 30 de junho,					
2004	AV	2005	AV	1S/05 vs. 1S/04	
(em milhões de R\$)					
Demonstrações de Resultado Consolidadas:					
Receita Bruta de serviços	R\$77,8	102,5%	R\$76,0	102,7%	-2,3%
Deduções da receita bruta	(1,9)	-2,5%	(2,0)	-2,7%	5,3%
Receita líquida de serviços	75,9	100,0%	74	100,0%	-2,5%
Custo dos serviços prestados:					
Combustível	R\$(11,7)	-15,4%	R\$(13,3)	-18,0%	13,7%
Agregados e terceiros	(10,2)	-13,4%	(11,7)	-15,8%	14,7%
Despesas com mão-de-obra	(15,3)	-20,2%	(14,1)	-19,1%	-7,8%
Manutenção	(12,2)	-16,1%	(7,8)	-10,5%	-36,1%
Depreciação e amortização	(7,8)	-10,3%	(6,1)	-8,2%	-21,8%
Outras	(2,5)	-3,3%	(5,1)	-6,9%	104,0%
Custo total de serviços prestados	(59,7)	-78,7%	(58,0)	-78,4%	-2,8%
Lucro Bruto	R\$16,2	21,3%	R\$16,0	21,6%	-1,2%
Receitas (despesas) operacionais:		0%		0%	-
Despesas com vendas, gerais e administrativas	R\$(9,9)	-13,0%	R\$(8,4)	-11,4%	-15,2%
Baixa de relacionados a entidades governamentais	0	0%	0	0%	-
Outras receitas (despesas) operacionais	1,2	1,6%	1,2	1,6%	0,0%
Total de receitas (despesas) operacionais	(10,0)	-13,2%	(7,5)	-10,1%	-25,0%
Equivalência patrimonial e ganhos (perdas) em Investimentos	(1,4)	-1,8%	(1,1)	-1,5%	-21,4%
Lucro operacional antes de despesas financeiras	R\$4,8	6,3%	R\$7,3	9,9%	52,1%
Despesas financeiras líquidas	1,5	2,0%	(10,1)	-13,6%	-773,3%
Lucro (prejuízo) operacional	R\$6,3	8,3%	R\$(2,8)	-3,8%	-144,4%
Efeito de conversão e correção monetária líquidos	11,1	14,6%	-16	-21,6%	-244,1%
Resultado não-operacional	0	0%	0	0%	-
Imposto de renda e contribuição social	0	0%	(2,0)	-2,7%	-
Lucro (prejuízo) líquido	R\$17,4	22,9%	R\$(20,7)	-28,0%	-219,0%
Dados de Fluxo de caixa consolidados:					
Fluxos de caixa obtido:					
Atividades operacionais	R\$8,7		R\$24,3		179,3%
Atividades de investimento	(8,6)		(18,0)		109,3%
Atividades financeiras	(0,8)		3,4		-525,0%
Outras Informações financeiras:					
EBITDA ⁽¹⁾	R\$16,7		R\$19,0		13,8%
Margem de EBITDA ⁽²⁾	36,4%		25,7%		-29,4%
Arrendamento e concessão ⁽³⁾	0		0		-
Pagamento do arrendamento e concessão ⁽⁴⁾	0		0		-
Depreciação e amortização ⁽⁵⁾	7,3		9,2		26,0%
Investimento em imobilizado	15,2		10,8		-28,9%
Endividamento líquido ⁽⁶⁾	19,5		25,7		31,8%
Endividamento líquido/EBITDA	1,0		0,6		-40,0%
Dados Operacionais:					
Volume:					
Carregamentos (milhares)	62,6		66,1		5,6%
TKU (bilhões)	1,9		1,9		0,0%
Toneladas (milhões)	2,3		2,5		8,7%
Produtividade:					
TKU/Locomotiva (milhão)	N/A		N/A		N/A
Ciclo de Vagão (dias)	15,2		12,6		-17,1%
TKU/Funcionário (milhão)	N/A		N/A		N/A
Litros/TKB (1.000)	5,7		3,7		-35,1%
MKBF (distância média entre falhas de locomotivas – km)					
Segurança:					
Acidente (por milhão de trem kilometro)	23		21		-8,7%
Conciliação do EBITDA:					
			(em milhões de R\$)		
Lucro operacional antes de despesas financeiras líquidas	R\$4,8		R\$7,3		52,1%
Depreciação e amortização ⁽⁵⁾	9,2		7,3		-20,7%
Arrendamento e concessão ⁽³⁾	0		0		-
Pagamento de arrendamento e concessão ⁽⁴⁾	0		0		-
Ganhos em impostos ⁽⁷⁾	0		0		-
Acidentes/Indenizações ⁽⁸⁾	2,4		1,4		-41,7%
Itens não caixa ⁽⁹⁾	0		0		-
Itens não recorrentes ⁽¹⁰⁾	0,3		3,0		900,0%
EBITDA⁽¹⁾	R\$16,7		R\$19,0		13,8%

Exercícios encerrados em 31 de dezembro de 2002, 2003 e 2004

ALL Argentina								
Em 31 de dezembro de,								
	2002	AV	2003	AV	2004	AV	2003 vs. 2002	2004 vs. 2003
	(em milhões de R\$)							
Ativo circulante	RS40,4	14,3%	RS47,1	17,1%	RS46,4	16,1%	16,6%	-1,5%
Caixa e bancos	2,2	0,8%	6,3	2,3%	0,6	0,2%	186,4%	-90,5%
Aplicações financeiras	1,7	0,6%	1,5	0,5%	0	0%	-11,8%	-100,0%
Créditos de serviços prestados	20,4	7,2%	19,8	7,2%	19,4	6,7%	-2,9%	-2,0%
Estoques	10,1	3,6%	8,5	3,1%	3,0	1,0%	-15,8%	-64,7%
Despesas pré-pagas	0,2	0,1%	0,2	0,1%	0,2	0,1%	0%	0%
Créditos fiscais	2,3	0,8%	2,8	1,0%	14,4	5,0%	21,7%	414,3%
Adiantamentos	1,7	0,6%	1,2	0,4%	1,5	0,5%	-29,4%	25,0%
Outras contas a receber	1,6	0,6%	2,4	0,9%	3,7	1,3%	50,0%	54,2%
Outros créditos de sociedades coligadas	0,3	0,1%	4,4	1,6%	3,5	1,2%	1366,7%	-20,5%
Ativo realizável a longo prazo	RS8,0	2,8%	RS9,7	3,5%	RS23,6	8,2%	21,3%	143,3%
Contas a receber	0	0%	0	0%	4,9	1,7%	-	-
Créditos fiscais	4,7	1,7%	4,7	1,7%	14,0	4,9%	0%	197,9%
Outros Investimentos	0	0%	0	0%	0,2	0,1%	-	-
Outras contas a receber	3,3	1,2%	5,0	1,8%	4,6	1,6%	51,5%	-8,0%
Ativo permanente	RS234,1	82,8%	RS218,9	79,4%	RS218,3	75,7%	-6,5%	-0,3%
Investimentos	60,4	21,4%	54	19,6%	46,7	16,2%	-10,6%	-13,5%
Imobilizado	147,9	52,3%	142,1	51,5%	152,1	52,8%	-3,9%	7,0%
Diferido	25,8	9,1%	22,8	8,3%	19,5	6,8%	-11,6%	-14,5%
Total	RS282,6	100,0%	RS275,7	100,0%	RS288,3	100,0%	-2,4%	4,6%

ALL Argentina								
Em 31 de dezembro de,								
	2002	AV	2003	AV	2004	AV	2003 vs. 2002	2004 vs. 2003
	(em milhões de R\$)							
Passivo circulante	RS48,9	17,3%	RS37,8	13,7%	RS50,3	17,4%	-22,7%	33,1%
Empréstimo e financiamentos	5,4	1,9%	5,2	1,9%	11,8	4,1%	-3,7%	126,9%
Contas a pagar	16,8	5,9%	21,8	7,9%	25,1	8,7%	29,8%	15,1%
Encargos fiscais	0,7	0,2%	1,5	0,5%	1,2	0,4%	114,3%	-20,0%
Contas a pagar a sociedades coligadas	20,8	7,4%	3,2	1,2%	6,0	2,1%	-84,6%	87,5%
Provisões	1,3	0,5%	0,9	0,3%	0,5	0,2%	-30,8%	-44,4%
Taxa de concessão a pagar	0,9	0,3%	1,0	0,4%	1,0	0,3%	11,1%	0%
Salários e encargos sociais	3,0	1,1%	4,2	1,5%	4,7	1,6%	40,0%	11,9%
Passivo exigível a longo prazo	RS79,4	28,1%	RS89,4	32,4%	RS200,3	69,5%	12,6%	124,0%
Empréstimos e financiamentos	9,3	3,3%	16,7	6,1%	15,3	5,3%	79,6%	-8,4%
Provisões para contingências	6,4	2,3%	7,5	2,7%	5,5	1,9%	17,2%	-26,7%
Contas a pagar a sociedades coligadas	51,8	18,3%	52,3	19,0%	39,1	13,6%	1,0%	-25,2%
Adiantamento para futuro aumento de capital (AFAC)	0	0%	0	0%	126,9	44,0%	-	-
Outras contas a pagar	12,0	4,2%	12,9	4,7%	13,4	4,6%	7,5%	3,9%
Patrimônio Líquido	RS154,2	54,6%	RS148,5	53,9%	RS37,7	13,1%	-3,7%	-74,6%
Capital social	10,2	3,6%	9,5	3,4%	8,7	3,0%	-6,9%	-8,4%
Ajuste de inflação sobre o capital	12,1	4,3%	11,4	4,1%	10,4	3,6%	-5,8%	-8,8%
Lucro (prejuízo) acumulado	-139,7	-49,4%	-127,7	-46,3%	-87,7	-30,4%	-8,6%	-31,3%
Adiantamento para futuro aumento de capital (AFAC)	124,7	44,1%	116,4	42,2%	48,4	16,8%	-6,7%	-58,4%
Correção monetária de AFACs	147,0	52,0%	138,9	50,4%	57,9	20,1%	-5,5%	-58,3%
Total	RS282,6	100,0%	RS275,7	100,0%	RS288,3	100,0%	-2,4%	4,6%

ALL Argentina							
Exercício encerrado em 31 de dezembro,							
2002	AV	2003	AV	2004	AV	2003 vs. 2002	2004 vs. 2003
(em milhões de RS)							
Demonstrações de Resultado Consolidadas:							
Receita Bruta de serviços	RS116,1	102,6%	RS136,6	102,7%	RS146,3	102,5%	17,7%
Deduções da receita bruta	(2,9)	-2,6%	(3,5)	-2,6%	(3,6)	-2,5%	2,9%
Receita líquida de serviços	RS113,2	100,0%	RS133,0	100,0%	RS142,7	100,0%	7,3%
Custo dos serviços prestados:							
Combustível	RS(13,8)	-12,2%	RS(18,1)	-13,6%	RS(25,2)	-17,7%	31,2%
Agregados e terceiros	(15,1)	-13,3%	(20,7)	-15,6%	(19,4)	-13,6%	37,1%
Despesas com mão-de-obra	(21,0)	-18,6%	(24,0)	-18,0%	(27,7)	-19,4%	15,4%
Manutenção	(17,0)	-15,0%	(20,5)	-15,4%	(19,5)	-13,7%	20,6%
Depreciação e amortização	(16,1)	-14,2%	(15,9)	-12,0%	(12,5)	-8,8%	-21,4%
Outras	(5,0)	-4,4%	(4,5)	-3,4%	(5,7)	-4,0%	26,7%
Custo total de serviços prestados	(88,0)	-77,7%	(103,8)	-78,0%	(110,0)	-77,1%	6,0%
Lucro Bruto	RS25,1	22,2%	RS29,2	22,0%	RS32,7	22,9%	12,0%
Receitas (despesas) operacionais:						0,0%	
Despesas com vendas, gerais e administrativas	RS(23,2)	-20,5%	RS(16,9)	-12,7%	RS(14,4)	-10,1%	-27,2%
Baixa de relacionados a entidades governamentais	(20,6)	-18,2%	0	0,0%	0	0,0%	-14,8%
Outras receitas (despesas) operacionais	1,2	1,1%	1,2	0,9%	1,2	0,8%	0,0%
Total de receitas (despesas) operacionais	(42,6)	-37,6%	(19,4)	-14,6%	(9,8)	-6,9%	-54,3%
Equivalência patrimonial e ganhos (perdas) em Investimentos	0	0%	0	0,0%	(2,5)	-1,8%	-
Lucro operacional antes de despesas financeiras	RS(17,5)	-15,5%	RS9,9	0,0%	RS20,4	14,3%	106,1%
Despesas financeiras líquidas	(7,4)	-6,5%	(6,3)	0,0%	(10,9)	-7,6%	-14,9%
Lucro (prejuízo) operacional	RS(24,9)	-22,0%	RS3,6	7,4%	RS9,6	6,7%	166,7%
Efeito de conversão e correção monetária líquidos	44	38,9%	-9,3	-7,0%	-12,9	-9,0%	121,1%
Resultado não-operacional	(2,3)	-2,0%	0	0,0%	0	0,0%	-100,0%
Imposto de renda e contribuição social	0	0%	0	0,0%	19,4	13,6%	-
Lucro (prejuízo) líquido	RS16,8	14,8%	RS(5,7)	-4,3%	RS16,1	11,3%	-382,5%
Dados de Fluxo de caixa consolidados:							
Fluxos de caixa obtido:							
Atividades operacionais	RS19,1		RS24,7		RS29,4	29,3%	19,0%
Atividades de investimento	(13,8)		(14,8)		(33,4)	7,2%	125,7%
Atividades financeiras	(2,0)		(5,8)		(2,5)	190,0%	-56,9%
Outras Informações financeiras:							
EBITDA ⁽¹⁾	RS25,7		RS32,0		RS41,2	24,5%	28,8%
Margem de EBITDA ⁽²⁾	22,7%		24,1%		28,9%	6,2%	19,9%
Arrendamento e concessão ⁽³⁾	0		0		0		
Pagamento do arrendamento e concessão ⁽⁴⁾	0		0		0		
Depreciação e amortização ⁽⁵⁾	16,1		15,9		14,9	-1,2%	-6,3%
Investimento em imobilizado	13,8		14,8		31,4	7,2%	112,2%
Endividamento líquido ⁽⁶⁾	10,8		14,1		26,5	30,6%	87,9%
Endividamento líquido/EBITDA	0,4		0,4		0,6	0,0%	50,0%
Dados Operacionais:							
Volume:							
Carregamentos (milhares)	97		123		0	26,8%	-100,0%
TKU (bilhões)	2,8		3,6		3,8	28,6%	5,6%
Toneladas (milhões)	3,7		4,4		4,8	18,9%	9,1%
Produtividade:							
TKU/Locomotiva (milhão)	24,3		33,3		23,9	37,0%	-28,2%
Ciclo de Vagão (dias)	18,7		13,9		13,0	-25,7%	-6,5%
TKU/Funcionário (milhão)	2,5		3,1		3,1	24,0%	0,0%
Litros/TKB (1.000)	3,8		3,6		3,5	-5,3%	-2,8%
MKBF (distância média entre falhas de locomotivas – km)	8.714		8.119		10.501	-6,8%	29,3%
Segurança:							
Acidente (por milhão de trem kilometro)	31		26		22	-16,1%	-15,4%
Conciliação do EBITDA:							
(em milhões de RS)							
Lucro operacional antes de despesas financeiras líquidas	RS(17,5)		RS9,9		RS20,4	-156,6%	1960,6%
Depreciação e amortização ⁽⁵⁾	16,1		15,9		14,9	-1,2%	-6,3%
Arrendamento e concessão ⁽³⁾	0		0		0		
Pagamento de arrendamento e concessão ⁽⁴⁾	0		0		0		
Ganhos em impostos ⁽⁷⁾	0		0		0		
Acidentes/Indenizações ⁽⁸⁾	2,1		2,0		(1,8)	-4,8%	-190,0%
Itens não caixa ⁽⁹⁾	20,6		0		2,5	-100,0%	
Itens não recorrentes ⁽¹⁰⁾	4,4		4,2		5,2	-4,5%	23,8%
EBITDA⁽¹⁾	RS25,7		RS32		RS41,2	24,5%	28,8%

(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, na nota (7) abaixo, acidentes/indenizações, na nota (8), e itens não recorrentes, na nota (10). 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 por 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 demonstrações financeiras 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\$11,5 milhões em 2003 e R\$15,7 em 2004, basicamente relativos ao reconhecimento de imposto de renda diferido ativo sobre prejuízos fiscais e diferenças temporárias. Para os exercícios sociais encerrados em 2003 e 2004, foram constituídas provisões de multas e juros no montante de R\$6,3 milhões e R\$6,1 milhões, relativos a compensação de impostos federais com créditos próprios. No primeiro semestre de 2004, R\$8,1 milhões e R\$11,4 milhões no primeiro semestre de 2005, relacionado ao ganho na aquisição de créditos tributários e à provisão de multa e juros relativos 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 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. Em 2004, R\$24,1 milhões, representando a soma de R\$7,2 milhões relativos à amortização do ágio da aquisição da Logispar R\$6,0 milhões de provisão fiscal relativas a processo no Rio Grande do Sul, R\$3,5 milhões de provisões trabalhistas, R\$3,6 de ajuste de estoque, R\$1,7 milhões reversão de participação societária e R\$0,1 milhão de perda por equivalência patrimonial na Geodex, e R\$2,0 milhões referentes a provisões para perda de liminar em questão trabalhista. No primeiro semestre de 2005, R\$4,6 milhões, que representam a soma de R\$3,6 milhões referentes a ágio na aquisição da Logispar, R\$0,5 milhão de perda por equivalência patrimonial na Geodex e R\$1,5 milhão de provisões trabalhistas. No primeiro semestre de 2004, R\$4,6 milhões, que representam a soma de R\$1,1 milhão de provisões trabalhistas, R\$0,3 milhão de ajuste de estoque, R\$3,6 milhões relacionados ao ágio na incorporação da Logispar e R\$0,4 milhão de perda por equivalência patrimonial na Geodex Argentina – Em 2001, R\$20,6 milhões relativos ao wright off de recebíveis relacionados aos governo provincial. Em 2004, R\$2,6 milhões, sendo R\$1,9 milhões de provisão com relação a mudança de legislação, provisão em excesso remuneração variável de R\$0,6 milhão.
- (10) Itens não recorrentes: Brasil – perdas no montante de (i) R\$3,5 milhões com o fechamento da operação de distribuição urbana no Rio de Janeiro e R\$1,2 milhão com rescisões em 2002; (ii) R\$1,8 milhão com rescisões em 2003; e (iii) R\$0,3 milhão relativos pagamentos de rescisões e provisões de impostos, R\$17,8 milhões em comissões e despesas relativos ao IPO e R\$66,7 milhões relativos à venda de investimentos em 2004. No primeiro semestre de 2005, R\$10,7 milhões, que representam a soma de R\$3,4 milhões referente a pagamento de indenizações trabalhistas, R\$5,7 milhões de despesas extraordinárias relacionadas a oferta de ações e R\$1,6 milhão relacionado a perda na venda de ativo fixo. No primeiro semestre de 2004, R\$13,1 milhões, que representam a soma de R\$0,3 milhão referente a pagamento de indenizações trabalhistas e R\$12,8 milhões de despesas extraordinárias relacionadas ao IPO. Argentina – provisões trabalhistas no valor de R\$1,4 milhão e R\$1,6 milhão em 2002 e 2003, respectivamente. No primeiro semestre de 2005, R\$3,0 milhões, que representam a soma de R\$0,9 milhão referente a pagamento de indenizações trabalhistas, R\$0,9 milhões de provisões trabalhistas e R\$1,1 milhão de ajuste de estoque.
- (11) As informações constantes das demonstrações financeiras da ALL Brasil referentes aos exercícios encerrados em 31 de dezembro de 2002, 2003 e 2004 foram obtidas das informações financeiras pro forma, conforme descrito em “Discussão e Análise da Administração sobre as Demonstrações Financeiras – Venda e Recompra da ALL Argentina”.

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, a situação financeira e os 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, liquidez de suas Debêntures e resultados operacionais, salvo se disposto de maneira diversa ou quando, no contexto, seu significado for 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, determinada por lei, ou a caducidade, pelo 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 recebimento de indenização no valor dos 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 será suficiente para compensar o valor de tais ativos ou 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. Adicionalmente, alguns credores da Concessionária Brasileira terão prioridade no recebimento de tal indenização.

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

Nos termos do “Primeiro Aditivo à Escritura de Emissão de Debêntures Conversíveis em Ações Ordinárias de Emissão da ALL – América Latina Logística S.A.”, conforme aprovado na Assembléia de Debenturistas realizada em 12 de julho de 2004, a Companhia assumiu junto à BNDESPAR, único debenturista daquela emissão, a obrigação de aderir às regras do Novo Mercado da BOVESPA até 1º de fevereiro de 2006. Entretanto, as companhias listadas no Novo Mercado somente podem ter o seu capital dividido em ações ordinárias e, em virtude das restrições impostas pelo Edital e pelos contratos de concessão dos quais a Companhia é parte, a ALL necessitará de autorização prévia da ANTT para a alteração da estrutura do seu capital de forma a permitir a adequação às regras do Novo Mercado. Como não se pode garantir que a ANTT aprovará tal mudança societária, a não adesão às regras do Novo Mercado poderá causar efeito adverso nos negócios da Companhia em decorrência da decretação do vencimento antecipado da dívida representada pelas debêntures da segunda emissão e das dívidas oriundas de outros contratos financeiros celebrados pela Companhia que estipulem inadimplementos cruzados.

Para que a emissão e listagem em bolsa das Units fosse possível, foi necessária a alteração ao Estatuto Social da Companhia, que foi aprovada na Assembléia Geral Extraordinária realizada em 24 de dezembro de 2004. De acordo com o Edital, qualquer alteração estatutária deverá ser submetida para aprovação prévia do Poder Concedente. Em 10 de janeiro de 2005, a Companhia comunicou à ANTT a alteração havida, juntamente com o pedido de aprovação da distribuição pública secundária das Units, tendo sido comunicada, em 19 de janeiro de 2005, pela ANTT, a sua não objeção à realização da distribuição pública secundária de Units e o descumprimento de alguns requisitos contratuais e editalícios de forma a adequar-se à operação pretendida e que, oportunamente, a Companhia seria notificada. Em 13 de maio de 2005, a Companhia foi notificada sobre a instauração de processo administrativo para apurar eventuais irregularidades praticadas pela ALL ao efetuar alterações em seu Estatuto Social, sem a prévia anuência da ANTT. Uma vez comprovado o referido descumprimento, a ANTT poderá aplicar as penalidades cabíveis, incluindo a possibilidade de extinção do contrato de concessão da Malha Sul.

A Concessionária Brasileira pode sofrer penalidades, incorrer prejuízos, pagar indenizações 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. Nos termos do Primeiro Termo de Aditamento e Ratificação ao Contrato de Subconcessão, aproximadamente 74% do valor anual das parcelas de 2000 a 2003 foram diferidas para o período de 2004 a 2026. Assim, a partir de 2004, a Ferropar deveria pagar pela subconcessão o valor inteiro das parcelas vencíveis em janeiro, abril, julho e outubro, acrescido do valor diferido, cobrado através de novas parcelas criadas pelo mencionado termo aditivo, vencíveis nas mesmas datas das parcelas originais. A Ferropar pagou apenas 26% do valor das parcelas devidas em janeiro e abril de 2004. Desde então, não foi efetuado mais nenhum pagamento. Em 19 de agosto de 2005, o poder subconcedente decretou intervenção na Ferropar, por um prazo de 180 dias. Declarada a intervenção, exige a lei que o poder subconcedente instaure processo administrativo para comprovar as causas determinantes da medida e apurar as responsabilidades pela inexecução das regras legais, editalícias e contratuais. A subconcessão poderá ser extinta, inclusive em virtude de falência, no curso da intervenção e, caso a mesma não ocorra, a administração do serviço público deverá ser devolvida à Ferropar, precedida de prestação de contas pelo interventor. A Concessionária Brasileira poderá ser obrigada a prover os pagamentos pendentes no âmbito do Contrato de Subconcessão. Além disso, caso a Ferropar não tenha continuidade operacional, a Concessionária Brasileira poderá assumir determinados passivos da Ferropar. A Ferropar ingressou com uma ação judicial contra a Concessionária Brasileira e outros buscando indenização no valor de, aproximadamente, R\$70 milhões de danos materiais e R\$15 milhões de danos morais, 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 se materializar, mas eles poderão ter um impacto adverso sobre a sua situação financeira e sobre seus 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 amortização pelo governo argentino, falência ou o não cumprimento dos termos das concessões, incluindo, dentre outras coisas, as obrigações relativas ao pagamento da taxa de concessão, restrição à transferência de ações, investimentos mínimos, a manutenção de seguros e apólices de seguros, etc.

De acordo com os termos dos contratos de concessão argentinos, as Concessionárias Argentinas são obrigadas a cumprir determinadas metas de investimento. Se não forem cumpridos esses investimentos e o plano anual de investimentos atrasar-se em mais de seis meses, as Concessionárias Argentinas podem estar sujeitas à possível extinção de tais concessões. Se as concessões argentinas forem declaradas extintas pelo poder concedente argentino devido à falta de cumprimento das obrigações das Concessionárias Argentinas, inclusive pelas apontadas acima, as Concessionárias Argentinas não terão direito a prestar os serviços de transporte ferroviário na Argentina. Após tal extinção antecipada, 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) serão revertidos em favor do poder concedente argentino. Além disso, apesar de o poder concedente argentino estar obrigado a pagar às Concessionárias Argentinas um montante correspondente ao investimentos feitos e estipulados no processo para outorga da concessão, que não são amortizados no momento da decisão de sua resolução, o poder concedente argentino tem o direito de reter, de tal indenização, um montante fixo pela indenização por perda (de 40% a 50% de tal indenização). Adicionalmente, o governo argentino também terá o direito de executar os *Performance Bonds* que as Concessionárias Argentinas são obrigadas a manter, e se os *Performance Bonds* não forem suficientes para cobrir eventuais prejuízos, o governo argentino terá direito de reclamar esse saldo frente às Concessionárias Argentinas e seus acionistas. Até a data deste Prospecto, as Concessionárias Argentinas não apresentaram novos *Performance Bonds* e a ALL Argentina poderá ser obrigada a pagar o total do saldo devido em decorrência de prejuízos reclamados pelo governo argentino. Não se pode assegurar que os valores que a ALL Argentina venha a ser demandada em decorrência do descumprimento da obrigação de manter os *Performance Bonds* ou que o resultado do descumprimento da obrigação de manter os *Performance Bonds* não venham a causar um impacto adverso relevante sobre a Companhia.

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, de acordo com a Resolução 211/04, a transferência de 109.472 ações classe C emitidas pela ALL Central (73,55% das ações representativas do capital com direito a voto) e 67.737 ações classe C emitidas pela ALL Mesopotâmica (70,56% das ações representativas do capital com direito a voto) para a ALL – América Latina Logística Argentina S.A. sujeita às seguintes condições: (a) confirmação de que os acionistas vendedores (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) tenham participação acionária de, no mínimo, 69,34%, no capital social da ALL – América Latina Logística Argentina S.A. com relação à transferência de ações de emissão da ALL Central, e de, no mínimo, 72,28% no capital da ALL – América Latina Logística Argentina S.A. com relação à transferência de ações de emissão da ALL Mesopotâmica, que não poderão ser reduzidas sem prévia autorização do governo argentino, (b) aprovação por parte da assembleia de acionistas realizada em 14 de maio de 2002 da capitalização dos aportes de capitais aprovados pela Diretoria da ALL – América Latina Logística Argentina S.A. e (c) aprovação, e o conseqüente registro e arquivamento no registro de comércio, da alteração do estatuto social da ALL – América Latina Logística Argentina S.A. para refletir a mudança de seu objeto social, de uma *holding company*, para uma companhia cujo objeto social será, exclusivamente, o investimento na ALL Central e ALL Mesopotâmica. O estatuto da ALL – América Latina Logística Argentina S.A. foi alterado em 6 de julho de 2004 e protocolado no registro de comércio para arquivamento em 20 de agosto de 2004, mas ainda não foi registrado devido a certas exigências apresentadas pelo referido órgão, as quais a ALL – América Latina Logística Argentina S.A. não pôde cumprir até a data deste Prospecto. Enquanto a eficácia desta autorização estiver pendente, e não forem satisfeitos os itens (a) a (c) acima, o usufruto detido pela ALL – América Latina Logística Argentina S.A. sobre as ações das Concessionárias Argentinas estará em vigor. Entretanto, não se pode garantir que o governo argentino considerará preenchidas todas as condições necessárias à transferência das ações autorizada pela Resolução 211/04. Enquanto a eficácia da transferência de tais ações estiver pendente e mesmo que ALL – América Latina Logística Argentina S.A. não exercite seu direito a voto garantido pelo contrato de usufruto mencionado acima, o governo argentino poderá entender que a celebração deste contrato de usufruto é uma violação aos termos e condições dos editais de desestatização e dos contratos de concessão, o que poderá resultar na extinção das respectivas concessões. Por outro lado, ainda no caso de a transferência de tais ações autorizada pela Resolução 211/04 se tornar eficaz, o governo argentino poderá também entender que o usufruto de todas as ações da ALL – América Latina Logística Argentina S.A. concedido por seus acionistas à Logispar viola os termos e condições da Resolução 211/04, podendo também resultar na extinção das concessões argentinas.

Além disso, conforme mencionado na seção “As Concessões Brasileira e Argentinas – Argentina – Desestatização”, a Poconé Participações S.A. foi incorporada pela Grucaí Participações S.A., e a Interférrea S.A. Serviços Ferroviários e Intermodais foi sucedida pelas Holding Brasil S.A., ITD Transportes Ltda., Spoornet do Brasil Ltda. e União Transportes Interestadual de Luxo S.A. O insucesso no arquivamento perante a autoridade competente (Ministério da Economia da Argentina) das mencionadas reorganizações pode resultar em uma violação do edital de desestatização e da Resolução 211/04 e na extinção antecipada das concessões argentinas. 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”.

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, além de cumprir com os planos de investimento provenientes dos contratos de concessão, podendo resultar na imposição, pelo governo argentino, de penalidades sobre as Concessionárias Argentinas e na extinção antecipada de tais contratos de concessão. As Concessionárias Argentinas estão renegociando suas concessões ferroviárias com o governo argentino com base na Lei nº 25.561 (“Lei de Emergência Pública”), para permitir que passem a cumprir suas obrigações. Em 14 de julho de 2004, o poder concedente argentino encaminhou suas propostas oficiais de renegociação das concessões através de um memorando de entendimentos. Em 16 de julho de 2004, as Concessionárias Argentinas submeteram sua proposta ao governo argentino. Desde então, a renegociação foi suspensa. Em 5 de julho de 2005, as

Concessionárias Argentinas assinaram um acordo sobre a renegociação dos contratos de concessão, cujos termos encontram-se em uma “Carta de Entendimento” que está sujeita à audiência pública (sem previsão), à aprovação do Congresso Nacional e posterior ratificação por decreto presidencial. Não se pode garantir que o resultado dessas renegociações será favorável. A extinção das concessões argentinas, por descumprimento dessas obrigações, poderia acarretar 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. Ver “Discussão e Análise da Administração sobre as Demonstrações Financeiras – Práticas Contábeis Críticas - Contabilização de Contingências”.

A ALL está sujeita a certas limitações em uma eventual emissão de capital primário.

Na data deste Prospecto, o capital social da Companhia encontrava-se dividido em 221.376.245 ações, sendo 77.976.111 ações ordinárias e 143.400.134 ações preferenciais, representando 35,22% e 64,78% do capital social total da Companhia, respectivamente. A Lei das Sociedades por Ações impõe um limite mínimo de 33,33% de ações ordinárias compondo o capital das sociedades anônimas brasileiras. De acordo com esta limitação, e a atual estrutura de capital da ALL, uma eventual emissão primária de novas ações pela Companhia deverá ser realizada, necessariamente, na proporção de 1/3 de ações ordinárias e 2/3 de ações preferenciais.

A fim de evitar a diluição das ações ordinárias do atual grupo de controle, o que resultaria no descumprimento de certas disposições constantes do contrato de concessão da Malha Sul e do Edital, que estipula que o grupo de controle deve deter, no mínimo, 50% mais uma ação ordinária da ALL, os acionistas membros do grupo de controle precisarão vincular um número adicional de ações ordinárias ao acordo de acionistas, ou precisarão adquirir, em conjunto, pelo menos 50% mais uma ação ordinária decorrentes de uma nova emissão primária de capital da ALL. Caso os acionistas integrantes do grupo de controle não vinculem mais ações ao acordo de acionistas, ou não adquiram ações em quantidade suficiente para evitar uma eventual diluição que resulte em uma participação menor de 50% mais uma ação ordinária do capital votante da ALL, a ANTT poderá entender que o contrato de concessão da Malha Sul e o Edital foram descumpridos e aplicar as devidas penalidades, incluindo a extinção do contrato de concessão da Malha Sul.

A ALL tem uma concentração de principais clientes.

Uma parcela significativa das receitas da ALL é proveniente de um número limitado de principais clientes. Por exemplo, com relação à ALL Brasil, no semestre encerrado em 30 de junho de 2005, o seu maior cliente, e cinco de seus maiores clientes, juntos, representaram 23,6% e 41,1%, 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, poderá 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 transporte 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 clientes da ALL 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 de 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 operacionais 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\$857,3 milhões de endividamento total em 30 de junho de 2005) 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 o acesso da ALL a novos créditos. O custo dos serviços da dívida da ALL poderá aumentar significativamente se as taxas de juros aumentarem, limitando 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 de a ALL não alcançar o crescimento esperado, tal fato não terá impacto negativo na ALL ou na capacidade de a ALL honrar suas dívidas, especialmente em um cenário de taxas de juros altas.

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

Conforme o contrato de concessão da Malha Sul e o contrato de subconcessão, as tarifas dos serviços de transporte ferroviário estão sujeitas a limites máximos. No caso da Malha Sul, os valores atualmente em vigor foram homologados pela ANTT em 29 de junho de 2004, estando sob a análise do Poder Concedente nova tabela tarifária, que deverá ser homologada em breve. 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. Os preços praticados pela ALL encontram-se atualmente abaixo dos limites máximos determinados pela ANTT. Não é possível garantir que a concessionária será capaz, no futuro, de negociar e definir tarifas em níveis que lhe 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. Atualmente, as tarifas são calculadas e coletadas em pesos à cotação de P\$1,00 para US\$1,00 de acordo com a Lei de Emergência Pública. 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 permitam continuar a operar lucrativamente.

A maior parte das dívidas da ALL são indexadas a taxas de juros flutuantes. A ALL 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 de juros flutuantes, o que a expõe a um risco significativo. Tal risco é aumentado pelo fato de o Banco Central do Brasil estar frequentemente intervindo no mercado e ajustando as taxas de juros, inclusive aumentando-as. Embora tenham sido, eventualmente, celebrados contratos de derivativos e outros instrumentos financeiros pela Companhia, que a protegem parcialmente desse risco, não se pode assegurar que a Companhia continuará a adotar medidas de proteção contra esse risco. Ainda, a dívida da Companhia poderia aumentar significativamente se as taxas de juros subirem, o que poderia prejudicar a capacidade de pagamento da Companhia, quanto à dívida já existente, e de incorrer em endividamento adicional no futuro.

As operações da ALL estão expostas à possibilidade de perdas por catástrofes e responsabilização.

O 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, assunção de 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 à 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 ou perigosos, 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, estando exposta à imposição de penalidades cíveis, criminais e administrativas em virtude de seu descumprimento que podem ser agravadas em caso de reincidência, conforme determinado pela entidade governamental competente, independentemente da obrigação de reparar ou indenizar, no âmbito civil, os danos causados ao meio ambiente e a terceiros afetados. Para o cumprimento das leis ambientais, a ALL incorre, e continuará a incorrer, em despesas que podem ser relevantes. 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 e/ou compensação ainda não foram totalmente determinados. Além disso, no caso de acidentes, a ALL tem a obrigação de fazer a limpeza da contaminação resultante de tais acidentes e poderá ser obrigada a pagar multas a eles relacionadas, além dos procedimentos que possam vir a ser instaurados. 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 despendidos, podem variar muito em relação aos previstos atualmente (ver “Atividades – Regulamentação Ambiental”). A ALL possui uma apólice de seguro que oferece cobertura apenas para as hipóteses de responsabilização civil decorrentes de acidente ambiental súbito, que causem danos pessoais e/ou materiais a terceiros. Referida apólice exclui, dentre outros, custos e despesas incorridas pela ALL com a contenção, remoção e desintoxicação de poluentes.

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 a ALL se comprometeu junto às autoridades ambientais brasileiras, assim como o descumprimento das condicionantes estabelecidas nas licenças já obtidas, pode ter um efeito adverso relevante sobre as suas operações, podendo acarretar sanções de acordo com o contrato de concessão da Malha Sul e legislação aplicável, incluindo a aplicação de multas de até R\$10,0 milhões, conforme determinado pela entidade governamental competente, por violação praticada, suspensão das operações que não tiverem licença ou autorização ambiental, ou até mesmo a perda da concessão brasileira. Na Argentina, a não obtenção de licenças e permissões e o não cumprimento da legislação ambiental, podem acarretar às Concessionárias Argentinas penalidades que incluem (i) multa de até 200 vezes o valor do salário mínimo dos trabalhadores da administração por ação ou violação, (ii) suspensão das operações e (iii) extinção das respectivas concessões pelo governo federal.

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 processos administrativos regulatórios, incluindo ações tendo como objeto a extinção das concessões brasileiras e argentinas, tais como o processo administrativo que buscou responsabilizar a Concessionária Brasileira pela falta de manutenção do trecho cindido da Ferroban, dentre outros descumprimentos de obrigações contratuais. Os resultados das ações e processos administrativos ainda em curso poderão impactar os negócios e a condição financeira da ALL. Ver “Atividades – Processos Judiciais – Processos Administrativos”. Adicionalmente, a ALL não pode garantir que não será parte em novas ações judiciais e/ou processos administrativos, inclusive no que se refere a investimentos brasileiros no exterior, cujos dados estão sendo atualizados pela ALL na data deste Prospecto junto ao Banco Central do Brasil, a questões tributárias relacionadas a pagamento retroativo de juros sobre capital próprio, e a questões antitruste, e que o resultado de tais ações e/ou procedimentos será favorável para a Companhia. No caso de uma decisão contrária, a Companhia poderá ser compelida a pagar quantia que, no curto prazo, pode vir a afetar seu fluxo de caixa.

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 Intermodal estão arrolados para a garantia de 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 “Atividades – Processos Judiciais – Ações Fiscais – Delara”.

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

O controle da Companhia é detido por um número reduzido de acionistas, que podem eleger a maioria do Conselho de Administração da Companhia e determinar a realização da maioria dos atos que requerem a aprovação dos acionistas. Os interesses desses acionistas controladores podem conflitar com os interesses dos outros acionistas da Companhia, inclusive em relação a operações que resultem na alteração do controle e da época de pagamento de dividendos, se aplicável.

Determinadas garantias oferecidas pela Concessionária Brasileira precisam ser previamente aprovadas pelo Poder Concedente.

O contrato de concessão da Malha Sul dispõe que depende de aprovação prévia do Poder Concedente a prestação de garantias pela Concessionária Brasileira. Assim, a eventual ausência da referida aprovação prévia ao oferecimento de garantias pela Concessionária Brasileira poderá ensejar a instauração de processo administrativo para apurar descumprimento do contrato de concessão da Malha Sul e a aplicação das penalidades cabíveis, podendo, inclusive, ser decretada a extinção do contrato de concessão.

A Concessionária Brasileira firmou, entre outubro de 2002 e fevereiro de 2004, contratos de financiamento com BNDES, DEG e UNIBANCO/IFC, cujos valores totalizam R\$110,0 milhões, US\$20,0 milhões e R\$90,0 milhões, respectivamente (ver “Informações Adicionais sobre a Emissão de Debêntures – Contratos Relevantes – Contratos Financeiros”). Nos termos dos mencionados acordos, as garantias oferecidas e certas receitas vinculadas da Concessionária Brasileira seriam compartilhadas entre BNDES, DEG e UNIBANCO. A constituição do penhor das ações de emissão da Concessionária Brasileira em favor do IFC só foi comunicada à ANTT em 21 de maio de 2004, tendo o contrato sido celebrado em novembro de 2002 e os recursos já disponibilizados para a ALL. Por outro lado, os recursos objeto dos contratos de empréstimo celebrados com DEG e BNDES ainda não foram disponibilizados, uma vez que dependem da autorização da ANTT quanto ao oferecimento de garantias (ver “Atividades – Processos Judiciais - Processos Administrativos - Brasil”). Recentemente, em 19 de maio, a Concessionária Brasileira recebeu do BNDES notificação determinando prazo de 30 dias para a regularização da situação jurídica das garantias oferecidas no respectivo contrato de financiamento, sob pena de cancelamento do desembolso dos recursos. Até a data marcada, a ANTT não havia se manifestado a respeito; porém, a Concessionária Brasileira até a data deste Prospecto não foi formalmente comunicada pelo BNDES do cancelamento do desembolso financeiro. Em 20 de junho de 2005, a Concessionária Brasileira notificou o DEG do cancelamento do referido contrato de financiamento em virtude da não manifestação do Poder Concedente sobre o oferecimento das garantias

contratuais. Não se pode garantir que o eventual cancelamento do contrato de financiamento junto ao BNDES e o cancelamento do contrato de financiamento junto ao DEG afete a capacidade da Emissora em implementar a sua estratégia de crescimento (ver “A ALL pode ser incapaz de implementar com sucesso sua capacidade de crescimento” acima).

A capacidade da ALL em distribuir dividendos está sujeita a limitações.

A Concessionária Brasileira e a ALL Intermodal estão sujeitas a restrições contratuais quanto ao pagamento de dividendos até 2011. Caso os acionistas aprovem a distribuição de dividendos obrigatórios, a Companhia deverá necessariamente recapitalizar suas subsidiárias nesse mesmo montante. Além disso, determinados contratos de financiamento proíbem a Companhia de promover qualquer distribuição de dividendos ou pagamento de juros sobre capital próprio aos acionistas, que não os obrigatórios. Por conta dessas disposições, a capacidade da Companhia em distribuir dividendos até esta data estará afetada. O recebimento de dividendos após o vencimento desses contratos ou após a concessão de dispensa de tais restrições dependerá (a) do nível de dividendo mínimo obrigatório exigido pela Lei das Sociedades por Ações, (b) da condição financeira da ALL, e (c) de seus acionistas, que poderão determinar que sua condição financeira não justifica a distribuição de dividendos. Atualmente, apenas o contrato de financiamento do BNDES impõe restrições quanto ao pagamento de dividendos, face à dispensa incondicional prestada pelo UNIBANCO em novembro de 2004, e o cancelamento do contrato do DEG pela Concessionária Brasileira, em 20 de junho de 2005 (ver “Descrição do Capital Social – Pagamento de Dividendos e Juros sobre Capital Próprio”).

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 INPC, 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. Em 2004, o INPC acumulou alta de 6,13%.

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, R\$2,889, em 31 de dezembro de 2003, R\$2,654, em 31 de dezembro de 2004 e R\$2,3504, em 30 de junho de 2005. 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 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 federal, 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;
- crise política envolvendo pessoas do alto escalão do governo; e
- outros fatores políticos, diplomáticos, sociais e econômicos no Brasil ou que afetem o mesmo.

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

Em 30 de junho de 2005, a receita bruta consolidada da ALL Argentina foi aproximadamente R\$76,0 milhões enquanto a da ALL Brasil foi aproximadamente R\$533,6 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 pública externa argentina com o FMI, outras organizações internacionais provedoras de crédito e pessoas físicas; (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 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 EMISSÃO E ÀS 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 ocorresse.

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 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, estimados em aproximadamente R\$197,9 milhões, após a dedução de comissões e despesas estimadas, destinam-se ao pagamento de empréstimo concedido pelo HSBC à Emissora, no montante de R\$200,0 milhões, por meio de contrato de capital de giro celebrado em 5 de setembro de 2005. Os recursos obtidos pela Emissora mediante o contrato de capital de giro destinam-se a garantir liquidez e manter a estratégia de realização de potenciais aquisições, além de destinar-se ao alongamento do perfil do endividamento da Emissora, da Concessionária Brasileira e da ALL Intermodal, com preferência para o pagamento de dívidas com vencimentos em prazos mais curtos, até o final do ano de 2007, e com taxas de juros entre 115% e 120% do CDI. Ver “Informações Adicionais sobre a Emissão de Debêntures – Contratos Relevantes – Contratos Financeiros”.

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 PROJEÇÕES

Este Prospecto contém projeções, estimativas, intenções e pretensões quanto a eventos futuros que estão sujeitos a riscos e incertezas. Essas projeções são baseadas nos entendimentos da administração e nas informações disponíveis a ela, refletindo 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 projeções e informações acerca do futuro também incluem informações a respeito dos resultados operacionais possíveis ou presumidos identificados nas seções “Sumário da Emissora”, “Fatores de Risco”, “Atividades” e “Discussão e Análise da Administração sobre as Demonstrações Financeiras” e em outras seções do presente Prospecto, bem como as projeções que são precedidas, seguidas ou que incluem as palavras “acredita”, “poderá”, “irá”, “continua”, “espera”, “prevê”, “pretende”, “planeja”, “estima” ou expressões semelhantes.

As projeções 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 e valor para os acionistas poderão diferir de maneira significativa daqueles expressos ou sugeridos pelas projeções 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 projeção 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 projeções 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\$2,654 para US\$1.00, em 31 de dezembro de 2004. Tal conversão não deve ser interpretada como projeção de que os reais poderiam ter sido convertidos por tal taxa de câmbio em tal data ou em qualquer outra data. Em 30 de junho de 2005, a taxa de venda do dólar comercial era de R\$2,3504 para US\$1.00 e em 21 de outubro de 2005, R\$2, 2546 para US\$1.00. Ver “Informações sobre a Taxa de Câmbio”.

A ALL preparou suas demonstrações financeiras de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil e a ALL Argentina preparou 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.

Em decorrência da adesão ao Regulamento Nível 2, a Companhia, seus acionistas controladores e administradores estão obrigados a observar o cumprimento de determinadas regras de transparência em negociações envolvendo ações de emissão da Companhia, bem como a introduzir melhorias nas suas informações financeiras (ver “Práticas Diferenciadas de Governança Corporativa da BOVESPA”).

- 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 Companhia e os Coordenadores 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 2000 realizado pelo IBGE.
- Todas as estatísticas operacionais são apresentadas com data de 31 de dezembro de 2004 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 2002, 2003 e 2004.
- 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 *pro forma* para refletir de forma combinada as operações brasileiras e argentinas nos exercícios de 2002, 2003 e 2004.
- 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

A regulamentação cambial brasileira sofreu recente mudança. Anteriormente à essa alteração, existiam 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.

Em 14 de março de 2005, entrou em vigor a Resolução 3.265 do Conselho Monetário Nacional, de 4 de março de 2005, que unificou o mercado de câmbio comercial e o mercado de câmbio flutuante. Moedas estrangeiras somente podem ser adquiridas por intermédio de um banco brasileiro autorizado a operar nesses mercados. As taxas são negociadas livremente, mas podem ser influenciadas pela intervenção do Banco Central do Brasil para controlar eventuais flutuações nas taxas. Em 1999, o Banco Central do Brasil já havia colocado 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. Assim, mesmo antes da unificação (desde 1º de fevereiro de 1999), a taxa do mercado de câmbio flutuante já era igual à taxa do mercado de câmbio comercial.

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 ⁽¹⁾	Mínima	Máxima
Exercício encerrado em 31 de dezembro de,				
2000	1,955	1,829	1,723	1,985
2001	2,32	2,352	1,936	2,801
2002	3,533	2,931	2,271	3,955
2003	2,889	3,072	2,822	3,662
2004	2,654	2,926	2,654	3,205
Mês				
Julho de 2004	3,027	3,037	2,994	3,075
Agosto de 2004	2,934	3,003	2,934	3,064
Setembro de 2004	2,859	2,891	2,859	2,936
Outubro de 2004	2,856	2,853	2,824	2,885
Novembro de 2004	2,731	2,786	2,731	2,859
Dezembro de 2004	2,654	2,718	2,654	2,787
Janeiro de 2005	2,625	2,693	2,625	2,722
Fevereiro de 2005	2,595	2,598	2,562	2,632
Março de 2005	2,666	2,705	2,601	2,762
Abril de 2005	2,531	2,579	2,520	2,660
Mai de 2005	2,404	2,453	2,378	2,515
Junho de 2005	2,350	2,414	2,350	2,489
Julho de 2005	2,390	2,374	2,330	2,466
Agosto de 2005	2,364	2,3361	2,277	2,432
Setembro de 2005	2,222	2,294	2,222	2,362

Fonte: Banco Central do Brasil.

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

Em 21 de outubro de 2005, a taxa de venda do dólar comercial era de R\$2, 2546 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 até março de 1991, a taxa de câmbio vigente na Argentina era livre para todas as operações de moeda estrangeira. Em 27 de março de 1991, o Congresso Argentino aprovou a Lei de Conversibilidade que entrou em vigor em 1º de abril de 1991. Em cumprimento à referida Lei, o Banco Central da Argentina (a) tinha de manter 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 P\$1,00 por US\$1,00. 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.

A Lei de Conversibilidade vigorou até 6 de janeiro de 2002, quando o Congresso Argentino aprovou a Lei de Emergência Pública, colocando um fim em dez anos de paridade dólar-peso e eliminando a exigência de que as reservas do Banco Central da Argentina em ouro e moeda estrangeira fossem a todo momento ao menos iguais ao valor agregado da base monetária. A Lei de Emergência Pública garantiu ao Poder Executivo Argentino o poder de estabelecer a taxa de câmbio entre o peso e moedas estrangeiras e de emitir regulamentações relacionadas ao mercado de câmbio. Em 9 de janeiro de 2002, o Poder Executivo Argentino estabeleceu um sistema de taxa de câmbio duplo: uma abrangendo as exportações e as importações essenciais, que foi estabelecida a uma taxa de P\$1,40 por US\$1,00, e a outra, cobrindo todas as outras transações, era livremente determinada pelo mercado. Em 3 de fevereiro de 2002, o Poder Executivo Argentino acabou com o duplo sistema de taxa de câmbio, e desde 11 de fevereiro de 2002, vem sendo utilizado somente o sistema de livre flutuação cambial. O peso continuou a flutuar significativamente e o Banco Central da Argentina interveio em várias ocasiões por meio da venda ou compra de dólares americanos na tentativa de controlar as flutuações da taxa cambial.

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 repatriar o produto de exportações em moeda estrangeira e convertê-los 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. Embora menos rígidas, algumas medidas acima mencionadas continuam em vigor.

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 em 2004. 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 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 ⁽¹⁾	Mínima	Máxima
Exercício encerrado em 31 de dezembro de,				
2000	1,000	1,000	1,000	1,000
2001	1,000	1,000	1,000	1,000
2002	3,370	3,204	1,400	3,900
2003	2,935	2,946	2,760	3,350
2004	2,979	2,944	2,803	3,06
Mês				
Julho de 2004	2,980	2,955	2,938	2,978
Agosto de 2004	2,997	3,014	2,985	3,072
Setembro de 2004	2,981	2,996	2,980	3,010
Outubro de 2004	2,970	2,969	2,956	2,979
Novembro de 2004	2,945	2,955	2,934	2,976
Dezembro de 2004	2,979	2,971	2,942	2,991
Janeiro de 2005	2,938	2,946	2,923	2,972
Fevereiro de 2005	2,938	2,915	2,889	2,935
Março de 2005	2,917	2,927	2,914	2,952
Abril de 2005	2,909	2,900	2,882	2,919
Maio de 2005	2,881	2,891	2,884	2,904
Junho de 2005	2,886	2,884	2,865	2,896
Julho de 2005	2,861	2,870	2,860	2,887
Agosto de 2005	2,910	2,888	2,859	2,912
Setembro de 2005	2,910	2,912	2,904	2,919

Fonte: Banco Central de la República Argentina.

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

Em 21 de outubro de 2005, a taxa de venda do peso era de P\$2, 982 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 ⁽¹⁾	Mínima	Máxima
Exercício encerrado em 31 de dezembro de,				
2000	1,963	1,839	1,728	1,989
2001	2,327	2,363	1,94	2,808
2002	1,051	0,975	0,697	2,394
2003	0,985	1,039	0,979	1,184
2004	0,896	0,996	0,896	1,089
Mês				
Julho de 2004	1,020	1,028	1,015	1,043
Agosto de 2004	0,979	0,998	0,979	1,026
Setembro de 2004	0,957	0,965	0,955	0,977
Outubro de 2004	0,966	0,962	0,950	0,974
Novembro de 2004	0,933	0,946	0,929	0,968
Dezembro de 2004	0,896	0,918	0,896	0,945
Janeiro de 2005	0,897	0,912	0,897	0,922
Fevereiro de 2005	0,893	0,893	0,881	0,906
Março de 2005	0,914	0,928	0,889	0,950
Abril de 2005	0,874	0,889	0,869	0,911
Maio de 2005	0,833	0,849	0,823	0,870
Junho de 2005	0,815	0,838	0,814	0,861
Julho de 2005	0,835	0,828	0,813	0,862
Agosto de 2005	0,812	0,818	0,792	0,836
Setembro de 2005	0,764	0,788	0,763	0,812

Fonte: Banco Central do Brasil.

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

Em 21 de outubro de 2005, a taxa de venda era de R\$0, 760 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

Principais Acionistas

Transações com Partes Relacionadas

Informações Adicionais sobre a Emissão de Debêntures

(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 30 de junho de 2005, ajustados ao resultado da Emissão e à utilização dos recursos dela decorrentes.

A tabela abaixo deve ser lida em conjunto com as seções “Informações Financeiras Seleccionadas” e “Discussão e Análise da Administração sobre as Demonstrações Financeiras” e com as Demonstrações Financeiras Consolidadas e suas notas explicativas, para o semestre encerrado em 30 de junho de 2005, referentes à ALL Brasil incluídas em outras seções deste Prospecto. Não houve alterações relevantes na capitalização da Emissora desde 30 de junho de 2005.

	Exercício encerrado em 31 de dezembro de,					
	2002	AV	2003	AV	2004	AV
	(em milhares de reais)					
Caixa, banco e aplicações financeiras de curto prazo....	52.903	5,8%	253.640	22,5%	764.957	45,7%
<i>Endividamento no curto prazo.....</i>						
Debêntures.....	72.102	7,9%	11.187	1,0%	24.755	1,5%
Outras dívidas no curto prazo.....	212.593	23,4%	230.749	20,4%	110.042	6,6%
Endividamento total no curto prazo.....	284.695	31,3%	241.936	21,4%	134.797	8,0%
<i>Endividamento no longo prazo</i>						
Debêntures.....	62.276	6,8%	95.604	8,5%	314.768	18,8%
Outras dívidas no longo prazo.....	298.814	32,8%	460.115	40,8%	486.741	29,1%
Endividamento total de longo prazo.....	361.090	39,7%	555.719	49,2%	801.509	47,8%
Endividamento total.....	645.785	71,0%	797.655	70,7%	936.306	55,9%
Total do patrimônio líquido.....	264.287	29,0%	331.242	29,3%	738.844	44,1%
Total de capitalização.....	910.072	100,0%	1.128.897	100,0%	1.675.150	100,0%

	Semestre encerrado em 30 de junho de 2005			
	Real	AV	Ajustado ⁽¹⁾	AV
	(em milhares de reais)			
Caixa, banco e aplicações financeiras de curto prazo.....	656.341	38,3%	854.258	44,7%
<i>Endividamento no curto prazo.....</i>				
Debêntures.....	10.050	0,6%	10.050	0,5%
Outras dívidas no curto prazo.....	113.669	6,6%	113.669	5,9%
Endividamento total no curto prazo.....	123.719	7,2%	123.719	6,5%
<i>Endividamento no longo prazo</i>				
Debêntures.....	285.445	16,7%	485.445	25,4%
Outras dívidas no longo prazo.....	475.217	27,7%	475.217	24,8%
Endividamento total de longo prazo.....	760.662	44,4%	960.662	50,2%
Endividamento total.....	884.381	51,6%	1.084.381	56,7%
Total do patrimônio líquido.....	828.723	48,4%	828.723	43,3%
Total de capitalização.....	1.713.104	100,0%	1.913.104	100,0%

⁽¹⁾ Ajustado para contemplar a distribuição das Debêntures, presumindo-se que as mesmas serão vendidas pelo Valor Nominal Unitário de R\$10.000,00, feitas as deduções relativas a comissões e outras despesas da Emissão a serem pagas pela Emissora.

INFORMAÇÕES FINANCEIRAS SELECIONADAS

A tabela a seguir apresenta dados históricos financeiros (a) da ALL, (b) da ALL Brasil e (b) da ALL Argentina. Entre 1º de dezembro de 2001 e 31 de dezembro de 2003, os dados financeiros e operacionais da ALL Argentina não foram consolidados com os da ALL Brasil. 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 selecionadas para cada um dos exercícios encerrados em 31 de dezembro de 2002, 2003, 2004 e para os semestres encerrados em 30 de junho de 2004 e 30 de junho de 2005 apresentadas a seguir devem ser lidas em conjunto com, e estão sujeitas às demonstrações financeiras consolidadas, auditadas, da ALL e ALL Argentina, incluídas neste Prospecto e às informações trimestrais consolidadas, objeto de revisão especial, da ALL, incluídas neste Prospecto. As demonstrações financeiras consolidadas da ALL para os exercícios encerrados em 31 de dezembro de 2002 e 2003, incluídas neste Prospecto, foram auditadas pela PricewaterhouseCoopers Auditores Independentes, conforme descrito nos respectivos pareceres constantes deste Prospecto. As demonstrações financeiras consolidadas da ALL para o exercício encerrado em 31 de dezembro de 2004, incluídas neste Prospecto, foram auditadas pela Ernst Young Auditores Independentes S/A, conforme indicado em seu parecer constante deste Prospecto. As informações trimestrais consolidadas da ALL para os semestres encerrados em 30 de junho de 2004 e 2005, incluídas neste Prospecto, foram objeto de revisão especial pela Ernst Young Auditores Independentes S/A, conforme indicado em seu parecer constante deste Prospecto. Todas estas informações financeiras da ALL 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. As demonstrações financeiras consolidadas da ALL Argentina para os exercícios encerrados em 31 de dezembro de 2002 e 2003, incluídas neste Prospecto, foram auditadas pela PriceWaterhouse & Co., conforme descrito nos respectivos pareceres constantes deste Prospecto. As demonstrações financeiras consolidadas da ALL Argentina para o exercício encerrado em 31 de dezembro de 2004, incluídas neste Prospecto, foram auditadas pela Pistrelli, Henry Martin y Asociados S.R.L., conforme indicado em seu parecer constante deste Prospecto. Todas estas informações financeiras da ALL Argentina foram preparadas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil estando apresentadas neste Prospecto de acordo com estes mesmos princípios.

Conforme mencionado no início dessa seção, as demonstrações financeiras da ALL para os exercícios encerrados em 31 de dezembro de 2002 e 2003 não incluem os resultados e informações operacionais da ALL Argentina. Para fins de apresentar informações comparáveis de ALL Brasil e ALL Argentina para o exercício findo em 31 de dezembro de 2004, apresentamos nesta seção informações de resultado e informações operacionais *pro forma* da ALL Brasil, que excluem as informações de resultado e as informações operacionais da ALL Argentina para o período de 1º de janeiro de 2004 a 31 de dezembro de 2004. Portanto, as informações de resultado e as informações operacionais da ALL Brasil apresentadas nesta seção relativas ao exercício encerrado em 31 de dezembro de 2004 não podem ser obtidas diretamente das demonstrações financeiras consolidadas auditadas da ALL anexas a este Prospecto.

Da mesma forma, a fim de apresentar informações comparáveis de ALL Brasil e ALL Argentina para os semestres encerrados em 30 de junho de 2004 e 2005, apresentamos nesta seção informações de resultado e informações operacionais *pro forma* da ALL Brasil, que excluem as informações de resultados e as informações operacionais da ALL Argentina para os períodos de 1º de janeiro a 30 de junho de 2004 e 1º de janeiro e 30 de junho de 2005. Portanto, as informações de resultado e as informações operacionais da ALL Brasil apresentadas nessa seção relativas aos períodos encerrados em 30 de junho de 2004 e 2005 não foram obtidas das informações financeiras objeto de revisão especial da ALL anexas a esse Prospecto.

Balanço Patrimonial e Informações das Demonstrações de Resultado

O balanço patrimonial da ALL Argentina não era consolidado ao da ALL Brasil em 31 de dezembro de 2002 e demonstrações de resultado da ALL Argentina não eram consolidadas as da ALL Brasil no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2003. A fim de facilitar a comparação dos períodos, as informações contidas nas demonstrações de resultado e informações operacionais da ALL Brasil referentes aos semestres encerrados em 30 de junho de 2004 e 2005 e ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2004 foram obtidas de informações financeiras pro forma, conforme descrito em “Discussão e Análise da Administração sobre as Demonstrações Financeiras – Venda e Recompra da ALL Argentina”

ALL

Semestres encerrados em 30 de junho de 2004 e 2005

ALL					
Em 30 de junho de,					
2004	AV	2005	AV	1S/05 vs. 1S/06	
(em milhões de R\$)					
Ativo circulante	R\$739,8	40,0%	R\$912,0	42,7%	23,3%
Caixa e bancos	91,6	5,0%	53,4	2,5%	-41,7%
Aplicações financeiras	391,4	21,2%	602,9	28,2%	54,0%
Contas a receber de clientes	86,4	4,7%	84,0	3,9%	-2,8%
Estoques	26,3	1,4%	26,1	1,2%	-0,8%
Arrendamento e concessão	14,2	0,8%	16,0	0,7%	12,7%
Tributos a recuperar	108,3	5,9%	88,6	4,1%	-18,2%
Adiantamentos e outras contas a receber	12,0	0,6%	36,7	1,7%	205,8%
Despesas pagas antecipadamente	9,5	0,5%	4,3	0,2%	-54,7%
Ativo realizável a longo prazo	R\$175,6	9,5%	R\$214,4	10,0%	22,1%
Partes relacionadas	3,3	0,2%	20,7	1,0%	527,3%
Arrendamento e concessão	106,7	5,8%	86,5	4,0%	-18,9%
Depósitos judiciais	20,1	1,1%	24,3	1,1%	20,9%
Tributos a receber	20,7	1,1%	50,3	2,4%	143,0%
Investimentos de longo prazo	15,2	0,8%	17,8	0,8%	17,1%
Outras contas a receber	5,3	0,3%	3,5	0,2%	-34,0%
Direitos relacionados à transações futuras	0	0%	0	0%	-
Despesas pagas antecipadamente	4,2	0,2%	11,3	0,5%	169,0%
Ativo Permanente	R\$934,6	50,5%	R\$1.011,4	47,3%	8,2%
Investimentos	270,9	14,6%	241,0	11,3%	-11,0%
Imobilizado	617,3	33,4%	731,9	34,2%	18,6%
Diferido	46,4	2,5%	38,6	1,8%	-16,8%
Total de ativos	R\$1.849,9	100,0%	R\$2.137,8	100,0%	15,6%

ALL					
Em 30 de junho de,					
2004	AV	2005	AV	1S/05 vs. 1S/06	
(em milhões de R\$)					
Passivo circulante	R\$480,4	26,0%	R\$444,0	20,8%	-7,6%
Empréstimo e financiamentos	150,4	8,1%	113,7	5,3%	-24,4%
Debêntures	32,3	1,7%	10,1	0,5%	-68,7%
Fornecedores	148,7	8,0%	160,0	7,5%	7,6%
Impostos, taxas e contribuições	77,3	4,2%	93,8	4,4%	21,3%
Dividendos propostos	0	0%	0	0%	-
Arrendamento e concessão a pagar	17,8	1,0%	17,5	0,8%	-1,7%
Salários e encargos sociais	22,5	1,2%	25	1,2%	11,1%
Adiantamento de clientes	26,5	1,4%	21,1	1,0%	-20,4%
Outras contas a pagar	4,8	0,3%	2,8	0,1%	-41,7%
Passivo exigível a longo prazo	R\$678,7	36,7%	R\$856,2	40,1%	26,2%
Empréstimos e financiamentos	398,9	21,6%	475,2	22,2%	19,1%
Debêntures	178,7	9,7%	285,4	13,4%	59,7%
Provisão para contingências	15,9	0,9%	12,9	0,6%	-18,9%
Arrendamento e concessão a pagar	53,9	2,9%	57,7	2,7%	7,1%
Obrigações relativas a operações futuras	0	0%	0	0%	-
Outras contas a pagar	31,3	1,7%	25,0	1,2%	-20,1%
Resultado de exercício futuro	R\$17,2	0,9%	R\$8,9	0,4%	-48,3%
Patrimônio líquido	R\$673,6	36,4%	R\$828,7	38,8%	23,0%
Capital social	607,9	32,9%	657,2	30,7%	8,1%
Reservas de lucros	17,1	0,9%	171,6	8,0%	903,5%
Lucros (prejuízos) acumulados	48,6	2,6%	0	0%	-100,0%
Total de passivos	R\$1.849,9	100,0%	R\$2.137,8	100,0%	15,6%

ALL					
Semestre encerrado em 30 de junho de,					
	2004	AV	2005	AV	1S/05 vs. 1S/04
	(em milhões de R\$)				
Demonstrações de Resultado Consolidadas:					
Receita Bruta de serviços	R\$475,0	116,2%	R\$533,6	115,5%	12,3%
Deduções da receita bruta	(66,2)	-16,2%	(71,8)	-15,5%	8,5%
Receita líquida de serviços	408,8	100,0%	461,8	100,0%	13,0%
Custo dos serviços prestados:		0,0%		0,0%	
Combustível	(74,4)	-18,2%	(95,1)	-20,6%	27,8%
Agregados e terceiros	(41,5)	-10,2%	(41,6)	-9,0%	0,2%
Despesas com mão-de-obra	(45,9)	-11,2%	(52,1)	-11,3%	13,5%
Manutenção	(18,9)	-4,6%	(18,6)	-4,0%	-1,6%
Depreciação e amortização	(16,3)	-4,0%	(23,1)	-5,0%	41,7%
Concessão e arrendamento	(13,1)	-3,2%	(12,8)	-2,8%	-2,3%
Outras	(33,2)	-8,1%	(34,9)	-7,6%	5,1%
Vagões	0	0,0%	(8,7)	-1,9%	-
Custo total de serviços prestados	(243,4)	-59,5%	(287,0)	-62,1%	17,9%
Lucro Bruto	R\$165,4	40,5%	R\$174,9	37,9%	5,7%
Receitas (despesas) operacionais:		0,0%		0,0%	
Despesas com vendas, gerais e administrativas	R\$(37,3)	-9,1%	R\$(37,9)	-8,2%	1,6%
Outras receitas (despesas) operacionais	(4,3)	-1,1%	7,2	1,6%	-267,4%
Total de receitas (despesas) operacionais	(41,6)	-10,2%	(30,7)	-6,6%	-26,2%
Equivalência patrimonial e ganhos (perdas) em Investimentos	(3,2)	-0,8%	(3,1)	-0,7%	-3,1%
Lucro operacional antes de despesas financeiras	R\$120,6	29,5%	R\$141,0	30,5%	16,9%
Despesas financeiras líquidas	(67,6)	-16,5%	(52,3)	-11,3%	-22,6%
Lucro (prejuízo) operacional	R\$53,0	13,0%	R\$88,7	19,2%	67,4%
Resultado não-operacional	(0,8)	-0,2%	1,6	0,3%	-300,0%
Imposto de renda e contribuição social	(18,0)	-4,4%	(20,2)	-4,4%	12,2%
Lucro (prejuízo) líquido	R\$34,2	8,4%	R\$70,2	15,2%	105,3%

Exercícios encerrados em 31 de dezembro de 2002, 2003 e 2004

ALL								
Em 31 de dezembro de,								
2002	AV	2003	AV	2004	AV	2003	2004	
(em milhões de R\$)								
						vs. 2002	vs.2003	
Ativo circulante	R\$199,8	17,2%	R\$428,4	29,2%	R\$972,9	45,3%	114,4%	127,1%
Caixa e bancos	6,4	0,6%	42,0	2,9%	36,0	1,7%	556,3%	-14,3%
Aplicações financeiras	46,5	4,0%	211,7	14,4%	728,9	33,9%	355,3%	244,3%
Contas a receber de clientes	72,9	6,3%	66,0	4,5%	58,6	2,7%	-9,5%	-11,2%
Estoques	15,3	1,3%	22,5	1,5%	23,5	1,1%	47,1%	4,4%
Arrendamento e concessão	12,3	1,1%	14,2	1,0%	16,0	0,7%	15,4%	12,7%
Tributos a recuperar	36,2	3,1%	52,5	3,6%	88,7	4,1%	45,0%	69,0%
Adiantamentos e outras contas a receber	7,0	0,6%	8,7	0,6%	17,4	0,8%	24,3%	100,0%
Despesas pagas antecipadamente	3,2	0,3%	10,8	0,7%	3,7	0,2%	237,5%	-65,7%
Ativo realizável a longo prazo	R\$498,2	42,9%	R\$167,8	11,4%	R\$215,0	10,0%	-66,3%	28,1%
Partes relacionadas	341,3	29,4%	3,0	0,2%	17,0	0,8%	-99,1%	466,7%
Arrendamento e concessão	130,2	11,2%	113,8	7,8%	95,5	4,4%	-12,6%	-16,1%
Depósitos judiciais	16,4	1,4%	18,8	1,3%	21,1	1,0%	14,6%	12,2%
Tributos a receber	8,1	0,7%	24,5	1,7%	48,7	2,3%	202,5%	98,8%
Investimentos de longo prazo	0	0%	0	0%	15,2	0,7%	-	-
Outras contas a receber	0	0%	5,0	0,3%	4,6	0,2%	-	-8,0%
Direitos relacionados à transações futuras	0	0%	0	0%	0	0%	-	-
Despesas pagas antecipadamente	2,2	0,2%	2,7	0,2%	13,0	0,6%	22,7%	381,5%
Ativo Permanente	R\$464,1	39,9%	R\$871,1	59,4%	R\$961,5	44,7%	87,7%	10,4%
Investimentos	76,8	6,6%	271,7	18,5%	248,9	11,6%	253,8%	-8,4%
Imobilizado	361,4	31,1%	552,9	37,7%	671,3	31,2%	53,0%	21,4%
Diferido	25,9	2,2%	46,5	3,2%	41,3	1,9%	79,5%	-11,2%
Total de ativos	R\$1.162,1	100,0%	R\$1.467,3	100,0%	R\$2.149,3	100,0%	26,3%	46,5%

ALL							
Em 31 de dezembro de,							
	2002	AV	2003	AV	2004	AV	
	(em milhões de R\$)						
Passivo circulante	RS\$478,3	41,2%	RS\$505,6	34,5%	RS\$512,2	23,8%	2003 vs. 2002 5,7%
Empréstimo e financiamentos	212,6	18,3%	230,7	15,7%	110,0	5,1%	-52,3%
Debêntures	72,1	6,2%	11,2	0,8%	24,8	1,2%	-84,5%
Fornecedores	56,2	4,8%	109,9	7,5%	184,7	8,6%	95,6%
Impostos, taxas e contribuições	8,2	0,7%	46,4	3,2%	83,8	3,9%	465,9%
Dividendos propostos	0	0%	0	0%	31,8	1,5%	-
Arrendamento e concessão a pagar	66,6	5,7%	64,0	4,4%	16,0	0,7%	-3,9%
Salários e encargos sociais	23,1	2,0%	28,8	2,0%	29,9	1,4%	24,7%
Adiantamento de clientes	13,3	1,1%	10,6	0,7%	24,1	1,1%	-20,3%
Outras contas a pagar	26,2	2,3%	4,0	0,3%	7,1	0,3%	-84,7%
Passivo exigível a longo prazo	RS\$401,1	34,5%	RS\$612,9	41,8%	RS\$889,7	41,4%	2004 vs. 2003 52,8%
Empréstimos e financiamentos	298,8	25,7%	460,1	31,4%	486,7	22,6%	54,0%
Debêntures	62,3	5,4%	95,6	6,5%	314,8	14,6%	53,5%
Provisão para contingências	11,8	1,0%	17,0	1,2%	14,9	0,7%	44,1%
Arrendamento e concessão a pagar	19,9	1,7%	18,1	1,2%	56,3	2,6%	-9,0%
Obrigações relativas a operações futuras	0	0%	0	0%	0	0%	-
Outras contas a pagar	8,3	0,7%	22,1	1,5%	17,0	0,8%	166,3%
Resultado de exercício futuro	RS\$18,4	1,6%	RS\$17,6	1,2%	RS\$9,2	0,4%	-47,7%
Patrimônio líquido	RS\$264,3	22,7%	RS\$331,2	22,6%	RS\$738,8	34,4%	25,3%
Capital social	260,3	22,4%	317,1	21,6%	616,9	28,7%	21,8%
Reservas de lucros	8,1	0,7%	17,1	1,2%	129,6	6,0%	111,1%
Lucros (prejuízos) acumulados	-4,1	-0,4%	-3,0	-0,2%	-7,7	-0,4%	-26,8%
Total de passivos	RS\$1.162,1	100,0%	RS\$1.467,3	100,0%	RS\$2.149,3	100,0%	26,3%

ALL							
Exercício encerrado em 31 de dezembro,							
	2002	AV	2003	AV	2004	AV	
	(em milhões de R\$)						
Demonstrações de Resultado Consolidadas:							
Receita Bruta de serviços	RS\$705,3	112,2%	RS\$853,8	112,4%	RS\$937,4	116,4%	21,1%
Deduções da receita bruta	(76,5)	-12,2%	(94,1)	-12,4%	(132,4)	-16,4%	23,0%
Receita líquida de serviços	RS\$628,8	100,0%	RS\$759,7	100,0%	RS\$805,0	100,0%	20,8%
Custo dos serviços prestados:							
Combustível	(108,1)	-17,2%	(157,5)	-20,7%	(156,9)	-19,5%	45,7%
Agregados e terceiros	(101,8)	-16,2%	(106,7)	-14,0%	(87,3)	-10,8%	4,8%
Despesas com mão-de-obra	(96,5)	-15,3%	(92,3)	-12,1%	(92,2)	-11,5%	-4,4%
Manutenção	(45,0)	-7,2%	(42,3)	-5,6%	(41,5)	-5,2%	-6,0%
Depreciação e amortização	(25,8)	-4,1%	(30,2)	-4,0%	(34,8)	-4,3%	17,1%
Concessão e arrendamento	(30,0)	-4,8%	(29,0)	-3,8%	(28,1)	-3,5%	-3,3%
Outras	(45,1)	-7,2%	(53,5)	-7,0%	(63,2)	-7,9%	18,6%
Vagões	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	-
Custo total de serviços prestados	(452,3)	-71,9%	(511,5)	-67,3%	(504,1)	-62,6%	13,1%
Lucro Bruto	RS\$176,5	28,1%	RS\$248,2	32,7%	RS\$300,9	37,4%	40,6%
Receitas (despesas) operacionais:							
Despesas com vendas, gerais e administrativas	RS\$(64,1)	-10,2%	RS\$(71,1)	-9,4%	RS\$(78,9)	-9,8%	10,9%
Outras receitas (despesas) operacionais	7,7	1,2%	8,1	1,1%	(8,4)	-1,0%	5,2%
Total de receitas (despesas) operacionais	(56,4)	-9,0%	(63,0)	-8,3%	(7,3)	-0,9%	11,7%
Equivalência patrimonial e ganhos (perdas) em Investimentos	(1,6)	-0,3%	(1,3)	-0,2%	59,6	7,4%	-18,8%
Lucro operacional antes de despesas financeiras	RS\$118,5	18,8%	RS\$183,9	24,2%	RS\$273,2	33,9%	55,2%
Despesas financeiras líquidas	(116,3)	-18,5%	(184,2)	-24,2%	(131,9)	-16,4%	58,4%
Lucro (prejuízo) operacional	RS\$2,2	0,3%	RS\$(0,3)	0,0%	RS\$141,3	17,6%	-113,6%
Resultado não-operacional	3,7	0,6%	4,3	0,6%	(2,6)	-0,3%	16,2%
Imposto de renda e contribuição social	(0,5)	-0,1%	6,2	0,8%	(4,7)	-0,6%	-1340,0%
Lucro (prejuízo) líquido	RS\$5,3	0,8%	RS\$10,2	1,3%	RS\$134,0	16,6%	92,5%

ALL Argentina

Semestres encerrados em 30 de junho de 2004 e 2005

ALL Argentina					
Em 30 de junho de,					
	2004	AV	2005	AV	1S/05 vs. 1S/04
	(em milhões de R\$)				
Ativo circulante	RS\$48,8	16,1%	43,6	16,3%	-10,7%
Caixa e bancos	4,8	1,6%	1,3	0,5%	-72,9%
Aplicações financeiras	0	0%	0	0%	-
Créditos de serviços prestados	20,6	6,8%	22,7	8,5%	10,2%
Estoques	10,2	3,4%	1,6	0,6%	-84,3%
Despesas pré-pagas	0,4	0,1%	0,4	0,1%	0%
Créditos fiscais	2,5	0,8%	12,1	4,5%	384,0%
Adiantamentos	3,6	1,2%	1,1	0,4%	-69,4%
Outras contas a receber	2,4	0,8%	1,5	0,6%	-37,5%
Outros créditos de sociedades coligadas	4,3	1,4%	2,9	1,1%	-32,6%

ALL Argentina					
Em 30 de junho de,					
2004	AV	2005	AV	1S/05 vs. 1S/04	
Ativo realizável a longo prazo	RS11,8	3,9%	21,9	8,2%	85,6%
Contas a receber	5,3	1,8%	4,4	1,6%	-17,0%
Créditos fiscais	6,5	2,1%	11,9	4,4%	83,1%
Outros Investimentos	0	0%	0,2	0,1%	-
Outras contas a receber	0	0%	5,5	2,1%	-
Ativo permanente	RS241,8	80,0%	202,2	75,5%	-16,4%
Investimentos	56,7	18,8%	41,3	15,4%	-27,2%
Imobilizado	161,4	53,4%	143,6	53,6%	-11,0%
Diferido	23,7	7,8%	17,3	6,5%	-27,0%
Total	RS302,4	100,0%	267,7	100,0%	-11,5%

ALL Argentina					
Em 30 de junho de,					
2004	AV	2005	AV	1S/05 vs. 1S/04	
(em milhões de R\$)					
Passivo circulante	R\$54,0	17,9%	53,7	20,1%	-0,6%
Empréstimo e financiamentos	13,9	4,6%	18,6	6,9%	33,8%
Contas a pagar	29,0	9,6%	19,6	7,3%	-32,4%
Encargos fiscais	1,1	0,4%	2,2	0,8%	100,0%
Contas a pagar a sociedades coligadas	4,8	1,6%	7,6	2,8%	58,3%
Provisões	0,6	0,2%	0,4	0,1%	-33,3%
Taxa de concessão a pagar	1,1	0,4%	1,0	0,4%	-9,1%
Salários e encargos sociais	3,5	1,2%	4,3	1,6%	22,9%
Passivo exigível a longo prazo	R\$82,4	27,2%	68,7	25,7%	-16,6%
Empréstimos e financiamentos	10,4	3,4%	8,5	3,2%	-18,3%
Provisões para contingências	7,5	2,5%	5,1	1,9%	-32,0%
Contas a pagar a sociedades coligadas	50,6	16,7%	42,2	15,8%	-16,6%
Adiantamento para futuro aumento de capital (AFAC)	0	0%	0	0%	-
Outras contas a pagar	13,9	4,6%	12,9	4,8%	-7,2%
Patrimônio Líquido	R\$166,0	54,9%	145,2	54,2%	-12,5%
Capital social	10,3	3,4%	7,9	3,0%	-23,3%
Ajuste de inflação sobre o capital	12,2	4,0%	9,4	3,5%	-23,0%
Lucro (prejuízo) acumulado	-130,9	-43,3%	-84,2	-31,5%	-35,7%
Adiantamento para futuro aumento de capital (AFAC)	125,1	41,4%	96,7	36,1%	-22,7%
Correção monetária de AFACs	149,3	49,4%	115,4	43,1%	-22,7%
Total	R\$302,4	100,0%	267,7	100,0%	-11,5%

ALL Argentina					
Semestre encerrado em 30 de junho de,					
2004	AV	2005	AV	1S/05 vs. 1S/04	
(em milhões de R\$)					
Demonstrações de Resultado Consolidadas:					
Receita Bruta de serviços	RS77,8	102,5%	RS76,0	102,7%	-2,3%
Deduções da receita bruta	(1,9)	-2,5%	(2,0)	-2,7%	5,3%
Receita líquida de serviços	75,9	100,0%	74	100,0%	-2,5%
Custo dos serviços prestados:					
Combustível	RS(11,7)	-15,4%	RS(13,3)	-18,0%	13,7%
Agregados e terceiros	(10,2)	-13,4%	(11,7)	-15,8%	14,7%
Despesas com mão-de-obra	(15,3)	-20,2%	(14,1)	-19,1%	-7,8%
Manutenção	(12,2)	-16,1%	(7,8)	-10,5%	-36,1%
Depreciação e amortização	(7,8)	-10,3%	(6,1)	-8,2%	-21,8%
Outras	(2,5)	-3,3%	(5,1)	-6,9%	104,0%
Custo total de serviços prestados	(59,7)	-78,7%	(58,0)	-78,4%	-2,8%
Lucro Bruto	RS16,2	21,3%	RS16,0	21,6%	-1,2%
Receitas (despesas) operacionais:					
Despesas com vendas, gerais e administrativas	RS(9,9)	-13,0%	RS(8,4)	-11,4%	-15,2%
Baixa de relacionados a entidades governamentais	0	0%	0	0%	-
Outras receitas (despesas) operacionais	1,2	1,6%	1,2	1,6%	0,0%
Total de receitas (despesas) operacionais	(10,0)	-13,2%	(7,5)	-10,1%	-25,0%
Equivalência patrimonial e ganhos (perdas) em Investimentos	(1,4)	-1,8%	(1,1)	-1,5%	-21,4%
Lucro operacional antes de despesas financeiras	RS4,8	6,3%	RS7,3	9,9%	52,1%
Despesas financeiras líquidas	1,5	2,0%	(10,1)	-13,6%	-773,3%
Lucro (prejuízo) operacional	RS6,3	8,3%	RS(2,8)	-3,8%	-144,4%
Efeito de conversão e correção monetária líquidos	11,1	14,6%	-16	-21,6%	-244,1%
Resultado não-operacional	0	0%	0	0%	-
Imposto de renda e contribuição social	0	0%	(2,0)	-2,7%	-
Lucro (prejuízo) líquido	RS17,4	22,9%	RS(20,7)	-28,0%	-219,0%

Exercícios encerrados em 31 de dezembro de 2002, 2003 e 2004

ALL Argentina								
Em 31 de dezembro de,								
	2002	AV	2003	AV	2004	AV	2003 vs. 2002	2004 vs.2003
	(em milhões de R\$)							
Ativo circulante	RS40,4	14,3%	RS47,1	17,1%	RS46,4	16,1%	16,6%	-1,5%
Caixa e bancos	2,2	0,8%	6,3	2,3%	0,6	0,2%	186,4%	-90,5%
Aplicações financeiras	1,7	0,6%	1,5	0,5%	0	0%	-11,8%	-100,0%
Créditos de serviços prestados	20,4	7,2%	19,8	7,2%	19,4	6,7%	-2,9%	-2,0%
Estoques	10,1	3,6%	8,5	3,1%	3,0	1,0%	-15,8%	-64,7%
Despesas pré-pagas	0,2	0,1%	0,2	0,1%	0,2	0,1%	0%	0%
Créditos fiscais	2,3	0,8%	2,8	1,0%	14,4	5,0%	21,7%	414,3%
Adiantamentos	1,7	0,6%	1,2	0,4%	1,5	0,5%	-29,4%	25,0%
Outras contas a receber	1,6	0,6%	2,4	0,9%	3,7	1,3%	50,0%	54,2%
Outros créditos de sociedades coligadas	0,3	0,1%	4,4	1,6%	3,5	1,2%	1366,7%	-20,5%
Ativo realizável a longo prazo	RS8,0	2,8%	RS9,7	3,5%	RS23,6	8,2%	21,3%	143,3%
Contas a receber	0	0%	0	0%	4,9	1,7%	-	-
Créditos fiscais	4,7	1,7%	4,7	1,7%	14,0	4,9%	0%	197,9%
Outros Investimentos	0	0%	0	0%	0,2	0,1%	-	-
Outras contas a receber	3,3	1,2%	5,0	1,8%	4,6	1,6%	51,5%	-8,0%
Ativo permanente	RS234,1	82,8%	RS218,9	79,4%	RS218,3	75,7%	-6,5%	-0,3%
Investimentos	60,4	21,4%	54	19,6%	46,7	16,2%	-10,6%	-13,5%
Imobilizado	147,9	52,3%	142,1	51,5%	152,1	52,8%	-3,9%	7,0%
Diferido	25,8	9,1%	22,8	8,3%	19,5	6,8%	-11,6%	-14,5%
Total	RS282,6	100,0%	RS275,7	100,0%	RS288,3	100,0%	-2,4%	4,6%

ALL Argentina								
Em 31 de dezembro de,								
	2002	AV	2003	AV	2004	AV	2003 vs. 2002	2004 vs.2003
	(em milhões de R\$)							
Passivo circulante	RS48,9	17,3%	RS37,8	13,7%	RS50,3	17,4%	-22,7%	33,1%
Empréstimo e financiamentos	5,4	1,9%	5,2	1,9%	11,8	4,1%	-3,7%	126,9%
Contas a pagar	16,8	5,9%	21,8	7,9%	25,1	8,7%	29,8%	15,1%
Encargos fiscais	0,7	0,2%	1,5	0,5%	1,2	0,4%	114,3%	-20,0%
Contas a pagar a sociedades coligadas	20,8	7,4%	3,2	1,2%	6,0	2,1%	-84,6%	87,5%
Provisões	1,3	0,5%	0,9	0,3%	0,5	0,2%	-30,8%	-44,4%
Taxa de concessão a pagar	0,9	0,3%	1,0	0,4%	1,0	0,3%	11,1%	0%
Salários e encargos sociais	3,0	1,1%	4,2	1,5%	4,7	1,6%	40,0%	11,9%
Passivo exigível a longo prazo	RS79,4	28,1%	RS89,4	32,4%	RS200,3	69,5%	12,6%	124,0%
Empréstimos e financiamentos	9,3	3,3%	16,7	6,1%	15,3	5,3%	79,6%	-8,4%
Provisões para contingências	6,4	2,3%	7,5	2,7%	5,5	1,9%	17,2%	-26,7%
Contas a pagar a sociedades coligadas	51,8	18,3%	52,3	19,0%	39,1	13,6%	1,0%	-25,2%
Adiantamento para futuro aumento de capital (AFAC)	0	0%	0	0%	126,9	44,0%	-	-
Outras contas a pagar	12,0	4,2%	12,9	4,7%	13,4	4,6%	7,5%	3,9%
Patrimônio Líquido	RS154,2	54,6%	RS148,5	53,9%	RS37,7	13,1%	-3,7%	-74,6%
Capital social	10,2	3,6%	9,5	3,4%	8,7	3,0%	-6,9%	-8,4%
Ajuste de inflação sobre o capital	12,1	4,3%	11,4	4,1%	10,4	3,6%	-5,8%	-8,8%
Lucro (prejuízo) acumulado	-139,7	-49,4%	-127,7	-46,3%	-87,7	-30,4%	-8,6%	-31,3%
Adiantamento para futuro aumento de capital (AFAC)	124,7	44,1%	116,4	42,2%	48,4	16,8%	-6,7%	-58,4%
Correção monetária de AFACs	147,0	52,0%	138,9	50,4%	57,9	20,1%	-5,5%	-58,3%
Total	RS282,6	100,0%	RS275,7	100,0%	RS288,3	100,0%	-2,4%	4,6%

ALL Argentina								
Exercício encerrado em 31 de dezembro,								
	2002	AV	2003	A V	2004	AV	2003 vs. 2002	2004 vs.2003
	(em milhões de R\$)							
Demonstrações de Resultado Consolidadas:								
Receita Bruta de serviços	RS116,1	102,6%	RS136,6	102,7%	RS146,3	102,5%	17,7%	7,1%
Deduções da receita bruta	(2,9)	-2,6%	(3,5)	-2,6%	(3,6)	-2,5%	20,7%	2,9%
Receita líquida de serviços	RS113,2	100,0%	RS133,0	100,0%	RS142,7	100,0%	17,5%	7,3%
Custo dos serviços prestados:								
Combustível	RS(13,8)	-12,2%	RS(18,1)	-13,6%	RS(25,2)	-17,7%	31,2%	39,2%
Agregados e terceiros	(15,1)	-13,3%	(20,7)	-15,6%	(19,4)	-13,6%	37,1%	-6,3%
Despesas com mão-de-obra	(21,0)	-18,6%	(24,0)	-18,0%	(27,7)	-19,4%	14,3%	15,4%
Manutenção	(17,0)	-15,0%	(20,5)	-15,4%	(19,5)	-13,7%	20,6%	-4,9%
Depreciação e amortização	(16,1)	-14,2%	(15,9)	-12,0%	(12,5)	-8,8%	-1,2%	-21,4%
Outras	(5,0)	-4,4%	(4,5)	-3,4%	(5,7)	-4,0%	-10,0%	26,7%
Custo total de serviços prestados	(88,0)	-77,7%	(103,8)	-78,0%	(110,0)	-77,1%	18,0%	6,0%
Lucro Bruto	RS25,1	22,2%	RS29,2	22,0%	RS32,7	22,9%	16,3%	12,0%
Receitas (despesas) operacionais:						0,0%		
Despesas com vendas, gerais e administrativas	RS(23,2)	-20,5%	RS(16,9)	-12,7%	RS(14,4)	-10,1%	-27,2%	-14,8%
Baixa de relacionados a entidades governamentais	(20,6)	-18,2%	0	0,0%	0	0,0%		
Outras receitas (despesas) operacionais	1,2	1,1%	1,2	0,9%	1,2	0,8%	0,0%	0,0%
Total de receitas (despesas) operacionais	(42,6)	-37,6%	(19,4)	-14,6%	(9,8)	-6,9%	-54,5%	-49,5%
Equivalência patrimonial e ganhos (perdas) em Investimentos	0	0%	0	0,0%	(2,5)	-1,8%		
Lucro operacional antes de despesas financeiras	RS(17,5)	-15,5%	RS9,9	0,0%	RS20,4	14,3%	-156,6%	106,1%
Despesas financeiras líquidas	(7,4)	-6,5%	(6,3)	0,0%	(10,9)	-7,6%	-14,9%	73,0%
Lucro (prejuízo) operacional	RS(24,9)	-22,0%	RS3,6	7,4%	RS9,6	6,7%	-114,5%	166,7%
Efeito de conversão e correção monetária líquidos	44	38,9%	-9,3	-7,0%	-12,9	-9,0%	-121,1%	38,7%
Resultado não-operacional	(2,3)	-2,0%	0	0,0%	0	0,0%	-100,0%	
Imposto de renda e contribuição social	0	0%	0	0,0%	19,4	13,6%		
Lucro (prejuízo) líquido	RS16,8	14,8%	RS(5,7)	-4,3%	RS16,1	11,3%	-133,9%	-382,5%

DISCUSSÃO E ANÁLISE DA ADMINISTRAÇÃO SOBRE AS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

O investidor deve ler esta seção em conjunto com as Demonstrações Financeiras consolidadas e respectivas notas, com as demais informações financeiras e contábeis da ALL Brasil e ALL Argentina incluídas neste Prospecto, e com as “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 2002, 2003 e 2004 e para os semestres encerrados em 30 de junho de 2004 e 30 de junho de 2005.

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, frota dedicada e serviços de armazenamento completo, incluindo o gerenciamento de estoques e centros de distribuição.

A ALL opera uma vasta plataforma de ativos, incluindo uma rede ferroviária com 16.397 quilômetros de extensão, 689 locomotivas, 18.810 vagões, 1.639 veículos para transporte rodoviário (carretas e caminhões próprios ou de transportadores associados), centros de distribuição e cerca de 185.000 metros quadrados de áreas de armazenamento (ver “Atividades – Via e Equipamento – Brasil e Argentina”). Além disso, detém direitos para construir imóveis para finalidades logísticas sobre mais de 287 milhões de metros quadrados de terreno, no Brasil e na Argentina.

A extensa base de ativos da ALL permite-lhe 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 à desestatização da Malha Paulista. Em 1999, a Companhia indiretamente 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 (atual ALL Central) e a malha ferroviária da Ferrocarriles Mesopotámica General Urquiza (atual ALL Mesopotámica) relativos às Concessionárias Argentinas.

Em julho de 2001, com o arrendamento dos ativos operacionais da Delara, a ALL acelerou o seu processo de transformação numa operadora de logística completa (*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 1º de dezembro de 2001, a Companhia cedeu a totalidade dos direitos relativos às ações de emissão da ALL – América Latina Logística Argentina S.A. para a Logispar, à época controlada pelos acionistas da Companhia, tornando-se credora do valor de R\$253,4 milhões, a serem pagos em 3 anos, contados a partir de 1º de dezembro de 2001. Tal cessão resultou principalmente das preocupações da ALL a respeito do cenário macro-econômico na Argentina. No dia 14 de dezembro do mesmo ano, o valor referido acima foi aditado para R\$ 256,2 milhões, a fim de incluir um adiantamento para futuro aumento de capital no valor de R\$2,89 milhões realizado pela Companhia na ALL Argentina naquela mesma data.

Em 31 de dezembro de 2003, a Companhia readquiriu 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 Companhia capitalizou na Logispar os seus créditos relativos à venda dos direitos referentes à ALL - América Latina Logística Argentina S.A, no valor, à época, de R\$355,9 milhões. 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 Latin 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, que será de 19 anos contados a partir 31 de janeiro de 2004, com possibilidade de renovação por mais 10 anos.

Para fins de análise e discussão dos resultados para os exercícios encerrados em 31 de dezembro de 2003 em comparação ao exercício encerrado em 31 de dezembro de 2004, apresentamos nesta seção informações financeiras *pro forma* dos resultados da ALL Brasil, que excluem os resultados da ALL Argentina para o período de 1º de janeiro de 2004 a 31 de dezembro de 2004. 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 reapresentar as demonstrações financeiras consolidando em forma retroativa as operações do Brasil e da Argentina para os exercícios de 2002 e 2003. Desta forma, preparamos discussões e análises de forma separada das operações da ALL Brasil e ALL Argentina.

A ALL preparou demonstrações de resultado *pro forma* para a ALL Brasil relativas aos semestres encerrados em 30 de junho de 2004 e 30 de junho de 2005, 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 2002, 2003 e 2004 e para os semestres encerrados em 30 de junho de 2004 e 30 de junho de 2005. 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 pelo impacto da inflação 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 variação 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 à depreciação/apreciação do real frente ao dólar norte-americano para os exercícios indicados.

	Exercícios encerrados em 31 de dezembro de			Doze meses encerrados em 30 de junho de	
	2002	2003	2004	2004	2005
Inflação (IGP-DI)	26,40%	7,70%	12,10%	10,13%	6,50%
Depreciação/Apreciação do real em relação ao dólar norte americano	52,30%	-18,20%	-8,10%	-4,79%	-22,40%

Fonte: Banco Central do Brasil

Nossas demonstrações financeiras não são ajustadas para refletir a inflação.

Aproximadamente, 8,1% dos investimentos realizados no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2004 e aproximadamente, 8,7% do endividamento da ALL Brasil no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2004 são atrelados ao dólar norte-americano, enquanto que suas receitas são geradas em reais. Nos semestres encerrados em 30 de junho de 2004 e em 30 de junho de 2005, aproximadamente, 14,9% e 7,5% respectivamente, dos investimentos e do endividamento da ALL Brasil são atrelados ao dólar norte-

americano. 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 quase 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 dos custos dos serviços prestados e das despesas operacionais é incorrida em reais e tende a aumentar com a inflação brasileira, porque os fornecedores e prestadores 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. No exercício encerrado em 31 de dezembro de 2004, o custo do combustível representou 31,1% dos custos totais da Companhia e no semestre encerrado em 30 de junho de 2005, o custo dos combustíveis representou 33,1% dos custos totais da Companhia.

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 2002, 2003 e 2004 e para os semestres encerrados em 30 de junho de 2004 e 30 de junho de 2005. 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 diminuiu 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.

Como consequência dessa recessão, o índice de preços ao atacado registrou um aumento de 118% em 2002, de 2,0% em 2003, de 6,9% em 2004 e de 2,8% no semestre encerrado em 30 de junho de 2005; e o índice de preços ao consumidor um aumento de 41% em 2002, de 3,7% em 2003, de 6,1% em 2004 e de 4,8% no semestre encerrado em 30 de junho de 2005. Como resultado de um cenário político – econômico mais estável, o peso apreciou 17,6% frente ao dólar norte-americano em 2003. Em 2004, o peso argentino depreciou 1,4% frente ao dólar norte-americano e no semestre encerrado em 30 de junho de 2005, depreciou 3,3% frente ao dólar norte-americano. 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.

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

	Exercícios encerrados em 31 de dezembro de			Doze meses encerrados em 30 de junho de	
	2002	2003	2004	2004	2005
Índice de Inflação (Atacado)	118,0%	2,0%	7,9%	8,6%	7,7%
Índice de Inflação (Varejo)	41,0%	3,7%	6,1%	4,9%	9,0%
Depreciação/Apreciação do peso vs. o dólar norte americano	237,0%	-12,9%	1,5%	5,6%	2,4%
Depreciação/Apreciação do peso vs. o real	139,3%	6,3%	10,7%	-3,7%	29,7%

Fonte: Banco Central de la República Argentina

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 Informações Financeiras

As informações acerca da ALL Brasil não podem ser obtidas diretamente das demonstrações financeiras consolidadas auditadas da ALL para os exercícios encerrados em 31 de dezembro de 2002, 2003 e 2004 anexas a este Prospecto e nem das informações trimestrais consolidadas da ALL, objeto de revisão especial, para os semestres encerrados em 30 de junho de 2004 e 30 de junho de 2005 anexas a este Prospecto. Ver “Discussão e Análise da Administração Sobre as Demonstrações Financeiras - Venda e Recompra da ALL Argentina”.

As informações acerca da ALL Argentina foram obtidas das demonstrações financeiras da ALL Argentina para os exercícios encerrados em 31 de dezembro de 2002, 2003 e 2004 e para os semestres encerrados em 30 de junho de 2004 e 30 de junho de 2005, das informações trimestrais consolidadas da ALL.

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 os exercícios de 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 de serviços; 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 mão-de-obra, com manutenção, depreciação e amortização, despesas de concessão e arrendamento 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, não incluindo 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 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 Ferrobarragem 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 despesas com combustível, a ALL Brasil conseguiu aumentar os volumes transportados e receitas operacionais sem causar um incremento direto da mesma magnitude nos custos de serviços prestados. Além disso, 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*. Os *swaps* são contratos atrelados às dívidas em dólar, com o objetivo de manter a exposição cambial a zero. 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% (15% mais adicional de 10% sobre lucro excedente a R\$240 mil) e 9%, respectivamente. A legislação brasileira permite compensar prejuízos referentes a exercícios passados com lucros de exercícios futuros, sem prazo de prescrição, porém com restrição de utilização limitada a um terço do lucro tributável de cada exercício.

Na Argentina, o imposto de renda é calculado tomando-se por base o lucro tributável à alíquota de 35%. A legislação argentina sobre o imposto de renda 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, em decorrência da inflação argentina, deduzidos dos ganhos (perdas) resultantes da conversão do patrimônio líquido de peso para reais. Nesse período, as demonstrações financeiras das companhias argentinas eram corrigidas monetariamente em decorrência da inflação, tendo tal medida sido extinta em 28 de fevereiro de 2003.

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 diferido (vide comentários no parágrafo seguinte). 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.

Em 5 de julho de 2005, as Concessionárias Argentinas assinaram um acordo sobre a renegociação dos contratos de concessão, cujos termos encontram-se em um “Memorando de Entendimento” que está sujeito à audiência (sem previsão), à aprovação do Congresso Nacional e posterior ratificação por decreto presidencial. Nele, dentre outras coisas, são incluídas novas obrigações referentes às intervenções e ao valor pago pelas concessões.

A ALL Central não pagou as parcelas de concessão no período que se inicia na outorga da concessão e se estende até o primeiro semestre de 1995. Em 7 de abril de 1999, foi firmado um acordo com o governo argentino a fim de permitir a compensação entre o montante da taxa de concessão e o montante de certas reduções tarifárias por um período de três anos iniciado em 1º de junho de 1995. Nos termos de tal acordo, a ALL Central deveria pagar à *Administración Nacional de la Seguridad Social* – ANSES (Administração Nacional da Seguridade Social) somente 30% do saldo do total da parcela da concessão após efetuado o cálculo e a compensação mencionados. Com a resolução do acordo, a ALL Central requereu uma prorrogação do mecanismo de compensação, mas nenhum acordo foi feito com o governo argentino a esse respeito. Desde o vencimento do acordo de 1999, a ALL Central não vem pagando a parcela da concessão e vem recebendo notificações das autoridades regulatórias argentinas reclamando o pagamento de parcelas das concessões vencidas, acrescidas de juros. Tais notificações foram contestadas administrativamente e estão pendentes de decisão.

Conforme o acordo firmado em 5 de julho de 2005, com relação aos pedidos mútuos entre a ALL Central e o Governo Argentino, o valor adequado com relação à taxa de concessão não foi incluído, ficando a definição do total da dívida pendente de resolução por parte do poder concedente.

A ALL Mesopotâmica não vem pagando as parcelas da concessão desde a outorga da mesma. Esta também recebeu notificações das autoridades regulatórias argentinas reclamando o pagamento das parcelas vencidas, acrescidas de juros, as quais foram contestadas administrativamente e estão pendentes de decisão.

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, 2003 e 2004 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 – Compra 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 – América Latina Logística Argentina S.A. e Logispar celebraram uma série de contratos com os acionistas das Concessionárias Argentinas, que são também acionistas da Companhia, através dos quais 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. A falta de cumprimento de certas formalidades requeridas pela legislação argentina que não foram cumpridas até a data deste Prospecto pode afetar a faculdade ou o direito de voto das ações dadas em usufruto, dessa forma, a administração pode concluir que a Logispar não detém mais o

controle da ALL – América Latina Logística Argentina S.A. e que esta não detém mais o controle das Concessionárias Argentinas. Neste caso, a consolidação dos resultados não seria permitida. Se tais eventos ocorressem, as demonstrações financeiras da Companhia, 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:

Semestres encerrados em 30 de junho de 2004 e 2005

ALL Brasil					
Semestre encerrado em 30 de junho de,					
2004 ⁽¹⁾	AV	2005 ⁽¹⁾	AV	1S/05 vs. 1S/04	
(em milhões de R\$)					
Demonstrações de Resultado Consolidadas:					
Receita Bruta de serviços	R\$475,0	116,2%	R\$533,6	115,5%	12,3%
Deduções da receita bruta	(66,2)	-16,2%	(71,8)	-15,5%	8,5%
Receita líquida de serviços	408,8	100,0%	461,8	100,0%	13,0%
Custo dos serviços prestados:					
Combustível	(74,4)	-18,2%	(95,1)	-20,6%	27,8%
Agregados e terceiros	(41,5)	-10,2%	(41,6)	-9,0%	0,2%
Despesas com mão-de-obra	(45,9)	-11,2%	(52,1)	-11,3%	13,5%
Manutenção	(18,9)	-4,6%	(18,6)	-4,0%	-1,6%
Depreciação e amortização	(16,3)	-4,0%	(23,1)	-5,0%	41,7%
Concessão e arrendamento	(13,1)	-3,2%	(12,8)	-2,8%	-2,3%
Outras	(33,2)	-8,1%	(34,9)	-7,6%	5,1%
Vagões	0	0,0%	(8,7)	-1,9%	-
Custo total de serviços prestados	(243,4)	-59,5%	(287,0)	-62,1%	17,9%
Lucro Bruto	R\$165,4	40,5%	R\$174,9	37,9%	5,7%
Receitas (despesas) operacionais:					
Despesas com vendas, gerais e administrativas	R\$(37,3)	-9,1%	R\$(37,9)	-8,2%	1,6%
Outras receitas (despesas) operacionais	(4,3)	-1,1%	7,2	1,6%	-267,4%
Total de receitas (despesas) operacionais	(41,6)	-10,2%	(30,7)	-6,6%	-26,2%
Equivalência patrimonial e ganhos (perdas) em Investimentos	(3,2)	-0,8%	(3,1)	-0,7%	-3,1%
Lucro operacional antes de despesas financeiras	R\$120,6	29,5%	R\$141,0	30,5%	16,9%
Despesas financeiras líquidas	(67,6)	-16,5%	(52,3)	-11,3%	-22,6%
Lucro (prejuízo) operacional	R\$53,0	13,0%	R\$88,7	19,2%	67,4%
Resultado não-operacional	(0,8)	-0,2%	1,6	0,3%	-300,0%
Imposto de renda e contribuição social	(18,0)	-4,4%	(20,2)	-4,4%	12,2%
Lucro (prejuízo) líquido	R\$34,2	8,4%	R\$70,2	15,2%	105,3%

⁽¹⁾ As informações sobre o resultado para os períodos encerrados em 30 de junho de 2004 e 2005 são obtidas pro forma conforme " – Venda e Recompra da ALL Argentina "

Exercícios encerrados em 31 de dezembro de 2002, 2003 e 2004

ALL Brasil							
Exercício encerrado em 31 de dezembro,							
2002	AV	2003	AV	2004 ⁽¹⁾	AV	2003 vs. 2002	2004 vs. 2003
(em milhões de R\$)							
Demonstrações de Resultado Consolidadas:							
Receita Bruta de serviços	RS705,3	112,2%	RS853,8	112,4%	RS937,4	116,4%	9,8%
Deduções da receita bruta	(76,5)	-12,2%	(94,1)	-12,4%	(132,4)	-16,4%	40,7%
Receita líquida de serviços	RS628,8	100,0%	RS759,7	100,0%	RS805,0	100,0%	6,0%
Custo dos serviços prestados:							
Combustível	(108,1)	-17,2%	(157,5)	-20,7%	(156,9)	-19,5%	-0,4%
Agregados e terceiros	(101,8)	-16,2%	(106,7)	-14,0%	(87,3)	-10,8%	4,8%
Despesas com mão-de-obra	(96,5)	-15,3%	(92,3)	-12,1%	(92,2)	-11,5%	-4,4%
Manutenção	(45,0)	-7,2%	(42,3)	-5,6%	(41,5)	-5,2%	-6,0%
Depreciação e amortização	(25,8)	-4,1%	(30,2)	-4,0%	(34,8)	-4,3%	17,1%
Concessão e arrendamento	(30,0)	-4,8%	(29,0)	-3,8%	(28,1)	-3,5%	-3,3%
Outras	(45,1)	-7,2%	(53,5)	-7,0%	(63,2)	-7,9%	18,6%
Vagões	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	-
Custo total de serviços prestados	(452,3)	-71,9%	(511,5)	-67,3%	(504,1)	-62,6%	13,1%
Lucro Bruto	RS176,5	28,1%	RS248,2	32,7%	RS300,9	37,4%	21,2%
Receitas (despesas) operacionais:							
Despesas com vendas, gerais e administrativas	RS(64,1)	-10,2%	RS(71,1)	-9,4%	RS(78,9)	-9,8%	10,9%
Outras receitas (despesas) operacionais	7,7	1,2%	8,1	1,1%	(8,4)	-1,0%	5,2%
Total de receitas (despesas) operacionais	(56,4)	-9,0%	(63,0)	-8,3%	(7,3)	-0,9%	11,7%
Equivalência patrimonial e ganhos (perdas) em Investimentos	(1,6)	-0,3%	(1,3)	-0,2%	59,6	7,4%	-18,8%
Lucro operacional antes de despesas financeiras	RS118,5	18,8%	RS183,9	24,2%	RS273,2	33,9%	55,2%
Despesas financeiras líquidas	(116,3)	-18,5%	(184,2)	-24,2%	(131,9)	-16,4%	58,4%
Lucro (prejuízo) operacional	RS2,2	0,3%	RS(0,3)	0,0%	RS141,3	17,6%	-113,6%
Resultado não-operacional	3,7	0,6%	4,3	0,6%	(2,6)	-0,3%	16,2%
Imposto de renda e contribuição social	(0,5)	-0,1%	6,2	0,8%	(4,7)	-0,6%	-175,8%
Lucro (prejuízo) líquido	RS5,3	0,8%	RS10,2	1,3%	RS134,0	16,6%	92,5%

⁽¹⁾ As informações sobre o resultado para o exercício encerrado em 31 de dezembro 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 dos ativos da Companhia, bem como outras informações operacionais referentes aos períodos indicados:

	<u>Exercício encerrado em</u> <u>31 de dezembro de</u>			<u>Semestre encerrado</u> <u>em 30 de junho de</u>
	2002	2003	2004	2005
<u>Volume</u>				
Número de vagões (em milhares) ⁽¹⁾	11,1	11,2	11,8	12,3
TKU (bilhões)	12,5	14	14,8	7,4
Número médio de empregados operacionais ⁽²⁾	2.218	2.203	2.187	2.105
Total do consumo ferroviário de combustível (milhões de litros)	128,7	130,6	138,9	72,1
Extensão da linha (milhares de km) ⁽¹⁾	7,996	7,996	7,996	7,996
Volume rodoviário transportado (milhões de KR)	82,6	70,9	56,3	13,8
Total do consumo rodoviário de combustível (milhões de litros)	21,5	18,3	13,2	6,0
<u>Produtividade</u>				
Eficiência (TKU/TKB)	0,59	0,63	0,61	0,6
Produtividade dos empregados (milhares de TKU/número médio de empregados) ⁽²⁾	5,6	6,3	6,8	N/A
Consumo médio ferroviário de combustível (litros por mil TKB)	6,1	5,9	5,7	5,7
Consumo médio rodoviário de combustível (litro por km)	0,52	0,5	0,48	0,4
<u>Segurança</u>				
Acidentes (milhão por trem km)	23	18	14	13,0

⁽¹⁾ Número ao término de cada exercício.

⁽²⁾ Apenas para as atividades ferroviárias.

Semestre encerrado em 30 de junho de 2005 comparado com o semestre encerrado em 30 de junho de 2004

Receita Bruta de Serviços

A receita da ALL Brasil está segmentada em três unidades de negócios: *commodities* agrícolas, intermodal industrial e rodoviário industrial. Essas unidades representaram 56,4%, 28,9% e 12,8%, respectivamente, da receita bruta auferida no primeiro semestre de 2005 e 57,1%, 27,4% e 15,5%, respectivamente, da receita bruta no primeiro semestre de 2004.

A receita bruta do primeiro semestre de 2005 cresceu de R\$475,0 milhões no primeiro semestre de 2004 para R\$533,6 milhões no primeiro semestre de 2005, ou 12,3%.

A receita bruta com *commodities* agrícolas aumentou de R\$271,1 milhões no primeiro semestre de 2004 para R\$301,0 milhões no primeiro semestre de 2005, ou 11,0%. O volume transportado diminuiu de 5,0 bilhões TKU no primeiro semestre de 2004 para 4,7 bilhões TKU no primeiro semestre de 2005, ou 6,0%. Esta redução no volume transportado foi inteiramente compensada pelo aumento da tarifa média praticada pela unidade, medida em R\$ / mil TKU, que passou de R\$54,2 por mil TKU no primeiro semestre de 2004 para R\$64,0 por mil TKU no primeiro semestre de 2005, ou 18,1%, impulsionados principalmente por receitas de *take-or-pay*.

A receita bruta da unidade intermodal industrial da ALL Brasil aumentou de R\$130,2 milhões no primeiro semestre de 2004 para R\$154,3 milhões no primeiro semestre de 2005, ou 18,5%, suportado por um aumento no volume transportado de 2,61 bilhões TKU no primeiro semestre de 2004 para 2,66 bilhões TKU no primeiro semestre de 2005, ou 1,9%, e principalmente pelo aumento na receita média por mil TKU de R\$49,8 no primeiro semestre de 2004 para R\$57,9 no primeiro semestre de 2005, ou 16,4%.

A receita bruta da unidade rodoviária industrial da ALL Brasil aumentou de R\$73,7 milhões no primeiro semestre de 2004 para R\$78,3 milhões no primeiro semestre de 2005, ou 6,3%, devido a um aumento de 28,6 milhões de km remunerados no primeiro semestre de 2004 para 29,5 milhões de km remunerados no primeiro semestre de 2005, ou 3,4%. A tarifa média praticada pela unidade aumentou de R\$2,58 por km remunerado no primeiro semestre de 2004 para R\$2,65 por km remunerado no primeiro semestre de 2005, ou 2,8%.

	Receita Bruta 2004			TKU 2005			Km remunerado 2004	
	(em milhões de reais)	(em bilhões)		(em milhões)	2005		2004	2005
	271,2			301,0			5,0	
Commodities agrícolas	130,2	154,3	2,6	4,7	--	--	--	--
Industriais intermodais	73,7	68,2	--	2,7	--	--	--	--
Industriais rodoviários	475,0			--			28,6	29,5
Receita bruta total								

Deduções da Receita Bruta

As deduções da receita bruta aumentaram de R\$66,2 milhões no primeiro semestre de 2004 para R\$71,8 milhões no primeiro semestre de 2005, ou 8,4%, devido principalmente ao aumento de 12,3% da receita bruta da ALL Brasil.

Custo dos Serviços Prestados

Os custos dos serviços prestados pela ALL Brasil aumentaram de R\$243,4 milhões no primeiro semestre de 2004 para R\$287,0 milhões no primeiro semestre de 2005, ou 17,9%. Este aumento é explicado pelas seguintes variações:

Despesas com Combustíveis. As despesas com combustíveis aumentaram de R\$74,4 milhões no primeiro semestre de 2004 para R\$95,1 milhões no primeiro semestre de 2005, ou 27,9%. As despesas com combustível ferroviário aumentaram de R\$67,3 milhões no primeiro semestre de 2004 para R\$85,0 milhões no primeiro semestre de 2005, ou 26,4%, e as despesas com combustível rodoviário aumentaram de R\$7,1 milhões no primeiro semestre de 2004 para R\$10,1 milhões no primeiro semestre de 2005, ou 42,3%.

O aumento das despesas com combustível ferroviário foi basicamente devido a um aumento nos preços médios de combustível de R\$0,91 por litro no primeiro semestre de 2004 para R\$1,18 por litro no primeiro semestre de 2005, ou 29,7%. O total do consumo de diesel ferroviário diminuiu de 73,7 milhões de litros no primeiro semestre de 2004 para 72,1 milhões de litros no primeiro semestre de 2005, ou 2,2%. A redução no consumo total de diesel ferroviário comparado com 1,4% de redução em TKB foi devido a uma redução no consumo de combustível de 5,75 litros por mil TKB no primeiro semestre de 2004 para 5,70 litros por mil TKB no primeiro semestre de 2005, ou 0,8%.

O aumento das despesas com combustíveis rodoviários foi devido basicamente, a um aumento nos preços de combustível de R\$1,38 por litro no primeiro semestre de 2004 para R\$1,68 por litro no primeiro semestre de 2005, ou 22,3%, parcialmente compensado por uma redução no consumo total de diesel rodoviário de 6,1 milhões de litros no primeiro semestre de 2004 para 6,0 milhões de litros no primeiro semestre de 2005, ou 1,6%, e também pela redução no consumo médio, medido em litros por km, que passou de 0,45 litros por km no primeiro semestre de 2004 para 0,43 litros por km no primeiro semestre de 2005, ou 4,4%.

Despesas com Transporte Rodoviário Agregado e Terceirizado. As despesas com transporte rodoviário agregado e terceirizado aumentaram de R\$41,5 milhões no primeiro semestre de 2004 para R\$41,6 milhões no mesmo período de 2005, ou 0,4%, devido a um aumento nos serviços de ponta rodoviária de produtos agrícolas de R\$16,2 milhões no primeiro semestre de 2004 para R\$16,8 milhões no primeiro semestre de 2005, ou 3,6% ocasionada também pelo aumento da tarifa média que passou de R\$11,5 por tonelada no primeiro semestre de 2004 para R\$12,4 por tonelada no mesmo período de 2005, ou 7,9%. As despesas com transporte rodoviário agregado e terceirizado, excetuando-se a ponta rodoviária de produtos agrícolas, reduziram de R\$25,2 milhões no primeiro semestre de 2004 para R\$24,9 milhões no primeiro semestre de 2005, ou 1,3%, devido principalmente à redução do preço pago que passou de R\$1,61 por km no primeiro semestre de 2004 para R\$1,48 por km no primeiro semestre de 2005, ou 8,1%, compensado pelo aumento no volume transportado, que passou de 15,7 milhões de km no primeiro semestre de 2004 para 16,8 milhões de km no mesmo período de 2005 ou 7,0%.

Despesas com Mão de Obra. As despesas com mão-de-obra aumentaram de R\$45,9 milhões no primeiro semestre de 2004 para R\$52,1 milhões no primeiro semestre de 2005, ou 13,7%.

O aumento no custo da mão-de-obra relacionada à operação ferroviária ocorreu basicamente pelo aumento do seu custo médio, que passou de R\$2,13 por milhões de TKB no primeiro semestre de 2004 para R\$2,57 por milhões de TKB no primeiro semestre de 2005, ou 20,3%, devido principalmente ao pagamento de indenizações resultantes da redução do quadro de pessoal.

O custo da mão-de-obra relacionada à operação rodoviária aumentou de R\$10,4 milhões no primeiro semestre de 2004 para R\$11,2 milhões no primeiro semestre de 2005, ou 7,7%, ocorrido basicamente pelo aumento no volume transportado pela frota própria da ALL, que passou 13,6 milhões de km remunerados no primeiro semestre de 2004 para 13,8 milhões de km remunerados no primeiro semestre de 2005, ou 1,5%, e pelo aumento do custo médio da mão-de-obra, que passou de R\$0,77 por km no primeiro semestre de 2004 para R\$0,81 no primeiro semestre de 2005, ou 5,2%.

Despesas com Manutenção. As despesas com manutenção da ALL Brasil, que incluem despesas com manutenção ferroviária e rodoviária, reduziram de R\$18,9 milhões no primeiro semestre de 2004 para R\$18,6 milhões no primeiro semestre de 2005, ou 1,4%.

As despesas com manutenção ferroviária reduziram de R\$11,2 milhões no primeiro semestre de 2004 para R\$9,6 milhões no primeiro semestre de 2005, ou 14,1%, devido principalmente à redução do custo médio de manutenção, que passou de R\$0,87 por milhão de TKB no primeiro semestre de 2004 para R\$0,76 por milhão de TKB no mesmo período de 2005, ou 12,9%.

As despesas com manutenção rodoviária aumentaram de R\$7,7 milhões no primeiro semestre de 2004 para R\$9,0 milhões no primeiro semestre de 2005, ou 16,7%, devido basicamente ao aumento do volume transportado pelas frotas próprias e agregadas, de 20,3 milhões de km remunerados no primeiro semestre de 2004 para 22,4 milhões de km remunerados no primeiro semestre de 2005, ou 10,1%.

Despesas com Depreciação e Amortização. As despesas com depreciação e amortização aumentaram de R\$16,3 milhões no primeiro semestre de 2004 para R\$23,1 milhões no primeiro semestre de 2005, ou 42,1%, basicamente devido aos investimentos acumulados de 2004 a 2005.

Despesas de Concessão e Arrendamento. As despesas de concessão e arrendamento reduziram de R\$13,1 milhões no primeiro semestre de 2004 para R\$12,8 milhões em 2005, ou 2,4%, basicamente pela redução das amortizações do arrendamento dos ativos operacionais da Delara.

Outras Despesas. As outras despesas aumentaram de R\$33,2 milhões no primeiro semestre de 2004 para R\$34,9 milhões no primeiro semestre de 2005, ou 5,2%, devido basicamente ao aumento do volume dos serviços de terminais e outros serviços logísticos.

Aluguel de Vagões. Somente a partir do primeiro semestre de 2005 iniciou-se o pagamento do aluguel dos vagões adicionados a frota da ALL Brasil. Neste período, os pagamentos feitos através de descontos nas tarifas somaram R\$8,7 milhões.

Lucro Bruto

O lucro bruto da ALL Brasil aumentou de R\$165,4 milhões no primeiro semestre de 2004 para R\$174,9 milhões no primeiro semestre de 2005, ou 5,7%, pois as receitas líquidas cresceram R\$53,0 milhões e os custos dos serviços prestados cresceram R\$43,6 milhões, novamente refletindo a alavancagem operacional das atividades da ALL Brasil, no qual parte significativa das despesas são fixas.

Despesas e Receitas Operacionais

Despesas com Vendas, Gerais e Administrativas. As despesas com vendas, gerais e administrativas, cresceram de R\$37,3 milhões no primeiro semestre de 2004 para R\$ 37,9 milhões no mesmo período de 2005, ou 1,7%.

Outras Receitas (Despesas) Operacionais Líquidas. As outras receitas e despesas operacionais líquidas passaram de uma despesa de R\$4,3 milhões no primeiro semestre de 2004 para uma receita de R\$7,2 milhões no primeiro semestre de 2005, o que levou a uma redução do total das despesas operacionais de R\$41,6 milhões no primeiro semestre de 2004 para R\$30,7 milhões no primeiro semestre de 2005, ou 26,2%. Esse efeito ocorreu principalmente pelas despesas extraordinárias relacionadas com a oferta pública inicial de ações, ocorridas no primeiro semestre de 2004.

Equivalência Patrimonial e Ganho (Perda) na Alienação de Participação Societária

Perdas com equivalência patrimonial e na variação de participação acionária diminuíram de uma perda de R\$3,2 milhões no primeiro semestre de 2004 para uma perda de R\$3,1 milhões no primeiro semestre de 2005, ou 1,7%. Esses valores consistem basicamente de resultados em equivalência patrimonial na Geodex.

Despesas Financeiras Líquidas

As despesas financeiras líquidas reduziram de R\$67,6 milhões registradas no primeiro semestre de 2004, para R\$52,3 milhões no primeiro semestre de 2005, ou 22,6%. Esta redução deve-se principalmente a significativa redução da dívida líquida da ALL Brasil, ocorrida após a oferta pública inicial de ações no final do primeiro semestre de 2004 e pela geração de caixa operacional.

Lucro (Prejuízo) Operacional Após as Despesas Financeiras

O lucro operacional após despesas financeiras cresceu de R\$53,0 milhões no primeiro semestre de 2004 para R\$88,7 milhões no primeiro semestre de 2005, ou 67,3%, pois o lucro bruto aumentou em R\$9,5 milhões, enquanto as despesas operacionais reduziram em R\$10,9 milhões, as despesas financeiras líquidas diminuíram R\$15,3 milhões e resultados de equivalência patrimonial apresentaram um melhora de R\$0,1 milhão.

Imposto de Renda e Contribuição Social

As despesas com imposto de renda e contribuição social no primeiro semestre de 2005 foram de R\$20,2 milhões em comparação a uma despesa de R\$18,0 milhões no mesmo período de 2004, ou 10,9%, ocorrido basicamente pelo crescimento do lucro operacional da ALL Brasil.

Lucro Líquido

Como resultado dos fatores acima, o lucro líquido aumentou de R\$34,2 milhões no primeiro semestre de 2004 para R\$70,2 milhões no primeiro semestre de 2005, ou 105,0%.

Exercício encerrado em 31 de dezembro de 2004 comparado ao exercício encerrado em 31 de dezembro 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 ano encerrado em 31 de dezembro de 2004 comparativamente com os resultados relativos ao ano encerrado em 31 de dezembro de 2003, seguem abaixo os resultados *pro forma* da ALL Brasil relativos ao ano encerrado em 31 de dezembro de 2004 e que excluem os resultados da ALL Argentina.

	Exercício encerrado em 31 de dezembro de 2004		
	Resultado consolidado	Eliminações	Resultado real obtido
	(em milhões de R\$)		
Receita bruta de serviços	R\$1.083,7	R\$(146,3)	R\$937,4
Deduções da receita bruta	(136,0)	3,6	(132,4)
Receita líquida de serviços	947,7	(142,7)	805,0
Custo dos serviços prestados	(614,1)	110,0	(504,1)
Lucro (prejuízo) bruto	333,6	(32,7)	300,9
Receita (despesas) com vendas, gerais e administrativas	(97,2)	9,8	(87,3)
Equivalência patrimonial e ganhos (perdas) em investimentos	57,1	2,5	59,6
Lucro (prejuízo) operacional antes das despesas financeiras líquidas	293,6	(20,4)	273,2
Despesas financeiras líquidas, incluindo ganho (perdas) da conversão de moeda e correção monetária	(155,6)	26,3	(131,7)
Lucro (prejuízo) operacional	137,9	3,4	141,3
Resultado não operacional	(3,1)	(0,5)	(2,6)
Imposto de renda e contribuição social.....	15,8	(20,5)	(4,7)
Lucro (prejuízo) líquido.....	R\$150,6	R\$(16,6)	R\$134,0

Receita Bruta de Serviços

A receita da ALL Brasil está segmentada em três unidades de negócios: *commodities* agrícola, intermodal industrial e rodoviário industrial. Essas unidades representaram 53,5%, 30,6% e 15,9%, respectivamente, da receita bruta auferida em 2004 e 51,6%, 29,0% e 19,4%, respectivamente, da receita bruta em 2003.

A receita bruta de 2004 cresceu de R\$853,8 milhões em 2003 para R\$937,4 milhões, ou 9,8%. Este aumento resultou principalmente do incremento no volume de carga transportada medida em TKU de 9,8% na unidade de *commodities* agrícolas e de 0,8% na unidade industrial intermodal, parcialmente compensado por uma redução de 20,7% nos km remunerados transportados na unidade rodoviária industrial.

A receita com *commodities* agrícolas de 2004 aumentou de R\$441,1 milhões em 2003 para R\$501,1 milhões em 2004, ou 13,6%, suportado por um aumento no volume transportado de 8,7 bilhões de TKU em 2003 para 9,5 bilhões de TKU em 2004, ou 8,8%, e por um aumento na receita média por mil TKU de R\$50,6 em 2003 para R\$52,9 no mesmo período de 2004, ou 4,5%. O aumento no volume transportado resultou principalmente de ganhos de *market share* em um cenário marcado por: (i) quebra de safra de soja, que ficou quase 20% abaixo das expectativas iniciais; (ii) embargo da exportações de soja brasileira para a China, que impactou fortemente os volumes exportados através do Porto do Rio Grande no segundo trimestre de 2004; (iii) greve no porto de Paranaguá e (iv) pelo maior acidente da história da ALL, que interrompeu por mais de 20 dias o fluxo de transporte pela principal rota da ferrovia no terceiro trimestre de 2004. O aumento da receita média por mil TKU resultou do repasse da inflação e PIS/Cofins, aliada a receitas oriundas de contratos *take or pay*, parcialmente compensada pela redução na receita relacionada à ponta rodoviária durante o período.

A unidade intermodal industrial aumentou sua receita de R\$248,7 milhões em 2003 para R\$287,1 milhões, ou 15,4%, principalmente em razão da elevação da tarifa média. A tarifa média aumentou de R\$46,6 em 2003 para R\$54,2 em 2004, ou 14,9%, principalmente em função do repasse da inflação e do aumento da alíquota de PIS/Cofins. O volume transportado ficou praticamente estável em 5,3 bilhões de TKU apesar do aumento em segmentos onde a ALL tem baixo *market share* devido à queda de volume em combustíveis e construção civil, que responderam por 65,8% do volume total da unidade em 2003, em um ano onde enfrentamos os seguintes eventos: (i) paralisação de três meses da Alberto Pasqualini – REFAP S.A. e Refinaria Presidente Getúlio Vargas, duas das três refinarias em nossa região de atuação, para manutenção de equipamentos, que acontece a cada 6 ou 7 anos e (ii) mercado fraco de construção civil, em que a ALL já tem uma alta participação de mercado, setor que ainda não se beneficiou da melhora na atividade econômica.

A unidade rodoviária industrial apresentou uma queda na sua receita bruta em 2004 de R\$164,0 milhões em 2003 para R\$149,3 milhões, ou 9,0%, em decorrência de uma redução do volume de Km remunerados de 70,9 milhões em 2003 para 56,3 milhões, ou 20,6%, parcialmente compensada por um aumento na receita média por Km remunerado de R\$2,3 em 2003 para R\$2,7 em 2004, ou 17,4%. A queda do volume é resultado da descontinuação de algumas operações pouco rentáveis, tais como o transporte de polietileno entre o Rio Grande do Sul e São Paulo e o transporte de eletrodomésticos entre Paraná e São Paulo, focando esforços em produtos de maior margem. O aumento nas tarifas médias foi resultado de um aumento na produtividade e na concentração dos fretes em segmentos mais rentáveis.

A tabela a seguir apresenta a composição da nossa receita bruta, em TKU e Km remunerado, por unidade de negócio:

	Receita Bruta		TKU		Km remunerado	
	2003	2004	2003	2004	2003	2004
	<i>(em milhões de reais)</i>		<i>(em bilhões)</i>		<i>(em milhões)</i>	
<i>Commodities</i> agrícolas.....	441,1	501,1	8,7	9,5	--	--
Industriais intermodais.....	248,7	287,1	5,3	5,3	--	--
Indústrias rodoviárias.....	164,0	149,3	--	--	70,9	56,3
Receita bruta total.....	R\$853,8	R\$937,4				

Deduções da Receita Bruta

As deduções da receita bruta aumentaram de R\$94,1 milhões em 2003 para R\$132,4 milhões em 2004, ou 40,7%. Este aumento é resultado da elevação da alíquota da Cofins de 3,0% para 7,6% a partir de fevereiro de 2004 e do aumento da receita bruta no período.

Custo dos Serviços Prestados

Os custos dos serviços prestados diminuíram de R\$511,5 milhões em 2003 para R\$504,1 milhões em 2004, ou 1,4%. Parte dessa redução decorreu da dedutibilidade da Cofins, a partir de fevereiro de 2004. Esta redução é explicada pelas seguintes variações:

Despesas com Combustíveis. As despesas com combustíveis em 2004 diminuíram de R\$157,5 milhões em 2003 para R\$156,9 milhões, ou um recuo de 0,4%, tendo as despesas com combustível rodoviário caindo de R\$20,1 milhões em 2003 para R\$16,3 milhões, ou 18,9%, parcialmente compensada pelo aumento das despesas com combustível ferroviário de R\$137,4 milhões em 2003 para R\$140,7 milhões, ou 2,4%.

O aumento das despesas com combustível ferroviário foi resultado principalmente do aumento da produção ferroviária, de 22,2 bilhões de TKB em 2003 para 24,4 bilhões de TKB no ano de 2004, ou 9,8%, parcialmente compensada pela redução no consumo médio de combustível de 5,9 litros por mil TKB em 2003 para 5,7 litros por mil TKB, ou 3,4% e pela queda no preço médio do diesel ferroviário de R\$1,05 por litro em 2003 para R\$1,01 por litro para o mesmo período de 2004, ou 3,8%, em função da dedução do PIS/Cofins.

No rodoviário, a redução das despesas com diesel se deve primariamente à diminuição dos Km remunerados percorridos pela frota própria da ALL, de 33,0 milhões de Km em 2003 para 28,4 milhões de Km em 2004, ou 16,1%, e à redução no consumo médio de combustível de 0,50 litros por Km no ano de 2003 para 0,48 litros por Km no mesmo período de 2004, ou 4,0%. O volume de diesel rodoviário diminuiu de 18,3 milhões de litros em 2003 para 13,2 milhões de litros em 2004, ou 27,9%, enquanto o preço médio pago aumentou de R\$1,10 por litro em 2003 para R\$1,23 em 2004, ou 18,8%.

Despesas com Transporte Rodoviário Agregado e Terceirizado. As despesas com transporte agregado e terceirizado no ano de 2004 caíram de R\$106,7 milhões em 2003 para R\$87,3 milhões, ou 18,2%. As despesas com agregados e terceiros, excetuando-se a ponta rodoviária de produtos agrícolas, caíram de R\$56,6 milhões em 2003 para R\$44,3 milhões em 2004, ou 21,7%, em razão da queda no volume transportado no modal rodoviário puro que levou a uma redução da utilização da frota de agregados e terceiros de 37,9 milhões de km em 2003 para 30,4 milhões de km em 2004, ou 19,8% e da redução do custo médio das operações com agregados e terceiros no rodoviário puro de R\$1,49 por Km em 2003 para R\$1,46 por Km em 2004, ou 2,4%.

As despesas com agregados e terceiros relacionadas à ponta rodoviária de produtos agrícolas em 2004, diminuíram de R\$50,1 milhões em 2003 para R\$43,0 milhões, ou 14,2%, em decorrência principalmente de uma redução no volume de operações intermodais agrícolas.

Despesas com Mão-de-obra. As despesas com mão-de-obra, que incluem despesas com mão-de-obra ferroviária e rodoviária, diminuíram de R\$92,3 milhões em 2003 para R\$92,2 milhões em 2004, ou um recuo de 0,1%.

As despesas com funcionários de operações ferroviárias em 2004 aumentaram de R\$54,8 milhões em 2003 para R\$55,3 milhões, ou 0,9%, com aumento do salário médio pago parcialmente compensado pela diminuição do quadro de pessoal ocorrida no terceiro trimestre de 2004. O custo médio de pessoal medido em R\$ por mil TKB caiu de R\$2,5 em 2003 para R\$2,3 em 2004, ou um recuo de 8,0%, com ganhos de eficiência no período.

As despesas com motoristas e assistentes rodoviários no ano de 2004 diminuíram de R\$22,4 milhões em 2003 para R\$20,8 milhões em 2004, ou 7,1%, principalmente devido à queda do volume transportado pela nossa frota própria de 33,0 milhões de Km remunerados em 2003 para 28,4 milhões de Km remunerados em 2004, com recuo de 13,9%, ao passo que o custo médio aumentou de R\$0,68 no ano de 2003 para R\$0,73 no mesmo período de 2004, ou 7,4%.

Despesas com Manutenção. As despesas com manutenção da ALL Brasil, que incluem despesas com manutenção ferroviária e rodoviária, diminuíram de R\$42,3 milhões em 2003 para R\$41,5 milhões em 2004, com recuo de 1,9%. Durante este período, as despesas com manutenção ferroviária aumentaram de R\$26,1 milhões em 2003 para R\$27,1 milhões em 2004, ou 3,8%, resultado do aumento de volume transportado de 22,2 bilhões de TKB em 2003 para 24,4 bilhões de TKB em 2004, ou 9,9%, parcialmente compensado pela redução do custo médio medido em R\$ por mil TKB de R\$1,2 no ano de 2003 para R\$1,1 em 2004, com recuo de 8,3%.

No modal rodoviário, as despesas com manutenção diminuíram de R\$16,2 milhões em 2003 para R\$14,3 milhões em 2004, ou um recuo de 11,7%, em decorrência da queda do volume de Km remunerados da frota própria e carretas de agregados de 48,4 milhões em 2003 para 41,6 milhões em 2004, ou 14,1%. Esta diminuição foi parcialmente compensada por um aumento no custo médio de manutenção medido por km de R\$0,33 em 2003 para R\$0,34 em 2004, ou 3,0%.

Despesas com Depreciação e Amortização. No ano de 2004, as despesas com depreciação e amortização aumentaram de R\$30,2 milhões em 2003 para R\$34,8 milhões, ou 15,2%, basicamente devido aos investimentos realizados ao longo de 2004.

Despesas de Concessão e Arrendamento. As despesas de arrendamento e concessão em 2004 caíram de R\$29,0 milhões em 2003 para R\$28,1 milhões, ou 3,1%, basicamente devido ao 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, parcialmente compensada pelo reajuste para reposição do IGPM.

Outras Despesas. As outras despesas de 2004 aumentaram de R\$53,5 milhões em 2003 para R\$63,2 milhões, ou 18,1%, em decorrência dos aumentos nos custos de carregamento, descarregamento e transbordo, refletindo um maior volume de serviços de terminal e outros serviços logísticos fornecidos, bem como um maior volume de embarques intermodais de produtos industriais.

Lucro Bruto

O lucro bruto da ALL Brasil em 2004 aumentou R\$52,7 milhões, passando de R\$248,2 milhões em 2003 para R\$300,9 milhões, ou 21,2%, em função do aumento das receitas líquidas em R\$45,3 milhões e da redução no custo dos serviços prestados em R\$7,4 milhões, refletindo tanto os esforços da ALL Brasil na redução dos custos operacionais, principalmente das despesas fixas, como o aumento da produtividade e da alavancagem operacional do negócio.

Despesas e Receitas Operacionais

Despesas com Vendas, Gerais e Administrativas. As despesas da ALL Brasil com vendas, gerais e administrativas cresceram de R\$71,1 milhões em 2003 para R\$78,9 milhões em 2004, ou 11,0%, devido principalmente a despesas extraordinárias relativas à oferta pública de ações realizada no mês de junho de 2004 no montante de R\$8,4 milhões.

Outras Receitas (Despesas) Operacionais Líquidas. Outras receitas operacionais líquidas no ano de 2004 caíram de uma receita de R\$8,1 milhões em 2003 para uma despesa de R\$8,4 milhões, devido, basicamente, a custos extraordinários de R\$9,4 milhões relativos a taxas e comissões relacionados à oferta pública de ações realizada no mês de junho de 2004.

Equivalência Patrimonial e Ganho (Perda) na Alienação de Participação Societária

Os ganhos com equivalência patrimonial e na alienação de participação societária em 2004 aumentaram de uma perda de R\$1,3 milhões em 2003 para um ganho de R\$59,6 milhões, devido principalmente ao ganho relacionado à venda da participação de 25,5% da ALL na Terlogs.

Despesas Financeiras Líquidas

As despesas financeiras líquidas de 2004 diminuíram de R\$184,2 milhões em 2003 para R\$131,9 milhões, ou um recuo de 28,4%, devido à redução na taxa média de juros de 23,19% em 2003 para 16,17% em 2004, além da significativa redução da dívida líquida pós recursos da oferta inicial de ações de emissão da Companhia, no final do segundo trimestre de 2004 (“Oferta Inicial de Ações”).

Lucro (Prejuízo) Operacional Após as Despesas Financeiras

O lucro (prejuízo) operacional após despesas financeiras em 2004 passou de um prejuízo de R\$0,3 milhões em 2003 para um lucro de R\$141,3 milhões, em decorrência de um aumento do lucro bruto em R\$52,7 milhões, um crescimento das despesas operacionais em R\$24,3 milhões, uma redução nas despesas financeiras líquidas em R\$52,3 milhões e uma melhora de R\$60,9 milhões em ágio e equivalência patrimonial.

Imposto de Renda e Contribuição Social

As despesas com imposto de renda e contribuição social no ano de 2004 foram de R\$4,7 milhões em comparação a um crédito de R\$6,2 milhões no mesmo período de 2003. A ALL Brasil constituiu parcela dos créditos fiscais diferidos no montante de R\$28,7 milhões em 2004 em comparação a R\$12,5 milhões em 2003.

Lucro Líquido

Como resultado dos fatores acima, no ano de 2004, o lucro líquido da ALL Brasil foi de R\$134,0 milhões em comparação a um lucro líquido de R\$10,2 milhões no mesmo período de 2003.

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	R\$705,3	R\$853,8				

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 à 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 à 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 um lucro de R\$7,7 milhões em 2002 para um lucro de R\$8,1 milhões em 2003, ou 5,2%, devido basicamente a ajustes parciais de inflação nos contratos de terceiros.

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 perda 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”.

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 depreciação do real em relação ao dólar não gerou resultado significativo.

Lucro Operacional Após as Despesas Financeira

O lucro operacional após despesas financeiras reduziu de um lucro 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, enquanto as despesas operacionais aumentaram R\$6,6 milhões, as despesas financeiras líquidas aumentaram R\$67,9 milhões e os 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. Como resultado, a provisão para imposto de renda e contribuição social aumentou de uma despesa líquida de R\$0,6 milhão, em 2002, para um crédito líquido de R\$6,2 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%.

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:

Semestres encerrados em 30 de junho de 2004 e 2005

ALL Argentina					
Semestre encerrado em 30 de junho de,					
2004	AV	2005	AV	1S/05 vs. 1S/04	
(em milhões de R\$)					
Demonstrações de Resultado Consolidadas:					
Receita Bruta de serviços	RS77,8	102,5%	RS76,0	102,7%	-2,3%
Deduções da receita bruta	(1,9)	-2,5%	(2,0)	-2,7%	5,3%
Receita líquida de serviços	75,9	100,0%	74	100,0%	-2,5%
Custo dos serviços prestados:					
Combustível	RS(11,7)	-15,4%	RS(13,3)	-18,0%	13,7%
Agregados e terceiros	(10,2)	-13,4%	(11,7)	-15,8%	14,7%
Despesas com mão-de-obra	(15,3)	-20,2%	(14,1)	-19,1%	-7,8%
Manutenção	(12,2)	-16,1%	(7,8)	-10,5%	-36,1%
Depreciação e amortização	(7,8)	-10,3%	(6,1)	-8,2%	-21,8%
Outras	(2,5)	-3,3%	(5,1)	-6,9%	104,0%
Custo total de serviços prestados	(59,7)	-78,7%	(58,0)	-78,4%	-2,8%
Lucro Bruto	RS16,2	21,3%	RS16,0	21,6%	-1,2%
Receitas (despesas) operacionais:					
Despesas com vendas, gerais e administrativas	RS(9,9)	-13,0%	RS(8,4)	-11,4%	-15,2%
Baixa de relacionados a entidades governamentais	0	0%	0	0%	-
Outras receitas (despesas) operacionais	1,2	1,6%	1,2	1,6%	0,0%
Total de receitas (despesas) operacionais	(10,0)	-13,2%	(7,5)	-10,1%	-25,0%
Equivalência patrimonial e ganhos (perdas) em Investimentos	(1,4)	-1,8%	(1,1)	-1,5%	-21,4%
Lucro operacional antes de despesas financeiras	RS4,8	6,3%	RS7,3	9,9%	52,1%
Despesas financeiras líquidas	1,5	2,0%	(10,1)	-13,6%	-773,3%
Lucro (prejuízo) operacional	RS6,3	8,3%	RS(2,8)	-3,8%	-144,4%
Efeito de conversão e correção monetária líquidos	11,1	14,6%	-16	-21,6%	-244,1%
Resultado não-operacional	0	0%	0	0%	-
Imposto de renda e contribuição social	0	0%	(2,0)	-2,7%	-
Lucro (prejuízo) líquido	RS17,4	22,9%	RS(20,7)	-28,0%	-219,0%

Exercícios encerrados em 31 de dezembro de 2002, 2003 e 2004

ALL Argentina							
Exercício encerrado em 31 de dezembro,							
2002	AV	2003	A V	2004	AV	2003 vs. 2002	2004 vs. 2003
(em milhões de R\$)							
Demonstrações de Resultado Consolidadas:							
Receita Bruta de serviços	RS116,1	102,6%	RS136,6	102,7%	RS146,3	102,5%	17,7%
Deduções da receita bruta	(2,9)	-2,6%	(3,5)	-2,6%	(3,6)	-2,5%	2,9%
Receita líquida de serviços	RS113,2	100,0%	RS133,0	100,0%	RS142,7	100,0%	17,5%
Custo dos serviços prestados:							
Combustível	RS(13,8)	-12,2%	RS(18,1)	-13,6%	RS(25,2)	-17,7%	31,2%
Agregados e terceiros	(15,1)	-13,3%	(20,7)	-15,6%	(19,4)	-13,6%	37,1%
Despesas com mão-de-obra	(21,0)	-18,6%	(24,0)	-18,0%	(27,7)	-19,4%	14,3%
Manutenção	(17,0)	-15,0%	(20,5)	-15,4%	(19,5)	-13,7%	20,6%
Depreciação e amortização	(16,1)	-14,2%	(15,9)	-12,0%	(12,5)	-8,8%	-1,2%
Outras	(5,0)	-4,4%	(4,5)	-3,4%	(5,7)	-4,0%	-10,0%
Custo total de serviços prestados	(88,0)	-77,7%	(103,8)	-78,0%	(110,0)	-77,1%	18,0%
Lucro Bruto	RS25,1	22,2%	RS29,2	22,0%	RS32,7	22,9%	12,0%
Receitas (despesas) operacionais:							
Despesas com vendas, gerais e administrativas	RS(23,2)	-20,5%	RS(16,9)	-12,7%	RS(14,4)	-10,1%	-27,2%
Baixa de relacionados a entidades governamentais	(20,6)	-18,2%	0	0,0%	0	0,0%	-
Outras receitas (despesas) operacionais	1,2	1,1%	1,2	0,9%	1,2	0,8%	0,0%
Total de receitas (despesas) operacionais	(42,6)	-37,6%	(19,4)	-14,6%	(9,8)	-6,9%	-54,5%
Equivalência patrimonial e ganhos (perdas) em Investimentos	0	0%	0	0,0%	(2,5)	-1,8%	-
Lucro operacional antes de despesas financeiras	RS(17,5)	-15,5%	RS9,9	0,0%	RS20,4	14,3%	-156,6%
Despesas financeiras líquidas	(7,4)	-6,5%	(6,3)	0,0%	(10,9)	-7,6%	-14,9%
Lucro (prejuízo) operacional	RS(24,9)	-22,0%	RS3,6	7,4%	RS9,6	6,7%	-114,5%
Efeito de conversão e correção monetária líquidos	44	38,9%	-9,3	-7,0%	-12,9	-9,0%	-121,1%
Resultado não-operacional	(2,3)	-2,0%	0	0,0%	0	0,0%	-
Imposto de renda e contribuição social	0	0%	0	0,0%	19,4	13,6%	-
Lucro (prejuízo) líquido	RS16,8	14,8%	RS(5,7)	-4,3%	RS16,1	11,3%	-133,9%

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:

	Exercício encerrado em 31 de dezembro de			Semestre encerrado em 30 de junho de
	2002	2003	2004	2005
<u>Volume</u>				
Número de vagões (em milhares) ⁽¹⁾	4,7	5,1	5,1	6,5
TKU (bilhões)	2,8	3,6	3,8	1,9
Número médio de empregados operacionais ⁽²⁾	1.107	1.172	1.313	1.260
Total do consumo ferroviário de combustível (milhões)	21,8	24,9	28,9	15,0
Extensão da linha (milhares de km) ⁽¹⁾	8,401	8,401	8,401	8,401
<u>Produtividade</u>				
Eficiência (TKU/TKB)	0,48	0,5	0,48	0,48
Produtividade dos empregados (milhares de TKU/número médio de empregados) ⁽²⁾	2,5	3,1	2,9	N/A
Consumo médio ferroviário de combustível (litros por mil TKB)	3,8	3,5	3,6	3,7
<u>Segurança</u>				
Acidentes (milhão por trem km)	31	26	22	21

⁽¹⁾ Número ao término de cada período.

⁽²⁾ Apenas para as atividades ferroviárias.

Semestre encerrado em 30 de junho de 2005 comparado com o semestre encerrado em 30 de junho de 2004

Receita Bruta de Serviços

A receita bruta da ALL Argentina reduziu de R\$77,8 milhões no primeiro semestre de 2004 para R\$76,0 milhões no primeiro semestre de 2005, ou 2,3%, devido principalmente a uma queda nas receitas médias por TKU em R\$/TKU, que passou de R\$42,0 por TKU no primeiro semestre de 2004 para R\$39,8 por TKU no primeiro semestre de 2005, ou 5,5%, refletindo principalmente a valorização do real frente ao peso. Esta queda foi parcialmente compensada pelo volume transportado, que aumentou de 1,85 bilhões de TKU no primeiro semestre de 2004 para 1,91 bilhões de TKU no primeiro semestre de 2005, ou 3,4%.

Deduções da Receita Bruta

As deduções da receita bruta aumentaram de R\$1,9 milhões no primeiro semestre de 2004 para R\$2,0 milhões no primeiro semestre de 2005, ou 5,2%, devido principalmente ao reconhecimento de impostos sobre receitas de arrendamento efetuados no exercício de 2004.

Custo de Serviços Prestados

O custo dos serviços prestados reduziu de R\$59,7 milhões no primeiro semestre de 2004 para R\$58,0 milhões no primeiro semestre de 2005, ou 2,8%. Essa redução foi proporcional à redução nas receitas líquidas que foi de R\$75,9 milhões no primeiro semestre de 2004 para R\$74,0 milhões no primeiro semestre de 2005, ou 2,5%. Conseqüentemente, o custo dos serviços prestados como uma porcentagem das receitas líquidas manteve-se estável em 78,7% no primeiro semestre de 2004 e em 78,4% no primeiro semestre de 2005.

Despesas com Combustíveis. As despesas com combustíveis aumentaram de R\$11,7 milhões no primeiro semestre de 2004 para R\$13,3 milhões no primeiro semestre de 2005, ou 13,7%, devido principalmente a um aumento no volume e no consumo médio em litros por mil TKB. O volume consumido de combustível aumentou de 12,8 milhões de litros no primeiro semestre de 2004 para 15,0 milhões de litros no primeiro semestre de 2005, ou 17,2%, enquanto o consumo médio de combustível aumentou de 3,4 litros por mil TKB no primeiro semestre de 2004 para 3,7 litros por mil TKB no primeiro semestre de 2005, ou 8,8%. No mesmo período, o preço médio do combustível reduziu em 2,7%. O aumento no consumo médio deveu-se principalmente a alterações no *mix* dos produtos transportados.

Despesas com Agregados e Terceiros As despesas com transporte rodoviário agregado e terceirizado aumentaram de R\$10,2 milhões no primeiro semestre de 2004 para R\$11,7 milhões no primeiro semestre de 2005, ou 14,5%, devido principalmente a um aumento nos volumes transportados e no preço médio pago por Km. O volume de fretes de terceiros medidos em milhares de carregamentos rodoviários aumentou de 62,6 no primeiro semestre de 2004 para 66,1 no primeiro semestre de 2005, ou 5,6%. No mesmo período, o custo por carregamento rodoviário aumentou em 8,4%, passando de R\$0,16 por km no primeiro semestre de 2004 para R\$0,18 por km no primeiro semestre de 2005.

Despesas com Mão-de-Obra. As despesas com mão-de-obra diminuíram de R\$15,3 milhões no primeiro semestre de 2004 para R\$14,1 milhões no primeiro semestre de 2005, ou 8,1%, devido principalmente à redução do custo médio de mão-de-obra que passou de R\$4,03 por mil TKB no primeiro semestre de 2004 para R\$3,49 por mil TKB no primeiro semestre de 2005, ou 13,5%, ocasionado pela redução do quadro de pessoal no primeiro semestre de 2005.

Despesas com Manutenção. As despesas com manutenção reduziram de R\$12,2 milhões no primeiro semestre de 2004 para R\$7,8 milhões no primeiro semestre de 2005, ou 36,1%. Apesar do aumento de 6,2% no volume transportado, ocorreu um significativo ganho de eficiência, reduzindo o custo médio de manutenção de R\$3,22 por mil TKB no primeiro semestre de 2004 para R\$1,94 por mil TKB no primeiro semestre de 2005, ou 39,8%.

Despesas com Depreciação e Amortização. As despesas com depreciação e amortização foram reduzidas de R\$7,8 milhões no primeiro semestre de 2004 para R\$6,1 milhões no primeiro semestre de 2005, ou 21,8%, devido basicamente à depreciação do peso frente ao real.

Outras Despesas. Outras despesas totalizaram R\$5,1 milhões no primeiro semestre de 2005, representando um aumento de 104,0% em relação às despesas de R\$2,5 milhões registradas no primeiro semestre de 2004, devido basicamente a despesas de reavaliação de estoque.

Lucro Bruto

Como consequência dos fatores mencionados acima, o lucro bruto reduziu de R\$16,2 milhões no primeiro semestre de 2004 para R\$16,0 milhões no primeiro semestre 2005, ou 1,3%.

Despesas e Receitas Operacionais

Despesas com Vendas, Gerais e Administrativas. As despesas com vendas gerais e administrativas, diminuíram de R\$9,9 milhões no primeiro semestre de 2004 para R\$8,4 milhões no primeiro semestre de 2005, ou 15,1%.

Outras Despesas e Receitas Operacionais. Outras despesas operacionais diminuíram de uma despesa de R\$0,1 milhão no primeiro semestre de 2004 para uma receita de R\$0,9 milhão no primeiro semestre de 2005.

Despesas Financeiras Líquidas

As despesas financeiras líquidas cresceram de uma receita líquida de R\$1,5 milhão no primeiro semestre de 2004 para uma despesa líquida de R\$10,1 milhões no primeiro semestre de 2005. As despesas financeiras cresceram devido basicamente aos juros incorridos em captações de curto prazo e ao efeito da variação cambial das dívidas denominadas em reais.

Lucro Operacional após Despesas Financeiras

Em decorrência dos fatores mencionados acima, a ALL Argentina apresentou um prejuízo operacional, após as despesas financeiras de R\$2,8 milhões no primeiro semestre de 2005, comparado a um lucro operacional de R\$6,3 milhões no primeiro semestre de 2004.

Efeito da 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 quanto da variação cambial do peso frente o real no valor do patrimônio líquido. No primeiro semestre de 2005, o efeito de conversão e correção monetária foi de uma perda de R\$16,0 milhões, enquanto no primeiro semestre de 2004 foi registrado um ganho de R\$11,1 milhões, ou 244,0%.

Imposto de Renda

No primeiro semestre de 2004 a ALL Argentina não pagou imposto de renda devido a prejuízos registrados em exercícios passados. No primeiro semestre de 2005, a ALL Argentina pagou R\$2,0 milhões de imposto de renda.

Lucro (Prejuízo) Líquido

Em consequência dos fatores mencionados acima, o resultado líquido da ALL Argentina caiu de um lucro de R\$17,4 milhões no primeiro semestre de 2004 para um prejuízo de R\$20,6 milhões no primeiro semestre de 2005.

Exercício encerrado em 31 de dezembro de 2004 comparado ao período encerrado em 31 de dezembro de 2003

O peso depreciou 10,43% contra o real de 31 de dezembro de 2003 a 31 de dezembro de 2004, passando de R\$1,0133 por peso para R\$1,1190 por peso. A análise do preço e custo apresentada abaixo será diretamente afetada por esta variação cambial.

Receita Bruta de Serviços

A receita bruta aumentou de R\$136,6 milhões em 2003 para R\$146,3 milhões em 2004, ou 7,1%, resultado do aumento no volume transportado medido em TKU, parcialmente compensada pela queda nas receitas médias por mil TKU em R\$/mil TKU.

O aumento do volume resultou de um ganho de *market share* e do aumento na demanda dos principais clientes da ALL Argentina. O maior crescimento foi em matérias primas industriais ligadas à exportação incluindo carvão e produtos férreos e também em produtos ligados ao mercado interno incluindo cimento, água e vinho favorecidos pela recuperação econômica da Argentina. O volume transportado em 2004 aumentou de 3,6 bilhões de TKU em 2003 para 3,8 bilhões de TKU, ou 5,6%, enquanto as receitas médias por mil TKU caíram 1,0%, refletindo principalmente a apreciação do real em relação ao peso.

Deduções da Receita Bruta

As deduções da receita bruta aumentaram de R\$3,5 milhões em 2003 para R\$3,6 milhões em 2004, ou 2,9%, devido principalmente ao aumento na receita bruta. A receita líquida aumentou de R\$133,0 milhões em 2003 para R\$142,7 milhões em 2004, ou 7,3%.

Custo dos Serviços Prestados

O custo dos serviços prestados em 2004 aumentou de R\$103,8 milhões em 2003 para R\$110,0 milhões, ou 6,0%, em decorrência principalmente do aumento das despesas com combustíveis e das despesas com mão-de-obra. O custo dos serviços prestados como uma porcentagem das receitas líquidas diminuiu de 78,0% em 2003, para 77,1% em 2004.

Despesas com Combustíveis. As despesas com combustíveis em 2004 aumentaram de R\$18,1 milhões em 2003 para R\$25,2 milhões, ou 39,2%, em decorrência do aumento no volume transportado, medido em TKBs, ocasionando um aumento no consumo de combustível de 24,9 milhões de litros para 28,9 milhões de litros, e da alta no preço do combustível, que ficou em média em 19,5% no período, devido principalmente à mudança no tipo de combustível utilizado para um de melhor qualidade.

Despesas com Agregados e Terceiros. As despesas com agregados e terceiros em 2004 caíram de R\$20,7 milhões em 2003 para R\$19,4 milhões, ou um recuo de 6,3%, devido principalmente a uma redução de 17,7% no número de carregamentos rodoviários, com um menor volume de intermodalidade, parcialmente compensada por um aumento de 13,6% no custo médio de contratação.

Despesas com Mão-de-obra. As despesas com mão-de-obra em 2004 aumentaram de R\$24,0 milhões em 2003 para R\$27,7 milhões, ou 15,4%, devido principalmente ao aumento no salário médio, que resultou basicamente de aumentos impostos pelo governo nos salários de funcionários sindicalizados.

Despesas com Manutenção. As despesas com manutenção diminuíram de R\$20,5 milhões no ano de 2003 para R\$19,5 milhões no mesmo período de 2004, ou 4,9%, mesmo com o aumento de 11,6% no volume total transportado medido em TKB devido a ganhos de eficiência e à melhor qualidade do combustível usado

a partir do segundo semestre de 2004. No mesmo período as despesas em manutenção por mil TKB diminuíram 14,3%.

Despesas com Depreciação e Amortização. As despesas com depreciação e amortização em 2004 foram reduzidas de R\$15,9 milhões em 2003 para R\$12,5 milhões, ou 21,4%, principalmente devido à valorização do real em relação ao peso e a uma mudança na forma de contabilização da amortização do ágio da compra das ferrovias Argentinas, que, em 2004, passaram a ser contabilizadas na rubrica equivalência patrimonial e ganho de investimentos, em linha com o que é feito no Brasil. Essa mudança de contabilização gerou uma redução de R\$2,5 milhões na depreciação e amortização em 2004.

Outras Despesas. Outras despesas totalizaram R\$5,7 milhões em 2004, representando um aumento de 26,7% em relação às despesas de R\$4,5 milhões em 2003.

Lucro Bruto

Em decorrência dos fatores mencionados acima o lucro bruto nos doze meses acumulados de 2004 aumentou de R\$29,2 milhões em 2003 para R\$32,7 milhões, ou 12,0%.

Despesas e Receitas Operacionais

Despesas com Vendas, Gerais e Administrativas. As despesas com vendas, gerais e administrativas em 2004 caíram de R\$16,9 milhões em 2003 para R\$14,4 milhões, ou 14,8%, em virtude da desvalorização do peso em relação ao real e da menor apropriação de PPR (Programa de Participação nos Resultados), em função do resultado menor que as metas inicialmente estabelecidas.

Outras Despesas e Receitas Operacionais. No ano de 2004, as outras despesas e receitas operacionais melhoraram de uma despesa de R\$2,4 milhões em 2003 para uma receita de R\$4,6 milhões, em decorrência principalmente da reversão da provisão relativas ao *write off* da unidade executora de R\$4,2 milhões, além de menores despesas judiciais e contingências trabalhistas e efeito cambial.

Despesas Financeiras Líquidas

As despesas financeiras líquidas em 2004 aumentaram de R\$6,3 milhões em 2003 para R\$10,9 milhões em 2004, ou 73,0%, devido principalmente ao aumento do endividamento no período e à depreciação do peso frente o real.

Lucro Operacional após Despesas Financeiras

Em decorrência dos fatores mencionados acima, a ALL Argentina apresentou um aumento no lucro operacional no ano de 2004 de R\$3,6 milhões em 2003 para R\$9,6 milhões em 2004, ou 166,7%.

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 quanto da variação cambial do peso frente o real no valor do patrimônio líquido (no período de 1º de janeiro de 2002 até 28 de fevereiro de 2003). No ano de 2004, o efeito de conversão e correção monetária foi de uma perda de R\$9,3 milhões em 2003 para uma perda de R\$12,9 milhões, ou 38,7%.

Imposto de Renda

No ano de 2003 a ALL Argentina não pagou imposto de renda devido ao prejuízo neste período. No ano de 2004, a ALL Argentina registrou um crédito fiscal no montante de R\$19,4 milhões, resultado do aumento de impostos diferidos.

Lucro (Prejuízo) Líquido

Em consequência dos fatores mencionados acima, o lucro líquido da ALL Argentina em 2004, aumentou de um prejuízo de R\$5,7 milhões em 2003 para um lucro de R\$16,1 milhões. A margem líquida no período aumentou de uma perda de 4,3% em 2003 para um ganho de 11,3% em 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 2,4%.

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%. Conseqüentemente, 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 a 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 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.

Principais alterações nas contas patrimoniais relativas ao semestre encerrado em 30 de junho de 2005 comparado com o semestre encerrado em 30 de junho de 2004

O investidor deve ler este item em conjunto com a seção “Informações Financeiras Seleccionadas – Balanço Patrimonial”, as Demonstrações Financeiras consolidadas e respectivas notas constantes deste Prospecto.

ALL

Ativo circulante

O ativo circulante aumentou de R\$739,8 milhões no semestre encerrado em 30 de junho de 2004 para R\$912,0 milhões no semestre encerrado em 30 de junho de 2005, ou 23,3%. Esta variação deve-se principalmente ao aumento das aplicações financeiras mantidas pela ALL Brasil, alavancadas após a captação dos recursos da 4ª emissão de debêntures e da emissão de Cédulas de Crédito Bancário, que totalizaram R\$135,0 milhões e R\$241,0 milhões respectivamente, compensado com a utilização de parte desses recursos para o pagamento antecipado de dívidas de prazo mais curtos e com custo mais elevado.

Ativo Realizável a Longo Prazo

O ativo realizável a longo prazo aumentou de R\$175,6 milhões no período encerrado em 30 de junho de 2004 para R\$214,4 milhões no mesmo período de 2005, ou 22,1%. Este aumento deve-se principalmente à constituição de parcelas de Imposto de Renda, Contribuição Social e ICMS diferidos no montante total de R\$30,4 milhões.

Ativo Permanente

O ativo permanente aumentou de R\$934,6 milhões no período encerrado em 30 de junho de 2004 para R\$1.011,4 milhões no período encerrado em 30 de junho de 2005, ou 8,2%. Esta variação deve-se principalmente ao aumento no investimento no imobilizado realizado pela ALL, que passou de R\$617,3 milhões no encerramento do primeiro semestre de 2004 para R\$731,9 milhões no mesmo período de 2005, ou 18,6%, resultado da implementação dos planos de expansão de capacidade realizados no período.

Passivo Circulante

O passivo circulante reduziu de R\$480,4 milhões no período encerrado em 30 de junho de 2004 para R\$444,0 milhões no período encerrado em 30 de junho de 2005, ou 7,6%, como consequência fundamentalmente de:

- Pagamento antecipado de dívidas de curto-prazo denominadas em reais e em dólares.
- Liquidação da 1ª emissão de debêntures da ALL do Brasil, no montante de R\$14,5 milhões.

Passivo Realizável a Longo Prazo

O passivo realizável a longo prazo aumentou de R\$678,7 milhões no período encerrado em 30 de junho de 2004 para R\$856,2 milhões no período encerrado em 30 de junho de 2005, ou 26,2%. Este crescimento deve-se principalmente à contabilização dos recursos de longo-prazo captados pela 4ª emissão de debêntures e pela emissão de Cédulas de Crédito Bancária, de R\$135,0 milhões e R\$241,0 milhões, respectivamente, parcialmente compensados pelo pagamento antecipado de dívidas de curto-prazo denominadas em reais e em dólares, com alguma parcelas no longo-prazo.

Patrimônio Líquido

O patrimônio líquido da ALL aumentou de R\$673,6 milhões registrados no encerramento do primeiro semestre de 2004 para R\$828,7 milhões no encerramento do primeiro semestre de 2005, ou 23,0%, decorrentes principalmente da integralização de R\$49,3 milhões ao capital social, e pelo crescimento de R\$903,5% nas reservas de lucro, que passaram de R\$17,1 milhões no período encerrado em 30 de junho de 2004 para R\$171,6 milhões no período encerrado em 30 de junho de 2005, fundamentalmente como consequência do resultado líquido obtido pela ALL no exercício de 2004.

ALL Argentina

Ativo circulante

O ativo circulante diminuiu de R\$48,8 milhões no semestre encerrado em 30 de junho de 2004 para R\$43,6 milhões no semestre encerrado em 30 de junho de 2005, ou 10,7%. Esta variação deve-se principalmente: (i) à redução do saldo de itens em estoque, que passaram de R\$10,2 milhões no encerramento do primeiro semestre de 2004 para R\$1,6 milhão no encerramento do primeiro semestre de 2005, ou 84,3%, devido a transferências contábeis do estoque para o ativo permanente, e (ii) à redução das disponibilidades mantidas em caixa de R\$4,8 milhões no semestre encerrado em 30 de junho de 2004 para R\$1,3 milhão no semestre encerrado em 30 de junho de 2005, ou 72,9%, compensados pelo aumento dos créditos fiscais realizáveis no curto prazo, que passaram de R\$2,5 milhões no encerramento do primeiro semestre de 2004 para R\$12,1 milhões no encerramento do primeiro semestre de 2005, ou 384,0%.

Ativo Realizável a Longo Prazo

O ativo realizável a longo prazo aumentou de R\$11,8 milhões no semestre encerrado em 30 de junho de 2004 para R\$21,9 milhões no mesmo período de 2005, ou 85,6%. Esta variação deve-se principalmente à constituição de créditos fiscais realizáveis a longo prazo, que passaram de R\$6,5 milhões no primeiro semestre de 2004 para R\$11,9 milhões no primeiro semestre de 2005, ou 83,1%. Estes créditos compõem-se basicamente de impostos diferidos, que serão utilizados em exercícios futuros.

Ativo Permanente

O ativo permanente da ALL Argentina reduziu de R\$241,8 milhões registrados no encerramento do primeiro semestre de 2004 para R\$202,2 milhões no mesmo período de 2005, ou 16,4%, basicamente em função da depreciação e do efeito da desvalorização cambial incidentes sobre o ativo permanente, parcialmente compensados por reclassificações contábeis do estoque para o ativo imobilizado.

Passivo Circulante

O passivo circulante da ALL Argentina manteve-se praticamente estável, passando de R\$54,0 milhões registrados no período encerrado em 30 de junho de 2004 para R\$53,7 milhões no período encerrado em 30 de junho de 2005, ou uma redução de 0,6%.

Passivo Exigível a Longo Prazo

O passivo exigível a longo prazo reduziu de R\$82,4 milhões no semestre encerrado em 30 de junho de 2004 para R\$68,7 milhões no mesmo período de 2005, ou 16,6%. Esta redução deve-se principalmente à redução do saldo de contas a pagar a sociedades coligadas, que passou de R\$50,6 milhões no encerramento do primeiro semestre de 2004 para R\$42,2 milhões no mesmo período de 2005, ou 16,6%, decorrentes principalmente à reclassificação contábil de obrigações junto a Boswells (ver “Transação com Partes Relacionadas - Contrato de Préstamo Financeiro”).

Patrimônio Líquido

O patrimônio líquido da ALL Argentina reduziu de R\$166,0 milhões registrados no encerramento do primeiro semestre de 2004 para R\$145,2 milhões no encerramento do primeiro semestre de 2005, ou 12,5%, decorrentes principalmente da redução dos saldos de Adiantamentos para Futuros Aumentos de Capital (AFACs) e do saldo acumulado da correção monetária sobre AFACs em R\$28,4 milhões e R\$33,9 milhões, respectivamente, compensados pela redução dos prejuízos acumulados de R\$130,9 milhões registrados no encerramento de primeiro semestre de 2004 para R\$84,2 milhões no mesmo período de 2005, ou 35,7%.

Principais alterações nas contas patrimoniais relativas ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2004 comparado com o exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2003

O investidor deve ler este item em conjunto com a seção “Informações Financeiras Seleccionadas – Balanço Patrimonial”, as Demonstrações Financeiras consolidadas e respectivas notas constantes deste Prospecto.

ALL

Ativo circulante

O ativo circulante apresentou um aumento de R\$428,4 milhões no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2003 para R\$972,9 milhões no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2004, ou 127,1%, devido basicamente ao aumento do saldo das aplicações financeiras mantidas pela ALL Brasil, decorrentes principalmente dos recursos obtidos na Oferta Inicial de Ações, nas 3ª e 4ª emissões de debêntures, na emissão de Cédulas de Crédito Bancária, e pela geração de caixa operacional de R\$361,6 milhões obtidos durante o exercício de 2004 pela ALL Brasil e ALL Argentina.

Ativo Realizável a Longo Prazo

O ativo realizável a longo prazo aumentou de R\$167,8 milhões no término do exercício de 2003 para R\$215,0 milhões em 2004, ou 28,1%. Este aumento deve-se basicamente à contabilização de despesas pagas antecipadamente em emissões de debêntures e cédulas de crédito bancário, e a investimentos com retornos a longo prazo.

Ativo Permanente

O ativo permanente da ALL aumentou de R\$871,1 milhões em 31 de dezembro de 2003 para R\$961,5 milhões em 31 de dezembro de 2004, ou 10,4%, em consequência dos planos de investimentos em imobilizado desenvolvidos pela ALL, alavancados pelos recursos obtidos na Oferta Inicial de Ações e nas 3ª e 4ª emissões de debêntures.

Passivo Circulante

O passivo circulante manteve-se estável em 2004, comparado com o exercício encerrado em 2003, passando de R\$505,6 milhões em 2003 para R\$512,2 milhões em 2004, ou 1,3%, devido principalmente aos empréstimos e financiamentos de curto prazo, que caíram de R\$230,7 milhões no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2003 para R\$110,0 milhões em 2004, ou 52,3%, em consequência ao pagamento antecipado de dívidas de curto prazo após os recursos obtidos na Oferta Inicial de Ações e nas 3ª e 4ª emissões de debêntures, além do aumento do saldo a pagar a fornecedores, que passou de R\$109,9 milhões em 2003 para R\$184,7 milhões em 2004, ou 68,1%, refletindo o aumento no prazo médio de pagamentos à fornecedores, principalmente combustíveis.

Passivo Exigível a Longo Prazo

O passivo exigível a longo prazo aumentou de R\$612,9 milhões no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2003 para R\$889,7 milhões no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2004, ou 45,2%, devido principalmente pelas 3ª e 4ª emissões de debêntures, que representaram um aumento de R\$120,0 milhões e R\$135,0 milhões, respectivamente, no saldo de debêntures à pagar.

Patrimônio Líquido

O patrimônio líquido aumentou em 123,1%, passando de R\$331,2 milhões no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2003 para R\$738,8 milhões no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2004, principalmente em decorrência de: emissão primária de ações de R\$267,4 milhões, distribuídas na Oferta Inicial de Ações, e por um aumento de 657,9% nas reservas de lucros, que passaram de R\$17,1 milhões em 2003 para R\$129,6 milhões em 2004.

ALL Argentina

Ativo circulante

O ativo circulante permaneceu praticamente estável, passando de R\$47,1 milhões no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2003 para R\$46,4 milhões no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2004, ou uma redução de 1,5%. Esta variação deve-se principalmente à redução do saldo de disponibilidades mantidas em caixa, que passou de R\$6,3 milhões no encerramento do exercício de 2003 para R\$0,6 milhão no

encerramento do exercício de 2004, ou 90,5%, além da redução dos itens em estoque de R\$8,5 milhões no final do exercício de 2003 para R\$3,0 milhões no final do exercício de 2003, ou 64,7%, em função de reclassificações contábeis do estoque para o ativo imobilizado. Esta variação foi compensada pela constituição de créditos fiscais, que passaram de R\$2,8 milhões no encerramento do exercício de 2003 para R\$14,4 milhões no encerramento do exercício de 2004, ou um aumento de 414,3%, basicamente impostos diferidos, que serão utilizados em exercícios futuros..

Ativo Realizável a Longo Prazo

O ativo realizável a longo prazo aumentou de R\$9,7 milhões no exercício encerrado em 30 de dezembro de 2003 para R\$23,6 milhões no mesmo período de 2004, ou 143,3%. Esta variação deve-se principalmente à constituição de crédito fiscais realizáveis a longo prazo, que passaram de R\$4,7 milhões no encerramento do exercício de 2003 para R\$14,0 milhões no encerramento do exercício de 2004, ou 197,9%, e pela contabilização de contas a receber a longo prazo de R\$4,9 milhões durante o exercício de 2004.

Ativo Permanente

O ativo permanente da ALL Argentina manteve-se praticamente estável, passando de R\$218,9 milhões no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2003 para R\$218,3 milhões no mesmo período de 2004, ou 0,3%.

Passivo Circulante

O passivo circulante da ALL Argentina cresceu de R\$37,8 milhões registrados no encerramento do exercício de 2003 para R\$50,3 milhões no término do exercício de 2004, ou 33,1%, devido basicamente à contratação de empréstimos locais de curto prazo, que passaram de R\$5,2 milhões no final do exercício de 2003 para R\$11,8 milhões no final do encerramento do exercício de 2004, ou um aumento de 126,9%, adicionado ao efeito da desvalorização de 10,4% do peso frente ao real durante o exercício de 2004. Além do aumento do saldo a pagar a fornecedores, que passou de R\$21,8 milhões no encerramento do exercício de 2003 para R\$25,1 milhões no mesmo período de 2004, ou 15,1%, decorrentes do aumento do prazo médio de pagamentos a fornecedores.

Passivo Exigível a Longo Prazo

O passivo exigível a longo prazo aumentou de R\$89,4 milhões no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2003 para R\$200,3 milhões no mesmo período de 2004, ou 124,0%. Este crescimento deve-se principalmente a transferências contábeis do Patrimônio Líquido para o Passivo Exigível a Longo Prazo de Adiantamentos para Futuros Aumentos de Capital (AFACs) e de parte do saldo acumulado da correção monetária acumulada sobre AFACs no total de R\$126,9 milhões, durante o exercício de 2004. Compensados pela redução do saldo de contas a pagar a sociedades coligadas, principalmente à Boswells, que passou de R\$52,3 milhões no encerramento do exercício de 2003 para R\$39,1 milhões no mesmo período de 2005, ou 25,2%.

Patrimônio Líquido

O patrimônio líquido da ALL Argentina diminuiu de R\$148,5 milhões registrados no encerramento do exercício de 2003, para R\$37,7 milhões no encerramento exercício de 2004, ou 74,6%. Esta redução deve-se principalmente à transferência contábil para o grupo de Passivos Exigíveis a Longo Prazo de R\$126,9 milhões de parte do saldo de AFACs e do saldo acumulado da correção monetária sobre AFACs, compensados pela redução dos prejuízos acumulados, que passaram de R\$127,7 milhões no encerramento do exercício de 2003 para R\$87,7 milhões no encerramento de 2004, ou 31,3%.

Principais alterações nas contas patrimoniais relativas ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2003 comparado com o exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2002

O investidor deve ler este item em conjunto com a seção “Informações Financeiras Seleccionadas – Balanço Patrimonial”, as Demonstrações Financeiras consolidadas e respectivas notas constantes deste Prospecto.

ALL

Ativo circulante

O ativo circulante aumentou de R\$199,8 milhões no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2002 para R\$428,4 no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2003, ou 114,4%, devido principalmente ao aumento nas aplicações financeiras na ALL Brasil, que passaram R\$46,5 milhões em 2002 para R\$211,7 milhões em 2003, ou 355,3%, em decorrência principalmente dos recursos obtidos em captações junto ao BNDES e pela geração de caixa operacional de R\$249,4 milhões durante o exercício de 2003.

Ativo Realizável a Longo Prazo

O ativo realizável a longo prazo reduziu de R\$498,2 milhões no término do exercício de 2002 para R\$167,8 milhões em 2003, ou 99,1%. Esta variação deve-se basicamente à redução do saldo a receber de partes relacionadas, que passou de R\$341,3 milhões no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2002 para R\$3,0 milhões no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2003, basicamente em consequência da recompra da Logispar pela Companhia.

Ativo Permanente

O ativo permanente da ALL aumentou de R\$464,1 milhões em 31 de dezembro de 2002 para R\$871,1 milhões em 31 de dezembro de 2003, ou 87,7%, devido principalmente à consolidação dos ativos permanentes da Logispar e suas controladas na Argentina pela Companhia, além da implementação dos planos de investimentos desenvolvidos pela ALL, alavancados pelos recursos obtidos nas captações junto ao BNDES e pela geração de caixa operacional de R\$249,4 milhões.

Passivo Circulante

O passivo circulante aumentou de R\$478,3 milhões no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2002 para R\$505,6 milhões no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2003, ou 5,7%, devido principalmente ao aumento de contas a pagar a fornecedores, que passaram de R\$56,2 milhões em 2002 para R\$109,9 milhões em 2003, ou 95,6%, registrados principalmente em decorrência ao aumento dos prazos médios de pagamentos a fornecedores, bem como dos passivos assumidos pela Companhia após a consolidação da Logispar e suas controladas na Argentina.

Passivo Exigível a Longo Prazo

O passivo realizável a longo prazo aumentou de R\$401,1 milhões no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2002 para R\$612,9 milhões no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2003, ou 52,8%, devido principalmente às captações de dívidas realizadas junto ao BNDES, registradas sob a rubrica de Empréstimos e Financiamentos de Longo Prazo, e pela consolidação dos passivos de longo prazo assumidos pela Companhia após a recompra da Logispar e suas controladas na Argentina.

Patrimônio Líquido

O patrimônio líquido aumentou em 25,3%, passando de R\$264,3 milhões no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2002 para R\$331,2 milhões no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2003, devido principalmente às integralizações ao capital social de R\$56,8 milhões, passando de R\$260,3 milhões no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2002 para R\$317,1 milhões em 2003, ou 21,8% e ao aumento das reservas de lucros da ALL, que passaram de R\$8,1 milhões em 2002 para R\$17,1 milhões em 2003, ou 111,1%.

ALL Argentina

Ativo circulante

O ativo circulante da ALL Argentina cresceu de R\$40,4 milhões no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2002 para R\$47,1 milhões no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2003, ou 16,6%, basicamente em decorrência da elevação das disponibilidades mantidas em caixa, que passaram de R\$2,2 no encerramento do exercício de 2002 para R\$6,3 milhões no mesmo período de 2003, ou 186,4%, além da contabilização de R\$4,4 milhões em créditos de curto prazo junto a sociedades coligadas, ante aos R\$0,3 milhão registrado no encerramento do exercício de 2002, decorrentes principalmente de créditos anteriormente detidos pela ALL Brasil junto à Logispar, e cedidos à ALL Argentina.

Ativo Realizável a Longo Prazo

O ativo realizável a longo prazo aumentou de R\$8,0 milhões no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2002 para R\$9,7 milhões no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2003, ou 21,3%, em decorrência do aumento de R\$1,7 milhão no saldo de contas a receber a longo prazo.

Ativo Permanente

O ativo permanente da ALL Argentina reduziu de R\$234,1 milhões no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2002 para R\$218,9 milhões no mesmo período de 2003, ou 6,5%, devido principalmente à depreciação sobre o ativo imobilizado, acrescido da desvalorização do peso frente ao real ocorrida durante o exercício de 2003.

Passivo Circulante

O passivo circulante da ALL Argentina diminuiu de R\$48,9 milhões registrados no encerramento do exercício de 2002 para R\$37,8 milhões no término do exercício de 2003, ou 22,7%. Esta variação responde principalmente à redução de contas a pagar no curto prazo a sociedades ligadas, que passaram de R\$20,8 milhões no encerramento do exercício de 2002 para R\$3,2 milhões no mesmo período de 2003, ou 84,6%, compensados pelo aumento do saldo a pagar a fornecedores locais, que passou de R\$16,8 milhões no encerramento do exercício de 2002 para R\$21,8 milhões no mesmo período de 2003, ou 29,8%, refletindo o aumento do prazo médio de pagamentos a fornecedores.

Passivo Exigível a Longo Prazo

O passivo realizável a longo prazo aumentou de R\$79,4 milhões no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2002 para R\$89,4 milhões no mesmo período de 2003, ou 12,6%. Este aumento deve-se principalmente a captações de empréstimos locais com vencimentos no longo prazo, que elevaram o saldo de empréstimos e financiamentos de R\$9,3 milhões registrados ao término do exercício de 2002 para R\$16,7 milhões no mesmo período de 2003, ou 79,6%, decorrentes principalmente da contratação de empréstimo no valor de US\$4,0 milhões junto ao Banco ABC Brasil S.A. – Ilhas Cayman (ver “Informações Adicionais sobre a Emissão de Debêntures – Contratos Relevantes – Contratos Financeiros”).

Patrimônio Líquido

O patrimônio líquido da ALL Argentina diminuiu de R\$154,2 milhões no encerramento do exercício de 2002, para R\$148,5 milhões no encerramento exercício de 2003, ou 3,7%. Esta redução deve-se basicamente da redução a R\$8,3 milhões e R\$8,1 milhões, respectivamente, dos saldos de AFACs e do saldo acumulado da correção monetária sobre AFACs, compensados pela redução dos prejuízos acumulados, que passaram de R\$139,7 milhões no encerramento do exercício de 2002 para R\$127,7 milhões no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2003, ou 8,6%.

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 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

	Exercício encerrado em 31 de dezembro de			Semestre encerrado em 30 de junho de	
	(em milhões de R\$)				
	2002	2003	2004	2004	2005
Fluxo de Caixa Operacional.....	R\$172,7	R\$224,7	R\$332,2	R\$111,5	R\$115,7
Fluxo de Caixa de Investimentos	(70,6)	(78,8)	(83,1)	(73,5)	(88,5)
Fluxo de Caixa de Financiamentos	(112,9)	45,0	268,7	192,0	(145,5)

Fluxo de Caixa Operacional: A principal fonte de liquidez da ALL Brasil nos dois últimos anos consiste do caixa gerado pelas operações. O fluxo de caixa obtido pelas operações cresceu consistentemente nos últimos 4 anos, de uma entrada de caixa de R\$172,7 milhões em 2002, para uma entrada de caixa de R\$224,7 milhões em 2003 e R\$332,2 milhões em 2004. No primeiro semestre de 2005 a geração de caixa operacional somou R\$115,7 milhões enquanto no primeiro semestre de 2004 o volume de caixa gerado pelas atividades operacionais foi de R\$111,5 milhões. Este aumento foi decorrente principalmente do aumento das receitas e da gestão eficiente do “contas a receber”, combinado com controles rígidos de custos e a alavancagem do negócio, que resultaram em maiores margens operacionais.

Fluxo de Caixa de Investimentos: Historicamente, a ALL Brasil realizou investimentos de capital para, entre outras finalidades, fazer a manutenção de sua malha ferroviária, aumentar a capacidade e modernizar os equipamentos e instalações. As saídas de caixa relativas a investimentos foram de R\$70,6 milhões em 2002 e de R\$78,8 milhões em 2003. Em 2004, as saídas de caixa foram de R\$83,1 milhões em comparação a R\$78,8 milhões em 2003, refletindo o aumento nos investimentos da ALL Brasil em: (a) aquisição de locomotivas em preparação para o ano 2005; (b) o investimento feito com recursos de clientes; e (c) o investimento para reconstruir a Ponte São João (ver “Atividades – Acidente na Ponte São João”), parcialmente compensada pela entrada de caixa fruto da venda da nossa participação de 25,5% na Terlogs. No primeiro semestre de 2005, as saídas de caixa para investimentos foram de R\$88,5 milhões, representando um crescimento significativo em comparação aos R\$73,5 milhões desembolsados para investimentos no primeiro semestre de 2004.

Fluxo de Caixa de Financiamentos: Os investimentos foram financiados através da combinação de fundos gerados internamente, bem como através de emissão de títulos de dívida ou de ações. Em 2003, a ALL Brasil captou aproximadamente R\$340,2 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 representou uma saída de caixa de R\$112,9 milhões em 2002 e uma entrada de caixa de R\$45,0 milhões em 2003. No ano de 2004, o fluxo de caixa de atividades de financiamento foi positivo em R\$268,7 milhões, com a entrada de R\$267,4 milhões fruto da distribuição pública inicial de ações. No primeiro semestre de 2005, o fluxo de caixa de atividades de financiamento foi negativo em R\$145,5 milhões, devido principalmente a amortizações de dívida de R\$137,5 milhões, enquanto no primeiro semestre de 2004 o fluxo de caixa foi positivo em R\$192,0 milhões, devido a entrada de R\$267,4 milhões da distribuição pública inicial de ações.

ALL Argentina

	Exercício encerrado em 31 de dezembro de			Semestre encerrado em 30 de junho de	
	(em milhões de R\$)				
	2002	2003	2004	2004	2005
Fluxo de Caixa Operacional.....	R\$19,1	R\$24,7	R\$29,4	R\$8,7	24,3
Fluxo de Caixa de Investimentos	(13,8)	(14,8)	(33,4)	(8,6)	(18,0)
Fluxo de Caixa de Financiamentos	(2,0)	(5,8)	(2,5)	(0,8)	3,4

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\$19,1 milhões em 2002 e para R\$24,7 milhões em 2003. Este aumento deveu-se principalmente ao aumento de faturamento. Em 2004, o fluxo de caixa operacional foi de R\$29,4 milhões, contra um fluxo operacional de R\$24,7 milhões em 2003, principalmente devido à desvalorização do Peso contra o Real no período. No primeiro semestre de 2005, o fluxo de caixa operacional da ALL Argentina foi de R\$24,3 milhões, representando um crescimento de 179,3% em relação aos R\$8,7 milhões registrados no primeiro semestre de 2004.

Fluxo de Caixa de Investimentos: Historicamente, a ALL Argentina tem realizado investimentos de capital para, entre outras finalidades, a manutenção da malha ferroviária, aumentar a capacidade e modernizar os equipamentos e instalações. As saídas de caixa foram de R\$13,8 milhões em 2002 e R\$14,8 milhões em 2003, ou 7,2%. Em 2004, o fluxo de caixa de investimentos foi negativo em R\$33,4 milhões comparado a um fluxo negativo de R\$14,8 milhões em 2003, com aumento de 125,7%, refletindo o aumento nos investimentos em expansão e no Terminal Aliança no período. O fluxo de caixa em atividades de investimento da ALL

Argentina cresceu de R\$8,6 milhões no primeiro semestre de 2004 para R\$18,0 milhões no primeiro semestre de 2005, ou um crescimento de 109,3%

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\$5,8 milhões em 2003 e R\$2,5 milhões em 2004. No primeiro semestre de 2004, as atividades de financiamento geraram um fluxo de caixa negativo de R\$0,8 milhão, enquanto no primeiro semestre de 2005 o fluxo de caixa de financiamentos foi positivo em R\$3,4 milhões, devido a empréstimos locais de aproximadamente R\$12,9 milhões.

Investimentos

Os investimentos acumulados realizados pela Concessionária Brasileira e pelas Concessionárias Argentinas, desde as datas de suas respectivas concessões, chegaram a R\$801,5 milhões e a R\$145,4 milhões, respectivamente, até 30 de junho de 2005, frente a R\$617,6 milhões e R\$116,4 milhões, respectivamente, até 30 de junho de 2004.

ALL Brasil

Em 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. 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.

Em 2004, os investimentos somaram R\$155,2 milhões, um aumento de 75,6% em relação aos R\$88,4 milhões investidos em 2003. Deste total, R\$62,9 milhões foram gastos para ampliar a sua capacidade e os R\$92,3 milhões restantes foram investidos na modernização e manutenção dos equipamentos e na atualização da tecnologia de informações para expansão de capacidade.

No primeiro semestre de 2005, foram investidos pela ALL Brasil R\$95,7 milhões, representando um aumento de 42,8% em relação aos R\$67,0 milhões investidos no primeiro semestre de 2004. Do total de recursos investidos no primeiro semestre de 2005, R\$52,3 milhões foram desembolsados para a manutenção da capacidade da ALL Brasil e os R\$43,4 milhões restantes foram gastos para expandir a sua capacidade operacional. No primeiro semestre de 2004, foram gastos R\$39,6 milhões para a manutenção dos equipamentos e R\$27,4 milhões para expandir a sua capacidade operacional.

A tabela a seguir apresenta os investimentos da ALL Brasil desde que adquiriu a concessão até 30 de junho de 2005:

	Exercício encerrado em 31 de dezembro de								Semestre encerrado em 30 de junho de	
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2004	2005
	(em milhões de R\$)									
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\$92,3	R\$39,6	R\$52,3
Investimentos para expandir a										
Capacidade operacional	11,2	10,5	48	32,3	28,7	16,1	25,9	62,9	27,4	43,4
Total	R\$67,1	R\$40,3	R\$95,5	R\$86,9	R\$91,6	R\$80,8	R\$88,4	R\$155,2	R\$67,0	R\$95,7

ALL Argentina

A ALL 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. 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.

Em 2004, os investimentos somaram R\$33,4 milhões, um aumento de 125,7% em relação aos R\$14,8 milhões investidos em 2003. Destes valores, R\$18,9 milhões foram gastos na expansão da capacidade e os R\$14,5 milhões restantes foram investidos na manutenção dos equipamentos e instalações.

No primeiro semestre de 2005, foram investidos pela ALL Argentina R\$10,8 milhões. Deste total, R\$7,0 milhões foram investidos para a manutenção da sua capacidade operacional e R\$3,8 milhões foram gastos a fim de expandir a sua capacidade operacional.

A tabela a seguir apresenta os investimentos da ALL Argentina desde a aquisição das concessões ferroviárias operadas pelas Concessionárias Argentinas até 30 de junho de 2005:

	Exercício encerrado em						Semestre encerrado em	
	31 de dezembro de						30 de junho de	
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2004	2005
	(em milhões de R\$)						(em milhões de R\$)	
Investimentos para manter a capacidade operacional.....	R\$10,4	R\$11,5	R\$14,6	R\$11,6	R\$10,0	R\$14,5	R\$10,2	R\$7,0
Investimentos para expandir a capacidade operacional	14,6	12,4	9,1	2,2	4,8	18,9	5,0	3,8
Total.....	R\$25,0	R\$23,9	R\$23,7	R\$13,8	R\$14,8	R\$33,4	R\$15,2	R\$10,8

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 valor por dívida da ALL Brasil, por ano de vencimento, em 30 de junho 2005:

	Taxa Média de Juros	Total do Principal	2005	2006	2007	2008 em diante
			(em milhões de R\$)			
Dívida de curto prazo						
Denominada em dólares		-	-	-	-	-
Denominada em reais		-	-	-	-	-
Total dívida de curto prazo						
		-	-	-	-	-
Dívida de longo prazo						
Denominada em dólares		75,4	13,5	22,6	21,7	17,6
IFC Loan	Libor + 7,10% a.a.	61,7	8,8	17,6	17,6	17,6
Spoornet Loan	10% a.a.	13,7	4,7	5,0	4,0	-
Denominadas em reais		678,5	23,5	46,6	172,2	436,2
Bancos comerciais	116% do CDI	29,0	6,0	12,0	11,0	-
BNDES	TJLP + 6% a.a	126,1	17,5	34,6	32,9	41,1
Debêntures	110% do CDI	120,0	-	-	120,0	-
Debêntures	108% do CDI	135,0	-	-	-	135,0
Debêntures	TJLP + 6,25%a.a.	27,5	-	-	8,2	19,2
CCB	106,3% do CDI	240,9	-	-	-	240,9
Total dívida de longo prazo						
		753,9	37,0	69,3	193,8	453,8
Total dívida ⁽¹⁾						
		753,9	37,0	69,3	193,8	453,8

(1) Não inclui juros incorridos e não pagos no valor de R\$ 103,4 milhões em 30 de junho de 2005.

Em 30 de junho de 2005, 96,9% da dívida da ALL, ou R\$857,3 milhões, eram devidos pela ALL Brasil. Os 3,1% restantes eram devidos pela ALL Argentina.

Em 30 de junho de 2005, os empréstimos e financiamentos da ALL Brasil somavam R\$857,3 milhões, enquanto o caixa e as aplicações financeiras totalizavam R\$655,0 milhões, ou seja, representavam um endividamento líquido de R\$202,4 milhões.

A redução do endividamento líquido de 2002 para 2003 foi resultado dos aportes de capital ocorridos no período, parcialmente contrabalançado pela contratação de uma nova dívida com o IFC e pela emissão de debêntures conversíveis, subscritas pela BNDESPAR.

A redução do endividamento líquido entre o final de 2003 e o final de 2004 deveu-se principalmente à entrada de novos recursos em função da distribuição pública primária de ações preferenciais e à geração de caixa operacional da ALL.

Os principais contratos de longo prazo celebrados pela ALL e atualmente em vigor são (ver “Informações Adicionais sobre a Emissão– Contratos Financeiros”):

- Acordo de financiamento com o BNDES e a 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. Em 19 de maio de 2005, o BNDES concedeu um prazo de 30 dias à Concessionária Brasileira para a regularização da situação jurídica das garantias oferecidas no respectivo contrato, sob pena de cancelamento do desembolso dos recursos. Entretanto, até a data deste Prospecto, a ANTT não havia expedido qualquer ofício aprovando ou rejeitando as garantias, bem como o BNDES não havia se manifestado formalmente sobre o referido cancelamento (ver “Fatores de Risco – Determinadas Garantias oferecidas pela Concessionária Brasileira precisam ser previamente aprovadas pelo Poder Concedente”);
- Acordo de financiamento entre o UNIBANCO e a Concessionária Brasileira, de 4 de novembro de 2002, relacionado a um empréstimo de R\$90,0 milhões, para financiar a aquisição de reformas de material rodante, investimento em via permanente, terminais intermodais, bem como em informática e treinamento, entre outros. Este empréstimo será amortizado por meio de pagamentos mensais, iniciando-se em dezembro 2004 e terminando em dezembro de 2008. O empréstimo tem garantias compartilhadas com o BNDES.

A Companhia emitiu, em outubro de 2004, 13.500 debêntures não-conversíveis, com valor nominal unitário de R\$10 mil, totalizando R\$135,0 milhões. Trata-se da 4ª emissão de debêntures da Companhia, sendo a terceira para distribuição pública. As debêntures têm a forma nominativa e escritural, espécie quirografária, emitidas em série única, com garantia fidejussória prestada pela ALL Intermodal e pela Concessionária Brasileira e vencimento em 1º de outubro de 2009. A partir da data de emissão (que, para os efeitos legais, é 1º de outubro de 2004), as debêntures farão jus a juros remuneratórios de 108% da Taxa DI.

A Concessionária Brasileira emitiu, em dezembro de 2004, Cédulas de Crédito Bancário no valor total de R\$240,9 milhões, com garantia fidejussória prestada pela Companhia e vencimento em 4 de agosto de 2008. A partir da data de emissão (10 de dezembro de 2004), as cédulas de crédito bancário farão jus a juros remuneratórios de 106,30% da Taxa DI.

A tabela a seguir apresenta o endividamento total e valor por dívida, por ano de vencimento, da ALL Argentina, em 30 de junho de 2005:

	Taxa Média de Juros	Total do Principal	2005	2006	2007	2008
(em milhões de R\$)						
Dívida de curto prazo						
Denominada em dólares	8,40%	9,4	0	9,4	0	0
Denominada em pesos:						
Bancos comerciais.	8% + CER	5,1	0	3,3	0,9	0,9
Total dívida de curto prazo		14,5	0	12,7	0,9	0,9
Dívida de longo prazo						
Denominada em dólares ...	8,40%	0	0	0	0	0
Pesos	8% a 11% a.a.	10,7	10,7	0	0	0
Total dívida de longo prazo		10,7	10,7	0	0	0
Total dívida		25,2	10,7	12,7	0,9	0,9

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 30 de junho de 2005, cerca de 7,5% da dívida da ALL, ou aproximadamente R\$64,5 milhões, era atrelada ao dólar. A ALL celebrou contratos de *swap* de taxa de câmbio e juros para quase a totalidade de seu endividamento atrelado ao dólar com o objetivo de 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 estão, 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 dezembro de 2004, a ALL possuía R\$909,2 milhões de dívidas atreladas a taxas flutuantes, e R\$764,3 milhões em caixas e investimentos de curto prazo. Em 30 de junho de 2005, a ALL possuía R\$857,3 milhões de dívidas atreladas a taxas flutuantes, e R\$656,3 milhões em caixas 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 de 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 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 não competem diretamente umas com as outras, sendo que, na maioria dos casos, o principal concorrente do transporte ferroviário é o transporte rodoviário.

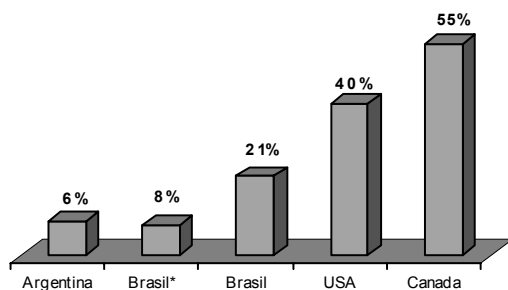
Historicamente, Brasil e Argentina têm apresentado uma infra-estrutura de transportes deficitária causada em grande parte pela falta de investimentos em transporte ferroviário e pela decisão do governo brasileiro de priorizar o transporte rodoviário na década de 60. A demanda por transportes ferroviários em ambos os países tem superado a capacidade do sistema que 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 de ferro) e 6% de todos os transportes de carga realizados no Brasil e na Argentina, respectivamente, comparado com 42% nos Estados Unidos e 55% no Canadá. 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, distâncias maiores de 500 km. Na medida em que a indústria amadurece e mais investimentos são feitos em infra-estrutura, a capacidade de carga aumenta, 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, em 2003, os caminhoneiros autônomos respondem por 51% 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 7 anos.

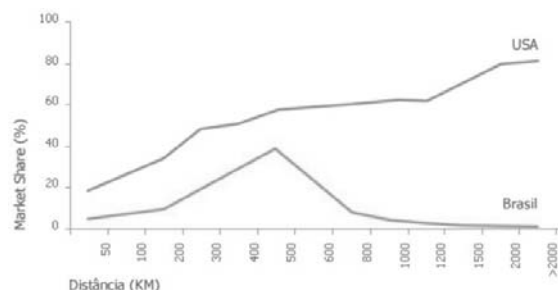
A indústria ferroviária no Brasil e na Argentina passou por uma completa reorganização. As principais linhas ferroviárias foram organizadas em seis malhas independentes em cada país, desde suas respectivas desestatizações.

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 de ferro 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, número 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 TKU/km e 15,4 milhões TKU/funcionário 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 65% 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 à 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 empresa que oferece 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

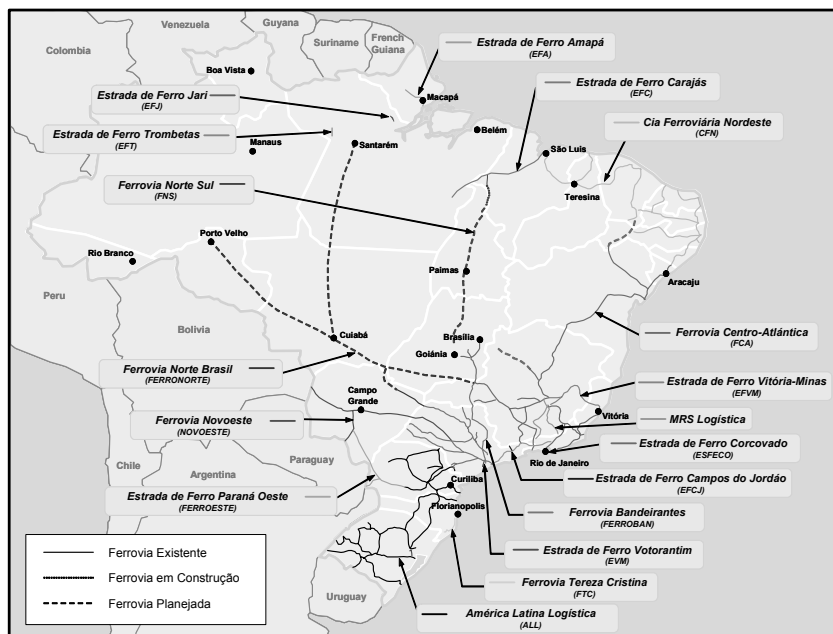
A malha ferroviária brasileira consiste em um total de 29.798 quilômetros de linhas, que estão predominantemente concentradas nas regiões Sul, Sudeste, e Centro-Oeste do país. A malha ferroviária brasileira é a sétima maior do mundo em termos de transporte de carga, com 180 bilhões de TKUs transportados em 2003. Durante o mesmo ano, a área servida pela malha ferroviária brasileira respondeu por aproximadamente 74% 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 ferroviários 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 à 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 desestatização, 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 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 Ferrovias Novoeste, Ferrovias Norte Brasil (Feronorte) e Ferrovias Bandeirantes (Ferroban), exceto pela área operada pela Concessionária Brasileira. A Concessionária Brasileira 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 principais 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 2003:

		Exercício encerrado em 31 de dezembro de			
			1997 (milhões de toneladas transportadas)	2003	
América Latina Logística		Soja, Combustível, Milho, Cimento, Materiais de Construção	11.445	19.556	+70,9
Ferrovia Centro-Atlântica.....	7.200	Pedras Calcárias, Produtos de Aço, Materiais de Construção	16.880	21.499	+27,4
Companhia Ferroviária do Nordeste	7.080	Aço, Combustível, Containers	--	1.263	--
Ferrovia Bandeirantes (Ferroban)	4.534	Soja, Combustível, Aço	13.079	23.410	+79,0
MRS Logística	3.622	Minério, Aço, Soja	50.738	86.177	+69,8
Ferrovia Novoeste	1.674	Soja, Minério, Combustível	2.541	2.228	(-12,3)
Estrada de Ferro Vitória Minas	1.621	Minério, Carvão, Aço	106.860	118.512	+10,9
Estrada de Ferro Carajás	898	Minério, Aço	49.257	63.258	+28,4
Ferrovias Norte Brasil (Feronorte)	892	Soja, Açúcar	--	5.042	--
Ferroeste	512	Soja, Fertilizantes	400	1.751	+337,8
Ferrovia Tereza Cristina	248	Carvão	2.070	2.300	+11,1
Outros	164	--	2.070	2.300	+11,1
	1.353		14.525	--	--
Total	29.798	--	267.795	344.996	+28,8

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 1997 e 2003, o volume de cargas transportadas aumentou em 20% 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 44%, a produtividade foi duplicada e investimentos de aproximadamente R\$6,3 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	2003
TKU (milhões)	138.352	142.687	140.032	154.945	162.232	170.177	179.971
Ton. transportada (milhões)	253.113	260.755	260.026	291.003	305.277	320.992	345.096
Número de acidentes	3.988	3.932	3.954	3.447	2.672	2.625	2.239
Índice de acidentes (acidente/milhões trem-km.):							
ALL – América Latina Logística	110	60,8	43,2	39,6	40,8	23,4	18,6
Estrada de Ferro Carajás	24,9	26,7	45,9	48,2	9,4	12,8	5,9
Estrada de Ferro Vitória Minas	38,9	37,5	40,2	40,8	24,1	24,8	14,8
Ferrovia Centro-Atlântica	103,2	84,3	90,2	91,5	82,3	77,7	66,5
Ferrovia Bandeirantes (Ferroban)	--	--	139,1	66,2	63,3	44,1	27,2
MRS Logística	59,9	52,7	46,5	33,8	26,7	25,3	22,7
Total da Indústria	75	68,7	77,7	60,4	60	54,9	35,7

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 têm 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 containeres de todos os tipos. No Brasil, dez itens respondem por cerca de 90% 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 2003:

Categoria do Produto	Exercício encerrado em 31 de dezembro de		% de Crescimento 2000-2003
	2000	2003	
	(em mil toneladas transportadas)		
Minério de Ferro	184.580	202.315	9,6%
Carvão	12.105	12.632	4,4%
Soja e derivados	22.098	31.865	44,2%
Cimento e Cal	5.560	4.801	13,7%
Produtos de Aço	21.812	29.424	34,9%
Combustível	7.467	7.684	2,9%
Produção Agrícola	9.777	8.738	10,6%
Outros	41.853	47.637	13,8%
Total	305.252	345.096	13,1%

Fonte: ANTT.

Conforme indicado na tabela acima, o minério de ferro respondeu por mais de 58,6% de toda a carga transportada pelas ferrovias no Brasil em 2003. O transporte de minério de ferro 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 o menor crescimento no período de 2000 à 2003 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 outras, 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

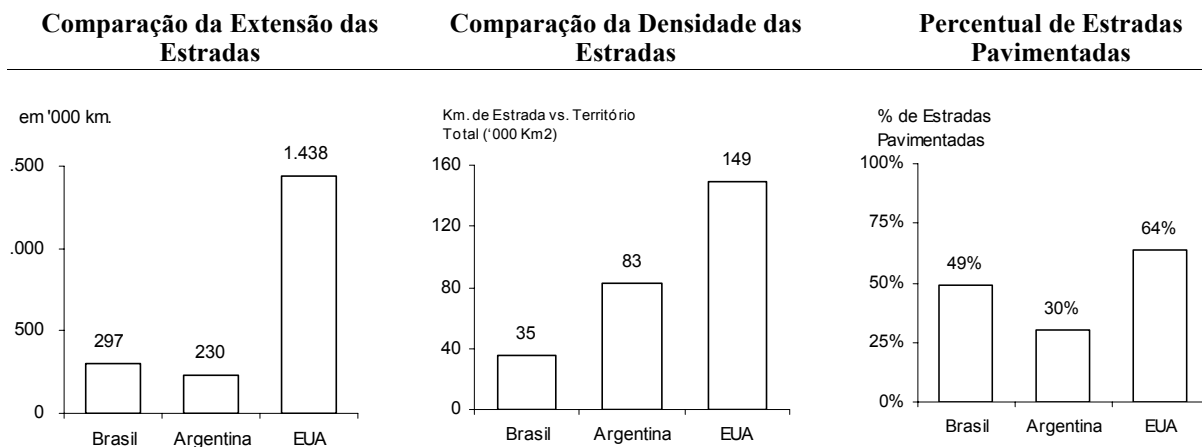
O setor de transporte rodoviário no Brasil é composto por mais de 39.500 empresas e cerca de 350.000 proprietários-operadores, empregando cerca de três milhões de pessoas. Este setor teve um faturamento superior a R\$50 bilhões no exercício que terminou em 31 de dezembro de 2002. De acordo com a ABTC, 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	297.333
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	195.529
Estaduais.....	791.525	451.057	1.242.582
Total.....	916.058	522.053	1.438.111
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 é normalmente fornecido por donos de caminhões independentes, sem a capacidade de oferecer serviços centralizados para grandes volumes de carga. De acordo com a NTC, motoristas autônomos controlam 51% de toda a frota de caminhões, e são responsáveis pelo transporte da maior parte das cargas no Brasil. Adicionalmente, de acordo com a NTC, em 31 de dezembro de 2002, cerca de 75% 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 as regras de livre mercado. Não existe a necessidade de licença especial, nem do cumprimento de quaisquer exigências para entrar neste 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.

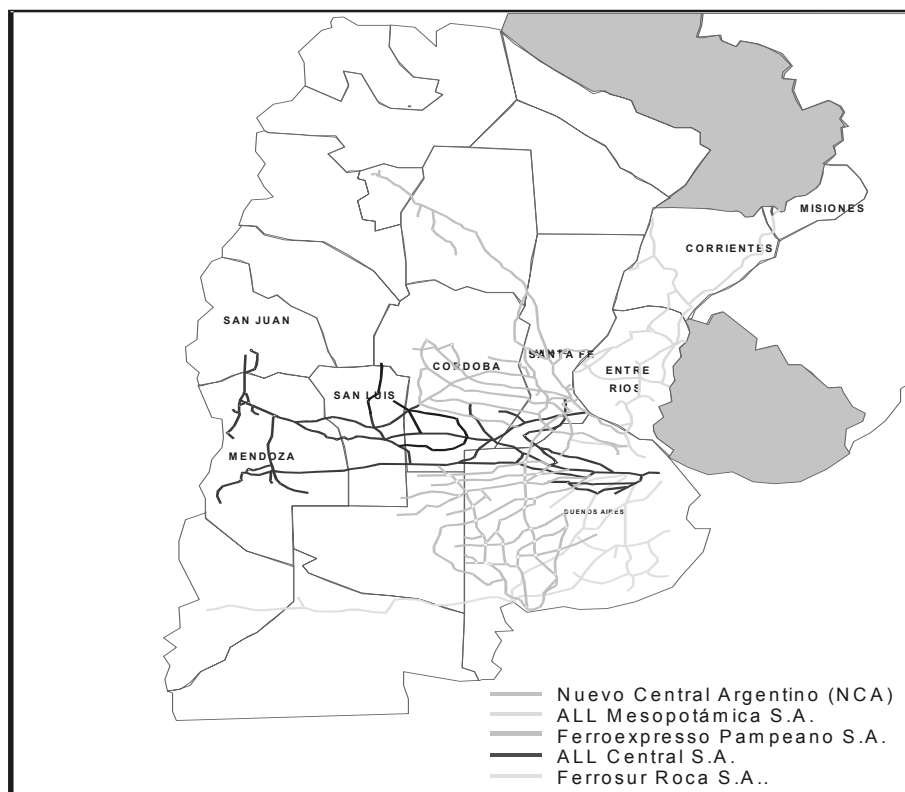
A Indústria do Transporte Ferroviário na Argentina

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 11 bilhões de TKUs e 20,6 milhões de toneladas em 2003. 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 10km 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 décima maior malha ferroviária do mundo. Em 1946, o governo argentino iniciou o 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. Ver “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. (ALL - 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 and Zapala; (d) Ferroexpreso Pampeano S.A., que liga San Martín-Rosario a Bahía Blanca; (e) Ferrocarril Mesopotámico S.A. (ALL - 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 obteria 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 2003:

	Extensão (km)	Locomotivas Adquiridas	Vagões Adquiridos	Exercício encerrado em 31 de dezembro de	
				2001	2003
				(toneladas transportadas)	
ALL Central	5.254	109	5.256	2.854.788	3.197.654
ALL Mesopotâmica	2.704	47	2.139	657.312	1.224.103
Ferrexpresso Pampeano	5.094	45	1.871	2.408.463	2.824.555
Ferrosur Roca	3.377	57	4.634	3.709.710	4.362.800
Nuevo Central Argentino	4.900	99	5.354	6.190.870	8.081.772
Belgrano Cargas	10.841	121	4.922	1.138.489	915.708
Total	32.170	478	24.176	16.959.632	20.606.592

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. A tabela abaixo mostra os índices de produtividade para os anos que terminaram em 31 de dezembro de 1998 a 2003:

	Exercício encerrado em 31 de dezembro de					
	1998	1999	2000	2001	2002	2003
TKU (em milhões).....	9.824	9.102	8.696	8.989	9.444	10.989
Toneladas transportadas (em milhões).....	18,828	17,487	16,265	16,960	17,468	20.607

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 a data deste Prospecto, 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 puderam 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, 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 parte do 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 malha ferroviária da ALL atende a cinco dos mais importantes portos do Brasil e da Argentina, através dos quais aproximadamente 65% das exportações de grãos da América do Sul foram embarcados em 2004.

A ALL opera uma vasta plataforma de ativos, incluindo uma rede ferroviária com 16.397 quilômetros de extensão, 689 locomotivas, 18.314 vagões, 1.639 veículos para transporte rodoviário (carretas e caminhões próprios ou de transportadores associados), centros de distribuição e cerca de 185.000 metros quadrados de áreas de armazenamento. Além disso, detém direitos para construir imóveis para finalidades logísticas sobre mais de 287 milhões de metros quadrados de terreno, no Brasil e na Argentina. A ALL opera sua malha ferroviária por meio de concessões outorgadas pelos governos brasileiro e argentino, arrendando deles grande parte dos bens necessários ao desenvolvimento de suas atividades. As áreas de concessão da ALL propiciam oportunidades significativas para incrementar sua base de ativos de forma a permitir o aperfeiçoamento da logística e de outros serviços da ALL (ver “Atividades – Via e Equipamento - Brasil e Argentina”).

A extensa base de ativos da ALL permite-lhe prestar serviços a clientes em diversos setores, incluindo aqueles relativos a *commodities* agrícolas, combustíveis, materiais de construção, papel e celulose, produtos siderúrgicos, produtos químicos, petroquímicos, produtos eletro-eletrônicos, autopeças, embalagens, alimentos e bebidas. O transporte de *commodities* agrícolas, sobretudo para exportação, representou aproximadamente 53% da receita bruta da ALL Brasil em 2004 e 56% no semestre encerrado em 30 de junho de 2005, enquanto que o transporte de produtos industriais rodoviários e industriais intermodais representou, aproximadamente, 47% da receita bruta da ALL Brasil em 2004 e 44% no semestre encerrado em 30 de junho de 2005.

Em 2004, aproximadamente 31% da receita bruta da ALL Brasil foi proveniente do transporte de soja e seus derivados enquanto que no semestre encerrado em 30 de junho de 2005 esse percentual foi de 26%. O Brasil e a Argentina, em conjunto, são os maiores produtores e exportadores de soja do mundo. Desde 1997 até 2004, a produção de soja tem crescido a uma taxa média anual de 10% no Brasil e 18% na Argentina. Em 2004, o Brasil e a Argentina tiveram uma produção combinada de 81,7 milhões de toneladas de soja, superando os Estados Unidos como o maior produtor mundial deste produto.

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 do Estado 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 87% da soja produzida no Brasil e 70% 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 65% da exportação total de grãos da América do Sul em 2004. Além da exportação de grãos, esses portos são responsáveis por uma significativa movimentação de contêineres, totalizando 1,7 milhão de TEUS em 2004, 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 36% e 38% 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\$480,0 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. Recentemente, a ALL firmou contrato de longo prazo com a Bunge para o transporte de grãos agrícolas na malha ferroviária, atingindo aproximadamente 50 milhões de toneladas no período de 2005-2010 e aproximadamente 220 milhões de toneladas no período de 2010-2027. Esse volume adicional assegura um crescimento significativo, visto que no ano de 2004 a ALL transportou um volume total de 22,7 milhões de toneladas. A Bunge disponibilizará os vagões necessários para esse volume adicional. A ALL realizará os investimentos necessários em (i) via permanente, (ii) construção de novos pátios de manobras e cruzamentos, e (iii) aquisição de locomotivas. A ALL 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. Para maiores informações ver “Informações Adicionais sobre a Emissão de Debêntures – Contratos Relevantes – Contratos Comerciais”.

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 (ver “Plano de Remuneração Variável”). 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 (ver “Descrição do Capital Social – Plano de Opção de Compra de Ações”). 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 desestatizada escolhida, mais de uma vez, como uma das 100 melhores empresas para se trabalhar, segundo os *rankings* da revista EXAME. 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 cinco princípios básicos que têm impulsionado seu crescimento nos últimos oito anos.

- Concentrar o crescimento onde a ALL tem uma clara vantagem competitiva;
- Manter rígidos controles de custo;
- Cumprir os compromissos acordados com os clientes;
- 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

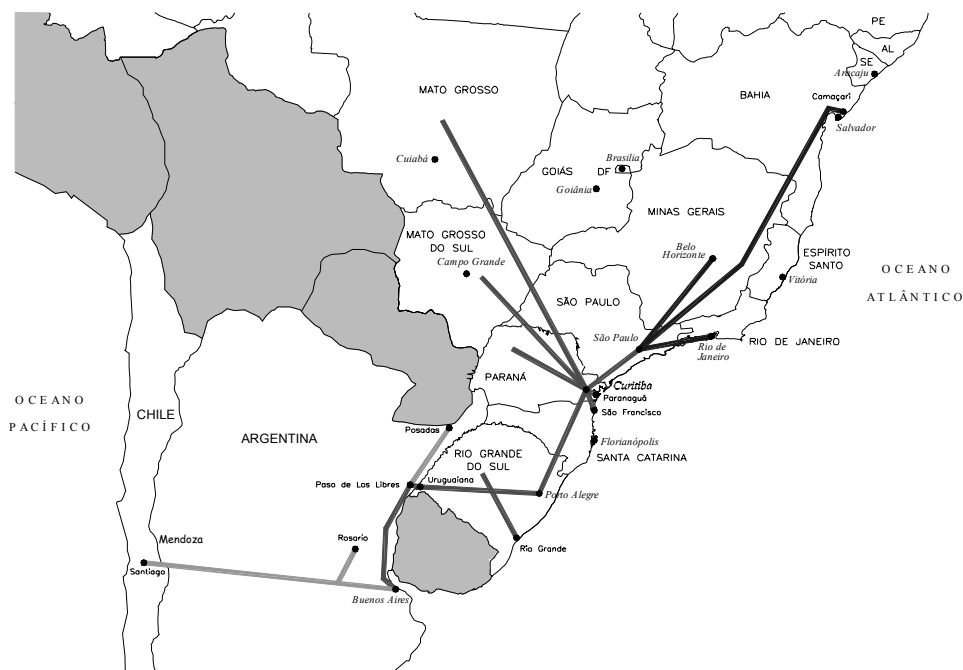
A transformação da ALL em uma companhia de prestação de serviços completos de logística, com a capacidade de fornecer serviços ferroviários e intermodais anteriormente indisponíveis, com baixos custos para seus clientes, é a base de sua estratégia de crescimento. A ALL planeja aumentar significativamente 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 representam 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 de 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. Em 2003, a densidade de carga na sua malha, medida em termos de TKU/quilômetro de linha ferroviária, representou 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, em 2004, a ALL operou com 53 locomotivas e 1.400 vagões por mil quilômetros de ferrovia, e gerou, aproximadamente, US\$37 milhões de receita bruta, 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 2004, 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 139% o volume transportado pela ALL Brasil, ou 13,2% ao ano, de 6,2 bilhões TKU para 14,8 bilhões TKU;
- a receita nas operações brasileiras da ALL aumentou 384%, ou 25,3% ao ano, de R\$193,6 milhões para R\$937,5 milhões;
- a inflação medida pelo IGP-M acumulou 139%, com aumento médio de 12% ao ano. No período de doze meses, encerrado em 30 de junho de 2005, a inflação medida pelo IGP-M acumulou 7%.

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, a ALL redefine suas despesas baseando-se em análises da sua 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, para compartilhar as melhores práticas entre seus funcionários. Essa metodologia é fundamental em seu sistema de controle de custos.

Cumprir os Compromissos Acordados com os Clientes.

A ALL acredita que a melhora contínua da qualidade dos serviços prestados e a construção de uma relação de confiança crescente com os clientes foram fundamentais para o desempenho alcançado nos últimos 8 anos. Ao longo desse período, os clientes aumentaram o volume transportado e investiram diretamente, principalmente através da compra e reforma de vagões e investimento em terminais. Foram firmadas diversas parcerias com clientes e, recentemente, foram fechados contratos com mais de 20 anos de prazo. Desta forma, a manutenção dos compromissos assumidos junto aos clientes da ALL é parte essencial de sua estratégia de crescimento.

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 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 12,4% ao ano, de 1.129 TKU/Kgf em 1997, para 2.552 TKU/Kgf em 2004, e reduzindo o ciclo médio dos vagões, de 15,6 dias em 1997 para 7,8 dias em 2004. No semestre encerrado em 30 de junho de 2005, o ciclo médio dos vagões reduziu para 7 dias. 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 parte do custo dos equipamentos novos. Por meio de seus programas de utilização de ativos, aliados a uma metodologia disciplinada de investimentos em infra-estrutura, 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 em 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 de bens 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, dentre eles o Convênio nº 29, que disciplina o tráfego mútuo entre a Concessionária Brasileira e a Ferropar, uma sub-concessionária de transporte ferroviário que opera um trecho de aproximadamente 200km na região nordeste do Paraná. Posteriormente, a Concessionária Brasileira adquiriu 25% do capital votante e total 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 Ferrobán, 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 Companhia efetuaram a aquisição de certas ações da ALL Central e ALL Mesopotâmica (à época denominadas Buenos Aires Al Pacífico San Martín e Ferrocarril Mesopotámico General Urquiza, respectivamente), que operam duas grandes malhas ferroviárias na Argentina:

- Buenos Aires Al Pacifico San Martin, que conecta Buenos Aires a Junín, Rufino, San Ruis, Mendoza, San Juan, San Rafael e Rosario com uma extensão de aproximadamente 5.757 quilômetros; e
- Ferrocarril Mesopotámico General Urquiza, que conecta Buenos Aires a Rojas, Concordia, Paraná, Paso de los Libres, Monte Caseros, Corrientes e Posadas, com uma extensão de aproximadamente 2.644 quilômetros.

Além disso, estes acionistas transferiram as ações para a ALL Argentina sujeitas à aprovação do governo argentino. Em 26 de abril de 2004, o poder concedente argentino outorgou, sujeito a algumas condições, tal autorização (ver “As Concessões Brasileiras e Argentinas – Compra e Venda da ALL Central e ALL Mesopotâmica”).

Em 1999, a Companhia alterou sua razão social para ALL - América Latina Logística S.A., para refletir tanto o seu foco em serviços de logística, como o seu alcance regional, estendendo-se além da fronteira do Brasil (ver “Informações Adicionais sobre a Emissão de Debêntures – Histórico”). As Concessionárias Argentinas foram renomeadas para América Latina Logística - Central S.A. e América Latina Logística - Mesopotâmica S.A.

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

Realizações

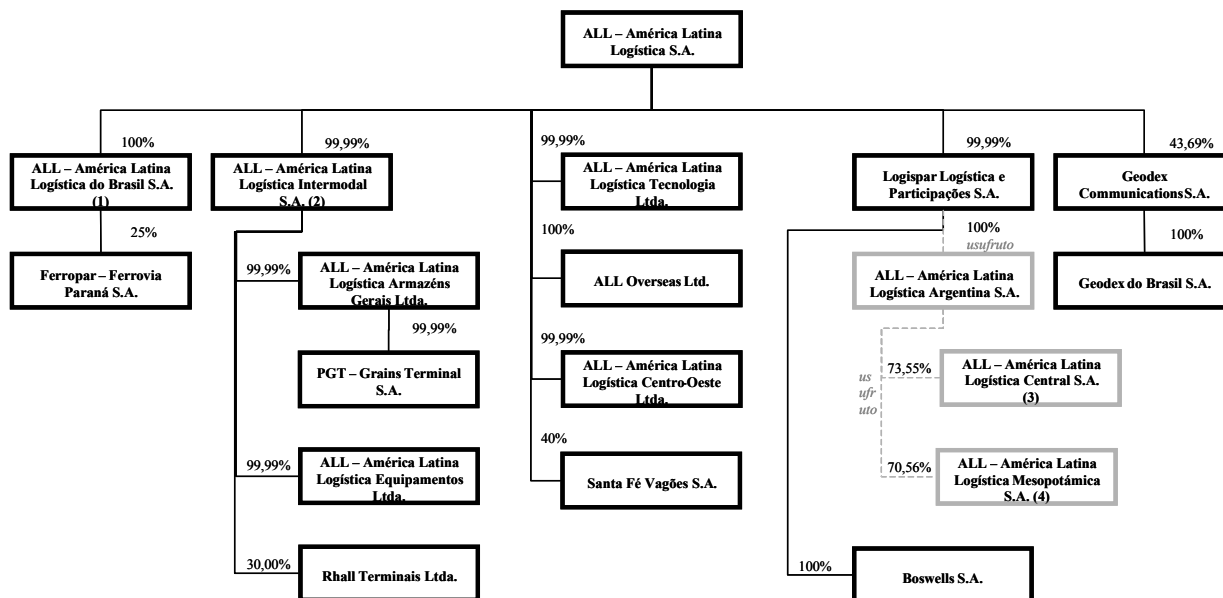
Desde a desestatização da Malha Sul em 1997, e desde a aquisição dos direitos relacionados com as Concessionárias Argentinas em 1999, a ALL obteve importantes melhorias nos seus negócios em termos de (a) aumento de receitas, apresentando crescimento de volumes e participação de mercado; (b) constante 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 de 25,3% na receita das operações brasileiras, de R\$194,0 milhões em 1997 para R\$937,5 milhões em 2004 (taxa média de inflação, INPC, de 7,8% no mesmo período);
- CAGR de 15,2% nas receitas das operações argentinas, de R\$95,6 milhões em 2001 para R\$146,3 milhões em 2004 (taxa média de inflação medida pelo índice geral de preços de 15,4% no mesmo período);
- CAGR aproximado de 13,2% no volume de frete transportado pelas operações brasileiras, de 6,2 bilhões TKU em 1997 para 14,8 bilhões TKU em 2004;
- CAGR aproximado de 15,0% no volume de frete transportado pelas operações argentinas, de 2,5 bilhões TKU em 2001 para 3,8 bilhões TKU em 2004;
- CAGR de aproximadamente 20,8% na produtividade por funcionário nas operações brasileiras, de 1,8 bilhão TKU/funcionário em 1997 para 6,8 bilhões TKU/funcionário em 2004;
- CAGR de aproximadamente 12,4% na produtividade das locomotivas das operações brasileiras, de 1.129 TKU/Kgf em 1997 para 2.552 TKU/Kgf em 2004;
- CAGR de aproximadamente 10,9% na produtividade dos vagões das operações brasileiras, de 0,6 milhão TKU/vagão em 1997 para 1,2 milhão TKU/vagão em 2004;
- Queda do ciclo médio dos vagões reduzido nas operações brasileiras, de 15,6 dias em 1997 para 7,8 dias em 2004. No semestre encerrado em 30 de junho de 2005, queda do ciclo médio dos vagões nas operações brasileiras de 7 dias;
- Consumo de combustível reduzido em 15,9% nas operações brasileiras, de 6,8 litros/mil TKB em 1997 para 5,75 litros/mil TKB em 2004. No semestre encerrado em 30 de junho de 2005, redução no consumo de combustível nas operações brasileiras de 5,70 litros/mil TKB;

- Implementação de uma cultura sólida de conscientização sobre os custos que gerou uma diminuição de 0,5% ao ano em custos fixos, de 1997 a 2004, enquanto os volumes aumentaram aproximadamente 139%, as receitas aumentaram aproximadamente 384% 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 2,8 acidentes por milhas de trem em 2004, utilizando os padrões de definição de acidentes da U.S. FRA, o que classificaria a ALL abaixo da média americana de 2004, de 5,4 acidentes por milhas de trem;
- A ALL atraiu mais de R\$480,0 milhões em investimentos feitos por clientes em material rodante (vagões e caminhões) e terminais operados em sua rede. No semestre encerrado em 30 de junho de 2005, tais investimentos totalizaram aproximadamente R\$60 milhões;
- 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 área metropolitana 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 argentina de negócios; 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 e a participação, direta e indireta, no capital total de cada subsidiária. Ver “Informações Adicionais sobre a Emissão de Debêntures — Eventos Societários e Reestruturações Societárias Relevantes” para uma lista completa de suas subsidiárias.



(1) Concessionária Brasileira.

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

(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 (Concessionárias Argentinas), uma subsidiária através da qual a ALL presta serviços de transporte rodoviário e outros serviços de logística, complementando a oferta 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 titular da concessão da Malha Sul, operando também na Região Sul da Malha Paulista, desde a sua desestatização em 1998, com a outorga da concessão à Ferrobán (formada pelos antigos participantes do Consórcio Ferrovias, vencedor da licitação). Inicialmente, a exploração da parte sul da Malha Paulista pela Concessionária Brasileira deu-se através de acordos operacionais firmados com o Consórcio Ferrovias, face ao direito da concessionária de contratar terceiros para o desenvolvimento das atividades objeto da concessão. Em momento posterior, foi realizada a transferência de parte da concessão da Ferrobán à Concessionária Brasileira, o que ocorreu por meio da operação de cisão da Ferrobán com versão parcial de seu patrimônio à Companhia, aprovada pelo Ministério dos Transportes em dezembro de 2000, o qual foi imediatamente após a cisão transferido à Concessionária Brasileira. Este procedimento foi objeto de denúncia apresentada junto ao Tribunal de Contas da União (TCU), que decidiu, em julgamento recente, pela sua improcedência, eis que não se tratava de hipótese de subconcessão, como alegava o denunciante, mas sim de transferência de concessão, não sendo necessária, portanto, a realização de novo procedimento licitatório. 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 – América Latina Logística Argentina S.A. controla a ALL Central e a ALL Mesopotâmica, por meio de um contrato de usufruto que concede à ALL – América Latina Logística Argentina S.A. 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 Companhia e a sua transferência à ALL – América Latina Logística Argentina S.A. depende da autorização do governo argentino. Em 26 de abril de 2004, o Poder Concedente argentino autorizou a transferência das ações, acima mencionadas, das Concessionárias Argentinas para a ALL – América Latina Logística Argentina S.A., desde que atendidas determinadas condições, que ainda não foram cumpridas. 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. Ver “As Concessões Brasileira e Argentina - Argentina - Termos das Concessões Argentinas”.

A Concessionária Brasileira detém uma participação de 25% na Ferropar, uma subconcessão de ferrovia de 200 quilômetros na região noroeste do Estado do Paraná. A participação na Ferropar teria sido reduzida a 4,26% do seu capital total 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 a sua desestatização em 1996, a Ferropar tem descumprido determinadas obrigações sob a Subconcessão, tendo sido decretada, pelo Poder Concedente, em 19 de agosto de 2005, a intervenção na Ferropar, pelo prazo de 180 dias. (Ver “Processos Judiciais – Ações Regulatórias”).

Além disso, a Companhia possui uma participação de 43,69% do capital total, e de 3,28% 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 Companhia, 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 pela 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 Companhia deliberou que ela não poderá aportar recursos, conceder mútuos ou garantias em favor da Geodex ou da Geodex Communications do Brasil S.A., salvo com a aprovação prévia da maioria dos acionistas preferencialistas reunidos em assembleia especial convocada para este fim. Ver “Informações sobre a Emissão– Eventos Societários e Reestruturações Societárias Relevantes – 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 65 milhões de pessoas, correspondendo a aproximadamente 37% da população do Brasil, 50% de seu PIB e 65% de sua produção de grãos (incluindo soja, farelo, trigo, algodão, feijão, milho, arroz e açúcar) em 2004. 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.

Em 2003, 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 o 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 do norte até a fronteira paraguaia e do 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 65% das exportações totais de grãos na América do Sul em 2004. 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 49,9 milhões de toneladas na safra de 2003/2004. 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, aumentando assim 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.

A seguinte tabela relaciona a produção brasileira de determinadas *commodities* por estado e região em 2004.

	Soja	Milho	Arroz	Total em 2004	Total (%)
	(em milhares de toneladas)				
Estados					
Paraná	10.037	11.192	175	21.403	22%
Rio Grande do Sul	5.559	3.500	6.302	15.361	16%
Santa Catarina	657	3.340	1.000	4.997	5%
Total Sul	16.253	18.032	7.476	41.761	43%
Mato Grosso	15.009	3.346	1.851	20.206	21%
Goiás	6.147	3.372	345	9.865	10%
Mato Grosso do Sul	3.325	2.353	240	5.918	6%
Total Centro-Oeste	24.481	9.355	2.436	36.404	37%
Minas Gerais	2.659	6.000	212	8.872	9%
São Paulo	1.815	4.500	106	6.420	7%
Total Sudeste	1.174	10.649	337	12.161	12%
Total Nordeste	3.539	3.066	1.229	7.834	8%

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 2004, o Mercosul foi responsável por 10% do comércio exterior no Brasil.

Acidente na Ponte São João

Em 19 de julho de 2004, ocorreu acidente ferroviário envolvendo um trem carregado com milho, farelo de soja, açúcar e produtos siderúrgicos, na ponte São João, na Serra de Paranaguá, entre Curitiba e Paranaguá. Trinta e cinco vagões descarrilharam, danificando a via permanente. Não houve vítimas. O trem era composto por 45 vagões e 3 locomotivas, sendo que estas permaneceram intactas, sendo que 35 vagões se tornaram irre recuperáveis.

A comissão especial da ANTT, criada para apurar as causas do acidente, entendeu que a falha eletromecânica no sistema de freio dinâmico da locomotiva comandante, o descumprimento de instruções referentes à condução do trem e de procedimentos especiais para circulação de composições em descidas de serras, estabelecidas em regulamentos de operação, foram as causas do referido acidente.

A comissão especial recomendou à ALL a adoção de algumas medidas, tais como: (a) cumprimento irrestrito da tabela do número de vagões e lotação; (b) aferição dos modelos matemáticos empregados para o dimensionamento do trem com a realização de uma ampla instrumentação da composição e da via permanente; (c) aumento dos esforços e recursos de manutenção entre Iguaçu e Paranaguá; e (d) a utilização de simuladores, até mesmo de outras concessionárias, para expor os maquinistas a situações de condução com imprevistos e estresses.

Tal acidente não teve impacto relevante no resultado da Companhia, pois a carga transportada encontrava-se coberta por seguro e os vagões danificados representavam apenas 0,2% da frota de vagões da Companhia. Adicionalmente, durante o período de reparos no trecho, parte da carga destinada a Paranaguá foi desviada para o Porto de São Francisco do Sul, em Santa Catarina, e para o Porto de Rio Grande, no Rio Grande do Sul. A reconstrução do trecho destruído da via ocorreu em 21 dias após o acidente. Depois de reaberta, foi necessária mais uma semana para que as operações deste trecho fossem normalizadas. Apesar de o acidente ter ocorrido em julho de 2004, somente em agosto de 2005 a Companhia foi autuada pelo órgão ambiental estadual com a imposição de uma multa no valor de R\$ 1.234.300,00. A Companhia acredita contudo que o valor da multa sofrerá um abatimento, uma vez que já foram realizadas as atividades de recuperação ambiental.

O custo total em 30 de junho de 2005 do acidente para a Companhia foi de R\$12,39 milhões.

Acidentes Recentes

Em 2 de março de 2005, duas locomotivas da Companhia colidiram dentro do pátio de manobras da Companhia, resultando em uma morte e ferimentos em outras três pessoas. As locomotivas e os respectivos vagões sofreram danos menores. Outro acidente havia ocorrido na última semana de fevereiro, resultando em ferimentos em uma pessoa. A ANTT designou uma comissão especial para investigar os acidentes. A Companhia encontrou-se com os representantes da comissão especial da ANTT em março passado para discutir as determinações e resultados da investigação efetuada pela própria Companhia sobre as causas dos acidentes. A comissão especial da ANTT emitiu relatório conclusivo sobre o caso, não tendo sido aplicada penalidade em face da Companhia e da Concessionária Brasileira.

Apesar desses recentes acidentes, a excelência dos índices de segurança da Companhia permanece inalterada e excede substancialmente o padrão mínimo exigido pela regulamentação da ANTT. A ALL não acredita que esses acidentes possam causar um impacto adverso relevante sobre a Companhia.

Ainda, como desdobramento do referido acidente, um dos feridos propôs ação de indenização por acidente de trabalho em face da Concessionária Brasileira, pleiteando o autor indenização por danos morais, custeio de cirurgia e de eventuais tratamentos necessários. A Concessionária Brasileira alegou em sua defesa que, não tendo sido comprovada sua culpa no acidente ferroviário, faltaria ao autor interesse de agir. Além disso, alega que a necessidade de cirurgia alegada pelo autor estaria desvinculada do referido acidente, revelando uma tentativa de aproveitamento indevido. Até a data deste Prospecto, não havia sido proferida decisão final nesta ação.

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 2004, receita bruta de aproximadamente R\$501,1 milhões, representando aproximadamente 53% da receita bruta das operações brasileiras. No semestre encerrado em 30 de junho de 2005, a receita bruta da unidade brasileira de *commodities* agrícola foi de R\$ 301,0 milhões, representando aproximadamente 56% da receita bruta das operações brasileiras. O volume de soja e milho transportado em 2004 foi de 8,0 milhões de toneladas e 1,6 milhão de toneladas, representando aproximadamente 56% e 11%, respectivamente, do volume total de *commodities* transportada. No semestre encerrado em 30 de junho de 2005, foram transportados 2,9 milhões de toneladas de soja, representando 25% do volume total de *commodities* transportado. Todo o volume de carga transportada foi direcionada à 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 industriais intermodais no Brasil teve em 2004, receita bruta de R\$287,1 milhões, representando aproximadamente 31% da receita bruta de suas operações brasileiras. No semestre encerrado em 30 de junho de 2005, a unidade de negócios de produtos industriais intermodais no Brasil teve receita bruta de R\$ 154,3 milhões, representando 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 2004, receita bruta de aproximadamente R\$149,3 milhões, representando aproximadamente 16% da receita bruta das operações brasileiras. No semestre encerrado em 30 de junho de 2005, a unidade de negócios baseada em transportes rodoviários no Brasil teve receita bruta de aproximadamente R\$ 78,3 milhões, representando aproximadamente 15% da receita bruta das 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 2004, receita bruta de R\$40,1 milhões, representando 27,4% da receita bruta das operações argentinas. No semestre encerrado em 30 de junho de 2005, a receita bruta da unidade de *commodities* agrícolas na Argentina foi de R\$15,5 milhões, representando 20% da receita bruta das 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 2004, receita bruta de aproximadamente R\$52,8 milhões, representando aproximadamente 36,1% da receita bruta das operações argentinas. No semestre encerrado em 30 de junho de 2005, a receita bruta da unidade de *commodities* industriais foi de R\$ 24,5 milhões, representando 32,3% da receita bruta das 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 2004, receita bruta de aproximadamente R\$44,3 milhões, representando aproximadamente 30,3% da receita bruta de suas operações argentinas. No semestre encerrado em 30 de junho de 2005, a receita bruta da unidade de negócios de produtos industriais foi de R\$29,6 milhões, representando, aproximadamente, 39,4% da receita bruta das 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.
- Ainda, outros negócios na Argentina tiveram, em 2004, receita bruta de aproximadamente R\$9,1 milhões, representando aproximadamente 6,2% da receita bruta de suas operações argentinas. Essas receitas são advindas de alugueis e travessias (cross-road). No semestre encerrado em 30 de junho de 2005, a receita bruta de outros negócios foi de R\$ 6,0 milhões, representando, aproximadamente, 8% da receita bruta das operações argentinas.

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 36% no Brasil e 38% 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 2004:

	ALL 2004		Mercado Captável		Participação no Mercado (%)	
	Brasil	Argentina	Brasil	Argentina	Brasil	Argentina
	(MM tons)		(MM tons)		(MM tons)	
Commodities Agrícolas	14,5	3,4	37,0	6,4	39	53
Industrial	8,5	1,4	27,0	6,1	31	23
Total	23,0	4,8	64,0	12,5	36	38

Segundo estudo de planejamento estratégico interno, com investimentos em expansão de R\$949,0 milhões, a ALL poderia ter dobrado o volume transportado (TKU) em 2004. Desse total, aproximadamente 94% 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 27%, 59% e 14% do investimento total.

A ALL acredita ter oportunidades substanciais para aumentar sua participação de mercado nos portos de sua área de serviço. Em 2004, a participação de mercado da ALL nos portos de Paranaguá, São Francisco do Sul e Rio Grande foi de, aproximadamente, 47%, 78% e 78%, respectivamente. No semestre encerrado em 30 de junho de 2005, a participação da ALL nos referidos portos representava 59%, 90% e 100%, respectivamente.

Tarifa. De acordo com os contratos de concessão da Malha Sul e de subconcessão da Ferropar, 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. Em 24 de junho de 2004, a ANTT, através da Resolução nº 599, autorizou o reajuste das tarifas de referência do serviço de transporte ferroviário, em 5,69%, conforme cláusula 8.1 do contrato de concessão da Malha Sul. Atualmente, encontra-se sob a análise da Agência nova tabela tarifária, que deverá ser homologada em breve. 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 complementares 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. Atualmente, e como descrito anteriormente em “Fatores de Risco – As tarifas ferroviárias argentinas estão sujeitas a limites máximos estabelecidos pelo governo argentino”, as tarifas são calculadas e cobradas em pesos, à cotação de P\$1,00 para US\$1,00, de acordo com a Lei de Emergência Pública. 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 da ALL consiste em 7.996 quilômetros de bitola métrica e cobre quatro estados brasileiros: 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 Tatui, Uruguiana 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.

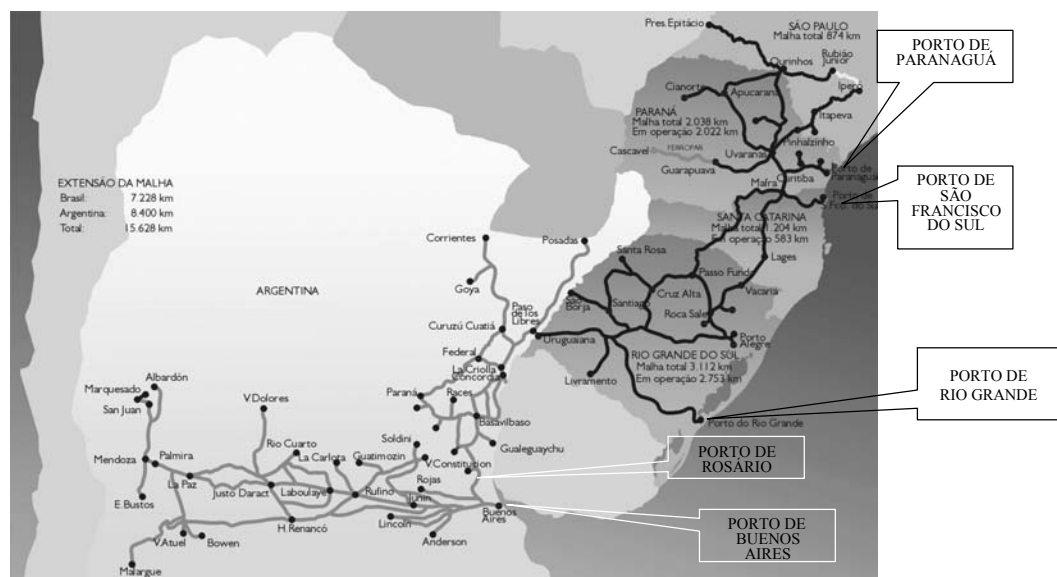
O corredor rodoviário São Paulo-Camaçari é dedicado ao transporte de suprimentos para a fábrica da Ford, na Bahia, sendo o corredor rodoviário mais importante da ALL. Nessa operação, os caminhões têm uma alta produtividade que atinge 17.703 quilômetros por mês em média.

Nas operações da ALL Argentina, as rotas principais incluem: (a) Mendoza a Buenos Aires para produtos de exportação e produtos industrializados, (b) Uruguiana 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 Picara, forçando o tráfego ferroviário ao longo desse corredor a utilizar 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. O governo argentino celebrou recentemente contrato para a realização de tais obras, tendo assumido as obras de infraestrutura o custo total de US\$ 50,8 milhões, dos quais US\$ 35,0 milhões serão financiados pela Corporación Andina de Fomento. Ver “Regulamentação Governamental – Argentina”.

Portos

A ALL fornece acesso aos portos de Paranaguá, São Francisco do Sul e Rio Grande, no Brasil, Rosario e Buenos Aires, na Argentina, e Valparaíso, no Chile, por meio de uma combinação intermodal de trens e caminhões. Os três portos brasileiros somados representaram cerca de 46% das exportações agrícolas brasileiras e aproximadamente 81% da tonelage embarcada por via ferroviária em 2004. O porto de Paranaguá é responsável pelo maior volume de exportações brasileiras de soja e seus derivados. Em 2004, o porto de Paranaguá movimentou um total de 32,6 milhões de toneladas de produtos e São Francisco do Sul movimentou 7,0 milhões de toneladas. O porto de Rio Grande está situado mais ao sul do Brasil, localizado na parte sul do Estado do Rio Grande do Sul. Em 2004, esse porto movimentou um total de 10,1 milhões de toneladas de frete.

O mapa abaixo mostra a localização dos cinco mais importantes portos do Brasil e Argentina, atendidos pela rede ferroviária da ALL.



Fonte: ANTT

Via e Equipamento

Via

A malha ferroviária brasileira da ALL consiste em um total de, aproximadamente, 7.996 quilômetros de trilhos em operação, dos quais 7.185 quilômetros são linhas ferroviárias principais e 811 quilômetros são vias secundárias. A malha ferroviária da ALL compreende trilhos de bitola de um metro, quase todos com dispositivos de fixação rígidos. A maioria das rotas com maior volume consiste em trilhos de TR45 (90 libras) que geralmente estão em boas condições. Também utilizamos trilhos TR 57 (114 libras) e trilhos TR37 (75 libras). Acreditamos que o perfil geral de trilhos é suficiente para atingir os objetivos de eficiência. Portanto, focamos os investimentos de capital primariamente na melhoria dos trilhos danificados ao invés de alterar o perfil de trilhos. Dessa maneira, para melhorar os tempos de ciclo e a confiança da malha ferroviária, a ALL investiu R\$277,1 milhões entre 1997 e 2004 e R\$ 305,8 milhões, até o semestre encerrado em 30 de junho de 2005 para aperfeiçoar e manter os trilhos e infra-estrutura.

A malha ferroviária argentina da ALL consiste em um total de 8.401 quilômetros de trilhos em operação, dos quais 5.757 quilômetros são operados pela ALL Central (bitola de 1,678 metro) e 2.644 quilômetros operados pela ALL Mesopotâmica (bitola de 1,435 metro). As principais linhas ferroviárias estendem-se por 7.189 quilômetros e as linhas secundárias por 1.212 quilômetros. Do total de trilhos, 13% estão em plenas condições para transporte de carga, sendo capazes de sustentar até 25.000 toneladas por dia; 22% estão em bom estado e são capazes de sustentar até 10.000 toneladas por dia; 13% estão em condições medianas e podem sustentar até 1.000 toneladas por dia (utilizadas para tráfego secundário) e 27% atualmente não estão sendo utilizados mas podem ser facilmente recuperados, se necessário. Os 25% restantes também não estão sendo utilizados atualmente e necessitariam de grandes investimentos para tornarem-se operacionais. Em 2004, foram recuperados 605 quilômetros de trilhos na Argentina.

Brasil – Equipamento (Locomotivas, Vagões e Caminhões)

Locomotivas. A frota brasileira de locomotivas consiste em 528 locomotivas, das quais 406 são operacionais e 122 não-operacionais, sendo 180 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 30 de junho de 2005:

Locomotivas da ALL Brasil							
Tipo de Locomotiva	Fabricante	Frota Total	Peso (kg)	Total H.P.	Tração H.P.	Operacional	Não-operacional
						Novembro de 2004	
C-30	GE	110	162.000	3.300	3.000	59	51
GT1	EMD(GM)	49	108.000	2.450	2.250	45	4
GT2	EMD(GM)	10	120.000	2.475	2.250	8	2
GT26	EMD(GM)	15	111.500	2.875	2.600	15	0
G22UB	EMD(GM)	84	73.000	1.650	1.500	80	4
U20C	GE	13	108.000	2.150	2.000	8	5
U20C1	GE	18	94.494	2.150	1.990	15	3
UG-M1	EMD(GM)	36	73.000	2.450	2.250	36	0
UL-M1	ALL	17	80.000	2.450	1.000	16	1
UG-M2	EMD(GM)	13	105.000	2.200	2.000	13	0
UL-M2	ALL	5	106.000	2.475	1.000	4	1
G22UC	EMD(GM)	21	92.000	1.650	1.500	16	5
GT18	EMD(GM)	15	82.720	1.555	1.450	13	2
G26	EMD(GM)	15	96.000	2.200	2.000	5	10
G12	EMD(GM)	46	72.760	1.425	1.310	42	4
U5B	GE	7	49.895	600	540	7	0
GL8	EMD(GM)	30	56.700	950	875	24	6
B12	EMD(GM)	1	68.000	1.125	1.000	1	0
U6C	GE	1	64.000	448	400	0	1
B-36	GE	3*	180.000	3.900	3.600	0	3
B-30	GE	19*	162.000	3.300	3.000	0	19
Total		528				391	137

* Estas locomotivas foram adquiridas da National Railway Co. em 5 de maio de 2005, porém ainda não foram incorporadas à frota da ALL.

No momento da desestatização, somente 182 de 337 locomotivas eram operacionais e 6 eram consideradas sucatas. Ao final de junho de 2005, 391 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 menores investimentos 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. 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. Além disso, a ALL já incorporou à sua frota as 37 locomotivas adquiridas deste fornecedor. 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\$90 mil por locomotiva por ano. Incrementos adicionais em capacidade devem ser feitos com a adição dessas locomotivas recuperadas e por meio da compra de outras locomotivas.

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 3 falhas por dia em 2004. No semestre encerrado em 30 de junho de 2005, esta média era de 3 falhas por dia. 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	2004
MKBF	12.800	12.900	13.100	15.000	19.400	20.600	20.270
Disponibilidade	75,0%	80,0%	83,2%	84,9%	86,0%	86,4%	82,0%

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

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

Vagões. Em 30 de junho de 2005, os vagões próprios ou arrendados da ALL consistiam nos seguintes:

	Arrendados	Próprios*	Total
Hoppers	6.208	658	6.866
Vagão-Tanque	1.591	265	1.856
Plataforma	991	-	991
Gôndolas	685	-	685
Box	852	697	1.549
Outros	103	271	374
Total	10.430	1.891	12.321

(*) Inclui vagões pertencentes a clientes.

Atualmente, a ALL arrenda aproximadamente 10.430 vagões da RFFSA de acordo com o contrato de arrendamento operacional que firmou juntamente com o contrato de concessão da Malha Sul (ver “As Concessões Brasileiras e Argentinas – Brasil – Condições do Arrendamento”). Além desses vagões, a ALL é proprietária de 240 vagões, e opera 1.651 vagões particulares de seus clientes. De toda a frota, cerca de 12.000 são totalmente operacionais. Em decorrência da celebração do contrato com a Bunge, em 2005, deverão ser disponibilizados 650 novos vagões para a ALL (ver “Informações Adicionais sobre a Emissão de Debêntures - Contratos Relevantes - Contratos Comerciais”).

Caminhões. Atualmente a ALL possui aproximadamente 40% dos 1.639 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 30 de junho de 2005:

	Agregado	Arrendados	Próprios	Total
Caminhão (<i>trailer-tractor</i>)	160	-	155	315
<i>Dolly</i>	-	-	14	14
Semi-Reboque	372	114	334	820
Toco.....	-	-	144	144
<i>Road Rainers</i>	-	134	-	134
Caminhões (pequenos)	203	-	9	212
Total	735	248	656	1.639

Desde o arrendamento dos ativos operacionais da Delara, a ALL vem mantendo estrategicamente parte da frota de caminhões sob seu controle. Além dos caminhões arrendados e próprios, a ALL também opera com caminhões de terceiros. Caminhões contratados e terceirizados representam 60% 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 e Vagões)

Locomotivas. Através da ALL Argentina, atualmente a ALL tem um total de 115 locomotivas em condições operacionais, 78 na ALL Central e 37 na ALL Mesopotâmica. Isso significa que, aproximadamente, 71% do total dessas locomotivas estão operacionais e 29% estão em instalações de reparo. A ALL tem outras 46 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. A tabela abaixo mostra a frota total em 30 de junho de 2005:

Locomotivas da ALL Argentina						
Tipo de Locomotiva	Fabricante	Frota Total	Peso (kg)	Tração H.P.	Operacional	Não-operacional
					Junho de 2005	
ALL Mesopotâmica						
GM 22CW	General Motors	16	85.730	1.500	14	2
GE U12	GeneralElectric	15	79.600	1.200	11	4
GE U13	General Electric	17	79.600	1.300	10	7
GA8	General Motors	2	56.000	800	2	0
ALL Central						
ALCO USA	ALCO	27	108.000	1.950	24	3
ALCO 321	ALCO	21	111.000	2.100	3	18
FPD7	ALCO	5	108.000	1.950	5	0
Montreal	ALCO	46	80.000	1.350	35	11
GAIA	General Motors	3	92.100	1.050	2	1
GA 8	General Motors	6	56.000	800	6	0
GT 22	General Motors	3	106.000	1.950	3	0
Total		161			115	46

Vagões. Atualmente, a ALL tem 6.489 vagões em sua frota de vagões argentinos, 4.381 dos quais fazem parte das operações da ALL Central e 2.108 das operações da ALL Mesopotâmica. Alguns desses vagões não estão operacionais e podem ser recuperados com pequenos investimentos e outros poderiam ser operados se houvesse uma demanda por tal tipo de vagões (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 30 de junho de 2005:

	Total
Grãos	581
Mineração a granel	90
Fertilizantes	82
Produtos de papel	186
Madeira	134
Chapas	255
Contêineres de 20 pés	74
Contêineres de 40 pés	256
Pedra	81
Combustível	51
Óleo vegetal	1.244
Produtos industrializados	1595
Paletes	639
Contêineres industriais	220
Gás carbônico	12
Carga geral	69
Outros	86
Não operacionais	834
Total	6.489

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 tráfego permitiu designar mais eficientemente vagões e locomotivas, aumentando assim a utilização dos mesmos, e reduzindo tanto o consumo de combustível como os custos empregaticios. 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 sendo que alguns desses programas estão sendo vendidos pela ALL para outras empresas do setor. 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 os 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 14 em 2004.

Mão-de-obra

Funcionários

Em 30 de junho de 2005, a ALL empregava um total de 4.883 pessoas, sendo que cerca de 4.428 pertenciam à área operacional e 445 à área administrativa. De todos os seus funcionários, 3.320 são baseados no Brasil e 1.492 são baseados na Argentina. Em 31 de julho de 2005, a ALL Central possuía 1.139 empregados e a ALL Mesopotâmica 375 empregados na mesma data, todos com vínculo empregatício. ALL Central e ALL Mesopotâmica contratam empregados por períodos indefinidos, 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, de 2002, 2003, 2004 e no semestre encerrado em 30 de junho de 2005:

	Exercício encerrado em			Semestre	Exercício encerrado em			Semestre
	31 de dezembro de			encerrado em 30	31 de dezembro de			encerrado em 30
	2002	2003	2004	de junho de	2002	2003	2004	de junho de
Número de empregados	3.148	3.164	3.263	3.320	1.252	1.343	1.409	1.492

Treinamento

A ALL oferece aos seus funcionários a oportunidade de participar do programa “ALL nos trilhos 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”, *UNIALL – Universidade Corporativa ALL - América Latina Logística*. Desde 1997, a Concessionária Brasileira e a ALL Intermodal investiram R\$15,3 milhões em treinamento, beneficiando mais de 9.400 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 à

renegociação anual. A Concessionária Brasileira acredita que esses acordos lhe permitem operar seus trechos eficientemente. Entretanto, não se pode assegurar que a Concessionária Brasileira irá antecipar qualquer economia de custo ou eficiência operacional por meio de tais acordos, ou ainda, que será capaz de negociar favoravelmente os termos e condições dos acordos, ou mesmo, que greves e interrupções não irão ocorrer como resultado de renegociação desfavorável desses acordos.

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. Na data de 11 de agosto de 2005, a ALL Central e a ALL Mesopotâmica celebraram um novo Acordo Coletivo com o Sindicato La Fraternidad, que entrou em vigor em 1º de setembro de 2005. Ambas empresas encontram-se negociando a assinatura de um novo Acordo com o Sindicato Unión Ferroviaria. A ALL Central e a ALL Mesopotâmica acreditam que esses acordos lhes 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 assegurar 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 assegurar a saúde de seus funcionários, prevenindo, acompanhando e diagnosticando problemas de saúde ocupacional. Adicionalmente aos programas PPRA e PCMSO, a ALL também conta com uma Comissão Interna de Prevenção de Acidentes (CIPA), cuja finalidade é prevenir doenças e acidentes ocupacionais, e, por fim, patrocina “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. Em virtude do acidente da Ponte São João, a ALL iniciou a implantação do projeto “Consultoria/Diagnóstico de Fadiga e Sonolência em Equipagem” com o intuito de reduzir o risco de incidentes relacionados ao cansaço e à falta de sono dos seus maquinistas e motoristas.

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 (um mês de salário adicional, acrescido de 20% desse mesmo valor). 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.

Plano de Opção de Compra de Ações

Os conselheiros e diretores, bem como membros da administração de suas afiliadas, além de terceiros prestadores de serviços, são qualificados para participarem do Plano de Opção de Compra de Ações da Companhia, com o objetivo de premiar a administração da Companhia e terceiros a ela ligados e incentivá-los (ver “Administração – Plano de Opção de Compra de Ações”).

Programa de Participação dos Empregados - Argentina

Em novembro de 2004, a ALL Central e a ALL Mesopotâmica firmaram com o “Banco de Servicios y Transacciones S.A.” um contrato de fideicomisso através do qual as ações classe B representativa do capital social de cada uma das Concessionárias Argentinas estão sob a propriedade fiduciária do Banco de Servicios y Transacciones S.A., em benefício dos empregados que aderiram ao Programa. Os direitos de voto relativos a tais ações serão exercidos pelo Banco de Servicios y Transacciones S.A. enquanto que os dividendos correspondentes serão pagos diretamente aos beneficiários do referido Programa.

Para que o Programa fosse implementado, de acordo com o termos dos contratos de fideicomisso, foram necessários (i) a aprovação do Programa pelas assembléias de acionistas da ALL Central e da ALL Mesopotâmica, realizadas em 26 de novembro de 2004 e 29 de novembro de 2004, respectivamente, (ii) o cancelamento dos certificados emitidos em nome dos titulares das ações Classe B anteriores à instituição do Programa com a conseqüente emissão de novos certificados no nome do Banco de Servicios y Transacciones S.A.; e (iii) o registro de transferência das ações para a propriedade fiduciária do Banco de Servicios y Transacciones S.A. nos livros societários das Concessionárias Argentinas. Todas as condições já foram implementadas.

Como as Concessionárias Argentinas não eram, no momento da assinatura dos contratos de fideicomisso, as verdadeiras proprietárias das ações Classe B, não se pode garantir que não haverá qualquer questionamento sobre a possibilidade de celebração dos contratos de fideicomisso pelas Concessionárias Argentinas e, conseqüentemente, sobre a outorga da propriedade fiduciária de tais ações Classe B em favor do Banco de Servicios y Transacciones S.A.

Propriedade Intelectual

Marcas no Brasil e no Exterior

A ALL detém o total de 16 marcas depositadas no Instituto Nacional de Propriedade Intelectual (INPI), sendo que, dentre elas, 3 pedidos de registro de marca estão sendo objeto de oposição por terceiros, e 1 pedido de registro foi deferido pelo INPI em 5 de julho de 2005, abrindo, nesta data, prazo de 60 dias para pagamento das taxas para obtenção do respectivo registro.

A ALL também possui 5 marcas perante o Instituto Nacional de Propriedade Industrial da Argentina (“*Instituto Nacional de Propiedad Industrial*”) e dos pedidos de registro protocolados perante o mesmo instituto, sendo que um desses pedidos foi objeto de oposição por terceiros.

Atualmente, existe ação judicial em curso proposta pela titular da marca “American Logistic” face à ALL com o objetivo de obter declaração judicial de não admissibilidade da oposição feita pela ALL América Latina Logística S.A. junto ao Instituto Nacional de Propriedade Industrial da Argentina. Até a data deste Prospecto, não havia decisão definitiva a respeito.

A ALL Argentina, por sua vez, possui 1 marca registrada no mesmo Instituto. Em 14 de junho de 2002, a ALL Argentina ofereceu duas oposições ao pedido de registro de marca depositado por outra companhia argentina por ser bastante similar ao nome e ao nome comercial atualmente utilizados pela ALL Argentina.

A ALL Argentina detém os direitos autorais sobre um software denominado “*SIC – Sistema Integral de Conductores*” registrado perante a “*Dirección Nacional del Derecho de Autor*”.

A ALL Central possui quatro marcas depositadas perante o Instituto Nacional de Propriedade Intelectual da Argentina e um pedido de depósito de marca perante o mesmo Instituto.

Nomes de Domínio no Brasil e no Exterior

A ALL é titular de 3 nomes de domínio registrados no Brasil e de 2 nomes de domínio registrados nos Estados Unidos.

A ALL Argentina é titular de nome de domínio registrado na Argentina.

A ALL Central é titular de um nome de domínio registrado na Argentina, que eventualmente se encontra em processo de baixa de registro

Seguros

A ALL, como uma companhia ferroviária e de logística, enfrenta vários riscos (ver “Fatores de Risco – As operações da ALL estão expostas à possibilidade de perdas por catástrofes, acidentes e responsabilização”) e procura adotar medidas que visem a 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 responsabilidade civil de transportes e danos a automóveis, não possuindo, contudo, cobertura securitária para danos ambientais de natureza paulatina que ocorrem ao longo do tempo, nem para as despesas incorridas pela ALL com a contenção, remoção e desintoxicação de poluentes, não possuindo também cobertura securitária para danos decorrentes de riscos operacionais.

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 proposital, 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 nº 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 a data da reforma do setor de transportes, qual seja a vigência da Lei nº 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.

PPP

A Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, que instituiu normas gerais para licitação e contratação de PPP no âmbito da Administração Pública Federal, veio contribuir para captação de novos investimentos no desenvolvimento de projetos de infra-estrutura. O marco legal da PPP ainda carece de parcial regulamentação.

As concessões outorgadas pela PPP possuem como objeto a prestação de serviços públicos, precedida ou não da realização de obras públicas que requeiram, além da tarifa cobrada do usuário, contraprestação da administração pública ao parceiro privado podendo ser cobrada do usuário tarifa. São os casos em que o empreendimento não se configura como auto-sustentável, de modo que apenas a cobrança da tarifa não torna o projeto economicamente viável, como é o caso da construção de estradas de pouco movimento ou em casos nos quais a tarifa econômica e politicamente aceitável não tem condições de custear os investimentos necessários.

Cabe destacar a estrutura de remuneração do parceiro privado, em especial as modalidades de garantia da contraprestação devida por parte da administração pública. A esse respeito, a lei autoriza a criação, no nível federal, de um fundo de natureza privada, que garantirá os compromissos assumidos pelo parceiro público, denominado Fundo Garantidor de Parcerias Público - Privadas – FGP. Alguns estados também já autorizaram a criação de fundos similares.

Caso a administração pública não honre os compromissos assumidos, o parceiro privado poderá executar a garantia prestada pelo FGP, que, por sua vez, cobrará o crédito da administração pública contratante para a recomposição de seu patrimônio e, conseqüentemente, a assunção de obrigações referentes a outros contratos de PPP.

Além do FGP, o artigo 8º da Lei 11.079/04 estabeleceu outras modalidades de garantia da contraprestação pública. Outro ponto importante diz respeito à possibilidade de emissão de empenho em favor dos financiadores do projeto para que os mesmos possam receber, diretamente, a contraprestação devida pelo poder público. Além disso, o contrato poderá prever que eventuais pagamentos por parte dos garantidores e indenizações decorrentes da extinção antecipada do contrato sejam efetuados diretamente aos financiadores da parceria.

O Governo Federal, com base no plano plurianual relativo ao período de 2004 a 2007, apresentou a I Carteira de Projetos de Infra-Estrutura (“Carteira de Projetos”) que poderá ser implementada através da PPP, destinada ao incremento dos setores rodoviário, ferroviário, portuário e de irrigação.

Dentre os projetos apresentados, há 11 ferroviários, de carga e de passageiros cuja relação é a seguinte:

- (i) construção do trecho Estreito-Balsas (MA), com 480 km de extensão, destinado a facilitar a captação de soja pela Ferrovia Norte Sul com valor da obra estimado em R\$240 milhões;
- (ii) construção do trecho Petrolina-Parnamirim-Salgueiro (PE), com 350 km, parte da Ferrovia Transnordestina, com obras iniciadas e interrompidas, no valor de R\$268 milhões;
- (iii) construção do trecho Salgueiro (PE)-Missão Velha (CE), outra parte da Ferrovia Transnordestina, com 350 km, obra avaliada em R\$96 milhões;
- (iv) construção do ramal do Gesso da Ferrovia Transnordestina, entre Parnamirim e Araripina (PE), com 112 km de extensão, avaliada em R\$346 milhões;
- (v) construção do Contorno de São Felix (BA), gargalo da FCA, com extensão de 17 km mais uma ponte de 610 m, tudo no valor de R\$ 40milhões;
- (vi) construção do Ferroanel Sul, na Região Metropolitana de São Paulo, no valor de R\$369 milhõs;
- (vii) construção do Ferroanel Norte, também na Região Metropolitana de São Paulo, com extensão de 60 km, no valor de R\$200 milhões;
- (viii) construção do Contorno de Curitiba, de 50 km, no valor de R\$150 milhões;
- (ix) construção da Variante Ipiranga-Guarapuava, de 110 km, no valor de R\$220 milhões;
- (x) construção do trecho Alto Taquari-Rondonópolis (MT), na Ferronorte, de 200 km, no valor de R\$400 milhões, que segundo a Carteira de Projetos deverá permitir à ferrovia transportar 564 mil toneladas em 2011;

- (xi) implantação do Trem Turístico do Pantanal, em 200 km de linha da Novoeste a ser remodelada, no valor de R\$200 milhões, incluindo material rodante.

A Companhia já manifestou ao Ministério dos Transportes sua intenção de realizar investimento em certos projetos ferroviários, entre os quais a Variante Ipiranga-Guarapuava. Até a data deste Prospecto, não houve resposta à manifestação endereçada pela Companhia.

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 causados 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.

A CNRT foi criada pelo Decreto nº 660/96. É um órgão descentralizado que atua no âmbito do *Ministerio de Economía e Infraestructura*. Entre as suas principais funções destacam-se o controle e a fiscalização dos serviços de transporte automotor e ferroviário sob jurisdição nacional, assim como a proteção dos direitos dos respectivos usuários.

Em fevereiro de 2004, o governo argentino anunciou um plano de investimento ferroviário, denominado PLANIFER (*Plan Nacional de Inversiones Ferroviarias*), com o propósito de restaurar a infra-estrutura ferroviária e recuperar vagões e maquinário. Para tanto, foram estabelecidas as seguintes etapas: reorganização, recuperação e modernização. O plano previa o início de algumas atividades ainda em 2004, em ferrovias usadas por trens de carga que, uma vez concluídas, permitiriam o transporte de passageiros.

Em virtude do Decreto Executivo nº 1.261/04, o governo argentino reassumiu o serviço de transporte interprovincial e de longa distância de passageiros e concedeu poderes ao Ministério Federal do Planejamento, Investimentos Públicos e Serviços a adotar as medidas necessárias para a reabilitação desses serviços. Apoiando-se em tal decreto, no PLANIFER e em nas propostas de cada concessionária, em 15 de outubro de 2004, a Sub-Secretaria de Transportes Ferroviários enviou notificações às Concessionárias Argentinas, autorizando o início de certas atividades, bem como estimando os valores a serem desembolsados durante 2004 e 2005.

Em 24 de agosto de 2004, o poder executivo encaminhou ao Congresso argentino projeto de Lei de Concessão de Serviços Públicos Nacionais, cuja proposta é aumentar o poder discricionário do poder executivo argentino no tocante a investimentos, controle e regulação das concessões públicas, bem como ampliar os direitos dos consumidores desses serviços. As alterações mais relevantes apresentadas incluem: (i) maiores poderes conferidos ao poder executivo para autorizar ou exigir modificações nas obrigações originais de investimento estabelecidas nos contratos de concessão, que, no entanto, não poderão superar 20% do plano de investimento inicialmente acordado; (ii) a imposição de restrições de transações entre as concessionárias e suas subsidiárias; (iii) a possibilidade de o governo argentino impor restrições sobre o endividamento das concessionárias; (iv) o estabelecimento de multa diária aplicável em caso de não-pagamento das parcelas da concessão; (v) poderes conferidos ao poder executivo argentino para revogar a concessão em caso de não-pagamento das parcelas da concessão por período superior a 90 dias consecutivos; e (vi) a proibição da

prorrogação do prazo do contrato de concessão. Se aprovado, a aplicação das disposições exigirá lei específica declarando o serviço como concessão pública. Atualmente, o serviço de transporte ferroviário argentino não é considerado como concessão de serviço público.

Em 5 de julho de 2005, as Concessionárias Argentinas assinaram um acordo sobre a renegociação dos contratos de concessão, cujos termos encontram-se em um “Memorando de Entendimento” que está sujeito à audiência (sem previsão), à aprovação do Congresso Nacional e posterior ratificação por decreto presidencial.

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 e álcool, gás liquefeito e outros produtos químicos corresponderam a aproximadamente 19% dos produtos transportados em sua rede ferroviária brasileira no semestre encerrado em 30 de junho de 2005. 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, estando sujeita a um cronograma de licenciamento para a estrutura ferroviária, acordado com o IBAMA, 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 ambientais, ou o descumprimento das condicionantes estabelecidas nas licenças e autorizações ambientais que já foram obtidas, poderia ter um efeito adverso sobre as suas operações, podendo levar a sanções penais e administrativas de acordo com a legislação ambiental brasileira, com a imposição de multas de até R\$10,0 milhões, que podem ser aplicadas em dobro ou em triplo no caso de reincidência, por violação, como determinado pela autoridade governamental competente, suspensão daquelas operações que não tiverem autorização ou até mesmo a perda da concessão brasileira.

Em janeiro de 2005, a ALL foi autuada pelo órgão ambiental estadual com a imposição de uma multa no valor de R\$ 1,5 milhões, em razão da falta de licença ambiental para operar um terminal de cargas localizado na cidade de Cascavel, Paraná. Além da aplicação da multa, o terminal foi também interditado pelo órgão ambiental estadual.

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 e 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 resíduos sólidos e perigosos, e reduções nas emissões atmosféricas em operações de pintura.

Os membros do conselho de administração, diretores, membros de conselho fiscal, auditores, gerentes e prepostos ou mandatários de pessoas jurídicas estarão sujeitos às sanções penais estabelecidas na Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, quando tiverem conhecimento da prática de uma conduta criminosa da empresa e deixarem de impedi-la, quando podiam agir para evitá-la.

A responsabilização civil por danos ambientais independe da comprovação de culpa, bastando, para tanto, a demonstração da existência do dano e do nexo causal entre este e a atividade poluidora. Mesmo nos eventos de caso fortuito ou de força maior, a legislação brasileira admite o estabelecimento da obrigação de indenizar e/ou reparar o dano ambiental causado em função do risco intrínseco à natureza da atividade desenvolvida pelo causador do dano. Além disso, a personalidade jurídica de uma empresa poluidora poderá ser desconsiderada para viabilizar o ressarcimento dos prejuízos causados à qualidade do meio ambiente.

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 de certificação pela norma ISO 14001), 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 Companhia e as subsidiárias estão descritos a seguir.

Ações Cíveis e Regulatórias

Brasil. A Concessionária Brasileira é ré em aproximadamente 340 ações cíveis relacionadas com a concessão da Malha Sul, conflito entre acionistas, indenização por acidentes de trabalho, e outras.

A Concessionária Brasileira propôs ação ordinária 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. Em sede de medida cautelar, a Concessionária Brasileira obteve liminar, a qual foi mantida pelo Tribunal, suspendendo os efeitos das deliberações tomadas pelo Conselho de Administração da Ferropar, mantendo sua participação societária de 25%. Aguarda-se uma decisão final.

A Ferropar propôs ação ordinária contra a Concessionária Brasileira, União Federal, ANTT, RFFSA e Ferroeste, sob o argumento de ter havido falha da administração e inadimplemento contratual de determinados convênios e acordos operacionais, nos quais a Ferropar teria se pautado para participar da licitação. A autora alega que a Concessionária Brasileira, que obteve, por contrato com a administração pública, a condição de fornecedora exclusiva de material rodante da Ferropar, não teria cumprido com essa obrigação, prejudicando a prestação dos serviços da Ferropar através da negativa de seu fornecimento, bem como que teria interrompido o tráfego das composições ferroviárias da Ferropar na sua malha ferroviária, questionando, ainda, a omissão dos demais réus em face desses acontecimentos e os vícios do modelo de concessão preconizado pela administração pública para a desestatização das ferrovias paranaenses. Busca-se o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de subconcessão, a declaração de adimplemento contratual por parte da Ferropar, a condenação das rés ao cumprimento dos termos fixados no contrato de subconcessão e nos convênios, além de condenação em perdas e danos. Adicionalmente, a Pound S/A, a Euroinvest S/A e a Ferropar propuseram ação ordinária tratando da mesma matéria contra as mesmas rés, desta vez buscando indenização por eventuais prejuízos decorrentes do descumprimento dos convênios e acordos operacionais firmados. Alegam as autoras que a Ferropar sofreu enorme dificuldade para executar os

serviços subconcedidos em razão da conduta adotada pela Concessionária Brasileira, frustrando as perspectivas de lucratividade do negócio. O montante perseguido como indenização corresponde a R\$70 milhões. 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 (medida cautelar e ação ordinária) 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 – como a sentença de improcedência proferida na medida cautelar, contra a qual foi interposto recurso de apelação, e o indeferimento da tutela antecipada na ação ordinária, decisão que foi mantida em sede de agravo de instrumento – 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. No entanto, ainda não houve o trânsito em julgado. 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, ocorridas 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 para suspender o direito de voto 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. Contra essa decisão foi interposto agravo de instrumento pela Concessionária Brasileira, ao qual foi concedido efeito suspensivo. Aguarda-se uma decisão final sobre o pedido de tutela antecipada.

Existem uma ação popular e uma ação civil pública movidas contra o governo brasileiro (BNDES e RFFSA) para a anulação do processo de licitação em que a Concessionária Brasileira obteve a concessão da Malha Sul, alegando (i) que o processo de desestatização teria prejudicado as contas públicas e (ii) a nulidade do Edital. Com base na visão de seus advogados brasileiros, diante de decisão favorável à Concessionária Brasileira recentemente proferida em outra ação popular já transitada em julgado, bem como diante da sentença de improcedência proferida na ação civil pública, a Concessionária Brasileira acredita ter provável êxito.

Encontra-se em curso ação de desapropriação movida pela Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (“APPA”) em face da RFFSA, que se funda no decreto expropriatório editado pelo Governo do Paraná sob o nº 4265/2005, que declarou determinados terrenos de propriedade da RFFSA como de utilidade pública, colocando em risco a operacionalização do Porto de Paranaguá em virtude da safra de 2005. O governador do Paraná autorizou a APPA a tomar todas as medidas judiciais e extrajudiciais necessárias para efetivar a desapropriação.

A APPA alega que o processo de dissolução da RFFSA implica em realização dos ativos não operacionais e no pagamento de passivos, com a autorização presidencial para a alienação dos bens. Ainda, APPA demonstra o interesse público e o fundado receio de dano irreparável, e requer liminarmente (i) a imissão na posse da área desapropriada e (ii) a autorização para efetuar o depósito prévio de R\$ 7,0 milhões. Intimada a se manifestar, a RFFSA não se opôs à expropriação, anuindo com a imissão de posse mediante o depósito da quantia ofertada, sem prejuízo da apresentação de contestação. Tendo em vista que a área objeto da desapropriação pretendida é pertencente a uma sociedade de economia mista federal, constituindo patrimônio da União e que poderia haver interesse da União em intervir no processo, o juízo determinou, em 15/02/2005, a remessa dos autos à Justiça Federal. A liminar foi inicialmente concedida, mas acabou sendo reconsiderada em seguida, indeferindo-se o depósito e a imissão provisória requeridos pela APPA.

As áreas declaradas de utilidade pública pelo Governo do Paraná vinham sendo negociadas pela APPA e RFFSA por meio de protocolo de intenções. No entanto, a APPA constatou irregularidades consubstanciadas em terreno na mesma área cujo uso foi cedido indevidamente pela Concessionária Brasileira para a construção de um terminal (ver “Processos Administrativos – Brasil” abaixo).

Finalmente, encontra-se em curso, perante a Subseção Judiciária de Paranaguá, uma ação popular movida pela Soceppar S.A. (“Soceppar”) em face, dentre outros, da Concessionária Brasileira, ALL Armazéns Gerais e União, em que se discute o impedimento da realização de quaisquer atos, por parte dos réus, no sentido da desativação total ou parcial do pátio ferroviário de manobras e estacionamento D. Pedro II. À vista disso, a ré pleiteia (i) a anulação dos efeitos de todos os atos já praticados pelos réus, (ii) bem como a condenação solidária dos réus ao ressarcimento de todos os prejuízos que tais atos tenham gerado ou que possam gerar aos cofres públicos.

Em 1990, a RFFSA contratou arrendamento em favor da Soceppar, tendo sido a existência e manutenção desse pátio ferroviário pela RFFSA condição essencial do contrato. Com a privatização da malha ferroviária, o pátio foi arrendado pela RFFSA para a ALL do Brasil S/A.

A Soceppar alega, dentre outros, que (i) os termos do contrato de arrendamento firmado entre a RFFSA e a ALL vinculam a utilização da área do pátio ferroviário à concessão do serviço de transporte, estando vedada, portanto, a pretensão da Concessionária Brasileira de transformar a área em terminal graneleiro; (ii) é inválida a autorização concedida pela RFFSA com relação à construção do terminal no pátio ferroviário, por contrariar o próprio contrato de arrendamento além de ser necessária a autorização prévia da União; e (iii) frustra a exigência de prévia licitação (no que tange à instalação do armazém portuário pela PGT), caracterizando-se como subconcessão.

Em 9 de setembro de 2005, foi concedida a liminar para determinar que (i) a Prefeitura de Paranaguá se abstenha de dar andamento ao projeto de instalação da PGT; (ii) a Concessionária Brasileira, a PGT e a ALL Armazéns se abstenham de praticar quaisquer atos tendentes à desativação do Pátio D. Pedro II; (iii) a União tome as medidas cabíveis a fim de evitar o desvio de finalidade do contrato de concessão, assim como desvios de bens da RFFSA.

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 e a ALL Mesopotâmica são atualmente demandadas em 150 processos, num montante total estimado em P\$44,08 milhões. A ALL Central e a ALL Mesopotâmica acreditam que o montante total final envolvido nesses processos será muito menor do que os montantes reclamados, tendo em vista a existência de seguro que cobre o risco de tais ações e o montante total da franquia envolvida em cada caso. Isso, sempre que os acidentes que deram origem a esses processos tiverem ocorrido antes do ano 2000.

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. Existem dois processos referentes a esse item em curso na ANTT, tendo sido aplicada multa de (i) aproximadamente R\$100 mil no âmbito de um deles, tendo a Concessionária Brasileira apresentado recurso, ao qual foi negado provimento, sendo que o prazo final para o pagamento da multa encerrou-se em 12 de novembro de 2004; e (ii) aproximadamente R\$ 150,0 mil, no âmbito do outro processo, não tendo sido apresentado o recurso cabível, de modo que a Concessionária Brasileira efetuou o pagamento da multa aplicada. Em 9 de novembro de 2004, a Concessionária Brasileira ajuizou ação com o objetivo de obter a declaração de nulidade dos atos administrativos referentes ao auto de infração que aplicou a multa descrita no item (i) sob a alegação de que o objeto do referido auto de infração seria o mesmo daquele que aplicou a multa descrita no item (ii). Em 10 de novembro de 2004, foi deferida a antecipação dos efeitos da tutela requerida pela Concessionária Brasileira para suspender a exigibilidade do pagamento da referida multa. A ANTT apresentou manifestação nos autos da ação judicial, estando a ação pendente de decisão final.

Vale ressaltar ainda que está sendo negociado o Contrato de Tráfego Mútuo e Direito de Passagem entre a Concessionária Brasileira e a Ferropar, conforme determinação da ANTT objeto dos processos em referência;

- denúncias apuradas 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 trecho Presidente Prudente – Presidente Epitácio, 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. (f) O Ministério Público Federal arquivou o mencionado Inquérito Civil Público, em razão da assinatura do Termo de Ajustamento de Conduta, celebrado entre a Concessionária Brasileira, a ANTT e o Ministério Público Federal, em 23 de setembro de 2004, para a reativação do trecho ferroviário localizado entre Presidente Prudente e Presidente Epitácio. As obrigações previstas no Termo de Ajustamento de Conduta foram cumpridas pela Concessionária Brasileira;
- processo administrativo para apurar as denúncias apontadas no âmbito do Inquérito Civil Público mencionado acima. Em razão das irregularidades apontadas em face da Concessionária Brasileira no âmbito deste processo, o Poder Concedente aplicou multa de aproximadamente R\$2,0 milhões, tendo sido negado provimento ao recurso interposto pela Concessionária Brasileira. A multa foi confirmada pela ANTT, tendo o prazo para o pagamento se encerrado em 12 de novembro de 2004. Em 10 de novembro de 2004, a Concessionária Brasileira ajuizou ação com o objetivo de obter a declaração de nulidade dos atos administrativos referentes aos autos de infração através dos quais a ANTT aplicou a multa referida acima. Em 7 de dezembro de 2004, foi deferida a antecipação dos efeitos da tutela requerida pela Concessionária Brasileira, para suspender a exigibilidade do pagamento da multa, tendo sido reconhecida, em caráter preliminar, a imposição de multa acima do valor devido;
- processo administrativo em curso perante o Tribunal de Contas da União, no qual foi oferecida denúncia de que a cisão, pela qual a Concessionária Brasileira adquiriu uma parte da concessão da Ferropar, no Estado de São Paulo, seria ilegal, sob a alegação de que teria que ser precedida de licitação. A denúncia objeto do processo foi julgada improcedente em 21 de julho de 2004, tendo sido publicada a decisão em 2 de agosto. Não foi apresentado recurso, cabendo ressaltar que o prazo para a sua interposição já foi encerrado. Atualmente, o processo encontra-se na Secretaria de Fiscalização do Tribunal de Contas da União e aguarda arquivamento;
- uma série de autos de infração estão sendo analisados atualmente pelo Poder Concedente com relação ao contrato de concessão, relativos à desativação dos trechos entre as estações de Jaguariava e Pisa, Mafra e Erechim, Santo Ângelo e Cerro Largo, Santiago e São Borja, sem ter solicitado e recebido autorização prévia do Poder Concedente e à falha em assegurar a integridade dos ativos vinculados à concessão, dentre outros. A ANTT aplicou multa em torno de R\$600 mil, tendo sido negado provimento ao recurso interposto pela Concessionária Brasileira. A multa foi confirmada pela ANTT e o prazo para o pagamento encerrou-se em 10 de novembro de 2004. Na mesma data, a Concessionária Brasileira ajuizou ação com o objetivo de obter a declaração de nulidade dos atos administrativos referentes aos autos de infração, através dos quais a ANTT aplicou a multa referida acima. A Concessionária Brasileira requereu, ainda, a antecipação dos efeitos da tutela, para suspender a exigibilidade do pagamento da multa, a qual não foi concedida. A Concessionária Brasileira interpôs agravo de instrumento contra a decisão que indeferiu a antecipação dos efeitos da tutela, estando o processo judicial pendente de decisão em segunda instância. Como, até o presente momento, não foi concedida a antecipação dos efeitos da tutela nem foi efetuado, por parte da Concessionária Brasileira, o depósito judicial do valor da multa, a Concessionária Brasileira poderá ser inscrita no Cadastro Informativo de Créditos Não Quitados do Setor Público Federal (CADIN), em razão do não pagamento da multa imposta pela ANTT. Caso a Concessionária Brasileira seja inscrita no CADIN, não será possível sua participação em licitações públicas realizadas no âmbito federal, uma vez que é obrigatória, por parte da Administração

Pública federal, direta e indireta, a consulta prévia ao referido cadastro, para a celebração de convênios, acordos, ajustes ou contratos que envolvam desembolso, a qualquer título, de recursos públicos, e dos respectivos aditamentos;

- processo administrativo em curso na ANTT no âmbito do qual o Poder Concedente analisa o pleito da Concessionária Brasileira no sentido de obter autorização para que possa dar em garantia, nos contratos de financiamento celebrados com o DEG e o BNDES, (i) o penhor de 25% da totalidade das ações de sua titularidade, (ii) a propriedade fiduciária de seus bens, e (iii) a vinculação de suas receitas futuras, tendo a Diretoria da ANTT, em 30 de agosto de 2004, indeferido o pleito. Atualmente, o processo se encontra na Procuradoria da ANTT para análise;
- processo administrativo instaurado pela ANTT com o objetivo (i) de apurar indícios de irregularidades praticadas pela Concessionária Brasileira ao dar em garantia, no âmbito do contrato de financiamento celebrado com o UNIBANCO (mediante repasse de recursos contratados com o IFC), bens vinculados à concessão sem a prévia autorização da agência, e (ii) de aplicar as penalidades cabíveis, que podem chegar à multa e/ou à declaração de caducidade do contrato de concessão. A Concessionária Brasileira apresentou as informações solicitadas pela ANTT e a defesa administrativa em 5 e 21 de outubro de 2004, respectivamente. Em 22 de junho de 2005, a ANTT aplicou penalidade de advertência em face da Concessionária Brasileira, que foi informada da decisão em 23 de junho. A Concessionária Brasileira não recorreu da decisão;
- processo administrativo em curso perante a Ferroeste para averiguar violação de obrigações legais e contratuais por parte da Ferropar, no âmbito do Contrato de Subconcessão celebrado com a Ferroeste, dentre as quais, o não cumprimento das disposições constantes do Primeiro Aditamento e Ratificação ao contrato. Através do referido processo, pretende a Ferroeste declarar a inadimplência da Ferropar e, em consequência, a caducidade do Contrato de Subconcessão. A Ferropar apresentou defesa em 2 de março de 2004, pendente ainda de manifestação por parte da Ferroeste. Em 19 de agosto de 2005, foi editada, pelo Poder Concedente, a Resolução nº 008/05, que decretou a intervenção na Ferropar, pelo prazo de 180 dias;
- processo administrativo em curso na ANTT referente à suposta violação de obrigações do contrato de concessão, no âmbito da emissão de debêntures conversíveis em ações, subscritas pela BNDESPAR (ver "Descrição do Capital Social – Valores Mobiliários"), violação esta relacionada à emissão de valores mobiliários com potencialidade de influir na composição do controle acionário da ALL, sem a prévia anuência da ANTT. A ANTT aplicou multa no valor de aproximadamente R\$421 mil, por descumprimento dos termos do Contrato de Concessão. Em 10 de janeiro de 2005, a Companhia apresentou o recurso administrativo cabível, ao qual foi negado provimento em 14 de janeiro de 2005. O processo foi encaminhado à Diretoria Colegiada a fim de que fosse proferida decisão final. Em 10 de junho de 2005, foi publicada deliberação da Diretoria da ANTT confirmando a multa aplicada. A Concessionária Brasileira foi informada da decisão através de ofício datado de 15 de junho de 2005, tendo sido estipulado o prazo de 30 dias para o pagamento da multa no valor de R\$ 420 mil. O pagamento da multa não foi efetuado e a Concessionária Brasileira adotar, em breve, as medidas judiciais cabíveis para discutir a penalidade aplicada pela ANTT;
- processos administrativos em curso na ANTT referentes a transferências de ações vinculadas ao controle acionário da Companhia (i) de propriedade da ITD Transportes Ltda. para a Advance Administração e Participações Ltda e (ii) de propriedade da Holding Brasil S.A. para a Ralph Partners I. As transferências foram aprovadas pelo Ministério dos Transportes em 4 de dezembro de 2000. Em 30 de novembro de 2004, a ANTT solicitou à Concessionária Brasileira a apresentação de documentos referentes às empresas adquirentes das ações, que foram apresentados em 8 de dezembro de 2004. Aguarda-se a manifestação da ANTT;
- processo administrativo em curso na ANTT referente a transferência de ações vinculadas ao controle acionário da Companhia de propriedade da UTIL – União Transporte Interestadual de Luxo S.A. para a Monte Azul Participações S.A. Em 13 de dezembro de 2004, a ANTT solicitou a apresentação de documentos por parte da Companhia. A Companhia já apresentou os documentos exigidos pela ANTT, em relação aos quais se aguarda a manifestação da Agência;
- processos administrativos em curso na ANTT referentes a garantias prestadas pela Concessionária Brasileira em empréstimos financeiros contraídos pela Companhia, sem a prévia anuência do Poder Concedente. Em 1º de março de 2004, a Concessionária Brasileira apresentou defesa administrativa,

tendo sido advertida, em 2 de julho de 2004, por violação ao Contrato de Concessão. No mesmo ato de aplicação da referida penalidade, a ANTT fixou prazo para que a Concessionária Brasileira desconstituísse qualquer garantia vigente e apresentasse à ANTT os respectivos comprovantes. A Concessionária Brasileira apresentou os documentos exigidos, tendo o processo sido encerrado;

- processo administrativo em curso na ANTT com o objetivo de apurar eventuais irregularidades praticadas pela Companhia ao efetuar alterações em seu Estatuto Social, sem a prévia aprovação da ANTT. Em 13 de maio de 2005, a Companhia foi notificada a apresentar defesa administrativa, bem como a apresentar determinados atos societários conexos à distribuição pública inicial de ações e à distribuição pública secundária de Units. Em 30 de maio de 2005, a Companhia apresentou a documentação solicitada pela ANTT e, em 30 de junho de 2005, foi apresentada defesa administrativa. Atualmente, aguarda-se a manifestação da ANTT;
- processo administrativo em curso na ANTT que trata da determinação da Agência para que seja celebrado o Contrato Operacional Específico – COE, entre a Concessionária Brasileira e a Ferropar, a fim de regular o uso mútuo de infra-estrutura ferroviária. Em 5 de agosto de 2005, a Concessionária Brasileira foi notificada, pela ANTT, a apresentar a minuta do contrato. Em correspondência datada de 16 de agosto de 2005, a Concessionária Brasileira apresentou a minuta exigida pela Agência, tendo informado, ainda, que tal documento fora apresentado em 3 de maio do mesmo ano. Atualmente, aguarda-se a manifestação da ANTT sobre a minuta enviada; e
- processos administrativos em curso na ANTT com o objetivo de apurar eventuais descumprimentos de regras previstas no Edital e no Contrato de Subconcessão, por parte da Ferropar. Uma vez constatadas irregularidades praticadas pela Ferropar, a ANTT poderá aplicar as penalidades cabíveis, incluindo a possibilidade de imposição de multa e de declaração da caducidade da subconcessão.

Por fim, a Concessionária Brasileira submeteu à ANTT e à RFFSA os contratos de comodato celebrados com a Compacta Logística e Serviços Portuários Ltda. (“Compacta”) e a Adubos Trevo S.A. (“Trevo”), que possuem como objeto, respectivamente, (i) a cessão do uso de uma área localizada no pátio ferroviário de Paranaguá, para fins de construção de um terminal multimodal para recepção, carga, descarga, movimentação e armazenamento de produtos industrializados a serem transportados pela Concessionária Brasileira e a construção de edificação a ser utilizada como escritório administrativo/comercial; e (ii) a cessão de área localizada no km 5 da Estação Ferroviária de Paranaguá, para construção de Unidade Misturadora. A ANTT questiona a gratuidade dos contratos, que se encontram na Procuradoria da Agência para análise.

Em relação ao Contrato de Comodato celebrado entre a Concessionária Brasileira e a Bunge Alimentos S.A., em 30 de setembro de 2004, referente à parcela do terreno arrendado pela RFFSA à Concessionária Brasileira no Pátio Ferroviário D. Pedro II, em Paranaguá, houve manifestação favorável da RFFSA em 20 de dezembro de 2004. No que se refere à autorização da ANTT, em 13 de setembro de 2005, houve manifestação favorável do ponto de vista técnico-operacional para a construção do projeto objeto do contrato de comodato. Contudo, a ANTT informou que a autorização para a execução do referido projeto está condicionada à aprovação da Diretoria Colegiada da Agência.

A Concessionária Brasileira celebrou ainda contratos de comodato com a Zubinteg Logística Ltda., a Companhia, e a ALL Intermodal. O primeiro contrato possui como objeto a cessão de área situada no pátio ferroviário de Manobras, para construção e implantação de uma unidade de armazenagem de produtos destinados ao transporte ferroviário. No que se refere ao segundo contrato de comodato mencionado, este abrange a cessão das instalações de Santa Maria, da Concessionária Brasileira para a Companhia, em seguida, também cedidas, mediante novo contrato de comodato, pela Companhia à Santa Fé Vagões S.A., para fins de utilização no exercício das atividades industriais, comerciais e administrativas desta última. Finalmente, o contrato celebrado com a ALL Intermodal refere-se a imóvel situado no Parque Industrial II, em Maringá, em seguida, também cedido, através de novo contrato de comodato, pela ALL Intermodal à Rhall Terminais Ltda., para fins de desenvolvimento de atividades vinculadas ao objeto social desta última. Até o presente momento, os contratos mencionados nesse parágrafo não foram submetidos à aprovação da ANTT e da RFFSA.

No âmbito do contrato celebrado com a Compacta, constatou-se posteriormente que a edificação do terminal da Compacta se deu em área da qual a Concessionária Brasileira não é arrendatária, não tendo portanto direito de uso. Referida área foi objeto de declaração de utilidade pública mediante decreto editado pelo governo paranaense, tendo a Administração dos Portos de Antonina e Paranaguá (“APPA”) proposto

ação de desapropriação da área em face da RFFSA, em trâmite perante a justiça estadual do Paraná. Apesar de a ALL não ser parte do processo judicial de desapropriação, encontra-se em fase de negociação junto ao governo estadual e a RFFSA a obtenção de solução que atenda aos interesses de todas as partes envolvidas. Até a data deste Prospecto, não havia sido obtida nenhuma solução judicial ou extrajudicial.

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 objeto de renegociação junto ao governo argentino. Ver “Concessões Brasileira e Argentinas —Argentina— Termos das Concessões Argentinas”.

Ações Trabalhistas

A Concessionária Brasileira é ré em 2.100 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, (b) uma ação coletiva movida pelo Sindicato dos Trabalhadores do Estado do Rio Grande do Sul, pleiteando o pagamento de adicional de periculosidade, e (c) uma ação movida pelo Sindicato dos Trabalhadores do Estado do Rio Grande do Sul, na qual o Sindicato requer o pagamento de horas extras em razão de caracterização de trabalho em turnos ininterruptos de revezamento.

A ação movida pelo Ministério Público do Trabalho do Paraná (item “a” acima) foi julgada parcialmente procedente, com a determinação de reintegração e pagamento de salários aos empregados dispensados. Esta ação ainda está pendente de decisão pelo Tribunal Superior do Trabalho. A Concessionária Brasileira calcula que a decisão englobará cerca de 200 profissionais, envolvendo uma contingência de aproximadamente R\$5 milhões.

A ação movida pelo Sindicato dos Trabalhadores do Estado do Rio Grande do Sul pleiteando o pagamento de adicional de periculosidade foi julgada parcialmente procedente para determinar o pagamento de adicional de periculosidade aos trabalhadores da Rede Ferroviária Federal S.A., responsabilizando-se a Concessionária Brasileira por valores devidos aos empregados que tiveram seus contratos de trabalho mantidos após fevereiro de 1997. O valor de contingência global estimado para este processo é de aproximadamente R\$14 milhões. Todavia, a Concessionária Brasileira estima que a quase totalidade desse valor é de responsabilidade exclusiva da Rede Ferroviária Federal S.A.

A ação movida pelo Sindicato dos Trabalhadores do Estado do Rio Grande do Sul, na qual o Sindicato requer o pagamento de horas extras em razão da caracterização de trabalho em turnos ininterruptos de revezamento foi julgada parcialmente procedente para determinar à Rede Ferroviária Federal S.A. e à Concessionária Brasileira o pagamento das referidas horas extras. A Concessionária Brasileira estima que o valor total envolvido na ação seja de aproximadamente R\$24 milhões, sendo que, destes, apenas R\$ 7 milhões seriam de sua responsabilidade. Esta ação está pendente de julgamento de recurso para o Tribunal Superior do Trabalho.

A ALL Intermodal é ré em 410 reclamações trabalhistas nos Estados do Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, São Paulo, Minas Gerais, Espírito Santo, Rio de Janeiro, Pernambuco, Sergipe, Distrito Federal e Bahia.

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\$31,4 milhões. Foram provisionados R\$7,7 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, dois autos de infração relativos aos períodos de março de 1997 a maio de 1998, em virtude do não recolhimento do ICMS referente à prestação de serviço de transporte ferroviário de mercadorias destinadas à exportação. A Concessionária Brasileira obteve, nos dois 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\$16,6 milhões. Não há provisão contábil;

- a Secretaria Estadual de Fazenda de São Paulo lavrou contra a Concessionária Brasileira auto de infração em razão do não recolhimento do ICMS sobre a prestação de serviço de transporte ferroviário de mercadorias destinadas ao exterior, e do aproveitamento de créditos de ICMS não autorizados pela legislação. Não houve o julgamento da impugnação apresentada pela Concessionária Brasileira. O valor atual envolvido representava R\$15,5 milhões em dezembro de 2004. Não há provisão contábil;
- a Concessionária Brasileira ajuizou ação judicial objetivando o reconhecimento do direito ao aproveitamento de créditos de ICMS relativos à aquisição de bens e equipamentos destinados ao ativo fixo, consumo de energia elétrica e comunicação no Estado do Paraná. 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 remanescente atual do parcelamento é de aproximadamente R\$5 milhões, estando devidamente contabilizado;
- o Estado de Santa Catarina expediu quatro 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 e aos serviços de comunicação, totalizando aproximadamente R\$ 6,1 milhões, que aguardam julgamento do recurso apresentado pela Concessionária Brasileira ao Conselho de Contribuintes do Estado de Santa Catarina. Não há provisão contábil;
- a Concessionária Brasileira e a ALL Intermodal adquiriram créditos prêmio de IPI para compensação com débitos de outros tributos federais, tais como o PIS, a COFINS, o IRRF e a CSL. Estes créditos são oriundos de processos judiciais ajuizados por terceiros, com trânsito em julgado e sem a possibilidade de ajuizamento de ação rescisória por parte da União. O valor compensado monta aproximadamente a R\$20,0 milhões pela Concessionária Brasileira e, aproximadamente, a R\$6,0 milhões pela ALL Intermodal. A Secretaria da Receita Federal, em decisão ainda não transitada em julgado, não homologou estas compensações. 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;
- a Concessionária Brasileira firmou acordo de parcelamento (PAES) com o Instituto Nacional do Seguro Social, para pagamento da Contribuição ao SAT. Atualmente, restam 94 parcelas pendentes de pagamento que somam, aproximadamente, R\$4,4 milhões, estando devidamente contabilizadas.

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 sofreu seis autuações fiscais pelo INSS – Instituto Nacional do Seguro Social no valor total de aproximadamente R\$43,3 milhões. Três dessas autuações foram pagas pela Delara e as demais tiveram decisão favorável ainda em esfera administrativa. No entanto, a Delara sofreu novas autuações fiscais, nas quais o INSS está exigindo o valor total de aproximadamente R\$31,5 milhões. Tais autuações fiscais foram objeto de impugnações administrativas, as quais aguardam decisão.
- 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\$7,7 milhões. Referido montante não é objeto de provisionamento pela Delara; e

- (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 à COFINS também sejam revertidos. O valor de autuação remonta a aproximadamente R\$29,9 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 Companhia 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 aos pagamentos do IVA. A ALL Central questionou tal alegação, justificando que tais fretes são classificados como transporte internacional e, portanto, fora do âmbito do IVA.

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\$2,5 milhões e P\$2,3 milhões, respectivamente. Em ambos os casos, deverão ser provisionados juros e multas que poderão incidir sobre o montante principal. A ALL Central e a ALL Mesopotâmica acreditam que os municípios não têm o direito de cobrar tais impostos.

De acordo com recente legislação fiscal federal argentina, qualquer entidade local que receba recursos de qualquer natureza de outras entidades situadas em localidades com tributação favorecida estão sujeitas à tributação com uma base de cálculo estabelecida de 110% sobre o montante dos recursos recebidos. A ALL – América Latina Logística Argentina S.A. contraiu determinado empréstimo junto ao Banco ABC Brasil S.A. – Ilhas Cayman (ver “Informações Adicionais sobre a Emissão de Debêntures – Contratos Relevantes – Contratos Financeiros”) durante a vigência desta nova legislação e é possível que autoridade fiscal argentina competente considere que tais recursos recebidos no âmbito deste contrato de empréstimo estejam sujeitos à tal legislação, podendo cobrar os tributos incidentes, no valor de principal de P\$4,6 milhões de imposto de renda de fonte e P\$2,7 milhões de IVA, acrescidos de multa e juros.

As Concessionárias Argentinas estão sujeitas ao pagamento de impostos nas esferas jurisdicionais argentinas, dentre os quais, o imposto do selo, de competência provincial, cujo fato gerador é a celebração de quaisquer contratos. As Concessionárias Argentinas, no curso de seus negócios, celebraram alguns contratos que podem estar sujeitos a tal imposto e que podem ser cobrados pela autoridade fiscal local competente, caso haja o entendimento de que esta lei aplica-se a tais situações.

Reclamações Ambientais

Brasil. A Concessionária Brasileira tem reclamações ambientais envolvendo autos de infração administrativos que, nominalmente, somam aproximadamente R\$ 14,2 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 realizadas possam ser comprovadas. Considerando as atividades de recuperação ambiental já acordadas com os órgãos ambientais, o valor relativo aos autos de infração administrativos possivelmente diminuirá para R\$ 10,2 milhões, sendo que uma redução ainda maior poderá ocorrer tão logo outras recuperações ambientais efetivamente demonstradas perante os órgãos ambientais. 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 cinco 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 duas 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. Quando ajuizada, a ação civil pública poderá ter por objeto a condenação do réu ao pagamento de uma indenização em dinheiro ou ao cumprimento de obrigação de fazer ou não fazer.

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, rescisão dos Contratos de Concessão Argentinos 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 leiloadada 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 à RFFSA.

Nos termos do Edital, a RFFSA permaneceu responsável pelos passivos originados anteriormente à data da assinatura do contrato de concessão, 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 a 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 15 de setembro de 2005, referido capital social era de R\$ 178.449.787,42, dividido em 24.998.683.978 ações, sendo 9.914.626.262 ações ordinárias e 15.084.057.716 ações preferenciais.

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% 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 único 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.

O Edital e o contrato de concessão estabelecem vedações à transferência de direitos emergentes da concessão brasileira, do arrendamento de ativos ou de quaisquer ativos objeto do arrendamento, salvo autorização prévia do Poder Concedente. 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, 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. Foi indicado pelos demais empregados o Sr. Marco Antônio Giordani Araújo, atual membro do Conselho de Administração 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 tráfego mútuo) 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 referida 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 a 2004, 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 na 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 2004, a frequência de acidentes caiu para 14 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 emergentes 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 estão 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 da 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 à 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, podendo 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 fornecer à RFFSA espaço suficiente para a armazenagem de material rodante que não são mais necessários à prestação de serviços e ativos sucateados (exceto sucata relativa à ferrovia) por um período de até um ano, até que a RFFSA recolha mencionado material rodante. 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.

A RFFSA foi dissolvida de acordo com o estabelecido no Decreto nº 3.277, de 7 de dezembro de 1999, alterado pelo Decreto nº 4.109, de 30 de janeiro de 2002, pelo Decreto nº 4.839, de 12 de setembro de 2003, pelo Decreto nº 5.103, de 11 de junho de 2004 e pelo Decreto nº 5.476, de 23 de junho de 2005. Sua liquidação, iniciada em 17 de dezembro de 1999, por deliberação da Assembleia Geral dos Acionistas da RFFSA, atualmente é conduzida sob responsabilidade de uma comissão de liquidação composta por até três membros.

O processo de liquidação da RFFSA implica na realização dos ativos não operacionais e no pagamento de passivos. A propriedade dos ativos operacionais (infra-estrutura, locomotivas, vagões e outros bens vinculados à operação ferroviária) arrendados às concessionárias operadoras das ferrovias, dentre elas a Concessionária Brasileira, deverão ser transferidos à União na eventualidade da extinção da RFFSA, sem qualquer prejuízo na continuidade da prestação do serviço público, já que a União, de acordo com os artigos 20 e 21 da Lei n.º 8.029, de 12 de abril de 1990, será a sucessora dos direitos e obrigações da RFFSA.

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 o 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 único 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, Railtex Global Investments, LLC, Ralph Partners I, LLC e Judori Administração, Empreendimentos e Participações Ltda., acionistas intervenientes signatários do contrato de concessão, e Gruçai Participações S.A., Spoornet do Brasil Ltda., União Transporte Interestadual de Luxo S.A. Advance Administração e Participações Ltda., Delara Brasil Ltda., Emerging Markets Capital

Investments, LLC e Latin America Growth Capital, na qualidade de sucessores de certos acionistas intervenientes signatários originais, 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 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 a 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, que 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, 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 Companhia *Protocolo e Justificação da Operação de Cisão Parcial da Ferroban e Incorporação da Parcela Cindida pela Companhia, com Transferência Parcial da Concessão* (“Protocolo”). Ficou ajustado que depois de recebida a parcela cindida pela Companhia, 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 Companhia celebrou acordo com a Concessionária Brasileira, através do qual foram assumidos os bens, direitos e obrigações transferidos para a Companhia em consequência da incorporação da parcela cindida da Ferroban. 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% 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, ressaltam-se os seguintes: (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 Ferrobán, 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 Ferrobán, 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 Ferrobán para a Companhia 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 aos 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, contados de 30 de dezembro de 1998.

Ainda em decorrência da Cisão da Ferrobán, a Concessionária Brasileira sub-rogou-se nos direitos e obrigações dos contratos celebrados (i) pela extinta FEPASA – Ferrovia Paulista S.A. e pela RFFSA, sub-rogados à Ferrobán em razão do edital e do Contrato de Concessão da Malha Paulista; e (ii) pela Ferrobán, 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 Ferrobán e pela Concessionária Brasileira, conforme digam respeito aos trechos explorados por uma ou outra operadora.

Intervenção na Ferropar

Conforme entendimento da ANTT, manifestado através do Relatório de Inspeção Técnico-Operacional realizado em abril de 2005, a Ferropar não possui a capacidade técnica e operacional necessária para a prestação do serviço público de transporte ferroviário de cargas na malha da Ferroeste. Segundo a Agência, tal incapacidade decorre da insuficiência e inadequabilidade do material rodante para a execução do transporte, bem como da ausência de recursos necessários aos serviços de manutenção da via permanente e do material rodante. De acordo ainda com a Agência, a Ferropar apresenta frágil situação econômico-financeira, tendo em vista o seu patrimônio líquido negativo, baixo grau de liquidez e rentabilidade negativa, o que não permitiria retorno para o capital próprio e de terceiros.

Com base no relatório referido acima, bem como no Relatório de Inspeção Técnico-Operacional realizado pela Ferroeste em julho de 2005, foi editada pela Ferroeste, em 19 de agosto de 2005, a Resolução nº 008/2005/FERROESTE ("Resolução"), a qual determinou, em seu artigo 1º, a intervenção na Ferropar, a fim de assegurar a prestação adequada do serviço. Dentre as motivações que resultaram na intervenção em comento, merecem destaque as seguintes: (i) não atendimento da demanda de transporte; (ii) não realização dos investimentos estabelecidos no Contrato de Subconcessão; (iii) manutenção deficiente da via permanente; (iv) deficiência técnico-operacional; (v) desestruturação financeira; (vi) não integralização do capital na forma prevista no Edital de Subconcessão; (vii) não abertura do capital; (viii) contratação de empréstimos com a Concessionária Brasileira, sem a prévia anuência dos poderes Concedente e Subconcedente; (ix) pendências cíveis e trabalhistas superiores à receita; (x) dívidas fiscais; (xi) insolvência da Ferropar em relação às parcelas da Subconcessão, que chegaria ao montante de, aproximadamente, R\$ 45,5 milhões; e (xii) dívidas protestadas por fornecedores. No Relatório elaborado pela ANTT, há indicação de que, em razão de descumprimentos ao Edital e ao Contrato de Subconcessão, relacionados às causas elencadas acima, foram aplicadas multas em face da Ferropar, que somam, aproximadamente, R\$ 2,5 milhões.

De acordo com a Resolução, a dívida da Ferropar relativa às parcelas da Subconcessão foi objeto de protesto de aproximadamente R\$ 20,0 milhões, cujos efeitos encontram-se suspensos por força de efeito ativo concedido em agravo de instrumento em trâmite perante o Tribunal Regional Federal da 1ª Região. Através de medida cautelar de sustação de protesto, proposta pela Ferropar e Pound, foi concedida a suspensão da lavratura do protesto do Contrato de Subconcessão até o oferecimento de contestação nos autos do ação judicial proposta pela Ferropar contra a União, ANTT, RFFSA e a Concessionária Brasileira, para fins de averiguar suposta violação aos Convênios 27, 28 e 29, bem como eventual desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Subconcessão.

O objetivo da intervenção, nos termos do artigo 3º da Resolução, consiste na realização de todos os atos de natureza técnica, operacional, administrativa, financeira e jurídica necessários e suficientes à regularização da prestação do serviço. O prazo de vigência da intervenção é de 180 dias, findo o qual, se não for extinta a Subconcessão, a administração do serviço será devolvida à Ferropar, precedida da prestação de contas pelo interventor.

Não obstante a intervenção decretada pela Ferroeste, foram iniciadas, com a intermediação de sua diretoria, as negociações entre a Ferropar, através de seu interventor, e a Concessionária Brasileira, a fim que seja estabelecido um plano de emergência para a operacionalização da ferrovia, a ser formalizado mediante acordo entre a Ferropar e a Concessionária Brasileira. Referido acordo vigorará durante o prazo estabelecido para a intervenção.

Em 13 de outubro de 2005, o Tribunal Regional Federal da Primeira Região determinou — em caráter de antecipação de tutela recursal — a suspensão da intervenção decretada pela Ferroeste, até deliberação ulterior do colegiado, no caso, a Quinta Turma do Tribunal.

Trata-se de decisão proferida nos autos do agravo de instrumento interposto pela Ferropar, contra a decisão que indeferiu o pedido de liminar ajuizado com o objetivo de suspender a intervenção, com a devolução da operação da ferrovia e de todas as prerrogativas decorrentes do Contrato de Subconcessão para a Diretoria da Ferropar, até o julgamento final da ação ordinária principal, ordenando-se ainda à Ferroeste que se abstenha de praticar qualquer ato tendente à decretação da intervenção na subconcessão com base nos mesmos motivos relacionados na Resolução nº 008/2005.

Na ação ordinária principal referida no parágrafo anterior, a Ferropar sustenta que a Companhia teria prejudicado a adequada prestação dos serviços previstos no Contrato de Subconcessão, em razão de suposto descumprimento dos convênios e acordos operacionais que tratam do fornecimento de material rodante (Ver “Atividades – Processos Judiciais – Ações Cíveis e Regulatórias”).

Salvo decisão judicial proferida em agravo regimental interposto contra a decisão que suspendeu a intervenção, a liminar concedida em antecipação de tutela permanecerá em vigor até o julgamento de mérito do agravo de instrumento, ocasião em que o Tribunal poderá decidir que se mantenha a suspensão da intervenção ou se retorne ao *status quo ante*, com o restabelecimento da intervenção.

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 Martín 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, e 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 and Rosario; (c) Ferrosur Roca S.A., que liga Buenos Aires ao 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 and 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. 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, como resultado de um processo licitatório de que foi vencedor consórcio composto pelas Industrias Metalúrgicas Pescarmona S.A., Tansapelt S.A., Román Marítima S.A. e Gervasio Hugo Bunge. Posteriormente, a Industrias Metalúrgicas Pescarmona S.A. transferiu 109.472 ações classe “C” da ALL Central para Judori Administração, Empreendimentos e Participações S.A., Poconé Participações S.A. (incorporada pela Grucaí 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 União Transporte Interestadual de Luxo S.A.), GP Capital Partners II, LP e Emerging Markets Capital Investments, LLC, que por sua vez transferiram as ações para Ralph Inversiones S.A. (hoje, ALL Argentina) sujeita à aprovação do governo argentino (ver “Compra da ALL Central e ALL Mesopotâmica”).

A concessão para as linhas atualmente operadas pela ALL Mesopotâmica foi concedida no dia 15 de janeiro de 1993, resultante do processo licitatório, de que foi vencedor consórcio composto das Industrias Metalúrgicas Pescarmona S.A., Petersen, Thiele y Cruz S.A., Olmatic 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 Argentina sujeita à aprovação do governo argentino (ver “Compra da ALL Central e ALL Mesopotâmica” abaixo).

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 Argentinas 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 representar 4% do capital social total das Concessionárias Argentinas. Tais ações devem ser detidas pelos empregados de ambas as Concessionárias Argentinas, que têm o direito de eleger um membro de cada Conselho de Administração das respectivas Concessionárias. As ações que deveriam ser emitidas aos empregados, nos termos do referido programa, foram emitidas em favor de acionistas Classe C. Entretanto, alguns empregados da ALL Central e da ALL Mesopotâmica ingressaram com uma ação, requerendo a implementação do programa de participação em ações dos empregados. Recentemente, em novembro de 2004, a ALL Central e a ALL Mesopotâmica firmaram com os respectivos sindicatos compromissos para desenvolver o Programa de Participação dos Empregados no capital de ambas as companhias. Ver “Atividades – Programa de Participação dos Empregados”.

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 é aplicável ao pagamento de quantidade de ações Classe A entregue 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 Ferroviarios 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 70.56% do capital votante da ALL Mesopotâmica.

A Resolução 527/99 autorizou a transferência das ações acima mencionadas 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, mas o resultado de tal pedido seria incerto.

Em conformidade com os contratos de concessão, os acionistas autorizados são obrigados 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 somente podem ser transferidas ou caucionadas com a autorização prévia do governo argentino. Assim, a transferência das ações das Concessionárias Argentinas para a ALL – América Latina Logística Argentina S.A. 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.

Como consequência do contrato de usufruto, a ALL – América Latina Logística Argentina S.A. tem a capacidade de eleger a maioria dos diretores e decidir sobre o pagamento de dividendos pelas Concessionárias Argentinas.

Enquanto a transferência das ações estiver pendente, o usufruto concedido à ALL Argentina sobre todos os poderes políticos e econômicos com relação a estas ações continua vigorando. O usufruto tem duração de 20 anos, renovável por iguais períodos se a autorização do governando continuar pendente, enquanto durar a concessão. A renovação do usufruto pode ser considerada nula pelo governo argentino. O contrato de usufruto também prevê, entre outros, que a ALL Argentina tem direito de exercer o direito a voto destas ações enquanto a transferência das ações estiver pendente. De acordo com este o contrato, a ALL – América Latina Logística Argentina S.A. tem o usufruto de 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 – América Latina Logística Argentina S.A. será titular destas ações. Se os acionistas controladores exercerem os seus direitos de voto de acordo com as instruções da ALL – América Latina Logística Argentina S.A. 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.

Em 26 de abril de 2004, o Poder Concedente argentino, de acordo com a Resolução 211/04, autorizou a transferência das ações das Concessionárias Argentinas para a ALL Argentina, sujeita às seguintes condições: (a) manutenção pelos acionistas vendedores das ações acima mencionadas (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) de participação acionária de, no mínimo, 69,34%, no capital social da ALL América Latina Logística Argentina S.A. com relação à transferência das ações emitidas por ALL Central, e de, no mínimo, 72,28% no capital da ALL América Latina Logística Argentina S.A. com relação à transferência das ações emitidas por 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 América Latina Logística Argentina S.A.; e (c) aprovação e o consequente o registro e arquivamento no registro de comércio da alteração no estatuto social da ALL América Latina Logística Argentina S.A., alterando seu objeto social, de holding para companhia com capacidade de investir exclusivamente na ALL Central e na ALL Mesopotâmica. Em 6 de julho de 2004, o estatuto social da ALL - América Latina Logística Argentina S.A. foi alterado conforme aprovado em assembléia geral de acionistas para refletir a modificação do seu objeto social, tal como aprovado pela Resolução 211/04. O estatuto social da ALL América Latina Logística Argentina S.A. foi protocolado no registro de comércio para arquivamento em 20 de agosto de 2004, entretanto o mesmo ainda não foi registrado devido a certas exigências apresentadas pelo referido órgão, exigências estas que a ALL – América Latina Logística Argentina S.A. não pôde cumprir até a data deste Prospecto. Enquanto a eficácia desta autorização estiver pendente, e não forem satisfeitos os itens (a) a (c) acima, o usufruto detido pela ALL – América Latina Logística Argentina S.A. sobre as ações das Concessionárias Argentinas estará em vigor. Contudo, não se pode garantir que o governo argentino considerará preenchidas todas as condições necessárias à transferência das ações autorizadas pela Resolução 211/04.

Apesar da autorização concedida pela Resolução 211/04, o governo argentino poderá também entender que o usufruto de todas as ações da ALL Argentina concedido por seus acionistas à Logispar viola os termos e condições da Resolução 211/04, que pode também resultar no cancelamento das concessões argentinas.

Transferência de Ações para a Railroad Development Corporation (RDC)

Há compromisso da ALL Argentina com a RDC através do qual, quando da aprovação definitiva pelo governo argentino da transferência das ações das Concessionárias Argentinas para a ALL Argentina, a participação acionária da RDC poderá ser aumentada, à opção de RDC, em 1,55% na ALL Central, alcançando 8%, e em 4,27% na ALL Mesopotâmica, alcançando 7%.

Em 26 de abril de 2004, o Poder Concedente argentino autorizou, através da Resolução 212/04, a transferência de 2.625 ações classe C representativas do capital da ALL Mesopotâmica, da Industrias Metalúrgicas Pescarmona Sociedad Anônima Industrial, Comercial y Financiera para a RDC. Esta transferência foi registrada nos livros da ALL Mesopotâmica em 29 de junho de 2004.

Aporte de Recursos pela ALL – América Latina Logística Argentina S.A. ao Capital das Concessionárias Argentinas

Os acionistas da ALL Mesopotâmica e da ALL Central reunidos em assembléia geral em 29 de abril de 2004 e 30 de abril de 2004, respectivamente, aprovaram a celebração de “Convenio de Reconocimiento de la Obligación de Reintegrar los Aportes Irrevocables” (os “Convênios de Reconhecimento”) com a ALL – América Latina Logística Argentina S.A., cujos termos incluem o reconhecimento pela ALL Mesopotâmica e pela ALL Central de suas obrigações de reembolsarem a ALL – América Latina Logística Argentina S.A. todos os aportes de recursos feitos como contribuições ao capital das Concessionárias Argentinas – no caso da ALL Mesopotâmica P\$98,937,767 e no da ALL Central P\$143,854,675 – mais juros capitalizados no total de aportes efetivamente desembolsados - no caso da ALL Mesopotâmica P\$45,098,812 e no da ALL Central P\$65,584,321 - contanto que a companhia aufera lucro anual. Também foi acordado que os referidos reembolsos, acrescidos dos juros acumulados, poderão ser realizados uma vez que as concessões sejam extintas e que tais pagamentos sejam subordinados a outras dívidas das Concessionárias Argentinas. Os convênios foram assinados em 24 de setembro de 2004.

O governo da Argentina (agindo na qualidade de acionista das Concessionárias Argentinas), na Assembléia Geral dos Acionistas de 29 e 30 de abril de 2004, votou contra a celebração de tal convênio, tendo proposto ações judiciais com o objetivo de anular tais deliberações assembleares. Até a data deste Prospecto, embora em ambas as ações judiciais o governo argentino tenha obtido liminar contra a decisão dos acionistas, a decisão quanto às suas validades ainda está pendente.

Caso sejam considerados válidos os Convênios de Reconhecimento, os aportes irrevogáveis realizados nas Concessionárias Argentinas poderiam deixar de ser considerados parte do patrimônio líquido de outras sociedades para passar a fazer parte do passivo social. Ademais, no caso da ALL Mesopotâmica, se o Convênio de Reconhecimento fosse considerado inválido, esta sociedade deveria capitalizar os aportes irrevogáveis nela realizados, anteriores ao cumprimento do prazo de 180 dias, contados a partir de 25 de agosto de 2005. Entretanto, os mencionados aportes irrevogáveis também seriam considerados parte do passivo social, conforme o disposto pela Resolução Geral da Inspeção Geral de Justiça (“IGJ”) nº 7/2005.

Caso, como consequência da contabilização como passivo das somas indicadas nos parágrafos acima, as perdas das Concessionárias Argentinas assumissem a totalidade de suas reservas e do capital social, essas sociedades se encontrariam em estado de dissolução, conforme o previsto pelo artigo 94, inciso 5 da Lei Argentina de Sociedades nº 19.550.

Conforme o disposto pelo Decreto nº 540/2005 do Poder Executivo da República Argentina (o “Decreto 540/2005”), atualmente, a aplicação da referida norma se encontra suspensa (condicionada ao cumprimento de certos requisitos), até 10 de dezembro de 2005. No entanto, não podemos assegurar que a mencionada suspensão seja prorrogada ao cumprimento do prazo da respectiva vigência.

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 (o montante de tal indenização pode variar de acordo com precedentes judiciais).

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. Nos respectivos memorandos de entendimento, celebrados pelas Concessionárias Argentinas e pelo governo argentino em 5 de julho de 2005, não foram incluídas referências relativas à suspensão das sanções.

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. Até a data deste Prospecto, o processo de renegociação ainda estava em curso.

Em 5 de julho de 2005, as Concessionárias Argentinas assinaram um acordo sobre a renegociação dos contratos de concessão, cujos termos encontram-se em uma “Carta de Entendimento” que está sujeita à audiência (sem previsão), à aprovação do Congresso Nacional e posterior ratificação por decreto presidencial.

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.

De acordo com o acordo assinado em 5 de julho de 2005, foi estabelecido um montante de investimento a ser realizado pelas Concessionárias Argentinas em cada exercício anual equivalente a 9,5% do faturamento de cada Concessionária por transporte ferroviário anual total. Apesar do percentual estabelecido, a ALL Central deverá investir um valor mínimo anual obrigatório de P\$9.500.000,00 e a ALL Mesopotâmica o equivalente a, no mínimo, P\$3.300.000,00. O excesso de investimento poderá ser contabilizado para utilização em exercícios futuros.

Tarifas e Reajustes. De acordo com as 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. Atualmente, as tarifas são calculadas e coletadas em pesos à cotação de P\$1,00 para US\$1,00 de acordo com a Lei de Emergência Pública. 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, que não foram realizados desde 1993. 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 1º de junho de 1995. Com o vencimento de tal acordo, a ALL Central pediu a sua prorrogação, mas nenhum acordo foi alcançado com o governo até a data deste Prospecto. Entretanto, a ALL Central não pagou a taxa de concessão por ocasião da expiração do acordo de deslocamento celebrado em 1999, referente ao período de 3 anos, contado de 1º de junho de 1995 a 1º de junho de 1998, 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 a 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.

Conforme o acordo celebrado em 5 de julho de 2005, a partir de 1º de janeiro de 2005, as Concessionárias Argentinas deverão pagar o equivalente a 3% do total de faturamento apurado no exercício social anterior ao de referência.

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*, que devem ser 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. As Concessionárias Argentinas não estão cumprindo com as suas obrigações relativas aos *Performance Bonds* e tal descumprimento pode resultar na extinção das suas concessões.

O “Performance Bond” da concessão da ALL Mesopotâmica venceu em setembro/2002 e, até a data deste Prospecto, a ALL Mesopotâmica não havia constituído novo Performance Bond. Penalidades têm sido impostas sobre a ALL Mesopotâmica desde 1999, em um total acumulado de P\$5,0 milhões. A maioria destas penalidades foi pelo não cumprimento das obrigações de investimento e infra-estrutura. A ALL Mesopotâmica tem questionado estas penalidades.

Segundo o acordo celebrado em 5 de julho de 2005, relativo às reclamações mútuas entre a ALL Mesopotâmica e o governo argentino, existe um crédito deste último, no valor de P\$ 19.890.000,00 que inclui os pedidos por multas e sanções, descumprimento de obrigações de investimentos e por descumprimento no pagamento das taxas relativas às concessões. O mencionado saldo em favor do poder concedente será aplicado como investimentos na infraestrutura das vias.

O “Performance Bond” para a concessão da ALL Central venceu em setembro/2002 e, até a data deste Prospecto, a ALL Central não havia constituído novo Performance Bond. 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.

Segundo o acordo celebrado em 5 de julho de 2005, relativo às reclamações mútuas entre a ALL Central e o governo argentino, existe um crédito deste último no valor de P\$ 53.560.000,00 que inclui os pedidos por multas e sanções e descumprimentos das obrigações de investimentos. Não se incluem no montante acordado, os pedidos pelo inadimplemento por parte do concessionário no pagamento das taxas relativas às concessões, que são objeto da respectiva Resolução, emitida por parte do poder concedente. O mencionado saldo em favor da Concedente será aplicado como investimentos na infraestrutura das vias.

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 competentes para a lei administrativa. O governo argentino pode extinguir as concessões detidas pelas Concessionárias Argentinas como resultado do descumprimento das obrigações dos Contratos de Concessão.

No caso da extinção das concessões mantidas pelas Concessionárias Argentinas devido a uma ação atribuída ao governo argentino ou suas amortizações, 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, competente para dirimir conflitos decorrentes da lei administrativa 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 havia 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 garantiria 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. O insucesso em cumprir com os *Performance Bonds* e com o seguro de responsabilidade civil, com a devida notificação governamental, pode resultar na rescisão da concessão devido à falta de comprometimento das Concessionárias Argentinas.

O acordo de 5 de julho de 2005 não dispõe nada a respeito da renegociação dos *Performance Bonds*.

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; (b) rescisão baseada na falha das Concessionárias Argentinas em cumprir os contratos de concessão; (c) rescisão baseada em falhas

reincidentes e materiais pelo governo argentino em cumprir com suas obrigações contratuais, mediante notificação pelas Concessionárias Argentinas com 20 dias de antecedência, e demonstrado que tais falhas tornam impossível para as concessionárias fornecer os serviços previstos na concessão; ou (d) 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, sem custo, para o governo argentino.

No caso de extinção das concessões argentinas, as Concessionárias Argentinas serão reembolsadas pelo governo argentino. Em caso de rescisão antecipada devido ao não cumprimento pelas Concessionárias Argentinas com seus respectivos contratos de concessão, embora o governo argentino esteja obrigado a pagar às Concessionárias Argentinas valor equivalente aos investimentos feitos e não amortizados até a data da decretação da extinção das concessões, o governo argentino está autorizado a reter desta compensação valor fixo de indenização por perdas (variando entre 40% e 50% do valor da compensação). Além disso, o governo argentino estará autorizado a executar os *Performance Bonds* e, se houver saldo a ser ressarcido ao governo argentino, este terá direito de reclamar tal valor das Concessionárias e seus acionistas.

ADMINISTRAÇÃO

A Companhia é administrada pelo Conselho de Administração e pela Diretoria. De acordo com o Estatuto Social da Companhia, 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 Companhia, o 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 Companhia 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 Companhia são responsáveis pela administração ordinária das operações da ALL. O mandato dos atuais membros da Diretoria encerrar-se-á em 5 de abril de 2007.

De acordo com a deliberação da assembléia geral de acionistas realizada em 1º de abril de 2005, os prazos de término dos mandatos dos atuais conselheiros da Companhia foram ajustados para terminarem concomitantemente na Assembléia Geral Ordinária de 2006.

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 Companhia é responsável, dentre outras atribuições, por:

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

Os atuais membros do Conselho de Administração são:

Nome	Cargo	Início Mandato	Final do Mandato
Wilson Ferro de Lara*	Presidente	30/03/2002	AGO** de 2006
Alexandre Behring*	Co-Presidente	30/03/2002	AGO de 2006
Antônio Carlos Augusto Ribeiro Bonchristiano*	Conselheiro	30/03/2002	AGO de 2006
Benjamin Powell Sessions	Conselheiro	12/07/2002	AGO de 2006
Bernardo Vieira Hees*	Conselheiro	27/04/2004	AGO de 2006
Bruce Mansfield Flohr*	Conselheiro	30/03/2002	AGO de 2006
Márcio Tabatchnik Trigueiro*	Conselheiro	30/11/2004	AGO de 2006
Mauro Bergstein*	Conselheiro	30/04/2003	AGO de 2006
Pedro Pullen Parente*	Conselheiro	27/04/2004	AGO de 2006
Randolph Freiberg	Conselheiro	30/10/2003	AGO de 2006
Riccardo Arduini	Conselheiro	30/03/2002	AGO de 2006
Bruce Hamilton MacLeod	Suplente	27/04/2004	AGO de 2006
Julia Dora Antonia Koranyi Arduini	Suplente	21/06/2002	AGO de 2006

* Sem suplente.

**AGO: Assembléia Geral Ordinária

Wilson Ferro de Lara. O Sr. de Lara é membro do Conselho de Administração da Companhia desde julho de 2001. O Sr. de Lara foi o presidente da Delara, 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. A primeira eleição deu-se em 30 de março de 2002.

Alexandre Behring. O Sr. Behring é membro do Conselho de Administração da Companhia desde março de 1997 e, desde julho de 1998, diretor-presidente da Companhia. 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. A primeira eleição deu-se em 30 de março de 2002.

Antonio Carlos Augusto Ribeiro Bonchristiano. O Sr. Bonchristiano é membro do Conselho de Administração da Companhia 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. A primeira eleição deu-se em 30 de março de 2002.

Benjamin Powell Sessions. O Sr. Sessions é membro do Conselho de Administração da Companhia 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. A primeira eleição deu-se em 12 de julho de 2002.

Bernardo Vieira Hees. O Sr. Hees é membro do Conselho de Administração desde abril de 2004 e ocupa o cargo de diretor presidente desde janeiro de 2005, 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. A primeira eleição deu-se em 27 de abril de 2004.

Bruce Mansfield Flohr. O Sr. Flohr é membro do Conselho de Administração da Companhia 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 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. A primeira eleição deu-se em 30 de março de 2002.

Márcio Tabatchnik Trigueiro. Sr. Trigueiro é membro do Conselho de Administração da Companhia desde novembro de 2004. O Sr. Trigueiro é sócio executivo GP Investimentos Ltda. desde 2004. O Sr. Trigueiro também é membro do Conselho de Administração do Hopi Hari. Trabalhou por mais de 3 anos como Associado na McKinsey em São Paulo, com concentração nos setores industriais e de telecomunicações. Formou-se em Engenharia Mecânica-Aeronáutica pelo Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA) e possui MBA pela Harvard Business School, onde foi graduado com Distinção. A primeira eleição deu-se em 30 de novembro de 2004.

Mauro Bergstein. O Sr. Bergstein é membro do Conselho de Administração da Companhia 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. A primeira eleição deu-se em 30 de abril de 2003.

Pedro Pullen Parente. O Sr. Parente é membro do Conselho de Administração desde abril 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 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 primeira eleição deu-se em 27 de abril de 2004.

Randolph Freiberg. O Sr. Freiberg é membro do Conselho de Administração desde outubro 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. A primeira eleição deu-se em 30 de outubro de 2003.

Riccardo Arduini. O Sr. Arduini é membro do Conselho de Administração da Companhia 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. A primeira eleição deu-se em 30 de março de 2002.

Bruce Hamilton MacLeod. O Sr. MacLeod é membro suplente do Conselho de Administração da Companhia desde abril de 2004, tendo ocupado cargo de membro do Conselho de Administração da Companhia entre julho de 2002 e abril de 2004. 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 Benjamin Powell Sessions na Assembléia Geral Ordinária/Extraordinária de Acionistas da Companhia realizada em 27 de abril de 2004.

Julia Dora Antonia Koranyi Arduini. A Sra. Koranyi é membro suplente do Conselho de Administração desde junho de 2002. A Sra. Koranyi trabalha na Judori Administração e Empreendimentos Participações S.A. Formou-se em administração de empresas pela Fundação Getúlio Vargas. A primeira eleição deu-se em 21 de junho de 2002.

O endereço comercial de todos os conselheiros e suplentes é Rua Emilio Bertolini, nº 100, Vila Oficinas, Cidade de Curitiba, Estado do Paraná, CEP 82920-030.

Diretoria

A Diretoria é responsável pela administração ordinária das operações da Companhia, de acordo com as orientações gerais do Conselho de Administração e do Estatuto Social da Companhia.

Os atuais membros da Diretoria da Companhia, eleitos em reunião do Conselho de Administração realizada em 5 de abril de 2005, são os seguintes, com exceção do Sr. Roberto Monteiro que é diretor geral na ALL Argentina:

Nome	Cargo	Início do Mandato	Final do Mandato
Bernardo Vieira Hees	Diretor Presidente	30/06/2000	05/04/2007
Sérgio Messias Pedreiro	Diretor Financeiro e de Relações com Investidores	31/12/2001	05/04/2007
Alexandre de Jesus Santoro	Diretor de Logística ⁽¹⁾	15/04/2004	05/04/2007
Eduardo Machado de Carvalho Pelleissone	Diretor de <i>Commodities</i> Agrícolas ⁽¹⁾	15/04/2004	05/04/2007
Roberto Monteiro	Diretor Geral da ALL Argentina	28/02/2002	05/04/2007
Paulo Luiz Araújo Basílio	Diretor de Produtos Industrializados ⁽¹⁾	18/07/2005	05/04/2007
Pedro Roberto Oliveira Almeida	Diretor de Recursos Humanos e Relações Corporativas ⁽¹⁾	05/04/1999	05/04/2007
Raimundo Pires Martins da Costa	Diretor de Operações ⁽¹⁾	05/04/1999	05/04/2007

⁽¹⁾ A designação do cargo indicada é a utilizada informalmente pelo Diretor, posto que a designação formal para o cargo segundo o ato societário competente é a de Diretor sem designação específica.

Bernardo Vieira Hees. Ver a descrição em “Administração — Conselho de Administração” acima. A primeira eleição deu-se em 30 de junho de 2000.

Sérgio Messias Pedreiro. O Sr. Sérgio Pedreiro ocupa o cargo de diretor financeiro e de relações com investidores da Companhia desde janeiro de 2002. Ele atuou como membro do Conselho de Administração da Companhia de 1997 a 2001. De abril a dezembro de 2001, foi diretor financeiro da Geodex. 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 Companhia, a Gafisa S.A. e a Geodex. 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. A primeira eleição deu-se em 31 de dezembro de 2001.

Roberto Monteiro. O Sr. Roberto Monteiro ocupa o cargo de diretor executivo da ALL Argentina desde maio de 2004, tendo ingressado na ALL em maio de 1999 como Coordenador de Planejamento Financeiro. Em Dezembro de 2001 passou a trabalhar na ALL Argentina, primeiro como Diretor Financeiro e depois como Diretor de Operações (março de 2003). Antes o Sr. Monteiro se formou em Engenharia Civil pela Universidade de São Paulo (EESC - USP) em 1995, possui mestrado em administração de empresas nos Estados Unidos pela Carnegie Mellon University (Tepper School of Business - Pittsburgh) e trabalhou como “summer associate” em fusões e aquisições no Citibank em 1998. A primeira eleição deu-se em 28 de fevereiro de 2002.

Paulo Luiz Araújo Basílio. O Sr. Paulo Basílio ocupa o cargo de diretor comercial da Companhia desde 18 de julho de 2005. Ingressou na empresa em outubro de 2000 e ocupou os cargos de Gerente Financeiro e Gerente de Planejamento, além de atuar como Coordenador de Planejamento. Antes de entrar na Companhia, o Sr. Paulo Basílio trabalhou como consultor no IBRE/FGV, no Rio de Janeiro. Formou-se em economia pela Universidade Nacional de Brasília e possui diploma de mestrado em Economia pela Escola de Pós-Graduação em Economia da FGV no Rio de Janeiro. A primeira eleição deu-se em 18 de julho de 2005.

Pedro Roberto Oliveira Almeida. O Sr. Almeida ocupa o cargo de diretor de recursos humanos e de relações corporativas da Companhia 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, 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. A primeira eleição deu-se em 5 de abril de 1999.

Raimundo Pires Martins da Costa. O Sr. Costa ocupa o cargo de diretor de operações da Companhia 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. 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. A primeira eleição deu-se em 5 de abril de 1999.

Alexandre de Jesus Santoro. O Sr. Santoro ocupa o cargo de diretor de logística da Companhia 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 Companhia, o Sr. Santoro foi gerente de operações da Danone S.A. de 2001 a 2002 e Coordenador de Logística na 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. A primeira eleição deu-se em 15 de abril de 2004.

Eduardo Machado de Carvalho Pelleissone. O Sr. Pelleissone ocupa o cargo de diretor de *commodities* agrícolas da Companhia 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 Companhia, 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. A primeira eleição deu-se em 15 de abril de 2004.

O cargo de Diretor Superintendente, anteriormente ocupado pelo Sr. Bernardo Vieira Hees, não será preenchido.

Maiores informações sobre a Emissão poderão ser obtidas com o Diretor de Relações com Investidores:

Nome	Sérgio Messias Pedreiro
Endereço Comercial	Rua Emílio Bertolini, nº 100, sala 2, Cidade de Curitiba, Estado do Paraná
Telefone	(41) 2141-7520
Fax	(41) 3356-6566
Endereço de Correio Eletrônico	sergiop@all-logistica.com
Site da Companhia na Internet	http://www.all-logistica.com

O endereço comercial de todos os diretores é Rua Emílio Bertolini, nº 100, Vila Oficinas, Cidade de Curitiba, Estado do Paraná, CEP 82920-030.

Conselho Fiscal

O Conselho Fiscal da Companhia tem competência, de acordo com a Lei das Sociedades por Ações, dentre outras, para fiscalizar os atos dos administradores e verificar o cumprimento de seus deveres legais e estatutários. De acordo com o Estatuto Social da Companhia, 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 Assembléia Geral, sendo permitida a reeleição. O Conselho Fiscal da Companhia não é permanente e foi instalado na Assembléia Geral Ordinária, realizada em 1º de abril de 2005, na qual ocorreu a eleição dos membros efetivos e suplentes abaixo indicados. Em 08 de novembro de 2004, o Sr. Emanuel Schifferle foi eleito para o cargo de Presidente do Conselho Fiscal. O mandato dos atuais membros do Conselho Fiscal encerrar-se-á na Assembléia Geral Ordinária de 2006.

Os atuais membros do Conselho Fiscal da Companhia encontram-se listados abaixo:

Nome	Cargo	Início do Mandato	Final do Mandato
Emanuel Sotelino Schifferle.....	Presidente do Conselho Fiscal	01/04/2005	AGO* de 2006
Newton de Souza Junior.....	Conselheiro Fiscal	01/04/2005	AGO de 2006
Ricardo Scalzo	Conselheiro Fiscal	01/04/2005	AGO de 2006
Gerson Vanzin Moura da Silva	Suplente	01/04/2005	AGO de 2006
Teóguenes Leite Cavalcanti	Suplente	01/04/2005	AGO de 2006
Edson Martins Lecheta	Suplente	01/04/2005	AGO de 2006

* AGO: Assembléia Geral Ordinária

Emanuel Sotelino 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. Formou-se em Engenharia pela Pontifícia Universidade Católica - PUC do Rio de Janeiro.

Newton de Souza Junior. De 2000 a 2003, ocupou várias posições executivas em companhias que a GP Investimentos participa, como, por exemplo, a ALL e a Ferropar. O Sr. Souza atuou, ainda, na Companhia 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 e MBA pelo COPPEAD.

Ricardo Scalzo. O Sr. Scalzo é membro do Conselho Fiscal das Lojas Americanas S.A. desde 2003 e da AmBev, 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.

Teóguenes 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.

Edson Martins Lecheta. Analista de sistemas com especialização em Administração, Planejamento e Metodologia, mestrado em Engenharia Elétrica e Informática Industrial pelo Centro Federal de Educação Tecnológica - CEFET, mestrado em Informática com área de concentração em Ciência da Computação e Inteligência Artificial. Atua como Diretor Administrativo-Financeiro do Instituto Superior de Ensino Tecnológico – ISET em Curitiba; professor universitário da Faculdade de Estudos Sociais do Paraná, em Curitiba; e consultor em desenvolvimento de sistemas para grandes empresas.

O endereço comercial de todos os membros do Conselho Fiscal é Rua Emílio Bertolini, nº 100, Vila Oficinas, Cidade de Curitiba, Estado do Paraná, CEP 82920-030.

Comitê de Auditoria

A criação e a instalação do Comitê de Auditoria foram aprovadas na Assembléia Geral Extraordinária realizada em 30 de novembro de 2004. O Comitê de Auditoria é composto por 3 membros eleitos pelo Conselho de Administração, os quais devem possuir notória experiência e capacidade técnica em questões financeiras, contábeis ou corporativas.

São inelegíveis para comporem o Comitê de Auditoria os indivíduos que forem ou tiverem sido, nos últimos 12 meses (i) diretor da Companhia ou de sociedades controladas; (ii) empregado da Companhia ou de sociedades controladas; (iii) responsável técnico, diretor, gerente, supervisor ou qualquer outro integrante, com função de gerência, da equipe envolvida nos trabalhos de auditoria na Companhia ou nas suas sociedades controladas; (iv) membro do Conselho Fiscal da Companhia ou de suas sociedades controladas; (v) controlador da Companhia ou de suas sociedades controladas; (vi) pessoa física detentora de participação direta ou indireta superior a 10% do capital social votante da Companhia ou de suas sociedades controladas; bem como aqueles que (vii) forem cônjuges ou parentes em linha reta, linha colateral ou por afinidade, até o segundo grau, das pessoas referidas nos itens (i), (iii), (v) ou (vi) acima.

É vedado a qualquer dos membros do Comitê de Auditoria (i) receber, direta ou indiretamente, qualquer tipo de remuneração da Companhia ou de suas sociedades controladas, exceto a relativa ao exercício da função de membro do Comitê de Auditoria ou do Conselho de Administração, (ii) contrair empréstimos ou adiantamentos da Companhia ou de qualquer uma de suas sociedades controladas, sendo extensiva esta proibição ao seu cônjuge e parentes até o segundo grau.

O funcionamento do Comitê de Auditoria é regulado em regimento interno, aprovado pelo Conselho de Administração, em reunião realizada em 7 de março de 2005.

O Comitê tem funcionamento obrigatório e seu último mandato teve início em 22 de abril de 2005, coincidindo seu término sempre com o término do prazo de gestão dos membros do Conselho de Administração da Companhia. O atual mandato terminará com a realização da Assembleia Geral Ordinária de 2006. A recondução é permitida por três vezes consecutivas ou desde que o prazo total de gestão não ultrapasse o período de cinco anos. O Comitê de Auditoria reúne-se, ordinariamente, quatro vezes ao ano, por convocação de seu Coordenador, ou, extraordinariamente, a qualquer tempo por convocação de qualquer de seus membros ou do Conselho de Administração.

O Comitê de Auditoria não tem função executiva e suas propostas deverão ser encaminhadas ao Conselho de Administração para deliberação. São atribuições do Comitê de Auditoria, além de outras que forem fixadas pelo Conselho de Administração (i) zelar pelos interesses da Companhia, no âmbito de suas atribuições, (ii) recomendar ao Conselho de Administração a contratação de empresa para prestar serviços de auditoria independente, e a sua substituição, caso necessária, (iii) revisar, previamente à publicação, as demonstrações contábeis trimestrais, inclusive notas explicativas, relatórios de administração e parecer do auditor independente, (iv) analisar o Relatório Anual de Administração, bem como as Demonstrações Financeiras da Companhia, e fazer recomendações que julgar apropriadas ao Conselho de Administração, (v) recomendar ao Conselho de Administração, quando apropriado, o aprimoramento de políticas, práticas e procedimentos identificados no âmbito de suas atribuições, (vi) acompanhar os resultados da auditoria interna da Companhia e identificar e propor ao Conselho de Administração ações acerca da mesma, (vii) avaliar o cumprimento, pela administração da Companhia, das recomendações feitas pelo auditor independente ou pelo órgão de auditoria interna e (viii) quando entender necessário, submeter ao Conselho de Administração proposta de alteração dos termos do Regimento Interno do Comitê de Auditoria.

Os membros do Comitê de Auditoria estão sujeitos aos mesmos deveres e responsabilidades dos administradores, inclusive no que diz respeito ao cumprimento do Código de Conduta para Divulgação e Uso de Informações e para Negociação de Valores Mobiliários da Companhia.

O Comitê de Auditoria será composto pelos seguintes membros:

Pedro Pullen Parente. Ver a descrição em “Administração — Conselho de Administração” acima.

Mauro Bergstein. Ver a descrição em “Administração — Conselho de Administração” acima.

Márcio Tabatchnick Trigueiro. Ver a descrição em “Administração — Conselho de Administração” acima.

Comitê de Gestão

O Conselho de Administração aprovou a criação de um Comitê de Gestão, na reunião realizada em 10 de novembro de 2004. O Comitê de Gestão não terá número máximo ou mínimo de membros e será composto por pessoas físicas indicadas pelo Conselho Administração, podendo ser administradores da Companhia ou não. Os membros do Comitê de Gestão não farão jus a remuneração e não terão mandato fixo, podendo ser eleitos, substituídos ou destituídos, com ou sem suplentes, a qualquer tempo, pelo Conselho de

Administração. O Comitê de Gestão se reunirá sempre que necessário ou for conveniente, a pedido de qualquer dos seus membros, ou do Conselho de Administração. O Comitê de Gestão terá funções consultivas e será subordinado ao Conselho de Administração, com a finalidade de fazer recomendações ao referido Conselho em questões de orçamento, metas, remuneração variável, decisões de investimento, grandes contratos e outros aspectos de gestão da Companhia.

O Comitê de Gestão é composto pelos seguintes membros:

Alexandre Behring. Ver a descrição em “Administração — Conselho de Administração” acima.

Bernardo Vieira Hees. Ver a descrição em “Administração — Conselho de Administração” acima.

Wilson Ferro de Lara. Ver a descrição em “Administração — Conselho de Administração” acima.

Remuneração

A Assembléia Geral Ordinária e Extraordinária realizada em 1º de abril de 2005 fixou a verba global para a remuneração dos Administradores (membros do Conselho de Administração e da Diretoria e dos membros do Conselho Fiscal) no exercício social de 2005 no valor de até R\$ 11,4 milhões, incluindo a remuneração resultante do Programa de Remuneração Variável.

No exercício findo em 31 de dezembro de 2004, a remuneração total paga aos membros do Conselho de Administração e da Diretoria da Companhia pelos serviços prestados em suas respectivas áreas de atuação, inclusive a remuneração resultante do Programa de Remuneração Variável, foi de aproximadamente R\$11,4 milhões.

Acordos ou outras obrigações relevantes entre a Companhia e seus conselheiros e diretores

A Companhia 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 (ver “Plano de Opção de Compra de Ações” abaixo).

Relação familiar entre os administradores, bem como entre os administradores e os acionistas controladores da Companhia

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 Companhia

Em 3 de outubro de 2005, os administradores da Companhia (conselheiros de administração e diretores e os conselheiros fiscais) detêm, em conjunto, 65 ações ordinárias, 8.015 ações preferenciais e 789.101 Units. Na mesma data, os administradores da Companhia detêm ainda, em conjunto, opções que lhes dão o direito de subscrever até 2.047.115 ações de emissão da Companhia.

Na data deste Prospecto, os administradores Julia Dora Antonia Koranyi Arduini e Riccardo Arduini detêm, respectivamente, 12,85% e 51,40% do capital social da Judori Administração, Empreendimentos e Participações S.A., acionista da Companhia. O Sr. Wilson Ferro de Lara, Presidente do Conselho de Administração da Companhia, possui 90% do capital social da Delara, acionista da Companhia.

Plano de Opção de Compra de Ações

O Plano de Opção de Compra de Ações da Companhia foi aprovado na Assembléia Geral Extraordinária de 1º de abril de 1999. Esse Plano de Opção de Compra de Ações é administrado pelo Conselho de Administração da Companhia 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 Companhia 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 Companhia, e membros da administração de suas afiliadas e subsidiárias, como também terceiros prestadores de serviço, são qualificados para participar do Plano de Opção de Compra de Ações da Companhia.

As condições aplicáveis a cada programa são previstas em um contrato a ser firmado entre a Companhia 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 Companhia 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 Companhia, existentes na data de aprovação de cada programa. Em 31 de dezembro de 2004, a Companhia possuía 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 Comitê de Administração do Plano de Opção de Compra de Ações, em outubro de 2003. No exercício findo em 31 de dezembro de 2004, determinados Beneficiários participantes dos programas exerceram suas opções. Conseqüentemente, em 2004, a Companhia emitiu 6.183.775 ações em virtude do plano de opção de ações, a um preço médio de emissão de R\$7,12 por ação.

Em 5 de março de 2004, os conselheiros da Companhia 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 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 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.

No ano de 2004, por meio das Reuniões do Conselho de Administração da Companhia, realizadas em 14 de junho, 8 de julho, 21 de julho, 11 de agosto, 11 de outubro, 4 de novembro e 15 de dezembro de 2004, e em 2005, por meio das Reuniões do Conselho de Administração da Companhia, realizadas em 28 de fevereiro, 14 de abril (re-ratificada pela Assembléia Geral de 28 de abril), 24 de maio, 9 e 13 de junho, 14 de setembro, 20 de setembro, 27 de setembro e 3 de outubro foram realizados diversos aumentos de capital, todos subscritos e integralizados por Beneficiários do Plano de Opção de Compra de Ações.

Em 12 de janeiro de 2005, os Beneficiários celebraram com a Companhia “Termo Aditivo ao Contrato de Oferta à Subscrição ou Compra a Termo de Ações e Outros Pactos” para, dentre outras disposições, adequar o Plano de Opção de Compra de Ações ao desdobramento de ações, deliberado na Assembléia Geral Extraordinária de 10 de março de 2005, de forma a permitir que o Beneficiário venha a receber 1 ação ordinária e 4 ações preferenciais para cada 1 ação preferencial anteriormente prevista no Contrato de Oferta à Subscrição ou Compra a Termo de Ações e Outros Pactos, a fim de possibilitar que o Beneficiário venha a deter Units a partir da data a que fizer jus ao exercício de tais direitos. Ainda, segundo tal termo aditivo, as ações objeto de subscrição, quando entregues ao Beneficiário do Plano, farão jus não apenas a dividendos como também a bonificações e juros sobre capital próprio, desde a data da assinatura do Termo Aditivo.

Em 7 de março de 2005, o Comitê de Administração do Plano de Opção de Compra de Ações (“Comitê de Administração do Plano”) aprovou a criação do Programa de Compra de Opção de Ações 2005 (“Programa 2005”) e estabeleceu que (i) o número de ações preferenciais integrantes do Programa 2005 é 2.572.500 ações preferenciais, o que corresponde a 1% do capital social da Companhia, e (ii) o preço por ação é R\$ 14,00. O Programa 2005 difere dos 4 programas anteriores existentes em relação à utilização pelo Beneficiário das quantias recebidas sob o Plano de Remuneração Variável e à possibilidade de emissão antecipada de ações em relação às quais os Beneficiários já tiverem efetuado o pagamento de pelo menos 30% do valor de contribuição.

O Programa 2005 prevê a utilização pelos Beneficiários em cada exercício de pelo menos 50% das quantias recebidas sob o Plano de Remuneração Variável para pagamento das contribuições para aquisição das ações objeto do Programa 2005, sob pena de terem a quantidade de ações objeto do Programa 2005 reduzida proporcionalmente. A quantia inicial de 10% do valor das ações paga na ocasião da celebração do contrato referente ao Programa 2005 poderá ser deduzida dos 50% das quantias recebidas sob o Plano de Remuneração Variável em um determinado exercício, exceto se o Beneficiário for administrador da Companhia.

O Programa 2005 prevê também a possibilidade de o Beneficiário requerer a emissão das ações objeto do Programa 2005 a partir do segundo aniversário da celebração do contrato desde que já tenha efetuado o pagamento de pelo menos 30% de seu valor de contribuição. Neste caso, as ações emitidas deverão ser vendidas nos 30 dias subseqüentes à emissão através de corretoras designadas pela Companhia que reterão o saldo devido pelo Beneficiário da receita da venda e o repassarão à Companhia.

Ainda, o Comitê de Administração do Plano aprovou (i) a relação de Beneficiários indicados pela Diretoria da Companhia, bem como as respectivas quantidades e espécie de ações, e (ii) o modelo do “Contrato de Oferta à Subscrição ou Compra a Termo de Ações e Outros Pactos”, bem como o Comunicado de Outorga de Opção de Compra de Ações e o Aviso de Exercício de Opção.

Na data deste Prospecto, havia opções passíveis de exercício por parte dos Beneficiários sob os cinco programas mencionados para subscrição de até 3.432.490 ações preferenciais, representativas de 1,55% do capital social total da Companhia, nessa mesma data, se e quando convertidas.

Na Argentina, o programa de participação em ações dos empregados da ALL Central e da ALL Mesopotâmica foi implementado em conformidade com os contratos de fideicomisso celebrados em novembro de 2004 entre as Concessionárias Argentinas e o Banco de Servicios y Transacciones S.A. Previamente, as ações que deveriam ser emitidas nos termos do referido programa foram emitidas em favor de acionistas Classe C. Entretanto, 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. Ver “Atividades – Programa de Participação dos Empregados”.

DESCRIÇÃO DO CAPITAL SOCIAL

Encontram-se descritas abaixo algumas informações relativas às ações ordinárias e preferenciais da Companhia e das Units, com uma breve descrição das disposições constantes do Estatuto Social da Companhia e da Lei das Sociedades por Ações. Por ser uma sinopse, pode não conter todas as informações que o investidor considere relevantes. Portanto, esta breve descrição faz referências ao Estatuto Social da Companhia e à Lei das Sociedades por Ações.

Os acionistas da Companhia fazem jus aos direitos garantidos aos detentores de ações de companhias listadas no Regulamento Nível 2 desde 25 de junho de 2004. Ver “Práticas Diferenciadas de Governança Corporativa da BOVESPA”.

Capital Social

Em 3 de outubro de 2005, o capital social da Companhia era de R\$ 678.396.344,13 estando dividido em 77.976.111 ações ordinárias e 143.400.134 ações preferenciais, totalizando 221.376.245 ações. Nessa mesma data, 35.623.685 ações ordinárias e 142.494.740 ações preferenciais encontravam-se representadas por 35.623.685 certificados de depósito de ações (“Units”). Em 3 de outubro de 2005, do total de ações de emissão da Companhia, aproximadamente 80,5% estavam representadas sob a forma de Units.

Capital Autorizado

De acordo com o Estatuto Social da Companhia, o Conselho de Administração poderá deliberar o aumento do capital social da Companhia até o limite de R\$900,0 milhões. O capital social da Companhia não sofrerá qualquer alteração em decorrência da Emissão.

Direitos das Ações Ordinárias

Cada ação ordinária confere ao respectivo titular direito a um voto nas assembleias gerais ordinárias e extraordinárias. Além disso, de acordo com o Estatuto Social e a Lei das Sociedades por Ações, é conferido aos titulares de ações ordinárias direito ao recebimento de dividendos ou outras distribuições realizadas relativamente às ações ordinárias na proporção de suas participações em tais dividendos ou distribuições. Ver “Descrição do Capital Social – Pagamento de Dividendos e Juros sobre Capital Próprio” para uma descrição mais detalhada a respeito do pagamento de dividendos e outras distribuições com relação às ações ordinárias da Companhia. No caso de liquidação da Companhia, os acionistas receberão os pagamentos relativos a reembolso do capital, na proporção da sua participação no capital social, após o pagamento de todas as obrigações da Companhia. Os acionistas detentores de ações ordinárias não estão obrigados a subscrever futuros aumentos de capital da Companhia.

De acordo com a Lei das Sociedades por Ações, o Estatuto Social e as deliberações aprovadas em assembleia geral, não se pode privar os acionistas detentores de ações ordinárias dos seguintes direitos:

- participar da distribuição de lucros;
- participar do acervo da Companhia, em caso de liquidação;
- fiscalizar, na forma prevista em lei, a gestão dos negócios sociais;
- preferência para subscrição de ações, debêntures conversíveis em ações e bônus de subscrição, exceto em algumas circunstâncias específicas nos termos da legislação brasileira; e
- retirar-se da Companhia nas hipóteses indicadas na Lei das Sociedades por Ações, incluindo (i) fusão da Companhia ou sua incorporação em outra, sujeito às condições previstas em lei; (ii) cisão da Companhia, sujeito às condições previstas em lei; e (iii) alterações nas preferências ou vantagens das ações preferenciais.

Nível 2 da Bovespa

Desde 25 de junho de 2004, as ações preferenciais representativas do capital social da Companhia têm direito às vantagens constantes do Regulamento Nível 2, além do direito de receber tratamento equitativo (100% do preço por ação pago) na hipótese de alienação de controle da Companhia (ver “Práticas Diferenciadas de Governança Corporativa da Bovespa”).

Preferência ou Vantagens das Ações Preferenciais

Além do direito de voto conferido em determinadas circunstâncias pela Lei das Sociedades por Ações, tais como na hipótese de alteração das preferências das ações preferenciais, as ações preferenciais têm, desde 25 de junho de 2004, o direito de voto restrito, nas seguintes matérias: (a) transformação, incorporação, fusão ou cisão; (b) aprovação de contratos entre a Companhia 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 esteja sujeita à deliberação 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 Companhia; 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 38, *caput*, do Estatuto Social da Companhia

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 Companhia, 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 já mencionadas acima.

Pagamento de Dividendos e Juros sobre Capital Próprio

A distribuição anual de dividendos, incluindo os dividendos superiores aos obrigatórios, requer aprovação pela maioria dos votos dos detentores de ações da Companhia e depende de diversos fatores. Esses fatores incluem, entre outros, os resultados operacionais, condições financeiras, necessidades de caixa, perspectivas futuras, classificação de risco de crédito da Companhia, condições macroeconômicas e outros fatores considerados relevantes pelos seus acionistas, os quais, historicamente, têm atuado nesses assuntos de acordo com a recomendação do Conselho de Administração e da Diretoria da Companhia. No contexto do planejamento fiscal da Companhia, é possível determinar no futuro que é de seu interesse distribuir os juros sobre capital próprio.

De acordo com as disposições da Lei das Sociedades por Ações e com os termos de seu Estatuto Social, a Companhia deve convocar uma Assembléia 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 anterior. 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 Assembléia 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 três anos, contado da data de declaração do dividendo, para reclamá-lo.

A tabela abaixo apresenta todos os pagamentos (dividendos e juros sobre capital próprio) que a Companhia 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	ON	172.733
Dividendo	AGOE*	2001	30/04/2002	0,0000155669	PN	315.620
JSCP**	RCA***	2004	30/12/2004 ⁽¹⁾	0,833354	ON/PN	36.000.000
Dividendo****	AGOE*	2004	01/04/2005	0,00351530	ON/ PN	775.975,23
Total						37.264.328,23

* AGOE: Assembléia Geral Ordinária e Extraordinária.

** JSCP: Juros sobre Capital Próprio, pagos em 31 de janeiro de 2005.

*** RCA: Reunião do Conselho de Administração.

****Dividendo: Pagos em 2 de maio de 2005.

⁽¹⁾ Ratificada pela Assembléia Geral Ordinária e Extraordinária de 1º de abril de 2005.

⁽²⁾ 0,01757650 para cada Certificado de Depósito de Ações.

Por meio da Assembléia Geral Ordinária e Extraordinária da Concessionária Brasileira de 5 de maio de 2005, deliberou-se a distribuição de R\$1.326.535,33 a título de dividendos, no valor de R\$0,0000553029217562835 por ação, sem retenção de Imposto de Renda na fonte e sem incidência de correção monetária ou juros, tendo sido realizado, por meio de Reunião do Conselho de Administração de 25 de maio de 2005, aumento de capital na Concessionária Brasileira, integralmente subscrito e integralizado pela Companhia mediante utilização dos referidos dividendos.

Em Reunião do Conselho de Administração de 30 de junho de 2005, aprovou-se distribuição de juros sobre capital próprio no valor bruto de R\$7,0 milhões, o que propiciou à Companhia o recebimento de R\$0,290181688843396 de remuneração por lote de mil ações ordinárias e preferenciais. Por meio de nova Reunião do Conselho de Administração realizada em 15 de junho de 2005, foi realizado aumento do capital social da Concessionária Brasileira no valor de R\$5.950.000,00, integralmente subscrito pela Companhia, aumento esse correspondente à quantia líquida distribuída a título de juros sobre capital próprio.

Por meio da Assembléia Geral Ordinária e Extraordinária da Companhia de 1º de abril de 2005, ratificou-se a distribuição de juros sobre capital próprio aprovada segundo a Reunião do Conselho de Administração de 30 de dezembro de 2004 e deliberou-se a distribuição de R\$775.975,23 a título de dividendos no valor de R\$0,00351530 por ação ou R\$ 0,01757650 por Unit, sem retenção de Imposto de Renda na fonte e sem incidência da correção monetária ou juros. O valor distribuído nas duas oportunidades acima corresponde ao dividendo obrigatório que equivale a 25% do lucro líquido ajustado.

Em Reunião do Conselho de Administração da Concessionária Brasileira de 31 de agosto de 2005, aprovou-se distribuição de juros sobre capital próprio no valor bruto de R\$3,5 milhões, o que propiciou à Companhia o recebimento de R\$0,140007370113657 de remuneração por lote de 1.000 ações ordinárias ou preferenciais. Por meio de nova Reunião do Conselho de Administração realizada em 15 de setembro de 2005, foi realizado aumento do capital social da Concessionária Brasileira no valor de R\$2.975.000,00, integralmente subscrito pela Companhia, aumento esse correspondente à quantia líquida distribuída a título de juros sobre capital próprio.

Também em Reunião do Conselho de Administração da Concessionária Brasileira realizada em 30 de setembro de 2005, aprovou-se distribuição de juros sobre capital próprio no valor bruto de R\$20,0 milhões, o que propiciará à Companhia o recebimento de R\$0,8000421149209660 de remuneração por lote de 1.000 (mil) ações ordinárias ou preferenciais. Tal valor refere-se a juros sobre o capital próprio excedentes e não pagos nos exercícios sociais de 2000 a 2004, respectivamente, nos valores de R\$11.296.040,00, R\$1.410.000,00, R\$5.169.000,00, R\$1.298.210,00 e R\$ 826.750,00, a serem pagos até o dia 31 de dezembro de 2006, com atualização pela taxa SELIC até a data do efetivo pagamento. Após o seu efetivo recebimento, a Companhia deverá capitalizar o valor líquido recebido na Concessionária Brasileira.

Em outra Reunião do Conselho de Administração da Concessionária Brasileira, realizada na mesma data de 30 de setembro de 2005, aprovou-se a distribuição de juros sobre capital próprio no valor bruto de R\$1,5 milhão, o que propiciará à Companhia o recebimento de R\$0,06000315861907250 de remuneração por lote de 1.000 (mil) ações ordinárias ou preferenciais, a serem pagos até o dia 31 de dezembro de 2006, com atualização pela taxa SELIC até a data do efetivo pagamento. Após o seu efetivo recebimento, a Companhia deverá capitalizar o valor líquido recebido na Concessionária Brasileira.

A Concessionária Brasileira e a ALL Intermodal estão sujeitas a restrições de pagar dividendos até 2011, por força de certos contratos de financiamento. Caso, por força de lei, haja a distribuição de dividendos obrigatórios, a Companhia deverá recapitalizar suas subsidiárias nesse mesmo montante, deduzido o imposto de renda incidente na operação. Ver “Informações Adicionais sobre a Emissão – Contratos Relevantes - Contratos Financeiros”.

Por conta dessas restrições, a capacidade da Companhia de distribuir dividendos até esta data poderá ser afetada. O recebimento de dividendos após o vencimento desses contratos dependerá (a) do nível de dividendos mínimo obrigatório exigido pela Lei das Sociedades por Ações, (b) da condição financeira da ALL, e (c) de seus acionistas, que poderão determinar que sua condição financeira não justifica a distribuição de dividendos.

O contrato de financiamento firmado com o BNDES permite a distribuição de dividendos se respeitados índices de endividamento. Em razão do atendimento a tais condições, em 31 de dezembro de 2004, a Concessionária Brasileira e a ALL Intermodal deliberaram distribuir juros sobre capital próprio, referentes ao exercício findo em 31 de dezembro de 2004. Em 31 de janeiro de 2005, a Companhia recapitalizou os valores distribuídos em ambas as subsidiárias conforme disposição obrigatória nos mencionados contratos de

financiamento. Também em 31 de agosto de 2005, a Concessionária Brasileira deliberou distribuir juros sobre capital próprio, novamente recapitalizados pela Companhia em 15 de setembro de 2005, conforme a disposição obrigatória nos mencionados contratos de financiamento. Quando forem pagos à Companhia os juros sobre capital próprio aprovados na RCA da Concessionária Brasileira de 30 de setembro de 2005, aquela deverá obrigatoriamente recapitalizá-los nesta, conforme já mencionado.

Na data deste Prospecto, o único contrato de financiamento em vigor que impõe restrição quanto à distribuição de dividendos é o Contrato de Financiamento com o BNDES nº 02.2.957.3.1, em razão do cancelamento do contrato de financiamento com o DEG, em 20 de junho de 2005. (Ver “Informações Adicionais sobre a Emissão de Debêntures – Contratos Relevantes – Contratos Financeiros”).

Ações em tesouraria

Em 30 de junho de 2005, a Companhia possui 29 ações ordinárias e 51 ações preferenciais em tesouraria, representativas de 0,0001% de seu capital social.

Desdobramento e Conversão de Ações – Emissão das Units

Em 10 de março de 2005, a Assembléia Geral Extraordinária da Companhia apreciou o desdobramento de todas as ações de emissão da Companhia, sendo que cada ação, independentemente da espécie, foi desdobrada em 5 ações da mesma espécie.

Na Reunião do Conselho de Administração da Companhia, realizada em 10 de março de 2005 (“RCA”), e conforme Aviso aos Acionistas, publicado em 11 de março de 2005 (“Aviso aos Acionistas”), foi atribuída, a todos os acionistas da Companhia, a faculdade de, durante o período compreendido entre 16 de março de 2005 e 12 de maio de 2005 (“Período de Conversão”), converter ações preferenciais de emissão da Companhia em ações ordinárias, e vice-versa (“Conversão”) e/ou emitir Units (“Emissão de Units”), observado o disposto no Estatuto Social da Companhia e as condições seguintes.

- (i) Aos acionistas titulares de ações preferenciais de emissão da Companhia foi atribuído o direito de converter uma ação preferencial em ação ordinária, para cada cinco ações preferenciais detidas por um mesmo titular (“Lotes de Ações Preferenciais”), enquanto aos acionistas titulares de ações ordinárias de emissão da Companhia foi atribuído o direito de converter qualquer quantidade de ações ordinárias em ações preferenciais. Ambos os direitos devem ser exercidos mediante o depósito das respectivas ações em carteiras específicas a serem indicadas pela CBLC, durante o Período de Conversão, exclusivamente nas datas estabelecidas pela RCA, conforme alterada pela Reunião do Conselho de Administração da Companhia de re-ratificação, realizada em 15 de março de 2005, e divulgadas no Aviso aos Acionistas e em Avisos aos Acionistas complementares, publicados em 15 de março de 2005 e 16 de março de 2005 (“Datas de Depósito” e, individualmente, “Data de Depósito”), dentro do horário determinado.
- (ii) Para cada ação preferencial de emissão da Companhia convertida em ação ordinária, nos termos do item “i” acima, foi atribuído o direito de os acionistas titulares de ações ordinárias de emissão da Companhia converterem uma ação ordinária em uma ação preferencial, de forma que a quantidade de ações preferenciais convertida em ações ordinárias, após cada Conversão, seja sempre idêntica à quantidade de ações ordinárias convertidas em ações preferenciais. Caso, em qualquer das datas determinadas para a Conversão, conforme estabelecidas pela RCA, conforme alterada pela Reunião do Conselho de Administração da Companhia de re-ratificação, realizada em 15 de março de 2005, e divulgadas no Aviso aos Acionistas e em Avisos aos Acionistas complementares, publicados em 15 de março de 2005 e 16 de março de 2005 (“Datas de Conversão” e, individualmente, “Data de Conversão”), a quantidade de ações ordinárias de emissão da Companhia não corresponda à quantidade de Lotes de Ações Preferenciais, todos depositados em carteiras específicas indicadas pela CBLC, determinados acionistas da Companhia devem depositar a quantidade de ações ordinárias ou preferenciais que se faça necessária para que tal proporção seja atingida (“Ajuste”).

- (iii) O Período de Conversão pôde ser reduzido por deliberação do Conselho de Administração da Companhia, comunicada aos acionistas com antecedência mínima de 5 dias da última Data de Depósito.
- (iv) O depósito de Lotes de Ações Preferenciais na carteira específica na CBLC constituiu manifestação de vontade irrevogável e irretratável do acionista depositante para: (a) a conversão de 1/5 das ações preferenciais depositadas em ações ordinárias; (b) o depósito de suas ações perante o Banco Itaú S.A., na qualidade de custodiante das ações e emissor das Units (“Agente Emissor”); e (c) a emissão das respectivas Units, que foram creditadas em sua conta de custódia perante a CBLC, em horário determinado pela CBLC.
- (v) O depósito de ações ordinárias na carteira específica na CBLC constituiu manifestação de vontade irrevogável e irretratável do acionista depositante para: (a) a conversão de todas as suas ações depositadas em ações preferenciais de emissão da Companhia; e (b) o crédito das ações preferenciais decorrentes da Conversão em sua conta de custódia perante a CBLC, em horário determinado pela CBLC.
- (vi) Os depósitos previstos nos itens (iv) e (v) acima foram realizados exclusivamente em cada uma das Data de Depósito, em horário indicado pela CBLC, e a CBLC deve comunicar à Companhia, em horário indicado pela CBLC – a quantidade de Lotes de Ações Preferenciais e a quantidade de ações ordinárias de emissão da Companhia, depositadas nas respectivas carteiras. Caso haja necessidade, determinados acionistas da Companhia devem realizar o Ajuste, nos termos do item (ii). Havendo ações preferenciais e ações ordinárias na proporção adequada para a Conversão, a Companhia realizou Reunião do Conselho de Administração que aprovou a Conversão.
- (vii) Uma vez aprovada pelo Conselho de Administração da Companhia, a Conversão foi refletida no livro de registro de ações escriturais da Companhia e nos registros da CBLC. Após a Conversão, passou a existir, portanto: (a) em uma das carteiras indicadas pela CBLC, múltiplos de 4 ações preferenciais e 1 ação ordinária de emissão da Companhia (“Múltiplos de Ações” e, individualmente, “Múltiplo de Ações”); e (b) na outra carteira objeto da Conversão, também indicada pela CBLC, inicialmente objeto do depósito das ações ordinárias, somente ações preferenciais de emissão da Companhia.
- (viii) O Agente Emissor deve criar Units no livro de registro de Units escriturais da Companhia, em número correspondente à quantidade de Múltiplos de Ações depositados na carteira mencionada no item (vii)(a) acima.
- (ix) Os Múltiplos de Ações foram depositados em uma conta bloqueada específica perante a CBLC, de titularidade do Agente Emissor, na qualidade de custodiante das ações subjacentes às Units (“Conta do Programa”), e as Units emitidas foram creditadas na conta dos respectivos titulares perante a CBLC.
- (x) Adicionalmente, a Companhia patrocinou um programa (“Programa de Units”), segundo o qual os acionistas da Companhia que sejam titulares de Múltiplos de Ações puderam solicitar a Emissão de Units, mediante o depósito de seus Múltiplos de Ações. Durante o Período de Conversão, o depósito dos Múltiplos de Ações deve ser realizado em carteira específica a ser indicada pela CBLC, exclusivamente nas Datas de Depósito relativas à Conversão, no mesmo horário determinado para o depósito dos Lotes de Ações Preferenciais e das ações ordinárias.
- (xi) O depósito de Múltiplos de Ações na carteira específica na CBLC constituiu manifestação de vontade irrevogável e irretratável do acionista depositante para (a) o depósito de suas ações perante o Agente Emissor para efeito de emissão de Units; e (b) a emissão das respectivas Units, que foram creditadas em sua conta de custódia perante a CBLC em horário determinado pela CBLC.
- (xii) O Agente Emissor criou Units no livro de registro de Units escriturais da Companhia, em número correspondente à quantidade de Múltiplos de Ações depositados para efeito de Emissão, sendo os Múltiplos de Ações depositados na Conta do Programa e as Units emitidas creditadas na conta dos respectivos titulares perante a CBLC, nos termos do item (xi)(b) acima.

- (xiii) Após 13 de maio de 2005, os acionistas que eram titulares de Múltiplos de Ações puderam, no horário estabelecido pela CBLC, em qualquer dia em que a Bovespa esteja aberta para negociação, solicitar a Emissão de Units, mediante a transferência de seus Múltiplos de Ações para a Conta do Programa. Neste caso, o Agente Emissor criou as Units correspondentes no livro de registro de Units escriturais, sendo o acionista depositante creditado com as respectivas Units em sua conta de custódia perante a CBLC, em horário determinado pela CBLC.

Mediante a entrega das Units ao Agente Emissor, os seus titulares puderam solicitar o cancelamento das Units e entrega das ações por elas representadas (“Cancelamento”). Isso poderá ocorrer a qualquer tempo, exceto por períodos determinados instituídos pelo Conselho de Administração (“Períodos de Black-out”), de acordo com regras gerais previamente estabelecidas no Estatuto Social da Companhia e por períodos determinados, em que o cancelamento das Units não foi possível. A RCA, conforme alterada pela Reunião do Conselho de Administração da Companhia de re-ratificação, realizada em 15 de março de 2005, determinou que, durante o Período de Conversão, não era possível o cancelamento das Units e a restituição das ações por elas representadas.

Valores Mobiliários

A Companhia e a Concessionária Brasileira emitiram valores mobiliários, em diversas ocasiões, que se encontram listados abaixo:

ALL – América Latina Logística S.A.

Units

As Units são certificados de depósito que representam quatro ações preferenciais e uma ação ordinária de emissão da Companhia, cuja emissão se dá mediante o depósito das referidas ações perante o Agente Emissor, que é o emissor das Units e o prestador do serviço de Units escriturais para a Companhia.

As Units conferem aos seus titulares os mesmos direitos e vantagens das ações depositadas perante o Agente Emissor, conferindo ao seu titular o direito de participar das Assembléias Gerais da Companhia e nelas exercer todas as prerrogativas conferidas às ações ordinárias e/ou preferenciais de emissão da Companhia.

As Units conferem, ainda, aos seus titulares, o direito ao recebimento integral dos dividendos a que fizerem jus as ações ordinárias e as ações preferenciais de emissão da Companhia a elas subjacentes.

Na hipótese de desdobramento, grupamento de ações ou emissão de novas ações mediante a capitalização de lucros ou reservas, serão observadas as seguintes regras com relação às Units:

- a. na alteração da quantidade de ações de emissão da Companhia, em virtude de desdobramento de ações ou de emissão de novas ações mediante a capitalização de lucros ou reservas, o Agente Emissor, na qualidade de instituição financeira depositária, registrará o depósito das novas ações e creditará novas Units aos respectivos titulares, de modo a refletir o novo número de ações detidas pelos titulares das Units, guardada sempre a proporção de 1 ação ordinária e 4 ações preferenciais de emissão da Companhia para cada Unit, sendo que as ações que não forem passíveis de constituir Units serão entregues aos acionistas, sem a emissão de Units;
- b. na alteração da quantidade de ações de emissão da Companhia em virtude de grupamento de ações, o Agente Emissor, na qualidade de instituição financeira depositária, debitará as contas de depósito de Units dos titulares das ações grupadas, efetuando o cancelamento automático de Units em número suficiente para refletir o novo número de ações detidas pelos titulares das Units, guardada sempre a proporção de 1 ação ordinária e 4 ações preferenciais de emissão da Companhia para cada Unit, sendo que as ações remanescentes que não forem passíveis de constituir Units serão entregues aos acionistas, sem a emissão de Units.

No caso de exercício do direito de preferência para a subscrição de ações de emissão da Companhia, o Agente Emissor criará novas Units no livro de registro de Units escriturais da Companhia e creditará tais Units aos respectivos titulares, de modo a refletir a nova quantidade de ações preferenciais e ações ordinárias de emissão da Companhia depositadas na Conta do Programa, observada sempre a proporção de 1 ação ordinária e 4 ações preferenciais de emissão da Companhia para cada Unit, sendo que as ações que não forem passíveis de constituir Units serão creditadas diretamente aos acionistas, sem a emissão de Units.

No caso de exercício do direito de preferência para a subscrição de outros valores mobiliários de emissão da Companhia, não haverá o crédito automático de Units.

É assegurado ainda aos titulares de Units o recebimento de ações decorrentes de cisão, incorporação ou fusão que venha a ser deliberada pela Companhia.

Em qualquer hipótese, as Units serão sempre criadas ou canceladas, conforme o caso, no livro de registro de Units escriturais, em nome da CBLC, como respectiva proprietária fiduciária, que as creditará nas contas de custódia dos respectivos titulares de Units. Nas hipóteses em que forem atribuídas ações aos titulares de Units e tais ações não forem passíveis de constituir novas Units, estas ações também serão depositadas na CBLC, na qualidade de proprietária fiduciária das Units, que as creditará nas contas de custódia dos respectivos titulares.

O pagamento dos dividendos, juros sobre capital próprio e/ou bonificação em dinheiro vem sendo feito mediante o pagamento à CBLC, que repassa o valor aos Agentes de Custódia, que efetuam o pagamento aos detentores de Units, reservando-se a Companhia o direito de indicar ao Agente Emissor e à CBLC os titulares de Units cujo pagamento de dividendos, juros sobre capital próprio e/ou bonificação em dinheiro a própria Companhia deseje realizar.

4ª Emissão de Debêntures

Características da Emissão. A Companhia emitiu, conforme escritura de emissão de debêntures não-conversíveis em ações, datada de 20 de outubro de 2004, e posterior aditamento, datado de 22 de outubro de 2004, 13.500 debêntures, com valor nominal unitário de R\$10 mil, totalizando R\$135,0 milhões. Trata-se da 4ª emissão de debêntures da Companhia, sendo a terceira para distribuição pública. As debêntures têm a forma nominativa e escritural, espécie quirografária, emitidas em série única, com garantia fidejussória prestada pela ALL Intermodal e pela Concessionária Brasileira e vencimento em 1º de outubro 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 1º de outubro de 2004), as debêntures farão jus a juros remuneratórios de 108% da Taxa DI. A escritura dispõe também que não haverá repactuação ou amortização das debêntures desta emissão. Quaisquer alterações nas condições das debêntures objeto da escritura dependerão de aprovação de debenturistas que representem a maioria das debêntures em circulação. As deliberações em assembleia de debenturistas dessa emissão deverão ser aprovadas por debenturistas que representem, pelo menos, 75% das debêntures em circulação, observado que alterações nos juros remuneratórios e/ou vencimento das debêntures e/ou dispositivos sobre quorum previstos na escritura de emissão deverão contar com aprovação de debenturistas representando 100% das debêntures em circulação.

Vencimento Antecipado. São eventos de antecipação do vencimento desta emissão das debêntures: (a) liquidação ou decretação de falência da Companhia ou qualquer de suas controladas; (b) pedido de autofalência ou de concordata preventiva formulado pela Companhia ou qualquer de suas controladas; (c) falta de pagamento de quaisquer valores devidos aos debenturistas nas respectivas datas de vencimento, não sanado em 3 dias úteis, contados da respectiva data de vencimento; (d) protestos legítimos de títulos contra a Companhia ou qualquer de suas controladas que não sejam sanados no prazo de 30 dias, contados do recebimento de aviso escrito que lhe for enviado pelo agente fiduciário, cujo valor, em conjunto, seja superior a R\$ 5 milhões ou que possam configurar, em face das circunstâncias e a critério do agente fiduciário, estado de insolvência da Companhia 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 Companhia; (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 Companhia de toda e qualquer obrigação prevista na escritura de emissão, não sanada em 30 dias, contados do aviso escrito que lhe for enviado pelo agente fiduciário; (g) falta de pagamento, pela Companhia ou qualquer de suas controladas, de qualquer dívida financeira de valor unitário igual ou superior a R\$ 5 milhões, não sanado em até 15 dias, contados da respectiva data de vencimento; (h) vencimento antecipado de qualquer dívida financeira da Companhia, ou de qualquer controlada da Companhia, de valor unitário igual ou superior a R\$ 5 milhões; (i) as obrigações de pagar da Companhia previstas na escritura de emissão deixarem de concorrer, no mínimo, *pari passu* com as demais dívidas quirografárias da Companhia; (j) transferência ou qualquer forma de cessão ou promessa de cessão a terceiros, pela Companhia, das obrigações assumidas na escritura de emissão, sem a prévia anuência dos debenturistas; (k) extinção da concessão da Concessionária Brasileira ou das Concessionárias Argentinas; (l) desapropriação, confisco ou qualquer outra medida de qualquer entidade governamental que resulte na perda pela Companhia, ou suas

controladas, conforme o caso, da propriedade ou posse direta de mais de 20% dos seus ativos da Companhia 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 Companhia de suas obrigações relativas às debêntures; (m) sentença judicial transitada em julgado contra a Companhia ou suas controladas, que envolva valor unitário ou agregado superior a R\$ 50 milhões; (n) não cumprimento de qualquer decisão judicial transitada em julgado contra a Companhia, que possa causar efeito adverso relevante sobre a Companhia; (o) ocorrência de qualquer procedimento de seqüestro, arresto ou penhora de ativos da Companhia ou de suas controladas, cujo valor contábil unitário ou agregado seja superior a 35% do patrimônio líquido da Companhia 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 dias contados de seu início; (p) mudança do objeto social da Companhia ou realização de qualquer negócio fora do objeto social da Companhia; (q) venda, cessão ou qualquer outro tipo de transferência, pela Companhia e/ou por suas controladas de bens do ativo permanente (incluindo imobilizado e investimentos) ou de participação em outras sociedades (incluindo direitos de subscrição de títulos ou valores mobiliários conversíveis em participação societária) ou de ativos essenciais à sua atividade cujo valor unitário ou agregado, durante os 12 meses imediatamente anteriores, seja igual ou superior a R\$ 50 milhões, atualizado anualmente, a partir da data de emissão, pelo IGP-M, ou seu contravalor em outras moedas, caso não haja aplicação integral, no prazo de 30 dias da data em que tais recursos se tornaram disponíveis à Companhia 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 Companhia, suas controladoras, controladas ou coligadas (salvo eventual alienação das ações da Geodex de titularidade da Companhia); (r) desrespeito aos seguintes limites financeiros, apurados trimestralmente, a cada publicação das demonstrações financeiras consolidadas da Companhia: (r.1) limite máximo de 2,5 vezes para o índice correspondente à divisão da Dívida Líquida Consolidada pelo EBITDA Consolidado dos últimos 4 trimestres; e (r.2) limite mínimo de 1,3 vezes para o índice correspondente à divisão do EBITDA Consolidado dos últimos 4 trimestres da Companhia pela sua Despesa Financeira Líquida Consolidada dos últimos 4 trimestres da Companhia, observando-se, com relação a esse item “r”, as definições constantes da escritura de emissão de “Dívida Líquida Consolidada”, “EBITDA Consolidado” e “Despesa Financeira Líquida Consolidada”; e (s) realização, pela Companhia ou suas controladas, de investimentos, ou permissão, pela Companhia ou suas controladas, que sejam realizados investimentos, caso imediatamente após realizado tal investimento, a Companhia descumpra o índice e limite financeiro a que se refere o item anterior. Se ocorrer qualquer das hipóteses de vencimento antecipado de debêntures indicadas nos itens (a) a (e) acima, (h) e (k), o vencimento antecipado das mesmas será automático. Se ocorrer qualquer das hipóteses previstas nos itens (f) e (g), (i) a (j), (l) a (s) acima, o vencimento antecipado das debêntures dependerá de prévia deliberação da Assembleia de Debenturistas, a qual poderá, por deliberação de 75% das debêntures em circulação, objeto dessa 4ª Emissão, determinar que o agente fiduciário não declare o vencimento antecipado das mesmas.

Obrigações Adicionais. A Companhia se obrigou a solicitar a aprovação dos debenturistas para realizar as seguintes operações, 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 Companhia: (i) contratação de mútuo; (ii) prestação de fiança; (iii) assunção de dívida; ou (iv) realização de investimento. A alienação do controle acionário da Companhia dependerá da prévia aprovação de 75% das debêntures em circulação, objeto dessa 4ª Emissão, 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 meses a contar da data da publicação do fato relevante relativo à negociação.

Obrigações dos Intervenientes. As intervenientes garantidoras obrigaram-se a solicitar a aprovação dos debenturistas para realizar as seguintes operações, 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 Companhia: (i) contratação de mútuo; (ii) prestação de fiança; (iii) assunção de dívida; ou (iv) realização de investimento.

Em 30 de junho de 2005, a dívida a pagar, representada pelas debêntures da quarta emissão da Companhia era de, aproximadamente, R\$ 141,6 milhões.

3ª Emissão de Debêntures

Características da Emissão. A Companhia emitiu, conforme escritura de emissão de debêntures não-conversíveis em ações, datada de 18 de junho de 2004, 12.000 debêntures, com valor nominal unitário de R\$10 mil, totalizando R\$120,0 milhões. Trata-se da 3ª emissão de debêntures da Companhia, sendo a segunda

para distribuição pública. As debêntures têm a forma nominativa e escritural, espécie quirografária, emitidas em série única, com garantia fidejussória prestada pela ALL Intermodal e pela Concessionária Brasileira e vencimento em 1º de junho de 2007. 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 1º de junho de 2004), as debêntures farão jus a juros remuneratórios de 110% da Taxa DI. A escritura dispõe também que não haverá repactuação ou amortização das debêntures desta emissão. Quaisquer alterações nas condições das debêntures objeto da escritura dependerão de aprovação de debenturistas que representem a maioria das debêntures em circulação. As deliberações em Assembléia de Debenturistas dessa emissão deverão ser aprovadas por debenturistas que representem, pelo menos, 75% das debêntures em circulação, observado que alterações nos juros remuneratórios e/ou vencimento das debêntures e/ou dispositivos sobre quorum previstos na escritura de emissão deverão contar com aprovação de debenturistas representando 100% das debêntures em circulação.

Vencimento Antecipado. São eventos de antecipação do vencimento dessa emissão de debêntures: (a) liquidação ou decretação de falência da Companhia ou qualquer de suas controladas; (b) pedido de autofalência ou de concordata preventiva formulado pela Companhia ou qualquer de suas controladas; (c) falta de pagamento de quaisquer valores devidos aos debenturistas nas respectivas datas de vencimento, não sanado em 30 dias, contados da respectiva data de vencimento; (d) protestos legítimos de títulos contra a Companhia ou qualquer de suas controladas, que não sejam sanados no prazo de 30 dias (contados do recebimento de aviso escrito que for enviado pelo agente fiduciário), cujo valor, em conjunto, seja superior a R\$5 milhões, ou que possam configurar, a critério do agente fiduciário, estado de insolvência da Companhia 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 comprovado pela Companhia; (e) pagamento de dividendos, juros sobre capital próprio ou qualquer outra participação no lucro estatutariamente prevista, quando estiver em mora perante os debenturistas dessa emissão; (f) falta de cumprimento pela Companhia de obrigação prevista na escritura, não sanada em 60 dias (contados do recebimento de aviso escrito que for enviado pelo agente fiduciário); (g) falta de pagamento, pela Companhia ou qualquer de suas controladas, de qualquer dívida financeira de valor unitário igual ou superior a R\$5 milhões, não sanada em até 15 dias contados da respectiva data de vencimento; (h) vencimento antecipado de qualquer dívida financeira da Companhia, ou de qualquer controlada da Companhia, de valor unitário igual ou superior a R\$5 milhões, exceto se ocorrer por opção da Companhia ou de controlada da Companhia, conforme o caso; (i) as obrigações de pagar da Companhia previstas na escritura deixarem de concorrer, no mínimo, *pari passu* com as demais dívidas quirografárias da Companhia; (j) transferência ou cessão ou promessa de cessão a terceiros, pela Companhia, das obrigações assumidas na escritura, sem a prévia anuência dos debenturistas; (k) a extinção da concessão da Concessionária Brasileira ou das Concessionárias Argentinas; (l) desapropriação, confisco ou outra medida de entidade governamental que resulte na perda pela Companhia, ou suas controladas, da propriedade ou posse direta de mais de 20% dos ativos da Companhia 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 Companhia de suas obrigações relativas às debêntures; (m) sentença judicial transitada em julgado contra a Companhia ou suas controladas, que envolva valor unitário superior a R\$50 milhões; (n) não cumprimento, em até 60 dias, de decisão judicial transitada em julgado contra a Companhia, que possa causar efeito adverso relevante sobre a Companhia; (o) ocorrência de procedimento de seqüestro, arresto ou penhora de ativos da Companhia ou de suas controladas, cujo valor contábil unitário seja superior a 20% do patrimônio líquido da Companhia à época, exceto se tal procedimento for suspenso, sobrestado, revertido ou extinto no prazo de até 60 dias contados de seu início; (p) mudança do objeto social da Companhia ou realização de qualquer negócio fora do objeto social da Companhia; (q) venda, cessão ou outro tipo de transferência, pela Companhia e/ou por suas controladas, 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 meses imediatamente anteriores, seja igual ou superior a R\$50 milhões, atualizado anualmente, a partir da data da emissão, pelo IGP-M, ou seu contravlor em outras moedas, sem a aplicação integral, no prazo de 30 dias, da data em que tais recursos se tornaram disponíveis à Companhia 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 Companhia, suas controladoras, controladas ou coligadas (salvo eventual alienação das ações da Geodex de titularidade da Companhia); (r) desrespeito aos seguintes limites financeiros, apurados trimestralmente, a cada publicação das demonstrações financeiras consolidadas da Companhia: (r.1) limite máximo de 2,5 vezes para o índice correspondente à divisão da Dívida Líquida Consolidada pelo EBITDA Consolidado dos últimos 4 trimestres; e (r.2) limite mínimo de 1,3 vezes para o índice correspondente à divisão do EBITDA Consolidado dos

últimos 4 trimestres da Companhia pela sua Despesa Financeira Líquida Consolidada, observando-se, com relação a esse item “r”, as definições constantes da escritura de emissão de “Dívida Líquida Consolidada”, “EBITDA Consolidado” e “Despesa Financeira Líquida Consolidada”; (s) realização ou permissão de realização, pela Companhia ou por suas controladas, de investimentos, caso imediatamente após realizado tal investimento, a Companhia descumpra o índice e limite financeiro a que se refere o item anterior. Se ocorrer qualquer das hipóteses de vencimento antecipado de debêntures indicadas nos itens (a) a (e) acima, o vencimento antecipado das mesmas será automático. Se ocorrer qualquer das hipóteses previstas nos itens (f) a (s) acima, o vencimento antecipado das debêntures dependerá de prévia deliberação da Assembléia de Debenturistas, a qual poderá, por deliberação de 75% das debêntures em circulação, objeto dessa 3ª Emissão, determinar que o agente fiduciário não declare o vencimento antecipado das mesmas.

Obrigações Adicionais. A Companhia se obrigou 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 Companhia, dentre outras obrigações estabelecidas na escritura de emissão. A alienação do controle acionário da Companhia dependerá da prévia aprovação de 75% das debêntures em circulação, objeto dessa 3ª Emissão, 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 meses a contar da data da publicação do fato relevante relativo à negociação.

Obrigações dos Intervenientes. As intervenientes garantidoras obrigaram-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 Companhia.

Em 30 de junho de 2005, a dívida a pagar, representada pelas debêntures da terceira emissão da Companhia era de, aproximadamente, R\$122,0 milhões.

2ª Emissão de Debêntures

Características da Emissão. A Companhia emitiu, conforme escritura de emissão de debêntures conversíveis em ações, datada de 7 de fevereiro de 2003 e posterior primeiro e segundo aditivos, conforme deliberado nas assembléias gerais de debenturistas, realizadas em 12 de julho de 2004, às 16:00 e às 17:00hs, e em 17 de novembro de 2004, 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 e/ou preferenciais da Companhia. Esta é a segunda emissão de debêntures da Companhia, sendo a primeira emissão de debêntures conversíveis em ações. As debêntures foram objeto de distribuição privada junto à BNDESPAR, conforme Contrato Particular de Promessa de Subscrição de Debêntures Conversíveis em Ações, datado de 10 de março de 2003, e aditivos posteriores. As debêntures têm a forma nominativa e escritural, com garantia flutuante e vencimento em 1º 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 1º 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 Companhia 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 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. A 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 e/ou preferenciais da Companhia: (a) à 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) à apresentação da escritura de emissão de debêntures; (c) à apresentação dos boletins de subscrição e dos recibos de integralização; (d) à 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) à comprovação de aumento do capital social da Companhia 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; (f) à comprovação da contratação de operação de financiamento junto ao IFC, no valor em reais ao equivalente a US\$23,0 milhões; (g) à inexistência de inadimplemento de qualquer natureza perante o sistema BNDES, por parte da Companhia, ou de empresa integrante do grupo econômico a que esta pertença; e (h) à 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. Os acionistas da Companhia reunidos em Assembléia Geral Extraordinária ocorrida em 26 de janeiro de 2005 ratificaram a celebração do primeiro e segundo aditivos à escritura de emissão de debêntures conversíveis em ações ordinárias e/ou preferenciais de emissão da Companhia, datados de 12 de julho e 17 de novembro de 2004, respectivamente, cujas celebrações foram aprovadas pelas Assembléias de Debenturistas ocorridas nas mesmas datas de assinatura dos referidos aditivos.

Condições de Conversibilidade. As debêntures poderão ser convertidas a qualquer tempo, à opção de seus titulares, em ações ordinárias e/ou preferenciais da Companhia, na proporção de 1.706,215 ações para cada debênture convertida. O número de ações decorrente da conversão, caso venha a ocorrer, poderá ser ajustado em razão de eventuais desdobramentos, grupamentos e bonificações de ações futuros. As ações terão os mesmos direitos e vantagens estatutariamente garantidos às atuais ações ordinárias e/ou preferenciais, 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 Companhia 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 Companhia, 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 Companhia 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 Companhia deliberar emitir bônus de subscrição, durante o prazo do exercício do direito de subscrição de ações conferido aos bônus, os 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 Companhia do saldo devedor das debêntures, na ocorrência de determinados eventos, dentre eles: (a) não comprovação pela Companhia da listagem de suas ações ordinárias para negociação no Novo Mercado da BOVESPA, até 1º de fevereiro de 2006, mediante a celebração do contrato de participação no Novo Mercado; (b) fusão, cisão ou incorporação da Companhia; (c) transferência, a qualquer título, do controle acionário da Companhia; (d) descumprimento de qualquer obrigação assumida pela Concessionária Brasileira e pela Companhia 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 Companhia 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 Companhia obrigou-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 a BNDESPAR mantiver a qualidade de debenturista, ou, se for o caso, de acionista detentora de, pelo menos, 3% do capital social da Companhia, esta deverá fornecer à 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. e Caianda Participações S.A.) haviam se obrigado a transferir aos debenturistas, a título gratuito, no ato do exercício da conversão das debêntures em ações, se estes assim o decidissem e comunicassem no mesmo ato em que informassem a opção de conversão, ações ordinárias representativas do capital social da Logispar – Logística e Participações S.A., de sua propriedade, no entanto, nos termos do segundo aditivo à escritura de emissão de debêntures conversíveis em ações ordinárias e/ou preferenciais de emissão da Companhia, datado de 17 de novembro de 2004, cuja celebração foi aprovada pela Assembléia de Debenturistas ocorrida na mesma data, essa obrigação deixou de existir.

Obrigações de Listagem. Nos termos dos contratos de financiamento celebrados com a BNDESPAR, a ALL deveria ter listado suas ações no Novo Mercado até 1º de fevereiro de 2004. No entanto, devido a certas restrições impostas pelo Edital e pelos contratos de concessão dos quais 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 ações ordinárias. Com o objetivo de se evitar a decretação do vencimento antecipado das obrigações decorrentes das debêntures, a Companhia, em 28 de abril de 2004, solicitou à 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 Companhia, a BNDESPAR comunicou sua anuência quanto à prorrogação do referido prazo, bem como quanto à inclusão na escritura da possibilidade de conversão das debêntures em ações preferenciais e/ou ordinárias, dependendo da realização da competente Assembléia de Debenturistas e da formalização do aditivo à escritura de emissão de debêntures, firmado em 12 de julho de 2004, quando se realizou a referida Assembléia. A não adesão às Regras do Novo Mercado até 1º de fevereiro de 2006 poderá causar efeito adverso nos negócios da Companhia em decorrência da decretação do vencimento antecipado da dívida representada pelas debêntures da segunda emissão e das dívidas oriundas de outros contratos financeiros celebrados pela Companhia que estipulem inadimplementos cruzados.

Em 22 de março de 2005, a BNDESPAR solicitou à Companhia a conversão de 2.750 debêntures em 938.418 ações ordinárias e 3.753.672 ações preferenciais, respeitado o critério de conversão disposto na escritura de emissão, conforme aditada. Em decorrência da referida solicitação, o Conselho de Administração, em 23 de março de 2005, aprovou o aumento do capital social da Companhia, no valor de R\$29.595.151,12, mediante a emissão das ações indicadas acima.

Em 30 de junho de 2005, o saldo da dívida a pagar das debêntures da segunda emissão da Companhia era de, aproximadamente, R\$31,9 milhões.

1ª Emissão de Debêntures

Em 1º de novembro de 2000, a Companhia 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 da primeira emissão foram quitadas integralmente na forma prevista na escritura.

Bônus de Subscrição

Em 12 de agosto de 2002, o Conselho de Administração da Companhia decidiu emitir bônus de subscrição, subscritos pelo acionista Railtex, concedendo-lhe o direito de subscrever ações da Companhia até 1º de agosto de 2005, mediante a ocorrência das hipóteses constantes dos referidos bônus. Originalmente, os bônus de subscrição poderiam ser exercidos a qualquer tempo, dentro do prazo de exercício acima indicado, desde que a Companhia emitisse quaisquer ações ou títulos conversíveis em ações de qualquer espécie ou classe, em aumento de capital equivalente a, no mínimo, US\$10,0 milhões, e desde que o preço de emissão por ação estivesse abaixo de US\$2.60 por ação. Em 31 de março de 2004, a Railtex cedeu os direitos representados pelos bônus de subscrição à GEEMF II Latin America, LLC, que se tornou a beneficiária dos mesmos. Em 23 de junho de 2004, a GEEMF II Latin America, LLC celebrou com a Logispar e a ALL - América Latina Logística Argentina S.A. o Compromisso de Obrigações Recíprocas, através do qual ficou estabelecida a transferência para a GEEMF II Latin America, LLC de um total de 1.993.530 ações representativas do capital da Companhia, sendo 847.255 ações ordinárias e 1.146.275 ações preferenciais de titularidade da Logispar e da ALL – América Latina Logística Argentina S.A. comprometendo-se ainda a Logispar a entregar a GEEMF II Latin America, LLC valor correspondente, em moeda corrente nacional, ao equivalente a 285.165 ações da Companhia, calculado com base no preço por ação de R\$9,30. Em contrapartida, a GEEMF II Latin America,

LLC renunciaria ao direito de exercício dos bônus de subscrição, devendo este ser cancelado pela Companhia. A parcela em moeda corrente nacional foi paga pela Logispar à GEEMF II Latin America, LLC, em 14 de abril de 2005. Em 1º de agosto de 2005 a Logispar, a ALL – América Latina Logística Argentina S.A. e a GEEMF II Latin America, LLC celebraram um instrumento de rerratificação do Compromisso de Obrigações Recíprocas, estabelecendo, basicamente, (a) que o bônus de subscrição não será cancelado, mas transferido para a Logispar e para a ALL – América Latina Logística Argentina S.A., em regime de condomínio, proporcionalmente à quantidade de ações de emissão da Companhia por elas transferidas ou pagas à GEEMF II Latin America, LLC, cabendo 94,6704% dos Bônus de Subscrição para a Logispar e 5,3296% dos Bônus de Subscrição para a ALL – América Latina Logística Argentina S.A.; (b) que a Logispar e a ALL – América Latina Logística Argentina S.A. não poderão transferir ou repactuar o bônus de subscrição, de qualquer forma, sem a prévia concordância da GEEMF II Latin América, LLC; e (c) que o bônus de subscrição não poderá ser exercido até que seja obtida, pela Companhia, manifestação dos debenturistas subscritores das debêntures a que se refere a “Escritura de Emissão de Debêntures Conversíveis em Ações Ordinárias e/ou Preferenciais de Emissão da ALL – América Latina Logística S.A.”, datada de 7 de janeiro de 2003, no sentido de que a emissão das ações a que o bônus de subscrição dá direito não será considerada para fins do previsto na cláusula 4.13.1(v) da referida Escritura. Na mesma data de 1º de agosto de 2005, o Conselho de Administração da Companhia deliberou, basicamente, (i) desmembrar o bônus de subscrição em 2 bônus de igual natureza, sendo um, sob Certificado nº 002, de titularidade da Logispar, e outro, sob Certificado nº 003, de titularidade de ALL – América Latina Logística Argentina S.A.; (ii) prorrogar o prazo de exercício dos bônus de subscrição até 1º de agosto de 2006. Os bônus de subscrição Certificados nº 002 e 003 dão direito, respectivamente, a 2.157.250 e 121.445 ações de emissão da Companhia, ordinárias e/ou preferenciais, na proporção livremente estabelecida por seu titular por ocasião do exercício.

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 à ocorrência da condição descrita no Acordo, sendo que tal direito poderá ser exercido dentro de 30 dias contados do recebimento da notificação acerca do implemento da condição. Tendo em vista a incorporação das ações da Concessionária Brasileira pela Companhia, ocorrida em 1º de abril de 1999, a opção de compra passou a ser exercida sobre as ações desta sociedade. Até o momento, a RDC não exerceu a opção em questão, estando em curso negociações entre a Companhia e a RDC quanto ao exercício da opção ou estrutura alternativa. A RDC poderá adquirir até, aproximadamente 0,5% do capital social da Companhia.

Formador de Mercado para as Ações de Emissão da Companhia

Em novembro de 2004, com o intuito de promover um melhor ambiente para a negociação de suas ações, a Companhia contratou a Ágora Senior Corretora de Títulos e valores Mobiliários S.A. como formador de mercado e a Latin Finance Advisory & Research S.A. como assessor no processo de promoção da liquidez de suas ações, até 1º de setembro de 2006. O formador de mercado é um agente que se compromete a manter ofertas de compra e venda de forma regular e contínua a um *spread* máximo estabelecido, facilitando os negócios e evitando movimentos artificiais no preço da ação causados por falta de liquidez. A Ágora Senior começou a atuar como formador de mercado das ações da Companhia em 12 de novembro de 2004.

ALL – América Latina Logística do Brasil S.A.

2ª Emissão de Debêntures

A Concessionária Brasileira emitiu, conforme escritura particular de segunda emissão de debêntures, datada de 14 de junho de 2005, série indeterminada debêntures, no valor total de até R\$600 milhões. A primeira série referente a esta emissão é composta de 27.459 debêntures, com valor nominal unitário de R\$10 mil, totalizando R\$274.590.000,00. As debêntures da 1ª série fazem jus a juros remuneratórios correspondentes à variação acumulada de 100% das taxas médias diárias dos depósitos interfinanceiros de um dia, extra grupo (“Taxas DI”), calculadas e divulgadas pela CETIP, capitalizada de um *spread* de 4% ao ano, base 252 dias úteis, incidentes sobre o saldo do valor nominal das debêntures da 1ª série, a partir da data da primeira integralização, até a data de vencimento, sem atualização monetária. O pagamento dos juros remuneratórios deverá ser feito juntamente com o valor do principal das debêntures na data marcada para o vencimento, ou seja, dia 1º de junho de 2015.

1ª Emissão de Debêntures

A Concessionária Brasileira emitiu, em duas séries, para distribuição pública, conforme escritura de emissão de debêntures não-conversíveis em ações, datada de 9 de fevereiro de 2000, e aditamentos posteriores, 9.252 debêntures, com valor nominal unitário de R\$10 mil, totalizando R\$92,5 milhões. As 5.052 debêntures da primeira série desta emissão totalizaram R\$50,5 milhões, enquanto que as 4.200 debêntures da segunda série totalizaram R\$42 milhões. As debêntures de ambas as séries desta emissão fazem jus a juros anuais de 2,5% ao ano acima da Taxa DI, sendo que o primeiro pagamento foi programado para 25 de fevereiro de 2001, no caso das debêntures da primeira série, e para 17 de maio de 2001, no caso das debêntures da segunda série. O vencimento das debêntures da primeira e da segunda séries ocorreram, respectivamente, em 25 de fevereiro de 2005 e 17 de maio de 2005, ambas liquidadas pela Concessionária Brasileira.

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 não endossáveis, no valor nominal de US\$100 cada, conversíveis em ações ordinárias, com valor nominal de 100 pesos cada, e 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 quando o principal deverá ser totalmente pago. Sobre as notas incidem juros a uma taxa anual de 5% e serão pagos 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 Companhia, no lugar de ações representativas do capital da ALL Central. Caso os titulares das notas optem por converter os títulos em ações da Companhia, a conversão será feita ao preço de US\$2.60 por ação. Tal valor está sujeito a reajustes em bases mensais, conforme descrito no contrato de emissão. Em 31 de dezembro de 2004, o valor de conversão totalizava US\$2.81 por ação. A Companhia 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 Companhia do principal ou juros de qualquer dívida, cujo montante principal ultrapasse a quantia de US\$500 mil dólares; (b) o descumprimento de qualquer contrato relevante em que sejam partes; (c) qualquer decisão judicial de que não caiba recurso, determinando à ALL Central, à Companhia ou a qualquer de suas subsidiárias o pagamento de uma quantia superior a US\$1,0 milhão; (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 America, 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 GEEMF II Latin America, LLC, Boswells, a Companhia e ALL Central, pelo qual a GEEMF II Latin America, LLC cedeu as notas emitidas pela ALL Central à Boswells. Como contrapartida da cessão, a Boswells pagou à GEEMF II Latin America, 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 dívida (*note condonation agreement*) em que a ALL Central reconhece que em 12 de agosto de 2002 devia à Boswells a quantia de US\$250 mil em juros acumulados. A Boswells perdoou tais juros, bem como aqueles incidentes entre 12 de agosto de 2002 e agosto de 2005, reduzindo em US\$750 mil a dívida relativa às notas, representando 7,5% do seu valor original.

Até a data deste Prospecto, a Boswells não havia exercido a opção de converter as notas em ações da ALL Central. A dívida decorrente das notas encontra-se atualmente vencida e não paga.

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, o “Novo Mercado” e dois Níveis Diferenciados de Governança Corporativa (“Nível 1” e “Nível 2”, respectivamente), nos quais se incluem as Companhias que se comprometem, voluntariamente, a adotar práticas de governança corporativa adicionais às exigidas 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 adesão a qualquer dos Níveis Diferenciados 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. As 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. Esta adesão é feita mediante a celebração de um contrato entre a BOVESPA, a Companhia, seus Administradores e acionista(s) controlador(es), o qual obriga os signatários a cumprir as regras de governança corporativa previstas no Regulamento dos Níveis Diferenciados de Governança Corporativa relativo ao Nível 1 e ao Nível 2 (“Regulamento”).

A Companhia deliberou a adesão ao Nível 2 na Assembléia Geral Extraordinária realizada em 11 de maio de 2004. Os acionistas da Companhia gozam dos direitos aplicáveis ao Nível 2 previstos no Regulamento desde a data de publicação do anúncio de início de distribuição pública de ações preferenciais, e, ainda, os acionistas preferencialistas gozam de direito de venda conjunta de suas ações (*tag along*) pelo mesmo valor oferecido aos detentores de ações ordinárias, em caso de alienação de controle, conforme aprovado naquela mesma Assembléia Geral Extraordinária.

Nível 2 da BOVESPA

Ações preferenciais com direito a voto em determinadas matérias

É assegurado o direito de voto aos titulares de ações preferenciais, em relação às seguintes matérias: (a) transformação, incorporação, fusão ou cisão da Companhia; (b) avaliação de bens destinados à integralização de aumento de capital da Companhia; (c) seleção de companhia especializada para determinação do valor econômico das ações da Companhia; (d) aprovação de contratos entre a Companhia 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 esteja sujeita à deliberação em Assembléia Geral; e (e) alteração ou revogação de dispositivos do Estatuto Social que resultem no descumprimento pela Companhia das exigências previstas no Regulamento, para que a Companhia 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 uma companhia listada no Nível 2 deve ser contratada sob a condição, suspensiva ou resolutiva, de que o adquirente se obrigue a realizar, no prazo máximo de 90 dias, oferta pública de aquisição das 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% do valor oferecido aos detentores de ações ordinárias. A Companhia voluntariamente adotou disposição estatutária segundo a qual o preço pago por ação preferencial deverá também ser igual ao preço pago por ação detida pelo acionista controlador, na hipótese de alienação de controle. 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 meses, devidamente atualizado e o preço pago pelas ações do acionista alienante do controle.

Ações em circulação

A Companhia deve 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 observado durante todo o período em que os valores mobiliários emitidos pela Companhia permanecerem registrados para negociação no Nível 2.

Caso a Companhia realize um aumento de capital que 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, que tenha por efeito a redução do percentual mínimo de ações em circulação definido acima, obriga-o a tomar as medidas necessárias para recompor o *free float* mínimo de 25% dentro dos 6 meses subseqüentes à subscrição. O mesmo se aplica caso ocorra a alienação do controle da Companhia - 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 Companhia.

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 Companhia deverá envidar melhores esforços com o fim de alcançar dispersão acionária, com adoção de procedimentos especiais, os quais devem 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 Companhia 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 Companhia 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 detenha 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 (ii) acima, em relação aos respectivos valores mobiliários, nos 12 meses imediatamente anteriores;
- (v) incluir, em notas explicativas, a Demonstração dos Fluxos de Caixa da Companhia e Consolidado, se a Companhia 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.

Nas Informações Anuais (IAN), a Companhia deverá incluir, além daquelas previstas em lei, as informações previstas nos itens (iii), (iv) e (vi) acima.

Além disso, as Informações Trimestrais devem 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.

A partir do segundo exercício social após a assinatura do contrato de adesão ao Nível 2, a Companhia deverá apresentar, após o encerramento de cada exercício social, adicionalmente ao previsto na legislação e regulamentação vigentes (i) demonstrações financeiras e demonstrações consolidadas, em inglês, elaboradas de acordo com os padrões internacionais US GAAP ou IAS, informando também o lucro líquido e o patrimônio líquido no final do exercício em questão, conforme apurados segundo os princípios contábeis brasileiros; ou (ii) demonstrações 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, evidenciando as principais diferenças entre os critérios contábeis aplicados. Além disso, as Demonstrações Financeiras Padronizadas – DFP deverão incluir, em nota explicativa, a demonstração do fluxo de caixa da Companhia 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 Companhia

Os administradores, os acionistas controladores e os membros do Conselho Fiscal da Companhia devem comunicar à BOVESPA a quantidade e as características dos valores mobiliários de emissão da Companhia 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, devem ser comunicadas em detalhe (informando-se inclusive o preço) à BOVESPA, 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 da Companhia.

Acordo de Acionistas, Programas de Opções (*Stock Options*) e contratos com o mesmo grupo econômico

A Companhia deverá enviar à BOVESPA cópia de todos os acordos de acionistas que se encontrarem arquivados na sua sede social e comunicar a realização das averbações de acordos em seus livros. Igualmente, quando da celebração de novos acordos ou alterações a quaisquer acordos existentes, o envio e a comunicação deverão ocorrer nos 5 dias subseqüentes ao seu arquivamento e/ou assinatura, devendo ser indicada a data de sua assinatura e/ou arquivamento na sede social da Companhia.

Cópia dos eventuais programas de opções de aquisição de ações ou de outros títulos ou valores mobiliários de emissão da Companhia (*Stock Options*), destinados aos seus funcionários ou administradores, também deverão ser encaminhados à BOVESPA e divulgados.

Finalmente, a Companhia divulgará informações de todo e qualquer contrato celebrado com suas controlada(s) e coligada(s), seus administradores e seus acionistas controladores, bem como entre a Companhia 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 ao que for maior entre: (i) R\$200 mil e (ii) 1% do patrimônio líquido da Companhia.

Solução de controvérsias por meio de arbitragem

A Companhia, seus acionistas controladores, administradores e membros do Conselho Fiscal deverão resolver toda e qualquer disputa ou controvérsia relacionada ao Regulamento, ao Estatuto Social da Companhia, 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 Companhia, com o conseqüente cancelamento do registro de companhia aberta ou o cancelamento do registro de negociação no Nível 2, exigirão a realização de oferta pública pelo acionista controlador, para aquisição da totalidade das ações da Companhia em circulação. O preço mínimo a ser pago por ação será determinado por laudo de avaliação das ações da Companhia, pelo

respectivo valor econômico, devendo tal laudo ser elaborado por empresa especializada, com experiência comprovada e independência quanto ao poder de decisão da Companhia, 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 Assembléia Geral escolherá empresa especializada responsável pela eventual determinação do valor econômico da Companhia, a partir da lista tríplice apresentada pelo Conselho de Administração, devendo a respectiva deliberação ser tomada por maioria absoluta de votos das ações em circulação, não se computando os votos em branco. Os custos da elaboração do laudo de avaliação serão integralmente assumidos pelos acionistas controladores.

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, 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 referida 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 Companhia após a saída do Nível 2

Caso a Companhia 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, conjunta e solidariamente, estarão obrigados 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. Se 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 (ver “Fechamento de Capital e Cancelamento de Negociação no Nível 2”), os acionistas controladores alienantes e o adquirente do controle ficarão conjunta e solidariamente, obrigados a pagar a diferença entre o valor apurado na operação de alienação de controle e o valor pago aos aceitantes da oferta pública.

Adicionalmente, a Companhia e seu acionista controlador estão obrigados a averbar no Livro de Registro de Ações da Companhia a obrigação de observar o disposto nos parágrafos acima.

PRINCIPAIS ACIONISTAS

A tabela abaixo demonstra as ações de propriedade dos principais acionistas da Companhia em 3 de outubro de 2005:

PRINCIPAIS ACIONISTAS	AÇÕES ON	%	AÇÕES PN	%	UNITS	Capital Votante %
Advance Administração e Participações Ltda.	105.665	0,25%	-	0,00%	17.917	0,16
Brasil Private Equity Fundo de Investimento em Participações	1.295.587	3,06%	3	0,00%	983.436	2,92
Delara Brasil Ltda.	4.980.555	11,75%	-	-	1.959.156	8,90
Emerging Markets Capital Investments LLC	9.545.680	22,52%	-	-	394.672	12,75%
GEEMF II Latin America, LLC	-	-	-	-	89.826	0,12%
Gruçai Participações S.A.	740.170	1,75%	-	-	200.283	1,21%
Judori Administração, Empreendimentos e Participações S.A.	8.192.510	19,33%	-	-	2.598.581	13,84
Latin American Growth Capital	318.115	0,75%	-	-	1	0,41
Latin Freight Company LLC	957.076	2,26%	2	0,00%	897.677	2,38
Railtex Global Investments, LLC	3.480.945	8,21%	-	-	62.294	4,54
Ralph Partners I, LLC	10.768.910	25,41%	-	-	425.844	14,36
Spoornet do Brasil Ltda.	535.720	1,26%	-	-	145.133	0,87
União Transporte Interestadual de Luxo S.A.	827.120	1,95%	2282-	0,22%-	13.350	1,08
Outros	634.914	1,50%	1.025.271	99,78%	27.804.974	36,47%
Total	42.382.967	100%	1.027.558	100%	35.593.144	100%

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 Barueri, São Paulo, Brasil, na Alameda Rio Negro, 433, prédio 1, 1º andar, Alphaville. A Advance controla a Faster Air Express Ltda., empresa de transporte aéreo de cargas com cobertura nacional, e a Brasex Transportes Ltda., empresas de transporte rodoviário de carga que opera em todo o Brasil, exceto nos estados da Região Sul (Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul).

Brasil Private Equity Fundo de Investimento em Participações

Brasil Private Equity Fundo de Investimento em Participações (“Brasil Private Equity”) é um fundo de investimentos em participações, nos termos da Instrução CVM nº 391/03, estabelecido na forma de um condomínio fechado, no qual somente investidores qualificados 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 na Av. Brigadeiro Faria Lima, 3064, 13º e 14º andares – parte, na cidade de São Paulo, no estado de São Paulo. 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% do total das cotas emitidas pelo fundo são Fundo de Seguridade Social da Petrobrás – PETROS (17,85%), 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%), Fundo de Seguridade Social Sistel (13,99%) e Fundo de Seguridade Social Forluminas – FORLUZ (5,36%).

Delara

Delara é uma sociedade constituída de acordo com as leis brasileiras, estando localizada na Alameda Julia da Costa, 779, Bigorriho, na cidade de Curitiba, Estado do Paraná, Brasil. A Delara, 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 Companhia. Antes de arrendar todos os seus ativos para ALL Intermodal, Delara 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.

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.

GEEMF II Latin America, LLC

GEEMF II Latin America, LLC 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. GEEMF II Latin America, LLC é um veículo estabelecido pelo Global Environment Emerging Markets Fund II (GEEMF II) que investe em infra-estrutura nos mercados emergentes. O sócio gerente deste fundo é o Global Environment Fund.

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.

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. Riccardo Arduini.

Latin America Growth Capital

A Latin America 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 America 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.

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 Pactual detêm indiretamente 50% das ações do Pactual Electra Capital Partners LTD, *general partner* da Pactual Electra International L.P.

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 Environment Emerging Markets Fund II (GEEMF II) que investe em infra-estrutura nos mercados emergentes. O sócio gerente deste fundo é o Global Environment Fund.

Ralph Partners I, LLC

Ralph Partners I, LLC 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 I, LLC é um veículo de investimento de um fundo de investimento *private equity* que investe no Brasil, tendo, como administradora, a GP Investments Ltd.

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 indiretamente pela Spoornet South Africa, 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 Companhia.

União Transporte Interestadual de Luxo S.A.

União Transporte Interestadual de Luxo S.A. 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 Interestadual de Luxo S.A. é uma empresa familiar controlada pela família Jacob Barata, com atuação na cidade do Rio de Janeiro.

Acordo de Acionistas

Existe atualmente um acordo de acionistas que rege as relações entre os seguintes acionistas da Companhia: 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., Delara Brasil Ltda., Emerging Markets Capital Investments, LLC, Latin America Growth Capital e Spoornet do Brasil Ltda. O acordo de acionistas foi assinado em 27 de abril de 2004 e é válido até 27 de fevereiro de 2027, quando se dará o término do prazo inicial da concessão estipulado no contrato de concessão da Malha Sul. O Acordo de Acionistas da Companhia vincula 7.898.964 ações ordinárias da Companhia, representativas de 51,38% do capital votante.

Não obstante, para fins de exercício do direito de voto em assembléia geral da Companhia, na forma regulada no Acordo de Acionistas, a totalidade das ações de cada acionista está vinculada (e não somente aquelas vinculadas a esse acordo), o que significa que, para esse efeito, o bloco de controle reúne atualmente ações representativas de 64,79% do capital votante da Companhia em 31 de dezembro de 2004. As principais obrigações do Acordo de Acionistas estão descritas abaixo. Eventuais bonificações e desdobramentos originados das ações vinculadas ao Acordo de Acionistas são também considerados vinculados ao acordo, sendo também de vinculação automática.

As partes comprometem-se, ainda, a vincular, durante a vigência do Acordo de Acionistas, tantas outras ações do capital votante da Companhia quantas forem necessárias para manter o percentual mínimo de 50% mais 1 ação do capital votante.

Terão, igualmente, vinculação automática, as ações oriundas do exercício do direito de subscrição decorrente das ações vinculadas e as ações transferidas entre os acionistas integrantes do grupo de controle. Qualquer vinculação adicional de ações representativas do capital votante da Companhia se sujeita à aprovação de todos os acionistas signatários do Acordo de Acionistas.

Cabe ressaltar, por fim, que não obstante o fato de o Poder Concedente ter aprovado em 19 de janeiro de 2005 o novo grupo controlador da Companhia, o Acordo de Acionistas em referência ainda se encontra sob análise do órgão.

Reuniões Prévias. O Acordo de Acionistas prevê a realização de reuniões prévias entre os acionistas signatários, 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) a alienação de ações de emissão da Concessionária Brasileira detidas pela Companhia ou qualquer

operação que faça a Concessionária Brasileira deixar de ser subsidiária integral da Companhia; (ii) pedido de concordata ou requerimento de falência, pela Companhia ou pelas suas controladas; (iii) 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 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; (iv) destinação do resultado do exercício e pagamento de dividendos intermediários; (v) alteração da política estatutária de dividendos; (vi) alteração do objeto social da Companhia ou do número de membros do Conselho de Administração; (vii) liquidação ou dissolução da Companhia ou das suas controladas, ou sua transformação em qualquer outro tipo de sociedade ou cancelamento de registros de companhia aberta; (viii) 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; (ix) quaisquer participações ou investimentos em negócios estranhos ao objeto social, inclusive através de consórcio ou sociedade em conta de participação; (x) alienação, arrendamento ou outra forma de disposição dos direitos de concessão de que a Concessionária Brasileira é titular; e (xi) suspensão das atividades da Companhia ou de suas controladas.

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 por Ações, e; práticas inerentes ao dever de diligência e lealdade e demais deveres dos administradores, fixados nos artigos 153 a 158 da Lei de Sociedades por Ações.

Eleição dos Membros do Conselho de Administração e de seu Presidente. Os acionistas signatários do 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 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 pelo menos 60% 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 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.

TRANSAÇÕES COM PARTES RELACIONADAS

Eventualmente, a Companhia, suas subsidiárias, alguns acionistas e sociedades ligadas à Companhia 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 Companhia assumiu parte dessa dívida no valor de US\$4,4 milhões, ficando a Concessionária Brasileira responsável pelo saldo da dívida. Para garantir o pagamento das parcelas devidas, 24 dessas locomotivas foram alienadas fiduciariamente em favor da Spoornet do Brasil Ltda. Em 30 de junho de 2005, o saldo da dívida totalizava US\$9.5 milhões.

Contratos de Locação de Bem Móvel e Outras Avenças (Locação de Locomotivas)

Em 1º de agosto de 2005, a Concessionária Brasileira e a ALL Intermodal celebraram Contrato de Locação de Bem Móvel e Outras Avenças no qual a ALL Intermodal aluga à Concessionária Brasileira 60 vagões novos, no valor mensal de R\$1.800,00 por vagão locado. O prazo de vigência do contrato é de 5 anos contados a partir da data de assinatura, sendo automaticamente renovado por períodos de 1 ano caso não haja manifestação em contrário das partes nos 30 dias anteriores a renovação.

Em 1º de janeiro de 2005, a Concessionária Brasileira e a ALL Intermodal celebraram Contrato de Locação de Bem Móvel e Outras Avenças no qual a ALL Intermodal aluga à Concessionária Brasileira 60 locomotivas novas, no valor mensal de R\$1.800,00 por locomotiva alugada. O prazo de vigência do contrato é de 5 anos contados a partir da data de assinatura, sendo automaticamente renovado por períodos de 1 ano caso não haja manifestação em contrário das partes nos 30 dias anteriores a renovação.

Em 1º de janeiro de 2005, a ALL Equipamentos e a Concessionária Brasileira celebraram Contrato de Locação de Bem Móvel e Outras Avenças no qual a ALL Equipamentos aluga à Concessionária Brasileira 35 locomotivas usadas pelo valor fixo mensal de R\$35.000,00 por locomotiva alugada. Este contrato tem vigência de 5 anos contados a partir da data de assinatura, sendo automaticamente renovado por períodos de 1 ano caso não haja manifestação em contrário das partes nos 30 dias anteriores a renovação.

Em 1º de setembro de 2004, a Concessionária Brasileira e a ALL Equipamentos celebraram Contrato de Locação de Bem Móvel e Outras Avenças no qual a ALL Equipamentos aluga à Concessionária Brasileira 30 locomotivas usadas, no valor fixo mensal de R\$35.000,00 por locomotiva alugada. A Concessionária Brasileira adiantará à ALL Equipamentos o montante de R\$200.000,00, o qual será proporcionalmente abatido dos valores mensais devidos pela locatária a título de aluguel, e será integralmente utilizado pela locadora para pagamento de impostos. O prazo de vigência deste contrato é de 5 anos contados a partir da data de assinatura, sendo automaticamente renovado por períodos de 1 ano caso não haja manifestação em contrário das partes nos 30 dias anteriores a renovação.

Preferred Supply Agreement

Em 12 de agosto de 2005, a Companhia celebrou Contrato de Fornecimento Preferencial de vagões para transporte de grãos com a Santa Fé Vagões S.A. (“Santa Fé Vagões”). De acordo com o contrato, a ALL se compromete a empregar melhores esforços para que ela ou qualquer de suas subsidiárias adquiram vagões para transporte de grãos da Santa Fé Vagões, garantindo preferência sobre os demais fornecedores, respeitadas as condições de mercado. Em contrapartida, a Santa Fé Vagões se comprometeu a (i) fornecer os vagões para transporte de grãos para a ALL ou qualquer de suas subsidiárias com preços inferiores ao de mercado, aplicando um percentual de desconto ao preço médio de mercado e (ii) priorizar a demanda da ALL e de suas subsidiárias frente aos demais pedidos. A ALL, por sua vez, comprometeu-se a realizar um pedido preliminar de 150 vagões de grãos no prazo de 30 dias a contar da data da assinatura do contrato, comprometendo-se, ainda, ao pagamento antecipado do preço correspondente à aquisição dos materiais necessários para a produção dos vagões. O contrato tem vigência até a data do término da concessão da Concessionária Brasileira, 1º de março de 2027.

Contrato de Arrendamento de Ativos e Outras Avenças

Em 23 de julho de 2001, a Companhia e a ALL Intermodal celebram um contrato de arrendamento com a Delara, incluindo o conselheiro Wilson Ferro de Lara e Rosângela Gaspar Lara (sócios quotistas da 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 informadas à ALL Intermodal;
- contingências tributárias informadas à ALL Intermodal; 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 Companhia, não tem ativos significativos e pode não ser capaz de reembolsar tais prejuízos. Durante o prazo do contrato, os ativos objeto de arrendamento não podem ser cedidos ou onerados. 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, ou pelo prazo de 5 anos contados a partir do momento em que Wilson Ferro de Lara e Rosângela Gaspar Lara deixarem de ser acionistas da Companhia, o que ocorrer primeiro.

Esse contrato vigorará até 31 de julho de 2006, quando a ALL Intermodal poderá exercer a opção irrevogável de compra dos ativos objeto do contrato ao final do arrendamento por R\$100 mil, acrescido do CDI, a partir de 1º de julho de 2001. 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 Companhia, excluídas as ações detidas pela Ralph Inversiones S.A. (hoje, ALL – América Latina Logística S.A.);
- 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 1.862.580 ações representativas do capital social da ALL por R\$1,04313 por ação.

Após aditamento ao contrato de arrendamento e sucessivos encontros de contas entra a Delara e a ALL Intermodal o saldo que deveria ser pago em 28 de fevereiro de 2003 totaliza, em 30 de junho de 2005, o valor de R\$6.9 milhões.

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 Companhia, 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 Companhia, as ações objeto da opção compensatória não poderão ser alienadas sob qualquer forma, sem anuência da Companhia.

Caso a opção seja exercida, serão transferidas primeiramente ações preferenciais da Companhia. As ações ordinárias só serão adquiridas quando não restarem mais ações preferenciais da Companhia de propriedade da Delara a serem transferidas.

No caso de um IPO (*Initial Public Offering*) relativo a emissões de ações 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.

Adicionalmente, foi assegurado à ALL Intermodal opção irrevogável de compra, tendo a Delara obrigação de venda, dos ativos objeto do contrato em questão, a ser exercida entre 31 de julho de 2001 e 2006.

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 Companhia, 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 30 de junho de 2005, o saldo devido pela AmBev à ALL Intermodal, nos termos do contrato, era inexistente.

Contrato de Tráfego Mútuo e Direito de Passagem entre Concessionária Brasileira e a 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 sub-rogou-se nos direitos e obrigações da RFFSA e a Ferropar sub-rogou-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. Não houve apresentação de recurso e a Concessionária Brasileira efetuou o pagamento da multa aplicada. 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. Até a data deste Prospecto, este contrato não havia sido assinado.

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 Companhia – 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.

Outros Contratos

Contratos com Latin Freight Company LLC

Em 13 de junho de 2003, a Companhia e alguns de seus acionistas celebraram com a Latin Freight Company LLC o Instrumento Particular de Contrato de Subscrição de Ações que garante à Latin Freight Company LLC alguns direitos, dentre os quais (i) de receber indenização da Companhia decorrente de declarações inverídicas por esta prestadas no Instrumento Particular de Contrato de Subscrição de Ações, pelo qual a Latin Freight subscreeu ações da Companhia, violação de cláusulas contratuais pela Companhia ou pelos acionistas signatários e por insubsistências ativas ou superveniências passivas relativas à Companhia ou suas subsidiárias decorrentes de fatos, atos ou eventos ocorridos anteriormente à data de subscrição das ações pela Latin Freight, sujeito a determinadas limitações, (ii) de eleger um membro do Conselho de Administração da Companhia enquanto permanecer como titular de pelo menos 45% das ações subscritas de acordo com o Instrumento Particular de Contrato de Subscrição de Ações; e (iii) de ser protegido em caso de diluição acionária desde que a emissão de ações ou valores mobiliários conversíveis em ou permutáveis por ações do capital social da Companhia ocorra no período de 2 anos contados da data de subscrição das ações, bem como seja por preço inferior ao preço de emissão das ações atribuídas à Latin Freight em virtude daquele contrato, devidamente atualizado, excluídas algumas hipóteses específicas previstas contratualmente. A obrigação de indenização referida no item (i) acima persistirá até o término do prazo de prescrição respectivo ou por um período de 10 anos contados da data de assinatura do referido instrumento, o que ocorrer primeiro.

Na mesma data, a Companhia e alguns de seus acionistas celebraram com a Latin Freight Company LLC um Instrumento Particular de Contrato de Retorno de Garantia de Investimento com o objetivo de garantir à Latin Freight um retorno mínimo ao investimento por ela feito na Companhia. O Instrumento Particular de Contrato de Retorno de Garantia de Investimento foi objeto de distrato celebrado entre as partes signatárias do contrato original em 24 de junho de 2004.

Contratos de Autorização de Direito de Passagem para Instalação de Dutos e Cabos de Fibras Óticas e Pactos Adjuntos

Em 1º de dezembro de 2000, a Companhia celebrou com a ALL Central e com a ALL Mesopotâmica (ALL Central e ALL Mesopotâmica em conjunto as “Permitentes”) dois “Contratos de Autorização de Direito de Passagem para Instalação de Dutos e Cabos de Fibras Óticas e Pactos Adjuntos” (“Contratos de Direito de Passagem”), por meio dos quais as Permitentes outorgaram à Companhia, 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 Companhia 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 Companhia 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 Companhia dos direitos oriundos dos Contratos de Direito de Passagem.

A vigência dos presentes Contratos 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 Companhia.

A Companhia 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 Companhia comprometeu-se a pagar à ALL Central o valor de, aproximadamente, US\$339 mil, e à ALL Mesopotâmica o valor de, aproximadamente, US\$165 mil, a serem pagos, em ambos os casos, anualmente até o dia 31 de dezembro, em 22 parcelas de, aproximadamente, US\$15 mil e US\$7 mil, respectivamente, a partir de 2001, inclusive.

Convencionou-se também que a Companhia 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 Adjatos

Em 8 de dezembro de 2000, a Companhia celebrou com a Convexx Communications do 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 Adjatos” (“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 Adjatos” celebrados pela Companhia com a ALL Central e com a ALL Mesopotâmica em 1º de dezembro de 2000. Por meio desses Contratos de Cessão, a Companhia 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 Mesopotâmica em virtude dos mesmos, encargos que permanecem sob integral e exclusiva responsabilidade da Companhia, tendo a ALL Central e a ALL Mesopotâmica manifestado expressamente concordância quanto às cessões realizadas.

Como contraprestação do Contrato de Cessão relativo ao Contrato de Direito de Passagem celebrado entre a Companhia e a ALL Central, a Companhia 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 Companhia e a ALL Mesopotâmica, a Companhia 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 Adjatos

No dia 15 de agosto de 2000, a Concessionária Brasileira celebrou com a Amari Participações S.A. (posteriormente sucedida pela Convexx Communications do Brasil S.A., atual “Geodex”) “Contrato de Cessão de Direito de Passagem para Instalação de Dutos e Cabos de Fibra Ótica e Pactos Adjatos”, 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 compromete-se 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 da Malha Sul, 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. A contraprestação ocorreu através da emissão, em 6 de dezembro de 2000, de 10.000.000 de ações ordinárias da Geodex, subscritas pela Concessionária Brasileira e integralizadas mediante crédito detido contra a Geodex.

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.

Contratos de Mútuo com a Ferropar

Entre setembro de 2004 e fevereiro de 2005, a Companhia celebrou com a Ferropar contratos de mútuo no montante total de, aproximadamente, R\$3,7 milhões, com juros de 130% da variação do CDI e terão prazo de vencimento de 1 ano, entre novembro de 2005 e fevereiro de 2006.

Contratos de Prestação de Serviços Assessoria e Consultoria Financeira

Em 24 de junho de 2004, a Concessionária Brasileira e a ALL Intermodal, na qualidade de contratantes, firmaram com a Companhia contratos de prestação de serviços assessoria e consultoria na prospecção, estruturação e negociação de operações de captação financeira, nas modalidades de capital, endividamento, estruturas mistas e outras modalidades de negócio, junto a clientes, fornecedores, instituições bancárias, investidores institucionais ou não, órgãos governamentais, entre outros. Tais serviços foram prestados durante o ano de 2004. Como contraprestação pelos serviços prestados pela Companhia, a Concessionária Brasileira e a ALL Intermodal pagaram um montante de R\$25,6 milhões e R\$1,1 milhão, respectivamente, ambas liquidadas em 28 de fevereiro de 2005.

Contratos de Prestação de Serviços de Desenvolvimento, Manutenção, Modificação, Melhorias e Suporte Técnico

A ALL Tecnologia celebrou com a Concessionária Brasileira e a ALL Intermodal diversos Contratos de Prestação de Serviços de Desenvolvimento, Manutenção, Modificação, Melhorias e Suporte Técnico, todos com vigência até 31 de dezembro de 2007, renováveis a critério das partes, conforme descrição abaixo:

1) Contratos celebrados entre a ALL Tecnologia e a Concessionária Brasileira:

Sistema Translogic Ferroviário – TELERODO

Contrato celebrado em 19 de novembro de 2004, pago da seguinte forma: R\$2.100.000,00, pela criação e desenvolvimento do sistema, pago em 30 de novembro de 2004, e R\$400.000,00, ao ano, pela manutenção, suporte e outros serviços correlatos, a serem pagos no mês de dezembro, a partir de 2005.

O Sistema Translogic Ferroviário – TELERODO – é um sistema operacional ferroviário, composto por módulos de planejamento, operação, indicadores e consultas.

Sistema de Operação Logística - SOL

Contrato celebrado em 19 de novembro de 2004, pago da seguinte forma: R\$1.000.000,00, pelo desenvolvimento, pago em duas parcelas, a primeira vencida em 30 de novembro de 2004, no valor de R\$950.000,00, e a segunda em 30 de dezembro de 2004, no valor de R\$50.000,00, e R\$200.000,00, ao ano, pela manutenção, suporte e outros serviços correlatos, a serem pagos no mês de dezembro, a partir de 2005.

O Sistema de Operação Logística – SOL tem por objetivo integrar os diversos sistemas especialistas da empresa, utilizado como uma interface única pelos usuários. Os sistemas integrados pelo SOL são Translogic Ferroviário, Translogic Rodoviário e SAP.

Sistema de TAG

Contrato celebrado em 15 de dezembro de 2004, pago da seguinte forma: R\$1.000.000,00, pela criação e desenvolvimento do sistema, pago em 30 de dezembro de 2004, e quatro parcelas de R\$250.000,00, pagas trimestralmente, já liquidadas as parcelas nos meses de março e junho de 2005.

O Sistema de TAG é uma sistema para controle de ativos (vagões) através de leitura automática / identificação dos TAG's. Possui interface com o Sistema Translogic.

Sistema Alternativo de Satélites

Contrato celebrado em 15 de dezembro de 2004, pago em uma única parcela anual no valor de R\$500.000,00, vencível no segundo semestre a partir de 2005.

O Sistema Alternativo de Satélites é um provedor de serviço de comunicação via satélite entre centro de controle e locomotivas / autos de linha.

2) Contratos celebrados entre a ALL Tecnologia e a ALL Intermodal:

Sistema de Operação Logística – SOL

Contrato celebrado em 19 de novembro de 2004, pago da seguinte forma: R\$1.000.000,00, pelo desenvolvimento, pago em duas parcelas, a primeira vencida em 30 de novembro de 2004, no valor de R\$950.000,00, e a segunda em 30 de dezembro de 2004, no valor de R\$50.000,00, e R\$200.000,00, ao ano, pela manutenção, suporte e outros serviços correlatos, a serem pagos no mês de novembro, a partir de 2005.

O Sistema de Operação Logística – SOL tem por objetivo integrar os diversos sistemas especialistas da empresa, utilizado como uma interface única pelos usuários. Os sistemas integrados pelo SOL são Translogic Ferroviário, Translogic Rodoviário e SAP.

Sistema Translogic Rodoviário – TELERODO

Contrato celebrado em 15 de dezembro de 2004, cujos valores serão pagos da seguinte forma: R\$1.000.000,00, pela criação e desenvolvimento do sistema, pago em 30 de dezembro de 2004, e R\$600.000,00, ao ano, pela manutenção, suporte e outros serviços correlatos, liquidados em duas parcelas em 30 de abril e 29 de junho de 2005.

É um sistema operacional ferroviário, composto por módulos de planejamento, operação, indicadores e consultas.

Sistema de Contêineres

Contrato celebrado em 15 de dezembro de 2004, pago da seguinte forma: R\$300.000,00, pela criação e desenvolvimento do sistema, e R\$80.000,00 pela manutenção, suporte e outros serviços correlatos, devidos durante o ano de 2005.

É um sistema de controle de gestão de contêineres.

Aportes Irrevogáveis de Capital

A Companhia efetuou, diversas remessas de capital para a ALL Overseas e para a ALL Argentina para futuro aumento de capital em cada uma dessas sociedades (i) em 2001, os valores das remessas para a ALL Overseas totalizaram o montante agregado de R\$20,7 milhões, e (ii) de 1999 a 30 de novembro de 2001, as contribuições para a ALL Argentina somaram P\$116,4 milhões. Todos os valores envolvidos ainda não foram utilizados para integralização do capital social das empresas aqui mencionadas.

Em ata de reunião dos membros do Conselho de Administração da ALL Overseas, deliberou-se elevar o limite do capital autorizado desta sociedade de US\$ 5.000,00 para US\$ 50.000,00 por meio da criação de 45.000 novas ações ordinárias no valor de R\$1,00 cada. Ainda, em reuniões do Conselho de Administração realizadas em 10 de junho de 2005 e em 23 de junho de 2005, respectivamente, realizaram-se aumentos de capital nos valores de US\$ 1.023.750,00 e US\$ 867.778,00, por meio da emissão de 1.000 ações em cada aumento, nos montantes de US\$ 1.023,75 e US\$ 867,778 por ação, respectivamente, todas subscritas pela Companhia. Segundo as atas em referência, a quantia de US\$ 1,00 por ação constituiu valor nominal, tendo sido atribuídos à conta de reserva de capital US\$ 1.022,75 e US\$ 866,778 por ação, em cada um dos aumentos de capital supra-referidos, respectivamente. Como resultado da deliberação acima, o capital social da ALL Overseas passou a estar dividido em 7.000 ações, sendo 5.000 ações detidas pela Companhia e 2.000 ações em tesouraria.

Em dezembro de 2001 e durante 2002, a Logispar efetuou remessas à ALL Argentina na qualidade de adiantamentos para futuros aumentos de capital no valor de P\$1,4 milhões e P\$ 915,000, respectivamente. Essas quantias ainda não foram usadas para aumentar o capital social da ALL Argentina.

A Logispar possuía créditos perante a Boswells, em 2002, no valor de R\$32,2 milhões, contabilizados como adiantamento para futuro aumento de capital. Parte desse total foi utilizado para integralização de saldo pendente no capital social da Boswells. Ao longo de 2003 e 2004, a Boswells, por sua vez, pagou à Logispar R\$22,6 milhões, restando portanto saldo de R\$9,4 milhões, os quais permanecem contabilizados como adiantamento para futuro aumento de capital.

Ainda, segundo Acta de Directorio da Boswells realizada em 22 de julho de 2005, a Logispar remeteu nova quantia de US\$ 5.000,00 para a Boswells, a qual será igualmente atribuída à conta de Adiantamento para Futuro Aumento de Capital.

A Boswells, desde 2003, figura como credora da ALL Central no valor de R\$35,0 milhões, créditos esses cedidos pela Logispar. Em consequência da referida cessão, a Logispar possui adiantamentos para futuro aumento de capital na Boswells.

Em 2002, a Logispar efetuou remessa relativa a adiantamento para futuro aumento de capital à Boswells, no valor de R\$25,3 milhões. Cabe ressaltar, por fim, que a totalidade das ações da Boswells é detida pela Logispar. Todavia, em 2002, por meio do "Contrato de Constitución de Usufructo de Acciones" e respectivo aditivo, esta sociedade deu em usufruto à ALL – América Latina Logística Argentina S.A. a totalidade de referidas ações, incluindo os direitos políticos e econômicos delas decorrentes.

Como contraprestação, a ALL – América Latina Logística Argentina S.A. deveria pagar à Logispar montante equivalente a US\$60 mil. Em 2004, a Logispar e a ALL – América Latina Logística Argentina S.A. distrataram o referido usufruto tendo em vista a contraprestação acima não ter sido paga à Logispar até então.

A ALL Argentina deverá capitalizar a importância de P\$118,683,607 em decorrência de um adiantamento para futuro aumento de capital feito pela Logispar em 4 de novembro de 2004 (“Afac”), uma vez que o governo argentino tenha aprovado a emissão pela ALL Argentina de ações preferenciais a serem subscritas pela Logispar (“Aprovação Governamental”).

Na data de 8 de fevereiro de 2005, foi publicada no Diário Oficial da República Argentina, a Resolução nº 1/2005 editada pela IGJ, dispondo que todo Afac realizado antes de 22 de dezembro de 2004 deve ser destinado ao aumento do capital social da companhia beneficiária do aporte, no prazo de 180 dias, contados a partir de 8 de fevereiro de 2005. Entretanto, em 25 de agosto de 2005, o governo argentino estabeleceu novo prazo de 180 dias para que capitalizações como essa sejam realizadas. Caso contrário, o Afac não capitalizado deve ser contabilizado como dívida.

Entretanto, como a emissão de ações preferenciais decorrentes da capitalização do Afac depende de aprovação do governo argentino, e se tal aprovação não ocorrer dentro do prazo mencionado acima, o Registro Público de Comércio poderá considerar que o valor relativo ao Afac deverá ser contabilizado como dívida.

Caso o prazo estabelecido pelo Decreto nº 540/2005 não seja prorrogado até 10 de dezembro de 2005 e o valor contabilizado como prejuízos acumulados ultrapasse a soma das reservas contábeis da Companhia e do seu capital social, os seus acionistas poderão realizar aportes adicionais de recursos para sanar tal situação ou deliberar pela sua dissolução. Entretanto, não há como garantir que tal situação não acarrete a dissolução da ALL Argentina.

Até a data deste Prospecto, os Afac’s feitos na ALL Argentina não haviam sido capitalizados.

Em virtude da Resolução nº 211/2004, a ALL Argentina está impossibilitada de realizar tal capitalização. Por esta razão, a ALL Argentina requereu ao IGJ dispensa dos requisitos, o que foi negado. De acordo com a própria orientação da IGJ, caso a ALL Argentina não capitalize os Afac’s no prazo assinalado, será considerado apenas como dívida o valor de P\$118.683.607,00, enquanto que os ajustes sobre este montante, no total de P\$141.688.006,00 serão mantidos à conta de patrimônio líquido. Entretanto, não há como se garantir qual posição será adotada pela IGJ.

Contrato de Préstamo Intercompany

Contrato de Mútuo celebrado originalmente entre a ALL Central e a ALL Overseas, no valor de US\$9,238,793, em 1º de fevereiro de 2002. Depois de várias cessões e renegociações, a última, datada de 1º de julho de 2003, entre Logispar, ALL Central e Boswells definiu (i) a conversão da dívida para reais, no montante de aproximadamente R\$35 milhões, (ii) a alteração da data de vencimento para 31 de dezembro de 2013, (iii) o estabelecimento do pagamento de juros semestrais a uma taxa de 25% a.a. (não há data pré determinada para o pagamento dos juros), (iv) a renegociação, a cada seis meses, da taxa de juros incidente sobre o empréstimo. Caso as partes não cheguem a um acordo, incide a taxa SELIC divulgada pelo Conselho Monetário Nacional do Brasil, (v) que, a partir de 31 de dezembro de 2004, as partes podem renegociar os termos e condições do empréstimo. Caso não cheguem a novos termos, inicia-se um prazo de amortização do principal e juros, pagáveis parceladamente, até o prazo de vencimento e (vi) a cessão do empréstimo pela Logispar à Boswells. Em 31 de dezembro de 2004, o saldo do referido contrato era de R\$39.141.158.

Pagamentos de dívidas da ALL Central pela ALL Argentina

A ALL Argentina pagou por conta e ordem da ALL Central dívidas de aproximadamente US\$3,200,00. Como consequência, a ALL Argentina teria um crédito contra a ALL Central neste valor. Em 30 de junho de 2005, o saldo atualizado desta dívida equivale em reais a R\$9,1 milhões.

Nas demonstrações financeiras da ALL Argentina de 31 de dezembro de 2004, existe um crédito com a ALL Central no valor de P\$11.053.838 e uma dívida com a ALL Central no valor de P\$5.419.675 (essa última em razão de um Acordo de Dívida, datado de 10 de dezembro de 2004).

Emissão de Debêntures

Em 14 de junho de 2005, a Concessionária Brasileira emitiu, por meio de uma emissão privada, 27.459 debêntures não-conversíveis, com valor nominal unitário de R\$10 mil, totalizando R\$274.590.000,00. As debêntures deverão ser subscritas, integralmente, pela Companhia. (ver “Descrição do Capital Social – Valores Mobiliários – ALL– América Latina Logística do Brasil S.A. – 2ª Emissão de Debêntures”).

Encontra-se abaixo o saldo em aberto das operações realizadas entre a Companhia e demais sociedades ligadas à Companhia, em 30 de junho de 2005:

	Realizável a longo prazo (R\$ milhões)	Exigível a longo prazo (R\$ milhões)	Receita de prestação de serviços (R\$ milhões)	
	30 de junho de 2005	30 de junho de 2005	30 de junho 2005	2004
ALL Argentina	74			
ALL Central		1.000		
ALL Brasil	4.836		480	26.095
ALL Intermodal	12.231			1.123
ALL Equipamentos	637			
Caianda Participações S.A.	234			
Geodex Communications do Brasil S.A.	2			
Logispar Logística e Participações S.A.		892		80
ALL – América Latina Logística Tecnologia Ltda.	650			
Ferropar Ferrovia Paraná S.A.	4.037			
	22.701	1.892	480	27.298
ALL Brasil – Investimentos de longo prazo	111.475			
	134.176	1.892	480	27.298

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

INFORMAÇÕES ADICIONAIS SOBRE A EMISSÃO DE DEBÊNTURES

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

HISTÓRICO

Constituição

A Companhia foi constituída em 30 de setembro de 1997, como resultado da cisão parcial da Iriri Participações S.A.

Denominação Social

Originalmente, a Companhia denominava-se Piúma Participações S.A. A atual denominação social, ALL – América Latina Logística S.A., somente foi adotada pela Companhia em 23 de agosto de 1999.

Sede

A Companhia tem sede na Cidade de Curitiba, Estado do Paraná, na Rua Emílio Bertolini, nº 100, Vila Oficinas, CEP 82920-030.

Objeto Social

A Companhia 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 Companhia 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 Companhia detém participação. Os direitos sobre as ações da ALL Argentina são exercidos pela Companhia através de sua subsidiária integral Logispar, a qual por sua vez detém os direitos sobre as ações da ALL Central e da ALL Mesopotâmica (ver “Atividades”).

Prazo de Duração

A Companhia tem prazo de duração indeterminado.

Situação do Registro de Companhia Aberta

A Companhia 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 Líder:

HSBC Bank Brasil S.A. – Banco Múltiplo
Av. Brigadeiro Faria Lima, 3.064 – 4º andar
São Paulo – SP

Contato: Regina Pinheiro, gerente de mercado de capitais, inclusive para atendimento ao disposto no art. 33, § 3º, inc. III, da Instrução CVM 400.

Telefone: (11) 3847-5482 – Fax: (11) 3847-5479/3847-5021

Coordenadores:

HSBC Bank Brasil S.A. – Banco Múltiplo
Av. Brigadeiro Faria Lima, 3.064 – 4º andar
São Paulo – SP

Contato: Regina Pinheiro

Telefone: (11) 3847-5482 – Fax: (11) 3847-5479/3847-5021

Unibanco – União de Bancos Brasileiros S.A.

Av. Eusébio Matoso, 891 / 19º andar

São Paulo – SP

Contato: Rogério Freire

Telefone: (11) 3097-4032 – Fax: (11) 3097-4823

Consultores Jurídicos:

Para a Companhia:

Barbosa, Müssnich & Aragão Advogados

Av. Almirante Barroso, nº 52, 32º andar

Rio de Janeiro – RJ

Telefone: (21) 3824 5800 – Fax: (21) 2262 5536

Para os Coordenadores:

Mattos Filho, Veiga Filho, Marrey Jr. e Quiroga Advogados

Al. Joaquim Eugênio de Lima, nº 447

São Paulo – SP

Telefone: (11) 3147-7600 – Fax: (11) 3147-7770

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

Ernst Young Auditores Independentes

Centro Empresarial Eng. José Joaquim

Al. Dr. Carlos de Carvalho, nº 555, 17º andar

Curitiba – PR

Tel: (41) 3028-5222 – Fax: (41) 3028-5229

A EMISSÃO

Reuniões do Conselho de Administração em que a Emissão foi Deliberada

As Reuniões do Conselho de Administração da Emissora (“RCA”) que aprovaram a Emissão foram realizadas em (i) 2 de setembro de 2005, cuja ata foi arquivada na Junta Comercial do Estado do Paraná - JUCEPAR e publicada no jornal Diário Oficial do Estado Paraná em 9 de setembro de 2005, e no Jornal Indústria & Comércio de Curitiba, PR e no Valor Econômico – Edição Nacional em 6 de outubro de 2005, (ii) 6 de outubro de 2005, cuja ata foi arquivada na Junta Comercial do Estado do Paraná - JUCEPAR e publicada no Diário Oficial do Estado Paraná em 14 de outubro de 2005, e no Jornal Indústria & Comércio de Curitiba, PR e no Valor Econômico – Edição Nacional em 13 de outubro de 2005, e (iii) 7 de outubro de 2005, cuja ata foi publicada no Diário Oficial do Estado do Paraná em 14 de outubro de 2005, no Jornal da Indústria & Comércio de Curitiba, PR, e no Valor Econômico – Edição Nacional em 13 de outubro de 2005.

Atos Societários das Garantidoras em que a Prestação da Garantia Fidejussória à Emissão foi Deliberada

As Debêntures são garantidas pela Fiança prestada pelas Garantidoras, aprovada pela Reunião do Conselho de Administração da Concessionária Brasileira, realizada em 16 de setembro de 2005, e pela Assembleia Geral Extraordinária de Acionistas da ALL Intermodal, realizada em 16 de setembro de 2005.

Descrição da Emissão e das Debêntures

A presente é a 5ª emissão de debêntures da Emissora, sendo a 4ª emissão para distribuição pública.

As características da Emissão são as seguintes:

Quantidade de Debêntures e Número de Séries: serão emitidas até 20.000 (vinte mil) Debêntures simples, não conversíveis em ações, nominativas escriturais, da espécie quirografária e em série única.

Montante Total da Emissão: R\$200.000.000,00 (duzentos milhões de reais) na Data de Emissão, atendendo aos limites previstos no artigo 60 da Lei das Sociedades por Ações, considerando que o capital social da Emissora é, na data deste Prospecto, de R\$678.396.344,13 (seiscentos e setenta e oito milhões, trezentos e noventa e seis mil, trezentos e quarenta e quatro reais e treze centavos), e que o valor total das debêntures da segunda, da terceira e da quarta emissão em circulação em 1º de setembro de 2005 totaliza R\$295.835.792,14 (duzentos e noventa e cinco milhões, oitocentos e trinta e cinco mil, setecentos e noventa e dois reais e quatorze centavos).

Tipo, Conversibilidade e Forma. As Debêntures terão a forma nominativa e escritural e não serão conversíveis em ações. Não serão emitidos certificados. 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 titular da Debênture, emitido pela instituição financeira responsável pela custódia das Debêntures e, para as Debêntures custodiadas na CBLC, será expedido um relatório indicando a titularidade das Debêntures que estiverem custodiadas na CBLC.

Colocação, Procedimento e Negociação. As Debêntures serão objeto de distribuição pública, com intermediação dos Coordenadores e outras instituições financeiras integrantes do sistema de distribuição de valores mobiliários, em regime de garantia firme de subscrição, inexistindo reservas antecipadas, lotes mínimos ou máximos de Debêntures. Os investidores serão atendidos independentemente de ordem cronológica de apresentação das respectivas manifestações de interesse. As Debêntures serão registradas para distribuição no mercado primário no SDT, administrado pela ANDIMA e operacionalizado pela CETIP, sendo a integralização das Debêntures liquidada pela CETIP. No mercado secundário, as Debêntures serão registradas para negociação (i) no SND, administrado pela ANDIMA e operacionalizado pela CETIP, sendo os negócios liquidados e as Debêntures custodiadas na CETIP, e (ii) no Bovespa Fix, da BOVESPA, custodiado na CBLC.

Público Alvo

A Emissão será destinada a pessoas físicas e jurídicas e investidores institucionais, tais como, mas não limitado a, instituições financeiras, entidades abertas e fechadas de previdência complementa, seguradoras e demais administradores de recursos de terceiros.

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 da volatilidade do mercado. O potencial investidor deve ler todo o conteúdo deste Prospecto para fazer sua avaliação do investimento nas Debêntures da Emissora, em especial o capítulo referente a Fatores de Risco.

Data de Emissão. A Data de Emissão das Debêntures é 1º de setembro de 2005.

Preço e Forma de Subscrição e Integralização: O preço de subscrição das Debêntures será o seu Valor Nominal Unitário acrescido da Remuneração, calculada *pro rata temporis* desde a Data da Emissão até a data de integralização, de acordo com a Cláusula 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.

Espécie. As Debêntures serão da espécie quirografia, sem 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, Concessionária Brasileira e ALL Intermodal, obrigando-se as mesmas 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 irretroatável 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 Concessionária Brasileira e pela ALL Intermodal 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 7 (sete) anos contados a partir da Data de Emissão, vencendo-se, portanto, em 1º de setembro de 2012, data em que será pago o valor integral do principal das Debêntures juntamente com a Remuneração (conforme definida abaixo) eventualmente devida, em moeda corrente.

Remuneração. As Debêntures farão jus a uma remuneração que contemplará juros remuneratórios, a partir da Data de Emissão, incidentes sobre seu Valor Nominal Unitário e estabelecidos com base na taxa média diária dos Depósitos Interfinanceiros DI de um dia, “over extra grupo”, expressa na forma percentual ao ano, base 252 dias, calculada e divulgada pela CETIP, no Informativo Diário, disponível em sua página na internet (<http://www.cetip.com.br>) e no jornal Gazeta Mercantil, Edição Nacional, ou, na falta deste, em outro jornal de grande circulação (a “Taxa DI”), acrescida exponencialmente de *spread* de 1,30% (um inteiro e trinta centésimos por cento) ao ano (o “Acréscimo sobre a Taxa DI”, sendo a Taxa DI e o Acréscimo sobre a Taxa DI, em conjunto, referidos como a “Remuneração”). A Remuneração será calculada de forma exponencial e cumulativa *pro rata temporis* por dias úteis decorridos, incidentes sobre o Valor Nominal Unitário das Debêntures desde a Data de Emissão, ou da data de vencimento do último Período de Capitalização (conforme definido abaixo), conforme o caso, até a data do seu efetivo pagamento, de acordo com a fórmula abaixo:

$$J = \{VNe \times [(FatorDI \times FatorSpread) - 1]\},$$

onde:

J = valor dos juros devidos no final de cada Período de Capitalização (conforme definido abaixo), calculado com 6 (seis) casas decimais sem arredondamento;

VNe = Valor Nominal Unitário para o Primeiro Período de Capitalização, ou saldo do Valor Nominal Unitário não amortizado no caso dos demais Períodos de Capitalização, informado/calculado com 6 (seis) casas decimais, sem arredondamento;

Fator DI = produtório das Taxas DI Over (TDIk), na data de início de capitalização, inclusive, até a data de cálculo, exclusive, calculado com 8 (oito) casas decimais, com arredondamento, apurado da seguinte forma;

$$FatorDI = \prod_{k=1}^{nDI} [1 + (TDI_k)]$$

onde:

nDI = número total de Taxas DI, sendo "nDI" um número inteiro;

TDIk = Taxa DI, expressa ao dia, calculada com 8 (oito) casas decimais com arredondamento;

$$TDI_k = \left(\frac{DI_k}{100} + 1 \right)^{\frac{d_k}{252}} - 1,$$

onde: k = 1, 2, ..., n

DIk = Taxa DI divulgada pela CETIP, utilizada com 2 (duas) casas decimais;

dk = número de dia(s) útil(eis) correspondentes ao prazo de validade da Taxa DI, sendo "dk" um número inteiro;

Fator *Spread* = Sobretaxa de juros fixos calculada com 9 (nove) casas decimais, com arredondamento, calculado conforme fórmula abaixo:

$$TDI_k = \left(\frac{DI_k}{100} + 1 \right)^{\frac{d_k}{252}} - 1,$$

onde:

spread = 1,3000 (um inteiro e três milionésimos), na forma percentual ao ano, com 4 (quatro) casas decimais;

N = 252;

n = número de dias úteis entre a data do próximo evento e a data do evento anterior, ou a Data de Emissão, no caso do primeiro Período de Capitalização, sendo "n" um número inteiro;

DT = número de dias úteis entre o último e o próximo evento, sendo "DT" um número inteiro;

DP = número de dias úteis entre o último evento e a data atual, sendo "DP" um número inteiro.

Observações:

1ª) O fator resultante da expressão $(1 + TDI_k)$ é considerado com 16 (dezesesseis) casas decimais, sem arredondamento.

2ª) Efetua-se o produtório dos fatores diários $(1 + TDI_k)$, 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.

4ª) O fator resultante da expressão $(FatorDI \times FatorSpread)$ é considerado com 9 (nove) casas decimais, com arredondamento.

5ª) O período de capitalização da Remuneração (o "Período de Capitalização") é, para o primeiro Período de Capitalização, o intervalo de tempo que se inicia na Data de Emissão, inclusive, e termina no dia imediatamente anterior à primeira Data de Pagamento de Remuneração e, para os demais Períodos de Capitalização, o intervalo de tempo que se inicia em uma Data de Pagamento de Remuneração, inclusive, e

termina no dia imediatamente anterior à Data de Pagamento de Remuneração subsequente. Cada Período de Capitalização sucede o anterior sem solução de continuidade, até a Data de Vencimento.

6ª) A Remuneração será devida semestralmente, nas datas definidas abaixo (cada data de pagamento da Remuneração, uma “Data de Pagamento de Remuneração”):

Datas de Pagamento da Remuneração das Debêntures

01.03.2006	01.09.2009
01.09.2006	01.03.2010
01.03.2007	01.09.2010
01.09.2007	01.03.2011
01.03.2008	01.09.2011
01.09.2008	01.03.2012
01.03.2009	01.09.2012

Amortização. As Debêntures terão seu valor principal amortizado integralmente na Data de Vencimento.

Repactuação. Não haverá repactuação das Debêntures.

Aquisição Facultativa. A Emissora poderá, a qualquer tempo, adquirir Debêntures em circulação, por preço não superior ao seu Valor Nominal Unitário acrescido da Remuneração, calculada *pro rata temporis*, desde a Data de Emissão ou da última Data de Pagamento de Remuneração, conforme o caso, observando o disposto no parágrafo 2º, do artigo 55, da Lei das Sociedades por Ações. 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) apresentação de proposta de recuperação judicial ou extrajudicial, de autofalência ou decretação de falência, ou, ainda, de qualquer procedimento análogo que venha a ser criado por lei, requerido pela Emissora ou pedido de falência da Emissora e/ou de suas empresas controladoras e controladas;
- (b) se a Emissora propuser plano de recuperação extrajudicial a qualquer credor ou classe de credores, independentemente de ter sido requerida ou obtida homologação judicial do referido plano; ou se a Emissora ingressar em juízo com requerimento de recuperação judicial, independentemente de deferimento do processamento da recuperação ou de sua concessão pelo juízo competente;
- (c) liquidação e dissolução, da Emissora e/ou suas empresas coligadas;
- (d) cisão, fusão, incorporação ou qualquer forma de reorganização societária envolvendo a Emissora e/ou suas empresas controladoras, que possam, de qualquer modo, a exclusivo critério da Assembléia de Debenturistas a ser convocada, vir a prejudicar o cumprimento das obrigações decorrentes da Escritura da Emissão, conforme o disposto na legislação vigente;
- (e) alteração do atual controle acionário da Emissora, direto ou indireto, sem que os titulares das Debêntures (“Debenturistas”) previamente reunidos em Assembléia, especialmente convocada para esse fim, aprovem referida alteração, observado o quorum de 75% (setenta e cinco por cento) das Debêntures em circulação;
- (f) falta de pagamento de quaisquer valores devidos aos Debenturistas nas respectivas datas de vencimento, não sanado em 3 (três) dias úteis, contados da respectiva data de vencimento;
- (g) 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;
- (h) pagamento de dividendos, juros sobre capital próprio ou qualquer outra participação no lucro estatutariamente prevista, quando estiver em mora perante os Debenturistas desta Emissão;

- (i) falta de cumprimento pela Emissora de toda e qualquer obrigação prevista na Escritura de Emissão, não sanada em 30 (trinta) dias, contados do aviso escrito que lhe for enviado pelo Agente Fiduciário;
- (j) 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;
- (k) 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);
- (l) as obrigações de pagar da Emissora previstas na Escritura de Emissão deixarem 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;
- (m) transferência ou qualquer forma de cessão ou promessa de cessão a terceiros, pela Emissora, das obrigações assumidas na Escritura de Emissão, sem a prévia anuência dos Debenturistas reunidos em Assembléia Geral;
- (n) extinção da concessão outorgada pela União Federal à Concessionária Brasileira, 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 - Mesopotámica S.A. para a administração e exploração de ferrovias na Argentina;
- (o) 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;
- (p) sentença judicial transitada em julgado contra a Emissora ou suas controladas, que envolva valor unitário ou agregado superior a R\$50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais);
- (q) não cumprimento de qualquer decisão judicial transitada em julgado contra a Emissora, que possa causar efeito adverso relevante sobre a Emissora;
- (r) ocorrência de qualquer procedimento de seqüestro, arresto ou penhora de ativos da Emissora ou de suas controladas, cujo valor contábil unitário ou agregado seja superior a 35% (trinta e cinco 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;
- (s) alteração do objeto social da Emissora, de forma que a Emissora deixe de atuar nos mercados em que atua na data de celebração da Escritura de Emissão, ou realização de qualquer negócio não abrangido pelo mencionado objeto;
- (t) 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. Caso não haja 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: (i) a Emissora, (ii) quaisquer controladoras ou controladas, diretas ou indiretas, da Emissora, e (iii) quaisquer coligadas da Emissora. Fica excluído do disposto nesta Cláusula a eventual alienação das ações da Geodex, de titularidade da Emissora;
- (u) caso sejam desrespeitados os seguintes limites financeiros, apurados trimestralmente a cada publicação das demonstrações financeiras consolidadas da Emissora: (a) limite máximo de 2,5 (dois inteiros e cinco décimos) 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 (um inteiro e três décimos) vezes para o índice correspondente à divisão do EBITDA Consolidado dos últimos 4 (quatro) trimestres da Emissora pela sua Despesa Financeira Líquida Consolidada dos últimos 4 (quatro) trimestres da Emissora.

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, menos as receitas obtidas em aplicações financeiras"; e

(v) 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 "u" acima.

A ocorrência de quaisquer dos eventos indicados nos itens (a), (b), (c), (f), (g), (h), (k) e (n) acima, acarretará o vencimento antecipado automático das Debêntures, independentemente de aviso ou notificação, judicial ou extrajudicial. Para os demais eventos indicados acima, o vencimento antecipado das Debêntures dependerá de prévia deliberação da Assembléia 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 de Debenturistas 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.

Em conformidade com o art. 231 e seu § 1º, da Lei das Sociedades por Ações, a incorporação, fusão ou cisão da Emissora não dependerá de prévia aprovação dos Debenturistas reunidos em Assembléia de Debenturistas, caso a Emissora assegure antes da implementação da incorporação, fusão ou cisão, 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.

Em caso de declaração do vencimento antecipado das Debêntures pelo Agente Fiduciário, a Emissora obrigase a efetuar o pagamento imediato do saldo do Valor Nominal Unitário das Debêntures em circulação, acrescido da Remuneração, calculada *pro rata temporis* desde a Data de Emissão ou da Data de Pagamento de Remuneração imediatamente anterior, conforme o caso, até a data do efetivo pagamento, e de quaisquer outros valores eventualmente devidos pela Emissora nos termos da Escritura de Emissão, sob pena de, em não o fazendo, ficar obrigada, ainda, ao pagamento dos encargos moratórios.

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 Jornal da Indústria e Comércio, de Curitiba, e no Valor Econômico – Edição Nacional, 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 de Debenturistas

Convocação. A Assembleia 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 das Sociedades por Ações, da regulamentação aplicável e da Escritura de Emissão.

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. As deliberações da Assembleia de Debenturistas relativas a 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 (i) na Remuneração e/ou vencimento antecipado e/ou prazo das Debêntures e/ou dispositivos sobre quorum previstos na Escritura de Emissão deverão contar com aprovação de Debenturistas representando 100% (cem por cento) das Debêntures em circulação; e (ii) na Fiança prestada às Debêntures deverão contar com aprovação de Debenturistas representando 90% (noventa por cento) das Debêntures em circulação. Sem prejuízo do quorum de 100% (cem por cento) previsto neste item, na hipótese de extinção, ausência de apuração e/ou divulgação por mais de 5 (cinco) dias consecutivos após a data esperada para sua apuração e/ou divulgação, ou impossibilidade legal de aplicação de índice componente da Remuneração, o quorum necessário para definição da nova remuneração aplicável às Debêntures deverá ser composto por Debenturistas que representem, no mínimo, 75% (setenta e cinco por cento) do total das Debêntures em circulação. Todas as demais deliberações deverão ser aprovadas por Debenturistas representando, no mínimo, a maioria das Debêntures em circulação que estiverem presentes na Assembleia.

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 e a disponibilização deste Prospecto aos investidores e se encerrará no prazo máximo de 5 (cinco) dias úteis, 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 úteis, a Emissora e os Coordenadores farão publicar o Anúncio de Encerramento. O Anúncio de Início e o Anúncio de Encerramento serão publicados nos jornais Diário Oficial do Estado do Paraná, Jornal da Indústria e Comércio, de Curitiba, e no Valor Econômico – Edição Nacional.

Os Coordenadores da Emissão poderão revender, até a data de publicação do Anúncio de Encerramento, as Debêntures adquiridas em virtude do exercício da garantia firme de subscrição, pelo Valor Nominal Unitário, acrescido da respectiva Remuneração, calculada *pro rata temporis* desde a Data de Emissão até a data de revenda. A decisão dos Coordenadores acerca do exercício da faculdade de que trata esse parágrafo será tomada com base nas condições de mercado e na demanda pelas Debêntures à época.

A revenda das Debêntures pelos Coordenadores, após a publicação do Anúncio de Encerramento e até a Data de Vencimento, poderá ser feita pelo preço a ser apurado de acordo com as condições de mercado verificadas à época.

A revenda das Debêntures deverá ser efetuada respeitada a regulamentação aplicável.

Encontra-se abaixo um cronograma estimado das etapas da distribuição pública:

Publicação de Aviso ao Mercado	O pedido de registro da Emissão junto à CVM foi objeto de Aviso ao Mercado publicado nos jornais Diário Oficial do Estado do Paraná, Jornal da Indústria e Comércio, de Curitiba, e no Valor Econômico – Edição Nacional no dia 19 de setembro de 2005, respectivamente, nos termos do artigo 53 da Instrução CVM 400, para dar início ao procedimento de <i>bookbuilding</i> .
Procedimento de Bookbuilding	Como etapa do Procedimento de <i>Bookbuilding</i> , nos termos do artigo 44 da Instrução CVM 400, foi realizada apresentação da Emissora e divulgação do Prospecto Preliminar nos dias 22 e 23 de setembro de 2005, sendo que o procedimento de <i>bookbuilding</i> foi realizado pelos Coordenadores em conjunto com a Emissora em 6 de outubro de 2005. Em 6 de outubro de 2005, foi realizada Reunião do Conselho de Administração da Emissora para ratificar os resultados apurados no Procedimento de <i>Bookbuilding</i> .
Início da Emissão	A distribuição pública das Debêntures, devidamente registrada perante a CVM, terá início após a publicação do Anúncio de Início e da disponibilização do Prospecto Definitivo.
Prazo de Colocação	5 (cinco) dias úteis, a partir da publicação do Anúncio de Início.
Manifestação de aceitação da Emissão pelos investidores	Iniciada a distribuição pública das Debêntures, os investidores interessados em adquirir Debêntures no âmbito da Emissão poderão manifestar a sua intenção, junto aos Coordenadores, a qualquer momento durante o Prazo de Colocação.
Distribuição junto ao público	As Debêntures serão colocadas junto a pessoas físicas e jurídicas, investidores institucionais, tais como, mas não limitado a, instituições financeiras, entidades abertas e fechadas de previdência complementar, seguradoras e demais administradores de recursos de terceiros, não existindo reservas antecipadas, nem fixação de lotes máximos ou mínimos.
Subscrição e Integralização das Debêntures	A subscrição das Debêntures será formalizada por meio da assinatura dos respectivos boletins de subscrição. A integralização das Debêntures deverá ser efetuada à vista, no ato da assinatura dos respectivos boletins de subscrição. O pagamento das Debêntures deverá ser realizado em moeda corrente nacional e não serão emitidos certificados representativos das Debêntures.
Modificação ou Revogação da Emissão	O Coordenador Líder divulgará imediatamente, aos investidores, notícia sobre eventual modificação ou revogação da Emissão, através dos mesmos meios utilizados para divulgação do Anúncio de Início.
Prazo para manifestação de aceitação da Emissão pelos investidores, na hipótese de modificação das condições da Emissão	Na hipótese de modificação das condições da Emissão, os investidores que já tiverem aderido à Emissão terão que confirmar seu interesse em manter a sua aceitação da Emissão no prazo de 5 (cinco) dias úteis contados do recebimento da comunicação do Coordenador Líder. A manutenção da aceitação da Emissão será presumida em caso de silêncio.
Prazo para restituição de valores aos investidores na hipótese de modificação ou revogação da Emissão	Em caso de (i) modificação da Emissão e o investidor não aceitar essa modificação ou (ii) revogação da Emissão, os montantes eventualmente entregues pelos investidores na subscrição e integralização de Debêntures serão integralmente restituídos aos respectivos investidores no prazo de 3 (três) dias úteis contados do pedido de cancelamento do boletim de subscrição ou da comunicação do cancelamento da Emissão, conforme o caso, sem qualquer remuneração ou atualização, deduzidos dos encargos e tributos devidos.
Divulgação do Resultado da Emissão	O resultado da Emissão será divulgado ao término da Emissão, por meio da publicação do Anúncio de Encerramento nos jornais utilizados pela Emissora para efetuar as publicações ordenadas pela Lei das Sociedades por Ações e pela legislação da CVM, quais sejam, Diário Oficial do Estado do Paraná, Jornal da Indústria e Comércio (Curitiba/PR) e Valor Econômico – Edição Nacional.

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 400 ou do registro da Emissão, 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 Jornal Indústria e Comércio, de Curitiba, e no Valor Econômico – Edição Nacional, sendo que, no caso de suspensão, os investidores que já tiverem aceitado a distribuição pública de Debêntures, poderão revogar a aceitação até o 5º (quinto) dia útil posterior ao conhecimento do fato.

Modificação ou Revogação da Emissão

Havendo, a juízo da CVM, alteração substancial, posterior e imprevisível nas circunstâncias de fato existentes quando da apresentação do pedido de registro de Emissão, ou que o fundamentem, acarretando aumento relevante dos riscos assumidos pela Emissora e inerentes à própria Emissão, a CVM poderá acolher pleito de modificação ou revogação da Emissão. Caso seja deferida a modificação, a Emissão poderá, por iniciativa da própria da CVM, ou a requerimento da Emissora, ser prorrogada por até 90 (noventa) dias.

Em caso de revogação da Emissão, seja por iniciativa da CVM, na forma da Instrução CVM 400, ou da própria Emissora, os boletins de subscrição eventualmente firmados ficarão automaticamente cancelados. A modificação da Emissão será imediatamente divulgada ao mercado, através dos mesmos meios utilizados para a publicação do Anúncio de Início. Os Coordenadores tomarão as providências cabíveis para se assegurarem de que os investidores, ao formalizarem sua adesão à Emissão, com a assinatura do boletim de subscrição, estão cientes de que foi alterada a Emissão original e de que têm conhecimento dos novos termos e condições. Caso tenham assinado o boletim de subscrição anteriormente à modificação da Emissão, os investidores serão informados imediatamente pelos Coordenadores 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.

Procedimento de Distribuição e Forma de Colocação

Conforme previsto no Contrato de Colocação, os Coordenadores farão a colocação das Debêntures sob o regime de garantia firme, sem solidariedade entre os Coordenadores. Não existirão reservas antecipadas, nem fixação de lotes mínimos ou máximos, sendo que os Coordenadores, com expressa anuência da Emissora, organizarão plano de distribuição, o qual poderá levar em conta suas relações com clientes e outras considerações de natureza comercial ou estratégica.

De acordo com as condições de mercado e da demanda, pelos investidores, para aquisição das Debêntures, à época da realização da colocação das Debêntures, a Emissão (a) poderá ser aumentada por lote suplementar, a critério dos Coordenadores, equivalente a até 15% (quinze por cento) do valor total da Emissão, na Data da Emissão, conforme permitido pelo artigo 24 da Instrução CVM 400, e/ou (b) poderá ser aumentada, a exclusivo critério da Emissora, em montante que corresponda a, no máximo, 20% (vinte por cento) do valor total da Emissão, na Data da Emissão, na forma do artigo 14 §2º da Instrução CVM 400. Quaisquer Debêntures objeto de Lote Suplementar e/ou Quantidade Adicional serão colocadas observados os procedimentos aplicáveis às demais Debêntures, exceto pelo fato de que tais Debêntures serão objeto de colocação em regime de melhores esforços, ou seja, sem garantia firme de subscrição. As Debêntures objeto de Lote Suplementar e/ou Quantidade Adicional não colocadas deverão ser canceladas, não sendo os Coordenadores responsáveis pela sua subscrição e integralização.

Os investidores interessados poderão obter cópia do Contrato de Colocação no endereço da Emissora, constante da capa do presente Prospecto, no endereço dos Coordenadores (ver “Informações Adicionais sobre a Emissão – 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 Emissão.

Demonstrativo do Custo da Distribuição

A tabela a seguir mostra o montante total da Emissão, custos a serem incorridos com a Emissão e o montante líquido para a Emissora, na data de Emissão:

	Montante (R\$)	% em Relação ao Valor Total da Emissão
Montante total da Emissão	200.000.000,00	100%
Custo máximo de comissionamento	2.000.000,00	1,00%
Comissão de Estruturação	600.000,00	0,30%
Prêmio de Garantia Firme	700.000,00	0,35%
Comissão de Colocação	700.000,00	0,35%
Taxa de registro na CVM ⁽¹⁾	82.870,00	0,04%
Custo total	2.082.870,00	1,04%
Montante líquido para a Emissora	197.917.130,00	98,96%

Custo Unitário do lançamento ⁽²⁾

Discriminação	Preço (R\$)	Custo do Lançamento por Debênture (R\$)	Montante Líquido por Debênture (R\$)
Por Debênture	R\$10.000	R\$104,14	R\$9.895,86

Histórico da Negociação de Debêntures da 3ª Emissão

Em 1º de junho de 2004, a Emissora emitiu, para distribuição pública, 10.000 debêntures não conversíveis, totalizando um montante de R\$100,0 milhões.

A tabela abaixo apresenta o histórico de negociação das debêntures da 3ª emissão da Emissora, indicando cotações mínimas, médias e máximas, nas datas indicadas.

Data	Código	Qtdd	Número Negócios	Mínima	Média	Máxima	% Par
24/6/2004	ALLG13	2210	25	10.102,46	10.103,76	10.224,02	100,01
25/6/2004	ALLG13	115	1	10.108,89	10.108,89	10.108,89	100,00
1/7/2004	ALLG13	150	1	10.128,21	10.128,21	10.128,21	99,94
16/7/2004	ALLG13	340	2	10.205,92	10.205,92	10.205,92	100,00
19/7/2004	ALLG13	300	2	10.199,42	10.199,42	10.199,42	99,87
19/8/2004	ALLG13	2.000	2	10.356,75	10.356,75	10.356,75	99,94
20/8/2004	ALLG13	340	2	10.369,87	10.369,87	10.369,87	100,00
26/8/2004	ALLG13	30	1	10.396,49	10.396,49	10.396,49	100,00
27/8/2004	ALLG13	30	1	10.441,95	10.441,95	10.441,95	100,00
31/8/2004	ALLG13	120	1	10.416,45	10.416,45	10.416,45	100,00
24/9/2004	ALLG13	20	2	10.531,37	10.531,37	10.531,37	100,00
15/10/2004	ALLG13	20	2	10.628,22	10.628,22	10.628,22	100,00
21/10/2004	ALLG13	44	2	10.691,86	10.691,86	10.691,86	100,34
29/11/2004	ALLG13	12	2	10.822,54	10.822,54	10.822,54	99,85
2/12/2004	ALLG13	1.640	2	10.006,94	10.006,96	10.006,99	100,00
28/12/2004	ALLG13	200	2	10.133,98	10.133,98	10.133,98	100,00
31/12/2004	ALLG13	200	2	10.133,98	10.133,98	10.133,98	99,79
14/1/2005	ALLG13	300	3	10.314,00	10.316,50	10.320,50	100,86
26/1/2005	ALLG13	1.340	4	10.383,44	10.383,44	10.383,44	100,93
31/1/2005	ALLG13	30	2	10.406,45	10.406,45	10.406,45	100,94
21/3/2005	ALLG13	340	2	10.565,85	10.565,85	10.565,85	100,00
23/3/2005	ALLG13	340	3	10.644,64	10.644,64	10.644,64	100,59
5/4/2005	ALLG13	16	2	10.757,35	10.757,35	10.757,35	101,03

Data	Código	Qtdd	Número Negócios	Mínima	Média	Máxima	% Par
19/4/2005	ALLG13	22	2	10.837,69	10.837,69	10.837,69	101,01
2/5/2005	ALLG13	184	2	10.916,33	10.916,33	10.916,33	101,12
9/5/2005	ALLG13	7	1	10.984,18	10.984,18	10.984,18	101,35
12/5/2005	ALLG13	120	1	10.966,14	10.966,14	10.966,14	100,95
16/5/2005	ALLG13	46	2	10.998,35	10.998,35	10.998,35	101,09
23/5/2005	ALLG13	8	2	11.090,31	11.090,31	11.090,31	101,54
25/8/2005	ALLG13	64	2	10.595,46	10.595,46	10.595,46	101,00
1/9/2005	ALLG13	10	1	10.660,30	10.660,30	10.660,30	101,22
6/9/2005	ALLG13	4.320	2	10.556,57	10.556,57	10.556,57	100,00
21/9/2005	ALLG13	136	6	10.689,37	10.689,37	10.689,37	100,47
23/9/2005	ALLG13	24	4	10.857,00	10.922,50	10.978,00	102,50
26/9/2005	ALLG13	4	3	10.714,24	10.714,24	10.714,24	100,47

Histórico da Negociação de Debêntures da 4ª Emissão

Em 4 de novembro de 2004, a Emissora emitiu, para distribuição pública, 10.000 debêntures não conversíveis, totalizando um montante de R\$100,0 milhões.

A tabela abaixo apresenta o histórico de negociação das debêntures da 4ª emissão da Emissora, indicando cotações mínimas, médias e máximas, nas datas indicadas.

Data	Código	Qtdd	Numero Negócios	Mínima	Média	Máxima	%Par
4/11/2004	ALLG14	400	2	10.143,940000	10.143,940000	10.143,940000	100,00
5/11/2004	ALLG14	150	4	10.150,656026	10.150,656026	10.150,656029	100,00
17/11/2004	ALLG14	30	2	10.198,060000	10.198,060000	10.198,060000	100,00
23/11/2004	ALLG14	30	2	10.225,450000	10.225,450000	10.225,450000	100,00
26/11/2004	ALLG14	852	4	10.556,929460	10.556,929460	10.556,929460	100,00
31/1/2005	ALLG14	32	2	10.579,675583	10.579,675583	10.579,675583	100,00
4/3/2005	ALLG14	74	2	10.749,990000	10.749,990000	10.749,990000	100,00
21/3/2005	ALLG14	458	4	10.837,345632	10.838,597816	10.839,850000	100,01
23/3/2005	ALLG14	900	2	10.854,435208	10.854,435208	10.854,435208	100,01
5/4/2005	ALLG14	10	2	10.015,069155	10.015,069155	10.015,069155	100,00
29/4/2005	ALLG14	454	2	10.144,413877	10.144,413877	10.144,413877	100,00
20/7/2005	ALLG14	188	2	10.690,000000	10.692,292500	10.694,585000	100,88
25/7/2005	ALLG14	1.460	2	10.623,628200	10.623,628200	10.623,628200	100,00
25/8/2005	ALLG14	40	2	10.861,655672	10.861,655672	10.861,655672	100,45
1/9/2005	ALLG14	1.124	2	10.856,791335	10.856,791335	10.856,791335	100,02
21/9/2005	ALLG14	228	6	10.964,010000	10.964,010000	10.964,010000	100,00
26/9/2005	ALLG14	36	3	10.989,060000	10.989,060000	10.989,060000	100,00
28/9/2005	ALLG14	75	1	11.101,110000	11.101,110000	11.101,110000	100,87
29/9/2005	ALLG14	294	4	11.109,450000	11.119,723945	11.127,526133	100,96
6/10/2005	ALLG14	600	2	10.064,738200	10.064,738200	10.064,738200	100,42

Estrutura Societária

A tabela abaixo apresenta a participação da Companhia, direta e indireta, em cada uma de suas subsidiárias na data de 30 de setembro de 2005 (ver “Atividades – Estrutura Societária Resumida”).

Subsidiária	Número de ações / quotas detidas	Percentual Participação
ALL – América Latina Logística do Brasil S.A.	9.914.626.262 ações ordinárias 15.084.057.716 ações preferenciais	99,99% total
ALL – América Latina Logística Intermodal S.A.	53.793.632 ações ordinárias	99,99% total
ALL – América Latina Logística Tecnologia Ltda.	999 quotas 343.291 ações ordinárias	99,99% total
Logispar Logística e Participações S.A.	570.051 ações preferenciais	99,99% total
ALL – América Latina Logística Overseas Limited ¹	5.000 ações	100%** total
ALL – América Latina Logística Equipamentos Ltda.*	24.192.631 quotas 128.501 ações ordinárias	99,98% total
Ferrovía Paraná S.A.*	256.501 ações preferenciais	25,00% total
ALL – América Latina Logística Argentina S.A.* ²	9.702.030 ações	99,99% total
América Latina Logística – Central S.A.* ²	109.472 ações classe C	73,55% total
América Latina Mesopotâmica S.A.* ²	67.737 ações classe C	70,56% total
Boswells Sociedad Anônima* ³	60.000 ações	99,99% total
ALL – América Latina Logística Armazéns Gerais Ltda.*	744.379 quotas 24 ações ordinárias	99,98% total
PGT – Grains Terminal S.A.*	21 ações preferenciais 35.860 ações ordinárias	88,21% total
Geodex Communications S.A.	22.307.000 ações preferenciais C 712.602 ações preferenciais D 1.846.061 ações preferenciais E 11.532.398 ações ordinárias	43,69% total; 3,28% capital votante
Geodex Communications do Brasil S.A.*	17.707.346 ações preferenciais C 18.082.389 ações preferenciais D 9.427.034 ações preferenciais E	43,67% total
Rhall Terminais Ltda.*	8.574 quotas	29,99% total
ALL – América Latina Logística Centro-Oeste Ltda.	499.999 quotas 25.000 ações ordinárias	99,99% total
Santa Fé Vagões S/A	14.996 ações preferenciais 1 ação ordinária	40% total
Caianda Participações S/A	2 ações preferenciais (detidas em condomínio com Emerging Markets Capital Investments)	0,000000% total
Consórcio Railnet	15.541	15.541 total

⁽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.

** As 2.000 ações restantes encontram-se em tesouraria.

Os acionistas detentores, em 4 de outubro de 2005, de cinco por cento ou mais do capital acionário encontram-se listados abaixo:

Acionista	Ações ON	%	Ações PN	%	Units	Capital Votante (%)
Emerging Markets Capital Investments LLC	9.545.680 10.768.91	22,52%	ZERO	0,00%	394.672	12,75
Ralph Partners I, LLC	0	25,41%	ZERO	0,00%	425.844	14,36%
Judori Administração, Empreendimentos e Participações S.A	8.192.510	19,33%	ZERO	0,00%	2.598.581	13,84
Delara Brasil Ltda.	4.980.555	11,75%	ZERO	0,00%	1.959.156	8,90

Eventos Societários e Reestruturações Societárias Relevantes

Durante os últimos cinco anos, ocorreram as seguintes alterações significativas no grupo de controle da Companhia:

Cisão da Interférrea S.A. – Serviços Ferroviários e Intermodais

A Interférrea, um dos acionistas controladores da Companhia, foi cindida e as ações por ela detidas no capital social da Companhia foram atribuídas a quatro novos acionistas, Holding Brasil S.A., ITD Transportes Ltda, Spoornet do Brasil Ltda. e União Transporte 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 União Transporte Interestadual de Luxo S.A.

A União Transporte 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 Companhia 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 Companhia 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 Mauriti Administradora de Ativos S.A., hoje Mauriti Administradora de Ativos Ltda, incorporado 1.347.477 ações ordinárias representativas do capital social da Companhia de titularidade da empresa cindida.

A Companhia envolveu-se nos seguintes eventos societários e operações de reestruturação societária nos últimos cinco anos:

Aquisição das Ações da Concessionária Brasileira

O Ministro dos Transportes, em despacho de 24 de fevereiro de 1999, autorizou que o capital social da Concessionária Brasileira fosse integralizado por uma holding – a Companhia – a ser constituída pelos acionistas, à época, da Concessionária Brasileira. Adicionalmente, constou do referido despacho a obrigação de a Companhia obedecer às exigências do Edital no que diz respeito às obrigações societárias da Concessionária Brasileira. Em 1º de abril de 1999, a Companhia incorporou todas as ações representativas do capital social da Concessionária Brasileira, tendo se tornado subsidiária integral da Companhia. A Companhia 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 Companhia 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 – América Latina Logística Argentina S.A.

Ver “As Concessões Brasileiras e Argentinas – Argentina – Compra da ALL Central e da ALL Mesopotâmica”.

Cessão de Direitos sobre as Ações da ALL – América Latina Logística Argentina S.A. para a Logispar

Ver “Discussão e Análise da Administração sobre as Demonstrações Financeiras – Venda e Recompra da ALL Argentina”.

Aquisição da Logispar

Em 31 de dezembro de 2003, a Companhia adquiriu praticamente a totalidade das ações de emissão da Logispar, com exceção das 11 ações pertencentes aos membros do Conselho de Administração, por valor simbólico e assumindo todos os passivos e contingências. Através dessa aquisição, a Companhia tornou-se, indiretamente, titular dos direitos patrimoniais e políticos sobre as ações da ALL Argentina.

Aquisição da ALL Overseas

Em 1º de dezembro de 1999, foi autorizada a aquisição pela Companhia 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 Companhia contra a ALL Overseas, no valor de US\$4,6 milhões, em capital, o mesmo tendo ocorrido em 31 de julho de 2002 e 30 de setembro de 2002, pelos valores de US\$11,2 milhões e US\$12,437 milhões.

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 I, LLC participaram de aumento de capital social da Companhia 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 Companhia 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 Companhia e 16.573.431 ações de titularidade da Concessionária Brasileira. Em contrapartida, a Companhia recebeu R\$29,82 milhões, que se encontravam em poder da Companhia por força de contrato de mútuo celebrado entre a Companhia 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 Companhia, no valor de R\$1 mil. Em 28 de dezembro de 2003, a Companhia alienou 999 ações ordinárias representativas do capital social da ALL Tecnologia à Caianda Participações S.A., pelo preço de R\$3,0 milhões, a serem pagos 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 Companhia alienou 1 ação 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 Companhia 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 Companhia e a Concessionária Brasileira passaram a ter participação recíproca. A fim de eliminar esta participação recíproca, em 12 de julho de 2001, a Companhia adquiriu da Concessionária Brasileira a totalidade das ações detidas por ela no capital social da Companhia, ou seja, 187.373.825 ações preferenciais, mediante o pagamento com reserva de capital. Em ato subsequente, a Companhia 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 Companhia passou a deter, diretamente, participação no capital da Ferroban. A Companhia deixou de ser acionista da Ferroban quando da cisão desta ocorrida em 30 de abril de 2001.

Subconcessão 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, sendo 108.501 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 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 do poder subconcedente e da ANTT. Não obstante, em 20 de dezembro de 2002, a Gemon – Geral de Engenharia e Montagens S.A., uma das acionistas da Ferropar, procedeu à venda de suas ações naquela empresa para a Euroinvest S.A. sem autorização do poder subconcedente, representado pela Ferroeste, e da ANTT. Até o momento, a autorização não foi concedida. Em 19 de agosto de 2005, o Poder Concedente decretou intervenção na Ferropar, por um prazo de 180 dias. Ver “Fatores de Risco – A Concessionária Brasileira pode sofrer penalidades, incorrer prejuízos, pagar indenizações e ser obrigada a apontar recursos na Ferropar” e “Atividades – Processos Judiciais – Ações Cíveis e Regulatórias”.

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 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 Adjetos” celebrado em 15 de agosto de 2000.

Em 8 de dezembro de 2000, o Conselho de Administração da Companhia 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 Mesopotámico General Urquiza S.A., atual ALL Mesopotámica, em 1º de dezembro de 2000.

Em 21 de dezembro de 2000, a Companhia 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 6 de janeiro de 2001, a Concessionária Brasileira vendeu para a Companhia 22.342.855 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 Communications do Brasil S.A., então denominada 294 Participações S.A., mediante a aquisição de ações representativas de 99,99% do capital da Geodex Communications do Brasil S.A.. 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 Communications do Brasil S.A., 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 Communications do Brasil S.A. 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 Communications do Brasil S.A. sucedeu a Geodex em todos os direitos e obrigações relativos ao patrimônio cindido, em relação ao qual a Geodex permaneceu solidária com a Geodex Communications do Brasil S.A.

Em 3 de outubro de 2001, a Concessionária Brasileira vendeu para a Companhia 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 5 de março de 2004, os acionistas da Companhia reunidos em Assembléia Geral Extraordinária deliberaram a redução do seu capital social, mediante a dação em pagamento das ações detidas diretamente pela Companhia 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 da BNDESPAR, na qualidade de debenturista da Companhia, e ao exercício do direito de preferência pelos demais acionistas da Geodex. Ocorre no entanto que, em 9 de março de 2004, a

BNDESPAR não aprovou tal redução do capital tornando-se a mesma sem eficácia. Atualmente, a participação da Companhia na Geodex representa 43,69% do seu capital social. Em 18 de maio de 2004, o Conselho de Administração da Companhia deliberou que ela não poderá aportar recursos, concederá mútuos ou garantias em favor da Geodex ou da Geodex Communications do Brasil S.A., salvo com a aprovação prévia da maioria dos acionistas preferencialistas reunidos em assembléia especial convocada para este fim.

Arrendamento de Ativos Operacionais da Delara

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 mil.

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 e Aumento do Capital Social da ALL Equipamentos

A ALL Equipamentos foi constituída em 17 de outubro 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 Companhia e 1 ação detida pelo Sr. Sérgio Messias Pedreiro, diretor financeiro e de relações com investidores da ALL.

Em 30 de agosto de 2004, a Companhia retirou-se da sociedade, cedendo e transferindo a totalidade das 159.999 quotas de sua propriedade para a ALL Intermodal.

Em Assembléia Geral Extraordinária realizada em 30 de agosto de 2004, os sócios da ALL Equipamentos deliberaram aumento do capital social original em R\$10.282.079,00, através da emissão de 10.282.079,00 quotas, a serem totalmente subscritas e integralizadas através de conferência de bens, conforme laudo de avaliação aprovado na mesma data.

Novo aumento do capital social foi deliberado em 31 de dezembro de 2004, tendo sido totalmente integralizado pela sócia ALL Intermodal mediante contribuição de 37 locomotivas ao capital. O valor de referido aumento, segundo laudo de avaliação emitido naquela data é de R\$13.750.553,00, disso resultando um capital social total integralmente subscrito e integralizado no valor de R\$24.192.632,00, dividido em 24.192.632 quotas. O sócio minoritário, Sr. Sérgio Messias Pedreiro, continua detendo apenas 1 quota na sociedade.

Constituição da Rhall Terminais Ltda

A Rhall Terminais Ltda. (“Rhall”), sociedade com sede na Cidade de Maringá, no Estado do Paraná, foi constituída em 7 de dezembro de 2003, pela ALL Intermodal e Rhodes S/A, tendo por principal objeto o desenvolvimento e exploração de atividades de armazém geral; operações de logística, mediante a utilização dos diversos modais de transporte, terminais e instalações rodoviários, ferroviários e portuários, bem como de complexos e terminais intermodais, importação e exportação de bens, prestação e contratação de serviços relacionados com suas atividades operacionais, representações comerciais nacionais e internacionais, de qualquer natureza e participação em outras sociedades.

O capital social da Rhall, na data da constituição, era de aproximadamente R\$2,8 milhões, representado por 28.580 quotas no valor nominal de R\$100 cada, sendo 8.574 quotas detidas pela ALL Intermodal e 20.006 quotas detidas pela Rhodes S/A, não tendo sofrido alteração.

A Rhall é administrada por um Conselho de Administração, que atua por unanimidade, e por uma Gerência. O Conselho de Administração é composto de 4 membros, eleitos em Reunião de Sócios, com mandato de 3 anos, cabendo a indicação de 2 membros pela ALL Intermodal e de 2 membros pela Rhodes S/A. A Gerência é composta de 1 membro.

Em 3 de janeiro de 2005, a Rhall requereu à Junta Comercial do Estado do Paraná - JUCEPAR a autorização para que sua sede funcione como de armazém geral, o que foi deferido em 13 de junho de 2005.

Reaquisição da ALL Tecnologia

Em 10 de dezembro de 2004, Caianda Participações S.A. e Laudemir N. Miyhasita venderam, respectivamente, 999 ações e 1 ação que detinham no capital da ALL Tecnologia para a Companhia e Carlos Henrique Cavalcanti Corrêa, respectivamente.

A aquisição das ações pela Companhia foi feita pelo valor de R\$3.433.635,81, a qual se deu por meio da compensação integral de créditos detidos frente à Caianda Participações S.A., em decorrência da venda para esta última, em 28 de dezembro de 2003, das mesmas ações ora readquiridas. Já a aquisição da ação de Laudemir N. Miyhasita foi feita por valor simbólico, equivalente a R\$0,50.

Distribuição Pública Primária e Secundária de Ações Preferenciais

A Companhia e alguns de seus principais acionistas concluíram, em julho de 2004, oferta pública que compreendeu, simultaneamente, a distribuição pública primária de 5.750.000 ações preferenciais e a distribuição pública secundária de 2.331.462 ações preferenciais. Concomitantemente, outros acionistas da Companhia realizaram no exterior a colocação de 4.568.538 ações preferenciais, sob a forma de Global Depositary Receipts ("GDRs"). A distribuição primária das ações preferenciais foi aprovada pelas Reuniões do Conselho de Administração da Companhia realizadas em 11 de maio de 2004 e 23 de junho de 2004.

Constituição da PGT

Em 5 de julho de 2004, foi constituída a PGT, cujo objeto social é a construção e a operação, arrendamento e exploração de instalações portuárias e daquelas destinadas ao apoio e suporte de transporte intermodal no Porto de Paranaguá, no Estado do Paraná, incluindo a atuação como operador portuário e a prestação de serviços correlatos, tais como a recepção, armazenagem, movimentação, carregamento e descarregamento de grãos e outros produtos.

O capital social da PGT é atualmente de R\$240.050,00, representado por 240.050 ações emitidas no valor de R\$1 cada, sendo 120.025 ações ordinárias e 120.025 ações preferenciais. A ALL Armazéns Gerais detém atualmente todas as ações da PGT, exceto por 1 ação ordinária e 1 ação preferencial.

Constituição da ALL Centro-Oeste

A ALL Centro-Oeste foi constituída em 1º de novembro de 2004, tendo como sede a Cidade de Campo Grande, MS. Seu objeto consiste na prestação de serviços de contração de transporte rodoviário de cargas nos âmbitos intermunicipal, interestadual e internacional, aliado ao transporte de cargas pelos modais ferroviário e aquaviário, bem como atividades relacionadas ao transporte de cargas tais como: logística, operação portuária, movimentação e armazenagem de mercadorias e contêineres, agenciamento de cargas, exploração e administração de entrepostos de armazenagem, 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 sociedade.

O capital social da ALL Centro-Oeste é de R\$500 mil, representado por 500.000 quotas a serem integralizadas até 28 de fevereiro de 2005, distribuídas entre a Companhia, detentora de 499.999 quotas, e uma pessoa física, detentora de 1 quota.

Venda da Terlogs

Em 11 de outubro de 2004 a Companhia recebeu proposta firme da Bunge Alimentos S.A. para a compra da totalidade das quotas de emissão da Terlogs detida pela Companhia. Em 18 de outubro de 2004, a Companhia notificou a Sogo – South Ocean Grãos e Óleos Comércio, Exportação e Importação Ltda. ("Sogo"), nos termos do Acordo de Quotistas, abrindo-se o prazo para a Sogo exercer o direito de preferência previsto no Acordo de Quotistas ("Direito de Preferência"). Em 25 de novembro de 2004, a Sogo exerceu o respectivo Direito de Preferência, tendo realizado o pagamento relativo à aquisição das respectivas quotas em 20 de dezembro de 2004.

Em 9 de novembro de 2004, a Companhia, a Concessionária Brasileira, a ALL Intermodal, a Terlogs, a Sogo e a Inlogs Logística S.A. ("Inlogs", sociedade ligada à Sogo) firmaram Termo de Compromisso, cuja eficácia estaria condicionada à aquisição pela Sogo das quotas de emissão da Terlogs detidas pela Companhia, dentro do prazo acima mencionado. De acordo com o Termo de Compromisso, a Concessionária Brasileira assegura tarifas ferroviárias competitivas à Terlogs e à Inlogs, bem como determinados níveis de

volumes a serem transportados, e disponibiliza à Terlogs nova área para a expansão do terminal já existente, ao lado da área que já é objeto de comodato. Adicionalmente, a Terlogs deverá pagar à ALL US\$0.10 por tonelada movimentada no novo terminal, até atingir o montante de US\$1,5 milhões. Ainda de acordo com o Termo de Compromisso, a Inlogs comprometeu-se a ceder, aproximadamente, 240 vagões novos à Concessionária Brasileira e a Concessionária Brasileira terá exclusividade para o transporte de mercadorias a ser movimentada no novo terminal da Terlogs.

Em 16 de dezembro de 2004, a Concessionária Brasileira firmou com a Inlogs contrato de prestação de serviços de transporte ferroviário de cargas, a fim de transportar *commodities* agrícolas, em volumes mínimos anuais de 1 milhão de toneladas, no período entre 2005 e 2027, sob o regime de volumes garantidos, conhecido como *take or pay*. Por meio desse contrato a Inlogs disponibilizará à Concessionária Brasileira, em 2005, um total de 240 vagões para o transporte exclusivo desses produtos. Os volumes e tarifas serão renegociados anualmente (ver “Contratos Relevantes – Contratos Comerciais – Inlogs” abaixo).

A Sogo efetuou, em 17 de dezembro de 2004, o pagamento do preço nos mesmos termos propostos pela Bunge. A alteração contratual contemplando a transferência das quotas da Companhia para a Sogo foi firmada em 16 de dezembro de 2004.

Distribuição Pública Secundária de Certificados de Depósito de Ações (“Units”)

Distribuição pública secundária de 7.908.924 Units, cada uma representando 1 ação ordinária e 4 ações preferenciais de emissão da Companhia, feita por determinados acionistas da mesma, em março de 2005. Ver “Descrição do Capital Social – Títulos e Valores Mobiliários” acima.

3ª e 4ª Emissões Públicas de Debêntures

A Companhia emitiu, em outubro de 2004, 13.500 debêntures, com valor nominal unitário de R\$10 mil, totalizando R\$135 milhões. Trata-se da 4ª emissão de debêntures da Companhia, sendo a terceira para distribuição pública. As debêntures têm a forma nominativa e escritural, espécie quirografária, emitidas em série única, com garantia fidejussória prestada pela ALL Intermodal e pela Concessionária Brasileira e vencimento em 1º de outubro de 2009. A partir da data de emissão (que, para os efeitos legais, é 1º de outubro de 2004), as debêntures farão jus a juros remuneratórios de 108% da Taxa DI. Ver “Descrição do Capital Social – Valores Mobiliários – 4ª Emissão Pública de Debêntures”.

A Companhia emitiu, em junho de 2004, 12.000 debêntures, com valor nominal unitário de R\$10 mil, totalizando R\$120 milhões. Trata-se da 3ª emissão de debêntures da Companhia, sendo a segunda para distribuição pública. As debêntures têm a forma nominativa e escritural, espécie quirografária, emitidas em série única, com garantia fidejussória prestada pela ALL Intermodal e pela Concessionária Brasileira e vencimento em 1º de junho de 2007. A partir da data de emissão (que, para os efeitos legais, é 1º de junho de 2004), as debêntures farão jus a juros remuneratórios de 110% da Taxa DI. Ver “Descrição do Capital Social – Valores Mobiliários – 3ª Emissão Pública de Debêntures”.

Transformação da ALL Tecnologia em Sociedade Empresária Limitada

Em 2 de fevereiro de 2005, por meio de Assembléia Geral Extraordinária, re-ratificada pela Ata de Assembléia Geral de Sócios Quotistas realizada em 9 de agosto de 2005 os acionistas da ALL Tecnologia decidiram transformá-la, de uma sociedade por ações, em uma sociedade empresária limitada, passando a adotar o nome empresarial ALL – América Latina Logística Tecnologia Ltda.

A referida transformação de tipo societário não causou a dissolução, liquidação ou solução de continuidade em relação aos negócios da ALL Tecnologia, nem tampouco qualquer alteração de seu patrimônio.

Em virtude da transformação, o capital da sociedade, de R\$1.000,00, totalmente integralizado em moeda corrente nacional e dividido em 1.000 ações ordinárias, nominativas e sem valor nominal, passou a ser dividido na proporção de 1 quota para cada 1 ação original, no valor nominal de R\$1,00 cada quota, cabendo aos acionistas quotas na mesma proporção.

A ALL Tecnologia é atualmente detida pela Companhia, que detém 999 quotas e pelo Sr. Carlos Henrique Cavalcanti Corrêa, que detém 1 quota.

Aprovação de Código de Conduta para Divulgação de Uso de Informações e Negociação de Valores Mobiliários de Emissão da Companhia

Em 7 de março de 2005, por meio de Reunião do Conselho de Administração, foi aprovado o Código de Conduta para Divulgação de Uso de Informações e Negociação de Valores Mobiliários de Emissão da Companhia, o qual visou substituir o Código aprovado em Reunião do Conselho de Administração de 26 de julho de 2002.

O Código aprovado tem por finalidade estabelecer elevados padrões de conduta e transparência, a serem compulsoriamente observados, a fim de adequar a política interna da Companhia ao princípio da transparência e às boas práticas de conduta no uso e divulgação de informações relevantes e na negociação de valores mobiliários da Companhia.

Encontram-se sujeitos à observância das regras em questão (i) acionistas controladores da Companhia, (ii) administradores, (iii) Conselheiros Fiscais, (iv) integrantes dos demais órgãos com funções técnicas ou consultivas da Companhia, (v) empregados e executivos com acesso a informação relevante, (vi) beneficiários de Plano de Opção de Compra de Ações e (vii) quem quer que, em virtude de cargo, função ou posição detida na Companhia, suas sociedades controladoras, controladas e coligadas tenha conhecimento de ato ou fato relevante sobre a Companhia.

Instituição de Domicílio Legal da Companhia e ALL Intermodal na Argentina

Por meio das Atas de Reunião de Diretoria da Companhia e ALL Intermodal, realizadas em 30 de março de 2005, deliberou-se (i) a constituição de domicílio legal da Companhia e da ALL Intermodal na cidade de Buenos Aires, Argentina, (ii) aprovação das medidas necessárias para que a Companhia e a ALL Intermodal, na qualidade de sociedades estrangeiras perante a República Argentina, possam efetuar registro ou alterações destes perante os órgãos pertinentes, com a finalidade de constituir sociedades, participar de sociedades já existentes ou participar de sociedades a serem constituídas no futuro, sujeitas às leis vigentes na República Argentina, (iii) nomeação de representantes legais para os fins acima.

Constituição da Santa Fé Vagões

Em 11 de agosto de 2005, a Companhia e a Millinium Investimentos Ltda. (“Millinium”), subsidiária da sociedade indiana Besco Engineering and Services Private Limited, celebraram alguns contratos tendo por finalidade a constituição da Santa Fé Vagões S/A, sociedade cujo principal objeto social será a fabricação, manutenção, comercialização e negociação de itens e serviços relacionados a materiais rodantes, sistemas ferroviários, equipamentos de tração, trilhos, sinalizações e equipamentos mecânicos relacionados a atividades ferroviárias, assim como suas peças, partes e componentes, bem como a importação, exportação, compra, venda, distribuição, arrendamento, locação e empréstimo de vagões, máquinas, equipamentos e insumos relacionados com atividades ferroviárias.

A sede da Santa Fé Vagões será localizada na cidade de Santa Maria - RS. O investimento pré-operacional na Santa Fé Vagões será de R\$2 milhões, na proporção de 60% (R\$1,2 milhões) pela Companhia e 40% (R\$800 milhões) pela Millinium. Até o presente momento, o capital social subscrito e integralizado da Santa Fé Vagões é de R\$250.100,00, sendo que a Companhia e Millinium detêm, cada uma, 50% do capital votante e 40% e 60% do capital social total, respectivamente. A Companhia e a Millinium se comprometeram a integralizar o capital social da Santa Fé Vagões em até 6 meses.

De acordo com os contratos supra-referidos, a Millinium comprometeu-se a fornecer à Santa Fé Vagões todo o suporte técnico e “know-how” necessários à fabricação dos vagões. A Companhia, por sua vez, dará em comodato à Santa Fé Vagões uma área localizada na cidade de Santa Maria – RS, incluindo certos equipamentos a serem utilizados pela Santa Fé Vagões no desenvolvimento de seu objeto social, para utilização nas suas atividades industriais, comerciais e administrativas. Ver “Atividades - Processos Administrativos - Brasil”.

A Santa Fé Vagões dará, ainda, preferência à Companhia, demais empresas do grupo e seus clientes no fornecimento de vagões produzidos pela Santa Fé Vagões, para uso ou para venda. A Companhia se obriga a conferir direito de preferência a Santa Fé Vagões sempre que qualquer de seus clientes manifestar interesse em adquirir vagões com as características dos produzidos pela Santa Fé Vagões.

Em 12 de agosto de 2005, a Companhia e Millinium firmaram um Acordo de Acionistas tendo por finalidade regular o direito de voto, a eleição de administradores e a transferência e oneração de ações.

A operação supra-referida terá por finalidade atender a demanda de vagões no mercado nacional, criar oportunidades de exportação e atender às necessidades de material rodante da Concessionária Brasileira, demais empresas do grupo, bem como de seus clientes em geral.

Em 25 de agosto de 2005, a Santa Fé Vagões, o Estado do Rio Grande do Sul e o Município de Santa Maria firmaram termo de compromisso, de acordo com o qual a Santa Fé Vagões comprometeu-se a, entre outros, (i) construir suas instalações fabris no Município de Santa Maria, e realizar os investimentos necessários ao exercício de sua atividade, (ii) responsabilizar-se pelo atendimento da legislação aplicável à atividade econômica desenvolvida, inclusive a legislação ambiental, e (iii) recolher o ICMS sobre o seu faturamento. O Estado do Rio Grande do Sul comprometeu-se a conceder benefícios fiscais, viabilizar a concessão de crédito, e o Município de Santa Maria a propiciar infra-estrutura básica e conceder benefícios fiscais.

Cabe ressaltar, por fim, que, o Contrato de Financiamento Mediante Abertura de Crédito Nº 02.2.957.3.1 firmado com o BNDES, determina a solicitação de autorização prévia ao BNDES para a criação ou aquisição de subsidiárias pela Companhia, podendo, em última instância, acarretar a decretação do vencimento antecipado do contrato em referência, dos demais contratos firmados com a entidade e o imediato pagamento da dívida, independentemente da aplicação de outras eventuais sanções. A Companhia já solicitou ao BNDES a dispensa da obrigação acima, mas esta, até o momento, não foi concedida; entretanto, a Companhia entende remota a probabilidade de sua não-obtenção.

Alienação de Global Depositary Receipts (“GDRs”)

Os acionistas Delara Brasil Ltda, GEEMF II Latin América LLC, Railtex Global Investments LLC, Unicorp Bank Trust, Brasil Private Equity Fundo de Investimento em Participações, Brazilian Equity Investments III LLC, Brazilian Equity LLC, Brazilian Securities Netherlands BV, Latin Freight Company LLC, Ralph Partners I LLC e Emerging Markets Capital Investments LLC alienaram, no exterior, 3.181.336 Units representativas de 7,21% do capital total da ALL, conforme fato relevante divulgado pela Companhia em 3 de outubro de 2005. Não obstante parte dos acionistas alienantes integrem o bloco de controle, as ações ordinárias subjacentes às Units por eles alienadas não estavam, vinculadas ao acordo de acionistas arquivado na sede da Companhia, o qual determina o bloco de controle da Companhia.

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 Companhia, e suas subsidiárias, firmaram os seguintes contratos de financiamento:

Contrato Para Financiamento de Capital de Giro - Indexador CDI com o HSBC n. 0054-1263471

A Companhia, em 5 de setembro de 2005, assinou Contrato para Financiamento de Capital de Giro – Indexador CDI (“Contrato de Capital de Giro”), com o HSBC, no valor de R\$200 milhões, cuja validade foi condicionada à celebração pela Companhia e pelo HSBC do Contrato de Colocação, resultante da Proposta para Coordenação, Escrituração, Registro e Distribuição Pública da 5ª Emissão de Debêntures Simples, Não Conversíveis em Ações, no montante de R\$200 milhões, da Companhia (“Proposta”). Esse contrato é garantido pela Concessionária Brasileira e pela ALL Intermodal, por meio de fiança. O pagamento de todas as importâncias relativas às obrigações desse contrato, inclusive juros, será efetuado em uma única parcela, com vencimento em 4 de novembro de 2005 ou na data da liquidação financeira das Debêntures, o que ocorrer primeiro. Sobre o crédito aberto incide a variação do CDI, acrescida de *spread* de 1,30% ao ano. Os recursos obtidos pela Emissora mediante este contrato destinam-se a garantir liquidez e manter a estratégia de realização de potenciais aquisições, além de destinar-se ao alongamento do perfil do endividamento da Emissora, da Concessionária Brasileira e da ALL Intermodal, com preferência para o pagamento de dívidas com vencimentos em prazos mais curtos, até o final do ano de 2007, e com taxas de juros entre 115% e 120% do CDI. Ver “Destinação dos Recursos”.

Dentre as hipóteses de vencimento antecipado destacam-se as seguintes: (i) cisão, fusão, incorporação ou qualquer forma de reorganização societária envolvendo a Companhia e/ou as garantidoras ou suas respectivas controladoras, que possam, de qualquer modo, a exclusivo critério do HSBC, vir a prejudicar o cumprimento

das obrigações assumidas no contrato; (ii) caso a autorização para a prestação da garantia seja negada pelo Unibanco e/ou BNDES ou não seja obtida em 30 dias corridos, contados da assinatura do contrato; (iii) na hipótese de rescisão voluntária da Proposta ou do Contrato de Colocação, conforme previsto neste último; (iv) caso, a qualquer tempo, se descubra seja necessária a obtenção de qualquer autorização para prestação de garantia, excluídas as necessárias acima.

Contrato de financiamento com o BNDES n. 02.2.957.3.1

O contrato com o BNDES, assinado em 11 de fevereiro de 2004, com a Concessionária Brasileira, e como intervenientes a Companhia e a ALL Intermodal, 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 ao 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 Companhia de emissão da Concessionária Brasileira; (b) penhor de 25% da totalidade das ações de titularidade da Companhia 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 (i) R\$50,0 milhões, reajustado anualmente pelo IGP-M ou (ii) 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”, conforme definido no item II abaixo; (e) cessão de indenização decorrente dos direitos emergentes da concessão; 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 58 vagões e 50 locomotivas especificados no contrato, 1.028 vagões a serem adquiridos pela Concessionária Brasileira ou qualquer outro bem que venha a compor o projeto a partir do ano de 2003, excetuando-se os caminhões e semi-reboques; e IV – Vinculação de no mínimo 30% da totalidade da receita da Concessionária Brasileira e da ALL Intermodal em conta vinculada.

A Companhia 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 Companhia mantiver uma relação de dívida líquida/EBITDA Ajustado maior que 1,20, salvo com autorização prévia do BNDES. 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 anexo ao contrato. A Companhia, 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 nem a qualquer outra empresa coligada, tanto diretamente quanto por meio de suas controladas, durante o prazo do financiamento, excetuando-se: (i) as transações entre a Concessionária Brasileira e a ALL Intermodal; e (ii) as transações entre a Companhia com a Concessionária Brasileira e/ou a ALL Intermodal 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 por estas, nem celebrarem operação com função ou efeito de empréstimo com as empresas aqui descritas, excetuando-se: (i) as transações entre a Concessionária Brasileira e a ALL Intermodal; e (ii) as transações entre a ALL Logística com a Concessionária Brasileira e/ou a ALL Intermodal quando ambas forem as beneficiárias dos empréstimos; (c) não contratar operação de financiamento cujas garantias sejam preferenciais em relação às garantias oferecidas ao BNDES nesse contrato, excetuando-se (i) financiamentos tendo como garantia penhor de direitos creditórios de contratos comerciais que não ultrapassem o valor, no agregado das 3 empresas (Concessionária Brasileira, Companhia e ALL Intermodal), de R\$50,0 milhões por ano, corrigido anualmente pelo IGP-M durante a vigência do contrato de financiamento; (ii) financiamentos para substituição de material rodante; (iii) operações de leasing ou (iv) financiamento para aquisição de ativos, tendo como garantia a propriedade fiduciária do próprio ativo; (d) não prestar garantia real ou fidejussória a qualquer dívida ou obrigações de terceiros, às suas controladas ou coligadas, com seus controladores diretos ou indiretos, ou com as sociedades controladas por estes ou próprias, nem celebrar qualquer operação que tenha função ou efeito de garantia de dívida, sem a prévia anuência do BNDES, salvo nas hipóteses especificadas no contrato; (e) 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 (f) obterem prévia anuência do BNDES para alterar o objeto social, bem como para realizar operações de fusão, cisão, incorporação e transformação, criar ou adquirir subsidiárias, excetuando operações envolvendo as ações de emissão da Geodex 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 Companhia e a ALL Intermodal prestarão fiança para garantir as obrigações assumidas pela Concessionária Brasileira no contrato de financiamento.

Em Assembléia Geral Extraordinária realizada em 18 de abril de 2005, os acionistas da ALL Intermodal alteraram o objeto da sociedade para nele fazer constar (i) a aquisição de peças, partes e componentes, (ii) montagem, beneficiamento e reforma de contêineres, locomotivas, vagões e caminhões, bem como a compra, venda e locação de locomotivas, vagões e caminhões”. Segundo o ato societário em questão, dita alteração teve por finalidade melhor explicitar, para os investidores e para o mercado em geral, as atividades compreendidas no objeto social da companhia. Ainda não foi solicitada a competente autorização do BNDES para fins de realização de referida alteração ao objeto social.

São hipóteses de vencimento antecipado desse contrato, entre outras: (a) 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 de matérias que limitem o controle de qualquer dessas empresas pelos respectivos controladores; e (b) o não exercício pela ALL Intermodal de opção de compra dos ativos objeto de arrendamento prevista no Contrato de Arrendamento de Ativos e Outras Avenças, celebrado em 23 de julho de 2001 com a Delara.

Em 19 de maio de 2005, o BNDES comunicou à Companhia o prazo de 30 dias para a regularização da situação jurídica das garantias oferecidas neste Contrato, sob pena do cancelamento do desembolso dos recursos. Até a data deste Prospecto, a ANTT não havia ainda se manifestado sobre a aprovação, ou não, da outorga das referidas garantias e tampouco o BNDES cancelou o desembolso previsto. Ver “Contrato de Empréstimo assinado entre Concessionária Brasileira e DEG” abaixo.

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, tem como garantidoras a Companhia e a ALL Intermodal. Foram fixados juros na taxa LIBOR com prazo de 6 meses, acrescida de 5,50% a.a.. Como garantia do empréstimo, a Concessionária Brasileira ofereceu (a) a propriedade fiduciária de 58 vagões e de 20 locomotivas especificados no Sistema de Gerenciamento 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 C30-7 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 por ano, o que for maior; (d) penhor de recursos depositados em conta de reserva de serviço da dívida, de acordo com os termos do Debt Service Reserve Account Assignment Agreement; (e) cessão condicional de direito à de indenização decorrentes do contrato de concessão, no caso de rescisão do mesmo, na forma regulada no Amendment to the Assignment Agreement of Indemnification

Rights; e (f) 30% de todas as receitas nos termos do Instrumento Particular de Contrato de Vinculação de Receitas. Para fins de garantir o empréstimo, juros e outras obrigações, a Companhia deve (x) empenhar 25% das ações de emissão da Concessionária Brasileira detidas pela Companhia sob a forma de um Contrato de Penhor de Ações; (y) empenhar 25% das ações de emissão da ALL Intermodal detidas pela Companhia, sob a forma de um Contrato de Penhor das Ações da Intermodal; e (z) prestar garantia nos termos do Contrato de Garantia da Companhia. Para fins de garantir o empréstimo, juros e outras obrigações, a ALL Intermodal deve: (i) constituir garantia ao DEG nos termos do Contrato de Garantia da ALL Intermodal; e (ii) oferecer 30% de todas as receitas nos termos do Instrumento Particular de Contrato de Vinculação de Receitas. As garantias indicadas nos itens “a”, “b”, “c”, “e”, “f”, “x”, “y” e “ii” acima deverão ser compartilhadas entre DEG, UNIBANCO e BNDES. Nos termos desse contrato, a Companhia deve, como acionista controladora da Concessionária Brasileira e da ALL Intermodal, deliberar a não distribuição de dividendos ou juros sobre capital próprio pela Concessionária Brasileira ou ALL Intermodal até 2011 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, salvo se houver autorização do DEG, a Companhia não deve: (a) transferir fundos, inclusive através de operações de empréstimo, ou conceder garantias, diretamente ou através de controladas, em benefício: (i) de seus acionistas diretos ou indiretos; (ii) da ALL – América Latina Logística Argentina S.A.; (iii) da Logispar; (iv) de qualquer subsidiária ou afiliada da ALL – América Latina Logística Argentina S.A. e da Logispar; (b) distribuir dividendos aos seus acionistas, ressalvados os obrigatórios; (c) realizar ou permitir a fusão, incorporação, liquidação ou reorganização, exceto com relação às operações envolvendo ações da Geodex. Da mesma forma, estabelece o contrato que, salvo se houver autorização do DEG, a ALL Intermodal não deve: (a) transferir fundos ou conceder garantias, diretamente ou através de controladas, em benefício: (i) de seus acionistas diretos ou indiretos; (ii) da ALL – América Latina Logística Argentina S.A.; (iii) da Logispar; (iv) de qualquer subsidiária ou afiliada da ALL – América Latina Logística Argentina S.A. ou da Logispar; (b) realizar ou permitir a fusão, incorporação, liquidação ou reorganização.

Dentre as cláusulas de vencimento antecipado, destacam-se: (a) a fusão, cisão, incorporação ou quaisquer outros processos de reorganização; (b) a alteração de controle da Companhia 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 a maioria dos votos nas deliberações em assembléia geral; (ii) eleger a maioria dos administradores da Concessionária Brasileira, da Companhia 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 Companhia ou da ALL Intermodal; e (c) incluir em qualquer documento societário da Concessionária Brasileira, da Companhia ou da ALL Intermodal de quorum qualificado de deliberação para a aprovação de matérias que possam limitar o exercício do controle das referidas companhias pelos seus respectivos controladores.

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 do DEG, exceto, (i) para financiamentos de valor não superior a R\$50,0 milhões por ano garantidos por acordos comerciais; (ii) para financiar a reposição de material rodante; (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; (c) conceder garantias com relação a obrigações ou dívidas de terceiros sem consentimento prévio do DEG, exceto (i) para financiamentos à Concessionária Brasileira de valor não superior a R\$50,0 milhões por ano garantidos por acordos comerciais; (ii) para financiamento a fim de assegurar à Concessionária Brasileira e à ALL Intermodal a reposição de material rodante; (iii) operações de arrendamento; e (iv) para financiamento à Concessionária Brasileira ou à ALL Intermodal referente à compra de ativos cujas garantias sejam alienações fiduciárias ou propriedades fiduciárias dos próprios bens adquiridos; (d) participar de qualquer sociedade, compartilhamento de lucros ou acordo semelhante através do qual a renda ou lucro da Concessionária Brasileira possa ser compartilhada com outra pessoa ou participar de contrato em razão do qual os negócios ou operações da Concessionária Brasileira possam ser administrados por terceiros; (e) participar ou manter relação comercial com seus acionistas, empregados ou companhias relacionadas exceto sob termos comerciais negociados em bases equitativas; (f) realizar ou autorizar a fusão, incorporação, liquidação ou reorganização; (g) criar ou adquirir subsidiárias, sem consentimento prévio do DEG.

Adicionalmente, a Concessionária Brasileira, a Companhia e a ALL Intermodal devem obter a aprovação prévia do DEG com relação a qualquer mudança de controle, definida (a) no caso da Companhia, como 50% das ações ordinárias de sua emissão mais 7 ações ordinárias ou tantas outras ações ordinárias 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.

Em 20 de junho de 2005, a Concessionária Brasileira enviou carta ao DEG informando o cancelamento do referido contrato em decorrência da não manifestação da ANTT em relação às garantias oferecidas, o que tornou inviável a consecução do contrato.

Contrato de Financiamento Mediante Repasse de Recursos Contratados com o IFC – no. 276576-6

Este contrato foi celebrado em 4 de novembro de 2002 (e aditado em 24 de fevereiro de 2003 e em 2 de dezembro de 2003) entre a Concessionária Brasileira, o UNIBANCO e, como garantidoras, a Companhia 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 15/12/2004 e a última em 15/12/2008. O contrato estabelece juros de 7,10% a.a. calculados sobre o saldo devedor do financiamento, acrescidos da taxa LIBOR com prazo de 6 meses. Ainda, com a finalidade de assegurar o pagamento das obrigações decorrentes desse contrato, foram firmados, em 16 de dezembro de 2002 (i) contrato de penhor de 25% das quotas da ALL Intermodal, celebrado entre a Companhia e o UNIBANCO, e, como intervenientes, a ALL Intermodal, a Concessionária Brasileira e outros, bem como (ii) contrato de caução de ações, entre a Companhia e o UNIBANCO, na qualidade de partes, e a ALL Intermodal e a Concessionária Brasileira, na qualidade de intervenientes, tendo por objeto a constituição de caução, em favor do UNIBANCO, de ações representativas de 25% do capital social da Concessionária Brasileira, detidas pela Companhia.

Segundo o contrato referido no item “i” acima, a Companhia, conjuntamente com outros sócios quotistas da ALL Intermodal, obrigaram-se a, sem prévio consentimento por escrito do UNIBANCO: (a) não alterar o objeto social da ALL Intermodal; (b) não constituir sobre 75% das quotas do capital social da ALL Intermodal de sua titularidade qualquer outro ônus ou gravame; (c) não vender, ceder, transferir ou alienar 75% das quotas do capital social da ALL Intermodal de sua titularidade; ou (d) não alterar o Contrato Social da ALL Intermodal de forma a, direta ou indiretamente, afetar negativamente a garantia empenhada ou os direitos do UNIBANCO decorrentes desse contrato. Ademais, somente com prévio e expresso consentimento do UNIBANCO, a Companhia e o Sr. Sérgio Messias Pedreiro poderão deliberar em reunião de quotistas ou assembléia sobre: (a) emissão de novas quotas, sendo que, nesse caso, a Companhia deverá integralizar o capital subscrito em 90 dias contados da deliberação de aumento de capital; (b) outorga de opção de compra de novas quotas; (c) criação de nova espécie ou classe de quotas; (d) desdobramento de quotas; (e) redução do capital social; (f) qualquer operação de fusão, cisão ou incorporação; (g) declaração de auto-falência ou concordata preventiva; (h) qualquer alteração no Contrato Social que diga respeito às obrigações previstas nesse contrato; e (i) qualquer alteração na participação societária de cada quotista da ALL Intermodal.

Conforme informado anteriormente, favor notar que em Assembléia Geral Extraordinária realizada em 18.4.2005, os acionistas da ALL Intermodal alteraram o objeto da sociedade. A Companhia ainda não solicitou a competente autorização do UNIBANCO para fins de realização de referida alteração ao objeto social.

Segundo o contrato referido no item “ii” acima, a Companhia obriga-se a, entre outros, sem prévio consentimento por escrito do UNIBANCO: (a) não alterar o objeto social da Concessionária Brasileira; (b) não constituir sobre 75% das ações ordinárias e 25% das ações preferenciais em que se divide o capital da Concessionária Brasileira qualquer outro ônus ou gravame além da caução objeto desse contrato; (c) não vender, ceder, transferir ou alienar 75% das ações ordinárias e 25% das ações preferenciais emitidas pela Concessionária Brasileira; e (d) não alterar o Estatuto Social da Companhia de forma a afetar negativamente a garantia caucionada ou os direitos do UNIBANCO decorrentes desse contrato. Além disso, somente com o prévio e expresso consentimento do UNIBANCO, a Companhia poderá, em assembléia geral da Concessionária Brasileira, deliberar sobre: (a) a criação de nova espécie ou classe de ações; (b) a redução do capital social; (c) qualquer operação de fusão, cisão ou incorporação; (d) declaração de auto-falência ou concordata preventiva; (e) qualquer alteração na participação societária ou admissão de outros acionistas na

Concessionária Brasileira, hipótese em que a Concessionária Brasileira deixará de ser subsidiária integral da Companhia; (f) a emissão de novas ações, sendo que, nesse caso, a Companhia deverá integralizar o capital subscrito em 90 dias contados da deliberação de aumento de capital.

Em 22 de janeiro de 2003, foram aditados os contratos mencionados nos itens (i) e (ii) acima, a fim de estender tais garantias para assegurar as obrigações da Concessionária Brasileira decorrentes do Contrato de Promessa de Realização de Operações de Assunção de Obrigações Decorrentes de Variação de Taxas e/ou Índices n.º 279.318-0 – Contrato de “Swap”.

Esse financiamento, conforme descrito acima, tem garantias compartilhadas entre o UNIBANCO, 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 por ano, (ii) de financiamento para substituição de material rodante, e (iii) de operações de leasing ou financiamento para aquisição de ativos tendo como garantia a alienação fiduciária do próprio bem; (b) da Concessionária Brasileira, Companhia 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, Companhia 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, a Companhia e a ALL Intermodal não garantirem, real ou fidejussoriamente, quaisquer dívidas ou obrigações de terceiros, nem celebrar qualquer operação que tenha função ou efeito de garantia de dívida de terceiro, sem a prévia anuência do UNIBANCO, exceto nos casos (i) de financiamentos tendo como garantia contratos comerciais da Concessionária Brasileira que não ultrapassem o valor, no agregado, de R\$50 milhões ao ano; (ii) financiamentos para substituição de material rodante; (iii) operações de leasing; ou (iv) financiamentos para aquisição de ativos tendo como garantia a alienação fiduciária do próprio ativo; (e) da Concessionária Brasileira, Companhia e ALL Intermodal não alterarem seu objeto social sem prévia anuência do UNIBANCO; (f) da Concessionária Brasileira, Companhia, ALL Intermodal não realizarem operações de fusão, incorporação, transformação ou cisão, bem como criar ou adquirir subsidiárias, sem a prévia anuência do UNIBANCO; (g) da Companhia não contratar, sem prévia aprovação do UNIBANCO, outros financiamentos de longo prazo além daqueles já apresentado ao UNIBANCO, exceto (i) de financiamento tendo como garantia contratos comerciais da Concessionária Brasileira, cujo valor agregado não supere R\$50,0 milhões por ano, (ii) de financiamento para substituição de material rodante, e (iii) operações de leasing; (h) da Companhia não distribuir dividendos, enquanto a Companhia 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 estabelecidos no contrato; e (i) da Companhia não deliberar a distribuição de lucros, dividendos ou juros sobre capital próprio pela Concessionária Brasileira e pela ALL Intermodal até 2008, exceto se obrigado por lei, caso este em que os montantes distribuídos devem ser objeto de deliberação de aumento de capital dessas Companhias para aumento e integralização de capital.

Conforme informado anteriormente, favor notar que em Assembleia Geral Extraordinária realizada em 18.4.2005, os acionistas da ALL Intermodal alteraram o objeto da sociedade. A Companhia ainda não solicitou a competente autorização do UNIBANCO para fins de realização de referida alteração ao objeto social.

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.

Esse financiamento possui as seguintes garantias: (a) propriedade fiduciária de 58 vagões tanque e 20 locomotivas da Concessionária Brasileira especificados no contrato; (b) penhor de direitos creditórios decorrentes de contratos comerciais celebrados pela Concessionária Brasileira e ALL Intermodal; (c) vinculação de, no mínimo, 30% da receita total da Concessionária Brasileira e da ALL Intermodal na conta vinculada, conforme Termo de Vinculação de Receitas; (d) penhor de 25% das ações da Concessionária Brasileira; (e) penhor de 25% das quotas da ALL Intermodal; (e) propriedade fiduciária 1.028 vagões a serem

adquiridos pela Concessionária Brasileira, ou qualquer outro bem que venha a compor o projeto a partir do ano de 2003, excetuando-se os caminhões semi-reboque.

Em novembro de 2004, o UNIBANCO concedeu à ALL dispensa incondicional da restrição de distribuição de dividendos.

Em 20 de junho de 2005, a Concessionária Brasileira enviou carta ao DEG informando o cancelamento do contrato de empréstimo firmado com esta. Ver “Contrato de Empréstimo assinado entre Concessionária Brasileira e DEG” acima.

Contrato para Abertura de Crédito mediante Repasse do Empréstimo Contratado com o BNDES nº 10/658.267-0 – UNIBANCO

O contrato entre a Concessionária Brasileira e 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 outubro 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, celebrado em 11.10.1999, entre a Concessionária Brasileira, o UNIBANCO, o BNDES e, como intervenientes, o Banco Real S.A. e o Banco Bradesco S.A., igualmente descrito abaixo.

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 Companhia, e suas subsidiárias, assinaram outros contratos financeiros relevantes, a fim de desenvolver suas atividades conforme descrito abaixo:

Contrato de Financiamento Nº. 97.2.582.3.1, de 10 de fevereiro de 1998, entre BNDES e Concessionária Brasileira; Aditivo No. 1, de 11 de outubro de 1999, e Aditivo No. 2, de 18 de setembro de 2000

O contrato de repasse de recursos do BNDES foi celebrado entre a Concessionária Brasileira, Banco Real S.A., Banco Bradesco S.A. e UNIBANCO, 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 3,0% a.a. acima da TJLP e para o sub-crédito B, de 6,25% a.a. acima da TJLP. A Concessionária Brasileira obrigou-se a, caso exigido pelo BNDES, emitir debêntures simples no valor do saldo devedor do sub-crédito B, sujeitas às mesmas taxas de juros fixadas para o sub-crédito B e às demais condições estabelecidas no contrato. Na hipótese da não emissão de debêntures, tal como previsto no contrato, a taxa de juros incidente sobre o sub-crédito A será automaticamente majorada para 5% a.a. acima da TJLP.

A Concessionária Brasileira obrigou-se a não constituir, salvo autorização prévia e expressa do BNDES, garantias junto a outros credores de longo prazo, sem que seja prestada a mesma garantia ao BNDES, a não efetuar pagamento de dividendos que possa vir a limitar a sua capacidade de investimento, bem como a exercer somente atividade empresarial associada à prestação de serviço público de transporte ferroviário objeto do contrato de concessão. Ainda, 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.

São hipóteses de vencimento antecipado do contrato, entre outras: (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 de matérias que limitem ou cerceiem o controle de qualquer dessas empresas, pelos respectivos controladores; (b) alteração do contrato de concessão sem conhecimento prévio 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 em questão, bem como o Contrato para Abertura de Crédito mediante Repasse do Empréstimo Contratado com o BNDES nº 10/658.267-0, acima referido, são garantidos pelo Contrato de Cessão de Indenização, Reserva de Meios de Pagamento e Outras Avenças, celebrado em 11.10.1999, entre a Concessionária Brasileira, o BNDES, o UNIBANCO e, como intervenientes, o Banco Real S.A. e o Banco Bradesco S.A.. Nos termos desse contrato, a Concessionária Brasileira, a fim de assegurar os pagamentos previstos nos mencionados contratos de financiamento, deu em garantia o valor equivalente a 30% dos saldos devedores dos contratos de financiamento da seguinte forma: (i) conta caução de 5% do valor dos saldos devedores dos contratos de financiamento; (ii) fiança bancária que, somada ao valor depositado na conta caução, perfaça o valor mínimo de 10% dos saldos devedores dos contratos de financiamento; e (iii) garantia real em valor equivalente a, no máximo, 20% dos saldos devedores dos contratos de financiamento. Ainda segundo esse contrato, a Concessionária Brasileira obrigou-se a: (a) não transferir o controle acionário sem a prévia anuência do BNDES e do UNIBANCO; (b) não efetuar pagamento de dividendos que possam limitar sua capacidade de investimento; (c) submeter previamente ao BNDES a sua participação como sócio em outras empresas.

Contrato de Mútuo com Banco Safra S.A.

A Companhia, 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. Esse contrato é garantido pela Concessionária Brasileira através, entre outros, de penhor sobre direitos creditórios.

Dentre as hipóteses de vencimento antecipado, destacam-se as seguintes: (a) se, sem o expresse consentimento do Banco Safra, a Companhia tiver o seu controle total ou parcialmente cedido, transferido ou de qualquer maneira alienado; e (b) se, sem o expresse consentimento do Banco Safra, Companhia submeter-se a qualquer forma de transformação, fusão, incorporação ou cisão.

Em 22 de junho de 2004, a Concessionária Brasileira firmou com a Companhia contrato de assunção de obrigações, com a anuência do Banco Safra S.A., por meio do qual a Concessionária Brasileira assumiu as obrigações decorrentes do contrato original, correspondente a um saldo, naquela data, de R\$39,8 mil.

Cédula de Crédito Bancário nº IE4.01/01

Em 13 de maio de 2004, a Concessionária Brasileira emitiu, em favor do Banco Itaú BBA S.A., cédula de crédito bancário no valor de R\$15,0 milhões, com pagamento em 9 parcelas trimestrais, iniciando-se em 9 de maio de 2005 e vencendo-se a última em 27 de abril de 2007, tendo a Companhia como avalista. Sobre o montante devido, incidem juros de 115% do CDI. Dentre as hipóteses de vencimento antecipado, está prevista a alteração do objeto social da Concessionária Brasileira ou da Companhia, a redução ou alteração da composição do capital social da Concessionária Brasileira ou da Companhia, ou a transferência, direta ou indireta, do controle da Companhia, sem a prévia autorização do banco.

Este contrato foi objeto de pré-pagamento pela Concessionária Brasileira em 5 de novembro de 2004.

Export Prepayment Agreement nº G-1566/02

Em 10 de junho de 2002, a Companhia e o ABN Amro Bank N.V. celebraram contrato de pré-pagamento de exportação, no valor de US\$14.000.000,00, com pagamento em 6 parcelas, sendo (i) a primeira em 6 de janeiro de 2004, de US\$1.200.000,00; (ii) a segunda, em 7 de julho de 2004, de US\$1.200.000,00; (iii) a terceira, em 6 de janeiro de 2005, de US\$3.200.000,00; (iv) a quarta, em 8 de julho de 2005, de US\$3.200.000,00; (v) a quinta, em 6 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 3,90% ao ano. Nessa mesma data, o Banco ABN Amro Real S.A. celebrou Contrato de Prestação de Garantia com a Companhia e, como garantidora, a Concessionária Brasileira, mediante o qual o banco garantiu o pagamento do contrato de pré-pagamento de exportação e recebeu em garantia caução de títulos, de quotas de fundos de investimentos e de duplicatas.

Este contrato foi objeto de pré-pagamento em 3 de dezembro de 2004.

Contrato de Prestamo (Contrato de Mútuo)

Este contrato foi celebrado entre ALL Central e o Citibank N.A., sucursal Buenos Aires, em 4 de outubro de 2000, no valor de US\$7,0 milhões, com pagamento em 12 parcelas trimestrais, vencendo a primeira em janeiro de 2003. 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 ALL América Latina Logística S.A. 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; (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, e (d) cumprir com a contratação dos seguros obrigatórios pelos respectivos contrato de concessão.

Contrato de Empréstimo No. 23.121.503 entre Banco ABC Brasil S.A.– Cayman Islands Branch e ALL Argentina.

Este empréstimo foi firmado de forma precificada, na razão de P\$ 1= US\$1, conforme a Lei de Emergência Econômica, nº 25.561, o Decreto de Poder Executivo nº 214/2002 e a Comunicação “A 3507” do Banco Central da República Argentina. O capital foi ajustado de acordo com um coeficiente de atualização, denominado “Coeficiente de Estabilização de Referência” (CER), o qual é calculado pelo Banco Central da República 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 27 de dezembro de 2006. Os juros de 8,40% 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.

Cédulas de Crédito Bancário nºs 101211 a 101219

Em 10 de dezembro de 2004, a Concessionária Brasileira emitiu, em favor do Banco de Investimento Credit Suisse First Boston S.A., cédulas de crédito bancário no valor total de, aproximadamente, R\$241,0 milhões, todas com vencimento em 4 de agosto de 2008, tendo a Companhia como avalista. Sobre os montantes devidos, incidem juros de 106,30% do CDI. Dentre as hipóteses de vencimento antecipado, está prevista (i) a alteração do objeto social da Concessionária Brasileira ou da Companhia; (ii) o não pagamento pela Companhia de quaisquer valores devidos a seus debenturistas nas datas previstas nas respectivas escrituras de emissão, salvo se o inadimplemento for sanado em 15 dias corridos; (iii) venda, cessão ou qualquer outro tipo de transferência pela Concessionária Brasileira, pela Companhia ou suas controladas de bens do ativo permanente ou de participação em outras sociedades ou de ativos essenciais à sua atividade em valor superior a R\$75,0 milhões; e (iv) criação de ônus ou encargos sobre ativos da Concessionária Brasileira, da Companhia ou de suas controladas que afetem a capacidade de pagamento das mesmas em relação a estas cédulas.

Contratos Comerciais

A Companhia, através de suas subsidiárias operacionais, presta serviços de transporte de carga ferroviário e intermodal para diferentes ramos de atividade. Seguem abaixo as principais características dos contratos comerciais relevantes e atualmente vigor ou em fase de renegociação:

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, aditado em 1º de novembro de 2003, com vigência até 1º de novembro de 2004, que, embora não tenha sido formalmente renovado, continua sendo regularmente cumprido pelas partes. 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) ressarcir a Texaco no caso de produto perdido em caso de acidente ou violação de lacre; (e) 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 (f) 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, trigo 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. Esse contrato vigorará até 31 de janeiro de 2007. Entre as obrigações da Concessionária Brasileira destacam-se: (i) ressarcimento à Cargill por variações no peso da mercadoria transportada, observados os parâmetros estabelecidos no contrato; (ii) indenizar a Cargill pela falta do produto decorrente de tombamento do vagão, roubo, furto e infiltração de água, entre outros; (iii) isentar a Cargill de ressarcimento das perdas ocorridas em sinistros após a entrega dos vagões para descarga no terminal da Cargill ou de terceiros por ela indicados. Em 17 de dezembro de 2004, nos termos do primeiro aditivo, o contrato passou a prever o pagamento antecipado de determinado montante a ser reembolsado à Cargill entre fevereiro e setembro de 2005, em oito parcelas correspondentes a 50% de cada faturamento mensal até atingir o limite mensal de R\$625,0 mil, até a liquidação integral da antecipação. Ainda, a Cargill garantiu à Concessionária Brasileira que não realizará descargas de quantidades diárias de vagões acima dos limites máximos especificados nesse contrato.

Ambev – Em 1º de setembro de 1997, foi celebrado contrato para prestação de serviços de transporte ferroviário entre a Delara e a Companhia Cervejaria Brahma – Filial Continental (“Ambev”). 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 1,6% 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 Companhia e a Delara em julho de 2001. A vigência deste contrato era de 72 meses tendo o mesmo vencido. Entretanto, os serviços continuam sendo prestados à Ambev.

Ambev – 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. 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 Ambev 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 Companhia e a Delara em julho de 2001. A vigência deste contrato era de 72 meses tendo o mesmo vencido. Entretanto, os serviços continuam sendo prestados à Ambev.

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. Esse contrato encontra-se, atualmente, em fase de renegociação. 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, aditado em 1º de novembro de 2003, com vigência até 1º 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) ressarcir a Esso por quaisquer danos a cargas, incluindo todos os acidentes, perdas, deficiências, alteração de especificações técnicas, roubos e perdas das mesmas; (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 com vagão, independentemente da responsabilidade da Concessionária Brasileira, e (b) confirmação de vazamentos, mesmo quando os lacres se mostrassem intactos.

Bunge Alimentos – Em 30 de setembro de 2004, foram assinados contratos entre a Concessionária Brasileira e a Bunge Alimentos S.A. (“Bunge”) para regular (i) o transporte de grãos agrícolas na malha ferroviária da Concessionária Brasileira, (ii) o compromisso de investimento da Bunge em vagões a serem disponibilizados à Concessionária Brasileira, bem como (iii) a cessão em comodato à Bunge de terreno arrendado à Concessionária Brasileira em decorrência dos contratos de arrendamento de bens ferroviários firmados com a RFFSA (ver “As Concessões Brasileira e Argentinas”). Referidos contratos têm por finalidade o incremento do volume de grãos transportado pela Concessionária Brasileira para a Bunge na malha ferroviária sob concessão da Concessionária Brasileira. A fim de viabilizar este objetivo, foi firmado o Contrato de Comodato, em que a Concessionária Brasileira comprometeu-se a ceder em comodato à Bunge parte de um terreno localizado no pátio ferroviário de Paranaguá – PR, do qual a Concessionária Brasileira é arrendatária, para fins de construção e operação, pela Bunge, a seu exclusivo custo, de um terminal multimodal com capacidade para, no mínimo, 90 mil toneladas de grãos. De acordo com o mencionado contrato, a Bunge será responsável pela construção e operação do terminal, devendo finalizar a obra até junho de 2006, correndo por sua exclusiva conta todos os custos e as despesas necessárias à viabilização da construção. Os contratos indicados nos itens “i” e “iii” acima possuem vigência até 27 de fevereiro de 2027 e, em caso de renovação da vigência do contrato de concessão, pelo qual a Concessionária Brasileira recebeu a concessão da Malha Sul, e do Contrato de Arrendamento de Bens Vinculados à Prestação de Serviço Público de Transporte Ferroviário - nº 005/97, firmado com a RFFSA, a Bunge terá a opção de prorrogá-lo pelo mesmo período da renovação daqueles contratos. O contrato referido no item “ii” acima vigorará enquanto houver investimentos a serem realizados nos termos previstos no mesmo. De acordo com o contrato referido no item “i” acima, a Concessionária Brasileira obrigou-se, entre outros, a: (a) indenizar a Bunge pelas perdas ocorridas no transporte, observados os limites percentuais de tolerância estabelecidos no contrato; (b) indenizar a Bunge por perdas de cargas decorrentes de tombamentos, roubo, furto, infiltração de água, avarias, assim como problemas de qualidade, desde que sob responsabilidade comprovada da Concessionária Brasileira. Ademais, a multa contratual por rescisão para a parte que lhe der causa é de R\$150 milhões. Cabe ressaltar, ainda, que a Concessionária Brasileira, na qualidade de arrendatária do bem dado em comodato, solicitou autorização à RFFSA para a cessão em comodato da área em questão pelo prazo de vigência do contrato de concessão e do contrato de arrendamento firmado com a RFFSA, estando, atualmente, no aguardo de parecer da RFFSA. Em contrapartida à referida obrigação de transporte e dação de imóvel em comodato pela Concessionária Brasileira, a Bunge se comprometeu a fornecer-lhe vagões novos e adequados a rodar, em quantidade suficiente e necessária para o atendimento de suas necessidades, para utilização exclusivamente na malha ferroviária da Concessionária Brasileira. Somente em 2005, 650 novos vagões deverão ser disponibilizados. No entanto, os Contratos de Disponibilização de Vagões ainda serão negociados. Por enquanto, é possível afirmar que seu objeto consistirá em estabelecer os termos e condições aplicáveis à disponibilização de vagões por parte da Bunge para a Concessionária Brasileira com o escopo de servir ao Contrato de Transportes Ferroviários. Estima-se que com a assinatura dos referidos contratos, o transporte de grãos agrícolas na malha ferroviária atinja, aproximadamente, 50 milhões de toneladas no período entre 2005 e 2010 e aproximadamente 220 milhões de toneladas no período entre 2010 e 2027. Referido volume adicional assegura um crescimento significativo, visto que no ano de 2003, foram transportados pela Concessionária Brasileira um volume total de 22,2 milhões de toneladas. As obrigações das partes sob os contratos em referência estão sujeitas a determinadas condições contratuais.

Votoran – Em 1º de abril de 2002, a Concessionária Brasileira e a 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 1º de abril de 2012); (b) cimento a granel (com vigência até 1º 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), furto, 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.

VCP – Em 27 de fevereiro de 2003, a Concessionária Brasileira e a Votorantim Celulose e Papel S.A. (“VCP”) celebraram contrato de prestação de serviço de transporte intermodal de determinados volumes mínimos de toras de madeira, vigente até que seja completado o transporte de certo volume de toras, estimado em cinco anos. Nos termos do contrato a Concessionária Brasileira se comprometeu a efetuar a reforma de vagões, sendo o custo desse investimento arcado pela VCP. A Concessionária Brasileira obrigou-se, ainda, a indenizar a VCP perdas decorrentes do transporte, movimentação e armazenagem, com exceção de casos fortuitos e de força maior. Ademais, caso a Concessionária Brasileira não efetue o transporte dos volumes mínimos estabelecidos, seja por modal rodoviário ou ferroviário, deverá ressarcir a VCP os valores decorrentes da contratação de terceiros para prestação de tais serviços.

Petrobrás – Em 1º de junho de 2003, a Concessionária Brasileira e a Petrobrás Distribuidora S.A. (“Petrobrás Distribuidora”) celebraram um contrato de transporte ferroviário de gasolina, diesel e álcoois, vigente até 31 de maio de 2004. Esse contrato encontra-se, atualmente, em fase de renegociação. 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 perda que exceda os percentuais de tolerância estabelecidos no contrato, perdas decorrentes de acidentes, vazamentos ou violações, desvio, degradação da qualidade das mercadorias transportadas, danos causados às instalações, equipamentos, empregados ou prepostos da Petrobrás Distribuidora, bem como outras pessoas ou bens, em consequência, tanto da execução dos serviços contratados, quanto de quaisquer atos da Concessionária Brasileira, seus empregados ou prepostos; (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) 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; e (f) pelas sanções impostas de natureza ambiental por todos e quaisquer danos causados ao meio ambiente decorrentes do exercício de suas atividades ou sinistros de qualquer ordem.

Distribuidora Ipiranga – No dia 13 de setembro de 2002, a Concessionária Brasileira e a Distribuidora de Produtos de Petróleo Ipiranga S.A. (“Distribuidora Ipiranga”) celebraram contrato de transporte abrangendo álcool combustível e derivados de petróleo, em vigor até 13 de setembro de 2004. Esse contrato encontra-se, atualmente, em fase de renegociação. A remuneração devida à Concessionária Brasileira pelos serviços decorrentes do contrato deveria ser baseada no volume total de mercadorias carregadas e na 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 perdas ou avarias, se comprovada a violação do lacre e/ou vagão, por perdas de produtos em acidentes, bem como ressarcir os danos causados à Ipiranga ou a terceiros, decorrentes de incêndio, explosão e abaloamentos, e os de natureza ambiental, enquanto os serviços contratados forem executados, incluindo quaisquer despesas e multas decorrentes da inobservância da legislação aplicável e responsabilidade por contaminação de solo, água ou ar em decorrência do transporte por via férrea; (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 ferroviário de álcool combustível e derivados de petróleo, em vigor até 2 de setembro de 2004. Esse contrato encontra-se, atualmente, em fase de renegociação. 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 perdas ou avarias, se comprovada a violação do lacre e/ou vagão, e por perdas de produtos em acidentes, bem como ressarcir os danos causados à Ipiranga ou a terceiros, decorrentes de incêndio, explosão e abaloamentos, e os 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 (“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, desde que comprovados o dano e a responsabilidade da Concessionária Brasileira ou de seus empregados na causa dos mesmos; 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.

Inlogs – Em 16 de dezembro de 2004, a Concessionária Brasileira firmou com a Inlogs Contrato de Prestação de Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas, a fim de transportar *commodities* agrícolas (mais especificamente, soja, milho, farelos, açúcar, sorgo, malte, trigo e fertilizantes a granel), em volumes mínimos anuais de 1 milhão de toneladas, no período entre 2005 e 2027, sob o regime de volumes garantidos, conhecido como *take or pay*. O conceito de *take or pay* prevê que, da totalidade do volume anual estabelecido, a Inlogs se compromete a entregar um percentual mínimo, como volume de pagamento garantido, enquanto que a Concessionária Brasileira se compromete a transportar um percentual mínimo do volume anual, como volume transportado garantido. Por meio desse contrato a Inlogs disponibilizará à Concessionária Brasileira, em 2005, um total de 240 vagões para o transporte exclusivo desses produtos. A Concessionária Brasileira garante, ainda, a disponibilização dos ativos suficientes para execução do referido volume. Os volumes e tarifas serão renegociados anualmente em acordo mútuo das partes, sendo respeitadas as oscilações causadas durante os períodos de entressafra. O contrato tem vigência até 27 de fevereiro de 2027, podendo ser prorrogado, a critério exclusivo da Inlogs, caso o Contrato de Concessão venha a ser renovado, por igual período. A Concessionária Brasileira se obrigou a indenizar a Inlogs por perdas de produtos decorrentes de tombamentos, roubo, furto, infiltração de água, sujeiras, avarias, contaminações, bem como outros problemas que ocorram por culpa exclusiva e comprovada da Concessionária Brasileira.

CSN – Em dezembro de 2004, a Concessionária Brasileira e a Companhia Siderúrgica Nacional (“CSN”) celebraram contrato de transporte ferroviário de produtos siderúrgicos, com vigência até 1º de janeiro de 2010. O contrato envolve volumes mínimos a serem transportados mensalmente. Em contrapartida pelo transporte ferroviário, a CSN se comprometeu a financiar a reforma de 200 vagões da Concessionária Brasileira, e a pagar antecipadamente R\$10 milhões, correspondente a parte da tarifa do serviço de transporte contratado. Em contrapartida, a ALL se comprometeu a conceder um desconto mensal sobre o valor das

tarifas. A manutenção dos vagões será de responsabilidade da Concessionária Brasileira. No entanto, as avarias causadas na carga e descarga dos vagões nos terminais da CSN ficarão sob a responsabilidade da CSN. Ainda, se a CSN exceder o volume mínimo mensal, a Concessionária Brasileira se comprometeu a conceder um desconto sobre os valores adicionais. Nos termos do contrato, a Concessionária Brasileira se obrigou a: (i) arcar com as despesas decorrentes da execução dos serviços, inclusive acidentes com terceiros, danos ao meio ambiente, multas fiscais e outros incidentes, desde que por culpa comprovada da Concessionária Brasileira; (ii) após o recebimento dos vagões, responsabilizar-se pelas despesas e ônus causados à CSN e/ou a terceiros por ação ou omissão de seus funcionários; e (iii) responsabilizar-se por indenização devida em decorrência de danos e/ou prejuízos comprovadamente causados à CSN e/ou a terceiros por ação ou omissão de seus funcionários, bem como pelo pagamento de encargos em decorrência da inobservância ou infração de disposições legais e por danos sofridos pela CSN em virtude da não adequação dos serviços ao escopo previsto no contrato, obrigações essas que deverão sobreviver ao término do mesmo.

COAMO – Em 16 de dezembro de 2004, a Concessionária Brasileira e a Coamo Agroindustrial Cooperativa (“COAMO”) celebraram contrato de transporte ferroviário de produtos agroindustriais, com vigência até 15 de dezembro de 2005. Nos termos do contrato, caberá à Concessionária Brasileira indenizar a COAMO pelas perdas de produtos, decorrentes de tombamentos, roubo, furto, infiltração de água, sujeiras, avarias e outros decorrentes do transporte. O contrato estipula, ainda, volumes mínimos de produtos a serem transportados.

IMCOPA – Em 1º de março de 2005, a Concessionária Brasileira e a Imcopa - Importação, Exportação e Indústria de Óleos Ltda. (“IMCOPA”) celebraram contrato de prestação de serviços de transporte ferroviário de carga (farelo e soja), sob condição de que a IMCOPA disponibilize, em 2005, 250 vagões novos para a Concessionária Brasileira, conforme estipulado no contrato de disponibilização de vagões firmado entre a Concessionária Brasileira e a IMCOPA em 8 de abril de 2005. Por meio desse contrato, a Concessionária Brasileira sublocará os vagões da IMCOPA, pagando a esta a mesma remuneração estipulada nos contratos de locação firmados entre a IMCOPA e a MRC (proprietária dos vagões) em 8 de abril de 2005. O volume mínimo de carga a ser transportada pela Concessionária Brasileira, de 2006 até o término da vigência do contrato é de 1.230 mil toneladas métricas, podendo esse valor ser reduzido em até 300 mil toneladas caso a IMCOPA devolva as fábricas de Guarapuava ou Cambe, pró-rata o volume da fábrica. Os vagões adicionais necessários para a realização do volume acordado serão disponibilizados pela Concessionária Brasileira. De acordo com este contrato, a Concessionária Brasileira obriga-se a: (a) indenizar a IMCOPA pelas perdas incorridas no transporte, sendo considerada perda a diferença entre o peso carregado na origem e o peso descarregado no destino (a indenização só será devida caso a perda seja superior a 0,25% por lote, sendo 0,3% por vagão); (b) utilizar na prestação dos serviços os vagões viabilizados pela IMCOPA; (b) comunicar à IMCOPA a interrupção eventual do tráfego em trecho habitualmente utilizado no transporte de mercadorias; (c) indenizar a IMCOPA por perdas de cargas decorrentes de tombamentos, roubo, furto, infiltração de água, sujeiras, avarias, assim como por problemas de qualidade e por outros problemas decorrentes do transporte ou verificados no transporte, desde que sob responsabilidade comprovada da ALL, (d) padronizar o sistema de operação ferroviária (carga, trânsito e descarga), e (e) criação de frota específica para os vagões disponibilizados pela IMCOPA e informação de localização dos mesmos na malha ferroviária. O contrato é válido de 1º de janeiro de 2005 até 31 de dezembro de 2015, devendo ser aditado anualmente para sua validação no ano subsequente, podendo, ainda, ser renovado por igual período de vigência. Em caso de rescisão do contrato, por qualquer uma das partes, nos termos da legislação aplicável, a parte culpada pela rescisão pagará a outra parte multa de 40% do faturamento relativo ao volume faltante para completar o contrato, mais atualização do IGP-M, contados a partir da data de assinatura do contrato até a data do pagamento a referida multa.

Vega do Sul – Em 12 de maio de 2005, a Concessionária Brasileira e a Vega do Sul S.A. (“Vega do Sul”) celebraram contrato de prestação de serviços de transporte ferroviário de produtos siderúrgicos. O contrato envolve volumes a serem transportados mensalmente, no período entre 2005 e 2010, sob o regime de volumes garantidos, conhecido como *take or pay*. O conceito de *take or pay* prevê que, da totalidade do volume mensal estabelecido, a Vega do Sul se compromete a entregar um percentual mínimo, como volume de pagamento garantido, enquanto que a Concessionária Brasileira se compromete a transportar um percentual mínimo do volume mensal. Por meio desse contrato a Vega do Sul se compromete, entre outros, a (i) informar, mensalmente, para a Concessionária Brasileira o volume a ser escoado no mês seguinte, (ii) providenciar o carregamento dos vagões, bem como a estrutura necessária para fazê-lo, e (iii) responsabilizar-se pelas operações de descarga dos vagões no destino. A Concessionária Brasileira obriga-se, entre outros, (i) a disponibilizar vagões, bobineiros reformados/adaptados, para o transporte dos volumes mínimos contratados, (ii) monitorar o transporte das bobinas de aço sobre os vagões, através do controle de seus posicionamentos via sistema GPS ou outro sistema alternativo e prover à Vega do Sul acesso ao referido rastreamento via

Internet e CAALL (Centro de Atendimento da América Latina Logística), (iii) responsabilizar-se pelos aspectos trabalhistas, fiscais e ambientais, (iv) arcar com toda e qualquer despesa ou ônus causado a Vega do Sul e/ou a terceiros decorrente da execução dos serviços, desde que comprovada a sua culpa, e (v) manter todos os seguros necessários para a cobertura de todos os riscos oriundos da prestação de serviços. Os preços estabelecidos no contrato são fixos e irrevogáveis, salvo quando não houver condição da manutenção de seu equilíbrio econômico financeiro. Nesse caso, os preços poderão ser reajustados anualmente, tendo como data base o dia 1º de julho, com base na variação do preço do óleo diesel e do IGP-M, respeitada as seguintes proporções (i) 30% do preço reajustado pela variação do óleo diesel, e (ii) 70% do preço reajustado pela variação do IGP-M. A Vega do Sul poderá proceder, ainda, a uma revisão do preço contratual no caso de (i) a variação acumulada do preço do óleo diesel atingir 5%, a partir do último reajuste concedido, e (ii) a cada seis meses a partir do último ajuste concedido, quando a variação acumulada do preço do óleo diesel neste período for menor que 5%. O contrato tem vigência até maio de 2010, podendo ser prorrogado mediante emissão de “Aditivo Contratual”, indicando a prorrogação e o novo tempo de duração. Em contrapartida pelo transporte ferroviário, a Vega do Sul e a Concessionária Brasileira firmaram contrato de compromisso de reforma e adaptação de vagões, em que a Vega do Sul se compromete a financiar a reforma e adaptação de 83 vagões plataforma, efetuando um adiantamento de fretes ferroviários de bobinas de aço a serem realizados pela Concessionária Brasileira. A Concessionária Brasileira, por sua vez, comprometeu-se a conceder desconto para cada tonelada transportada, e no prazo de cinco anos amortizar o adiantamento concedido pela Vega do Sul, com a taxa de juros de 15% ao ano.

Adicionalmente, a Concessionária Brasileira e a Vega do Sul firmaram protocolo de intenções para possibilitar o planejamento de investimento de recursos da Concessionária Brasileira necessários para a operação de transporte ferroviário de bobinas de aço, no curto, médio e longo prazos.

Sadia – Em 19 de outubro de 2004, a Concessionária Brasileira acordou a celebração de contrato de transporte ferroviário e outras avenças com a Sadia S.A. (“Sadia”), cujo objeto é a prestação de serviços de transporte ferroviário de produtos alimentícios refrigerados destinados ao consumo humano, de fabricação e/ou comercialização da Sadia. A Concessionária Brasileira se comprometeu a efetuar a reforma e adaptação de certos vagões para o transporte dos produtos refrigerados, custos estes que serão arcados pela Sadia. Em contrapartida, o valor do investimento efetuado pela Sadia será considerado para a redução do valor do frete a ser pago pela Sadia para a Concessionária Brasileira pelos serviços prestados. A Concessionária Brasileira obriga-se, ainda, a: (a) indenizar a Sadia por perdas e danos (total ou parcial), decorrentes do transporte ferroviário, desde que ocorram por culpa exclusiva e comprovada da Concessionária Brasileira; (b) responder pelos danos causados ao meio ambiente; (c) manter sigilo e confidencialidade sobre os produtos transportados e a tecnologia empregada no transporte; (d) dar prioridade à Sadia para aumento do volume transportado em caso de aumento de capacidade operacional pela incorporação de novos vagões plataformas adaptados para o transporte de produtos refrigerados. O contrato é válido até 19 de outubro de 2009, admitida sua renovação. Até a data deste Prospecto, o referido contrato não foi assinado apesar de estar sendo cumprido por ambas as partes.

Seara – Em 4 de dezembro de 2002, a Concessionária Brasileira firmou Acordo Comercial de Transporte Ferroviário com a Seara – Indústria e Comércio de Produtos Agropecuários Ltda. (“Seara”), com duração de 25 anos, podendo ser prorrogado, e cujo objeto é a prestação de serviços de transportes de graneis.

A Seara comprometeu-se a transportar o volume mínimo de 100.000 toneladas/ano, de cargas própria ou de terceiros, em programações a serem feitas anual e mensalmente pelas partes, na modalidade de volume de pagamento garantido, no conceito *take or pay*. Caso a Seara disponibilize volumes excedentes ao limite mensal acordado, a Concessionária Brasileira compromete-se a atender a demanda de acordo com sua disponibilidade operacional, devendo avisar a Seara quando não tiver disponibilidade para atender o excedente. Após 24 horas da comunicação pela Concessionária Brasileira à Seara de sua indisponibilidade operacional para realizar o carregamento do excedente, a Seara poderá transportar os referidos excedentes da forma que melhor lhe convier.

Dentre as obrigações da Concessionária Brasileira estão: (i) receber os produtos carregados e efetuar o transporte dos mesmos entre os pontos de origem e de destinos; (ii) fornecer vagões adequados e limpos em número suficiente para o transporte dos produtos; (iii) indenizar a Seara por perdas, furtos e avarias ocorridos nos produtos transportados, por culpa comprovada e exclusiva da Concessionária Brasileira. A Seara, por sua vez, compromete-se, dentre outros, a (i) encaminhar mensalmente à Concessionária Brasileira, para transporte, os volumes especificados para cada destino; (ii) informar com antecedência máxima de 24 horas quaisquer alterações nos fluxos de carregamento diário, salvo em caso de caso fortuito ou força maior; (iii) obter todas as licenças e registros exigidos pelo Poder Público para que o contrato seja executado.

Em 25 de fevereiro de 2004, as partes celebraram Primeiro Termo Aditivo ao Acordo de Transporte Ferroviário, tendo a Seara se comprometido a transportar o volume mínimo de 200.000/ano toneladas, em programações a serem feitas anual e mensalmente pelas partes. A Concessionária Brasileira, por sua vez, comprometeu-se a disponibilizar para a Seara 40 vagões por dia, durante o período de março a maio de 2004. Para os demais meses, a disponibilização de vagões será acordada entre as partes.

Em 31 de janeiro de 2005, as partes celebraram Segundo Aditivo ao Acordo de Transporte Ferroviário, tendo a Seara se comprometido a transportar o volume mínimo de 300.000 toneladas/ano. A Concessionária Brasileira, por sua vez, comprometeu-se a disponibilizar o número suficiente de ativos para a demanda acordada.

Além disso, a Seara, comprometeu-se a disponibilizar os vagões para o transporte da carga, pelo período de 11 anos, conforme previsto no Contrato de Disponibilização de Vagões nº 1/2005, datado de 31 de janeiro de 2005. A disponibilização destes vagões para o transporte da carga conferirá a Seara um crédito mensal contra a Concessionária Brasileira, equivalente ao valor que a Seara pagar mensalmente ao proprietário dos vagões.

Compañia Argentaria de Granos – Em 3 de janeiro de 2005, a América Central firmou um contrato de serviços de transporte de cargas à Compañia Argentaria de Granos. Este contrato tem vigência de 12 meses contados a partir de 1º de janeiro de 2005. De acordo com o contrato, a ALL Central obrigou-se a prestar o serviço de transporte de cargas, sendo responsável por: (a) receitação do vagão vedado e acoplado e a entrega do mesmo, conforme determinação prévia sobre a entrega em condições de vedação para sua descarga final; (b) peso, qualidade e condição da mercadoria transportada, sempre que, frente eventual reclamação, o fato seja imputável à ALL Central; (c) cumprimento do prazo e forma das viagens estabelecido no *Programa Diario de Suministro de Carga y Vagones*, de acordo com o programa mensal acordado; e (d) disponibilidade de vagões equivalente a 80% do volume acordado para a alta temporada (1º de março a 30 de junho).

SIDERAR S.A.I.C – Em 1º de outubro de 2004, SIDERAR S.A.I.C (“Siderar”) contratou com a ALL Central o serviço de transporte ferroviário de fluídos e carbono. Em virtude de tal contratação, que tem vigência de 1º de outubro de 2004 a 15 de janeiro de 2007, a ALL Central se obriga a: (a) disponibilizar para o transporte as unidades de tração e vagões em quantidade e capacidade suficientes para cumprir a programação mensal de transportes de fluídos acordada com a Siderar; e (b) disponibilizar para o transporte as unidades de tração e vagões em quantidade e capacidade suficientes para comportar a carga de carbono de petróleo de três comboios de 20 vagões cada um, três vezes por semana, ou a quantidade que acordarem eventualmente no programa de transporte. A ALL Central assume os riscos e a responsabilidade civil perante terceiros por danos que se produzam enquanto os vagões e/ou os comboios se encontrarem sob sua custódia.

Nidera S.A. – Em 19 de novembro de 2004, a ALL Central e Nidera Sociedad Anónima (“Nidera”) celebraram um contrato pelo qual a ALL Central prestará à Nidera o serviço de transporte ferroviário de grãos, sementes oleaginosas e subprodutos oleaginosos. O contrato, que tem duração de 24 meses contados a partir de 19 de novembro de 2004, prevê que: (a) a responsabilidade da ALL Central começa com a receitação da carga e termina com a entrega da mesma para sua descarga no destino final; (b) a ALL Central deve indenizar e se compromete a manter a Nidera isenta de qualquer reclamação, processo ou ação de responsabilidade civil perante terceiros ocasionados durante o transporte, liberando-a de toda responsabilidade sobre estes danos; (c) a ALL Central será responsável pela perda ou alteração da mercadoria, danificada por ação ou omissão que lhe sejam imputáveis, indenizando nesse caso a Nidera conforme o valor declarado no comprovante de embarque ou em documento que o substitua, salvo para o caso de perda ou alteração da mercadoria acarretadas pelo não cumprimento por parte da Nidera do procedimento estabelecido para o fechamento do vagão, sua vedação e acoplamento; e (d) a ALL Central se compromete a apresentar vagões aptos, em tempo hábil e forma oportuna, para posterior carga e transporte conforme o plano mensal pactuado, e de não cumprir com esta obrigação acima de um nível de tolerância de quinze por cento dos volumes pactuados, devendo, neste caso, abonar em favor da Nidera uma multa equivalente a quinze por cento do preço do serviço de transporte, pela quantidade de toneladas não transportadas, salvo se isso se dever à falta de observância por parte da Nidera.

Juan Minetti S.A. – Em 26 de março de 2004, a ALL Central firmou contrato com Juan Minetti Sociedad Anónima (“Juan Minetti”) cujo objeto é a prestação de serviços de transporte ferroviário de cargas argentino. De acordo com o contrato, que tem vigência de 24 meses contados a partir de 1º de abril de 2004: (a) a responsabilidade da ALL Central começa com os vagões carregados com a mercadoria e a posterior entrega do comprovante de embarque correspondente nos pontos de carga pactuados, e finaliza com a entrega da mesma nos pontos de entrega acordados; (b) a ALL Central assume o risco e a responsabilidade civil perante

terceiros pelos danos que lhe sejam imputáveis ao funcionamento do serviço de transporte entre o ponto de origem e de destino, liberando a Juan Minetti de qualquer ação decorrente de danos assegurados pelos mesmos, devendo a ALL Central, assim, realizar a contratação de seguros trabalhistas para o pessoal que se encontra afetado por esse funcionamento; e (c) a AL Central se liberará da responsabilidade pelas alterações que a mercadoria transportada possa sofrer por sua própria natureza, cumprindo com as condições de transporte pactuadas.

Y.P.F. S.A. – Em 11 de janeiro de 2005, a ALL Central firmou com Y.P.F. Sociedad Anónima (“YPF”) um serviço de transporte de carbono de petróleo, pela qual a ALL Central: (a) se obriga a realizar os serviços de transporte mantendo uma organização adequada com relação ao seu quadro de funcionários e recursos de transporte; (b) será responsável por qualquer dano ou perda da carga por ocasião do transporte; (c) se obriga a não alterar, adulterar nem modificar de modo algum a carga; (d) se obriga a arcar exclusivamente com todos os gastos necessários e convenientes para o cumprimento das obrigações emergentes do contrato; (e) se obriga a não utilizar a carga de forma não autorizada expressamente pelo contrato; (f) se obriga a manter suas unidades de carga, de tração, vias em que operar, etc., relacionadas ao serviço de transporte objeto do contrato, em perfeitas condições de apresentação, conservação e manutenção; (g) se obriga a apresentar os vagões para a carga dentro dos horários previstos no contrato; (h) será responsável por todo dano causado por seus empregados e/ou maquinário, como também pelos danos causados pelos funcionários subcontratados, devendo indenizar a YPF e mantê-la isenta de qualquer ação judicial por acidentes, multas e gastos consequentes, incluindo honorários advocatícios e custas judiciais; (i) deverá contratar seguros de risco de acidentes de trabalho, de vida obrigatório e de responsabilidade civil, em companhias autorizadas de plena satisfação da YPF; (j) deverá entregar à YPF a *Declaración Ambiental y Plan de Contingencias* autorizada/aprovada pelo organismo de controle (CNRT) e à inteira satisfação da YPF, 30 dias antes de iniciar o serviço. O prazo de duração do contrato será de 24 meses a contar do dia 1º de julho de 2004. A presente emissão se considerará aceita quando a YPF realizar o depósito de dez mil pesos na conta acordada e apresentar à ALL Central o comprovante de depósito deste montante.

Contrato de Comercialização, Implantação, Desenvolvimento e Adequação do Sistema Translogic

A ALL e a ENGESIS – Engenharia e Sistemas Ltda. (“ENGESIS”) são co-titulares, em partes iguais, dos direitos de comercialização do software Translogic, cuja funcionalidade principal é a gestão, planejamento e operação ferroviária. A ALL e a ENGESIS acordaram comercializar o software Translogic a terceiros, por meio de licenças de uso de programa de computador. As licenças deverão ser remuneradas por valor não inferior a R\$1,5 milhão ou US\$500 mil, o que for maior, devendo este valor mínimo auferido ser dividido, em partes iguais, entre a ALL e a ENGESIS. Até a data deste Prospecto, não havido sido ainda formalizado o contrato regulando as referidas obrigações. Em 25 de maio de 2004, a ALL Tecnologia e a ENGESIS firmaram Contrato de Licença de Uso de Programa de Computador com a Companhia Vale do Rio Doce, a fim de licenciar a esta o uso do programa Translogic, pelo valor de, aproximadamente, R\$1,6 milhão.

Contrato de Prestação de Serviços celebrado entre a Concessionária Brasileira e Deltacore Consultoria em Sistemas de Informações Ltda:

A ALL celebrou Contrato de Prestação de Serviços com Deltacore Consultoria em Sistemas de Informações Ltda em 24 de março de 2005, para que a Deltacore desenvolva sistema de informações de suporte ao relacionamento com clientes, denominado “Projeto CRM”, pagos da seguinte forma: R\$33,00 por hora técnica trabalhada, sendo estimado valor total de R\$50.127,00, a serem pagos em 3 vezes: 15% no aceite da proposta, 55% durante o desenvolvimento (após as entregas), e 30% no aceite, quando realizada a homologação do sistema. O Contrato tem duração até 21 de setembro de 2005, podendo ser prorrogado, se houver interesse das partes.

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 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 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 10ª. Região ("SRRF") e a Concessionária Brasileira, em 19 de dezembro de 2003.

Os serviços contratados foram objeto de dispensa de licitação devido à ocorrência de situação emergencial em conformidade com o disposto no artigo 24, IV, da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993. O prazo de vigência da permissão expirou, tendo sido deferida liminar com efeito suspensivo, no âmbito do agravo de instrumento interposto pela Concessionária Brasileira contra despacho proferido pelo Juízo da 6ª Vara Federal do Rio Grande do Sul, nos autos do mandado de segurança nº 2004.71.00.021508-7, prorrogando a vigência do contrato até novembro de 2004. Expirada a prorrogação, foi celebrado entre as partes, em 13 de dezembro de 2004, novo instrumento contratual com o mesmo objeto ("Instrumento de Formalização de Contrato de Permissão para Prestação de Serviços Públicos de Estadia e Pesagem de Veículos e Unidades de Carga, Movimentação e Armazenamento de Mercadorias nos Portos Secos Ferroviários de Sant'ana do Livramento - RS e Uruguaiana-RS, em Caráter Emergencial e Sob Condição Resolutiva Expressa").

Em razão do término do prazo contratual, a permissão celebrada em 13 de dezembro de 2004 foi substituída pelo "Instrumento de Contrato de Concessão para Prestação de Serviços Públicos de Estadia e Pesagem de Veículos e Unidades de Carga, Movimentação e Armazenamento de Mercadorias em Portos Secos Ferroviários, em Caráter Emergencial e Sujeito à Condição Resolutiva Expressa" (doravante denominado "Concessão"), assinado em 11 de maio de 2005. A vigência da Concessão teve início em 12 de maio de 2005 no que se refere ao Porto Seco de Santana do Livramento, e em 13 de maio de 2005 em relação ao Porto Seco de Uruguaiana. A Concessão permanecerá em vigor por um período de 180 dias, sendo vedada a sua prorrogação. Apesar disso, o termo final de vigência da Concessão poderá ser antecipado, desde que o extrato do contrato celebrado com a empresa vencedora da licitação conduzida pela SRRF, através do 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 de serviços ligados ao objeto da Concessão.

Além de estar sujeita a penalidades por infringir a legislação aduaneira, a Concessionária Brasileira está sujeita às seguintes penalidades: (a) advertência; (b) multa de (i) R\$1 mil por dia de atraso no início da operação; (ii) 2% da receita obtida no mês anterior por infração a qualquer cláusula do contrato, aplicada em dobro no caso de violação repetida; e (iii) R\$10 mil por retirar-se da Concessão, após ter assinado o contrato; (c) suspensão temporária de participar de licitações e impedimento de ser contratada pelo Ministério da Fazenda, por um período não superior a 2 anos; e (d) declaração de idoneidade para licitar ou contratar com a Administração Pública, enquanto perdurarem os motivos determinantes da punição ou até que seja promovida a reabilitação perante a autoridade que aplicou a penalidade.

A Concessão prevê as seguintes hipóteses de extinção: (a) expiração do prazo contratual; (b) encampação – retomada da prestação do serviço pelo poder concedente por razão de interesse público, por meio de uma determinação legal específica e mediante prévio pagamento da indenização devida; (c) caducidade – extinção da Concessão em decorrência da inexecução total ou parcial do contrato; (d) rescisão; (e) anulação; e (f) falência ou extinção da Concessionária Brasileira.

A Concessão também se extinguirá se ela for transferida ou o controle acionário da Concessionária Brasileira for transferido, sem a prévia anuência do Poder Concedente, bem como no caso de atraso no recolhimento do Fundo Especial de Desenvolvimento e Aprimoramento - FUNDAF por mais de 30 dias.

Fica vedada a subconcessão, a associação da Concessionária Brasileira com outra pessoa e a cessão total ou parcial da concessão outorgada. Finda a Concessão, prevê o contrato que haverá reversão dos bens, conforme estabelecido no Termo de Permissão de Uso, analisado a seguir.

Complementando a atividade da Concessionária Brasileira como fornecedora de serviços de manuseio e armazenagem de mercadorias nos portos secos mencionados acima, foi celebrado entre a RFFSA e a Concessionária Brasileira, em 20 de novembro de 2003, Termo de Permissão de Uso dos ativos pertencentes à RFFSA, localizados nos Postos Aduaneiros Ferroviários na fronteira de Uruguaiana e de Santana do Livramento. Mencionado instrumento contratual também teve seu prazo prorrogado por determinação judicial (de acordo com o mandado de segurança referido acima), tendo sido substituído por novo Termo de Permissão de Uso, assinado em 16 de novembro de 2004 (“Permissão de Uso”).

O prazo de vigência da Permissão de Uso é de 24 meses, contados da data de sua assinatura e prorrogáveis automaticamente por igual período. A remuneração foi acordada em prestações mensais de R\$40 mil, não estando incluídos os tributos federais, estaduais e municipais que incidam ou venham a incidir sobre os bens objeto do contrato. Em caso de atraso no pagamento, a Concessionária Brasileira estará sujeita a multa de 2% mais juros de 1% ao mês, sobre o valor da contraprestação.

A Concessionária Brasileira não pode promover acessões, obras, modificações ou melhorias sem a prévia autorização por escrito da RFFSA. A Permissão de Uso 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 dos bens objeto da Permissão de Uso; e (f) extinção da Concessão celebrada entre a SRRF e a Concessionária Brasileira, analisada acima. Uma vez rescindida a Permissão de Uso, será conferido à Concessionária Brasileira prazo de 30 dias para devolver os ativos objeto do contrato. A Concessionária Brasileira está sujeita a 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 judiciais para a desocupação dos imóveis.

Relacionamento entre os Coordenadores, Instituições Sub-Contratadas e a Companhia

O HSBC mantém um relacionamento de banco comercial com a Companhia, realizando diversas modalidades de operações financeiras, dentre elas: contratos para abertura de cartas de crédito de importação, contratos de repasses de empréstimos do BNDES, operações com derivativos e aplicações financeiras.

O HSBC celebrou com a Companhia um contrato de capital de giro no montante de R\$ 200 milhões com o objetivo de antecipar os recursos a serem captados com a Emissão, conforme descrito em “Informações Adicionais sobre a Emissão de Debêntures - Contratos Relevantes – Contratos Financeiros” neste Prospecto.

A Companhia realiza diversas operações financeiras com o Unibanco, tendo celebrado (i) o Contrato de Financiamento Mediante Repasse de Recursos Contratos com o IFC e (ii) o Contrato de Abertura de Crédito Mediante Repasse do Empréstimo Contratado com o BNDES nº 10/658.26-0 (ver “Informações Adicionais sobre a Emissão de Debêntures – Contratos Relevantes – Contratos Financeiros”). Ainda, o Unibanco foi o coordenador líder da 1ª emissão pública de debêntures da Companhia e da 1ª emissão pública de debêntures da Concessionária Brasileira.

Informações Adicionais

Quaisquer outras informações complementares sobre a Companhia e sobre a Emissão podem ser obtidas (a) junto à Companhia, em sua sede; (b) junto ao HSBC Bank Brasil S.A. – Banco Múltiplo, Av. Brigadeiro Faria Lima, nº 3064 – 4º andar, São Paulo – SP; (c) junto ao UNIBANCO – União de Bancos Brasileiros S.A., na Av. Eusébio Matoso, nº 891, 19º andar, São Paulo – SP; (d) junto à BOVESPA, na Rua XV de Novembro, nº 275, São Paulo – SP; (e) junto à Comissão de Valores Mobiliários - CVM, na Rua 7 de Setembro, nº 111, 27º andar, Rio de Janeiro – RJ, ou na Rua Líbero Badaró, nº 471, 7º andar, São Paulo – SP.

Quaisquer anúncios e/ou comunicações relativos à Emissão serão feitos mediante publicação no jornal e no Jornal Indústria e Comércio, de Curitiba e no Valor Econômico – edição nacional.

Parte III - DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Demonstrações Financeiras da ALL - América Latina Logística S.A., relativas aos exercícios encerrados em 31 de dezembro de 2002, 31 de dezembro de 2003 e 31 de dezembro de 2004 e dos semestres encerrados em 30 de junho de 2004 e 30 de junho de 2005 e respectivos pareceres dos auditores independentes

Demonstrações Financeiras da ALL - América Latina Logística Argentina S.A., relativas aos exercícios encerrados em 31 de dezembro de 2002, 31 de dezembro de 2003 e 31 de dezembro de 2004 e respectivos pareceres dos auditores independentes

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

Demonstrações Financeiras da ALL – América Latina Logística S.A., relativas aos exercícios encerrados em 31 de dezembro de 2002, 31 de dezembro de 2003 e 31 de dezembro de 2004 e dos semestres encerrados em 30 de junho de 2004 e 30 de junho de 2005 e respectivos pareceres dos auditores independentes

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

ALL - América Latina
Logística S.A. e suas controladas
Demonstrações financeiras consolidadas em
31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002
e parecer dos auditores independentes

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

PARECER DOS AUDITORES INDEPENDENTES

Ilmos. Srs.
Administradores e Acionistas da
ALL – América Latina Logística S.A.

1. Examinamos o balanço patrimonial consolidado da ALL – América Latina Logística S.A. e empresas controladas em 31 de dezembro de 2004, e as respectivas demonstrações do resultado, das mutações do patrimônio líquido e das origens e aplicações de recursos correspondentes ao exercício findo naquela data, elaboradas sob responsabilidade de sua administração. Nossa responsabilidade é a de expressar uma opinião sobre essas demonstrações financeiras. As demonstrações financeiras da controlada indireta Boswells S.A. e das coligadas Geodex Communications do Brasil S.A. e Ferropar Ferrovia Paraná S.A., relativas ao exercício findo em 31 de dezembro de 2004, cujos investimentos totalizam R\$66.283 mil e geraram resultado de equivalência patrimonial de R\$417 mil, foram examinadas por outros auditores independentes. Nossa opinião, no que diz respeito ao valor destes investimentos e à receita de equivalência patrimonial por eles gerada, está baseada no parecer daqueles auditores.
2. Nosso exame foi conduzido de acordo com as normas de auditoria aplicáveis no Brasil e compreendeu: a) o planejamento dos trabalhos, considerando a relevância dos saldos, o volume de transações e o sistema contábil e de controles internos da Companhia; 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 das estimativas contábeis mais representativas adotadas pela administração da Companhia, bem como da apresentação das demonstrações financeiras tomadas em conjunto.
3. Em nossa opinião, baseado em nossos exames e nos pareceres de outros auditores conforme mencionado no parágrafo 1, as demonstrações financeiras acima referidas representam adequadamente, em todos os aspectos relevantes, a posição patrimonial e financeira consolidada da ALL – América Latina Logística S.A. e empresas controladas em 31 de dezembro de 2004, os respectivos resultados de suas operações, as mutações de seu patrimônio líquido e origens e aplicações de seus recursos referentes ao exercício findo naquela data, de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil.

4. Conforme mencionado na Nota 5 (c), a controlada indireta América Latina Logística Central S.A. requereu à *Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT)* a suspensão ou redução dos pagamentos da concessão referentes aos períodos trianuais de 1º de julho de 1998 até 31 de maio de 2001 e de 1º de junho de 2001 até 31 de maio de 2004, enquanto a suspensão dos pagamentos da concessão para o período de 1º de junho de 2004 a 31 de dezembro de 2004 ainda não foi solicitada. Baseada no entendimento de seus consultores jurídicos, que entendem que tais valores não são devidos, tendo em vista o desequilíbrio econômico-financeiro apresentado pela concessão, aquela companhia não contabilizou obrigações de aproximadamente R\$23.154 mil em 31 de dezembro de 2004. Esse assunto é objeto de conversações entre aquela companhia e o Ministério da Economia Argentino, a quem caberá a aprovação dessa dispensa de pagamento. Adicionalmente, a controlada indireta América Latina Logística – Mesopotâmica S.A., também amparada por entendimento de seus consultores legais, suspendeu o pagamento das obrigações relacionadas à concessão, já registradas contabilmente, de aproximadamente R\$1.034 mil em 31 de dezembro de 2004. As demonstrações financeiras descritas no primeiro parágrafo não incluem quaisquer possíveis ajustes ou reclassificações que possam surgir como consequência da finalização das discussões com o Governo Nacional Argentino, relativamente à renegociação dos encargos daquelas concessões.
5. A controlada Logispar Logística e Participações S.A. detém investimento relevante na empresa ALL – América Latina Logística Argentina S.A. Conforme mencionado na Nota 4, face à crise econômica naquele país, a Companhia e suas controladas foram afetadas por medidas econômicas adotadas pelo Governo Nacional Argentino, tal como a renegociação dos contratos de concessão descritos na Nota 5 (a). A evolução futura da crise econômica pode requerer que o Governo Nacional Argentino modifique medidas anteriormente tomadas ou adote medidas adicionais. O impacto gerado pelas medidas que podem, eventualmente, vir a ser adotadas pelo Governo Nacional Argentino, sobre as demonstrações financeiras da Companhia em 31 de dezembro de 2004, foi reconhecido com base nas estimativas e avaliações da Administração na data da emissão dessas demonstrações financeiras, que não incluem quaisquer possíveis ajustes ou reclassificações que possam surgir em decorrência da renegociação dos contratos de concessão ou outras medidas que possam vir a ser tomadas por aquele Governo.

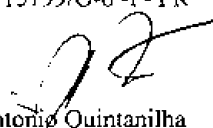
9



6. Conforme descrito na Nota 13 a Companhia detém 25% do capital social da Ferropar – Ferrovia Paraná S.A. (Ferropar), cujo investimento registrado contabilmente foi reduzido a zero devido àquela coligada apresentar patrimônio líquido negativo no valor de R\$32.519 mil em 31 de dezembro de 2004. Os planos da administração daquela investida incluem, entre outros, o estabelecimento de um acordo de reequilíbrio econômico e financeiro do contrato de sub-concessão com o Poder Concedente. A administração da Ferropar está empenhada em reverter a situação de contínuos prejuízos operacionais, a deficiência de capital de giro e a insuficiência de recursos para novos investimentos nos seus negócios. A Administração da Companhia entende ser desnecessário o reconhecimento de provisão para passivo a descoberto sobre o referido investimento, tendo em vista não haver intenção de dar continuidade a tal investimento, se as condições do contrato de concessão da mesma não forem modificadas, possibilitando o reequilíbrio econômico-financeiro daquela concessão.

Curitiba, 18 de fevereiro de 2005.

ERNST & YOUNG
Auditores Independentes S.S.
CRC-2-SP 15199/O-6 -F- PR



Marcos Antonio Quintanilha
Contador CRC-1-SP-132776/O-3 T-SC-S-PR



PricewaterhouseCoopers
Al. Dr. Carlos de Carvalho, 417 10º
80410-180 Curitiba, PR - Brasil
Caixa Postal 699
Telefone (41) 322-7911
Fax (41) 222-6514

Relatório 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 e de 2002 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. Nosso parecer anteriormente emitido sobre o exame das demonstrações financeiras consolidadas de 31 de dezembro de 2003 e de 2002, datado de 3 de março de 2004, não continha ressalva e foi ora modificado para excluir e incluir parágrafos de ênfase relacionados aos assuntos descritos nos parágrafos 7 e 8 abaixo, respectivamente.
- 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 das companhias, bem como da apresentação das demonstrações financeiras tomadas em conjunto.
- 3 Somos de parecer que as referidas demonstrações financeiras consolidadas apresentam adequadamente, em todos os aspectos relevantes, a posição patrimonial e financeira consolidada da ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas em 31 de dezembro de 2003 e de 2002 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.



ALL - América Latina Logística S.A.

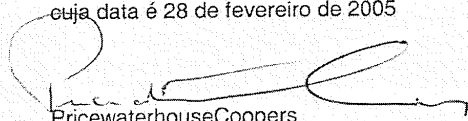
- 4 Nossos exames foram conduzidos com o objetivo de emitir parecer sobre as demonstrações financeiras consolidadas referidas no primeiro parágrafo. As demonstrações consolidadas do fluxo de caixa dos exercícios findos em 31 de dezembro de 2003 e de 2002, que estão sendo apresentadas na nota explicativa 24 para propiciar informações suplementares sobre a Companhia, não são requeridas como parte integrante das demonstrações financeiras. As demonstrações consolidadas do fluxo de caixa foram submetidas aos procedimentos de auditoria descritos no segundo parágrafo e, em nossa opinião, estão 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 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 em 31 de dezembro de 2003 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 (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.
- 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 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.




ALL - América Latina Logística S.A.

- 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 estava sujeita a aprovação do Governo Federal Argentino. Na data de emissão original deste nosso relatório, esta aprovação ainda não havia sido obtida. Conforme também discutido na Nota 5(b), em 26 de abril de 2004, o governo Argentino autorizou a transferência das respectivas ações e, dessa forma, nosso presente parecer sobre as demonstrações financeiras em 31 de dezembro de 2003 e de 2002 aqui apresentadas não requer a divulgação deste assunto em parágrafo de ênfase e, portanto, difere do parecer emitido anteriormente.
- 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, 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 a aprovação do Governo Federal, com montante que a América Latina Logística Central S.A. tem a receber da Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial ("UEPPF"). Essas demonstrações financeiras consolidadas não incluem ajustes ou reclassificações que possam surgir como consequência da resolução desse assunto.

Curitiba, 3 de março de 2004, exceto pelos parágrafos 7 e 8 acima,
cuja data é 28 de fevereiro de 2005


PricewaterhouseCoopers
Auditores Independentes
CRC 2SP000160/O-5 "F" PR


Paulo Cesar Estevão Netto
Contador CRC 1RJ026365/O-8 "T" SP "S" PR

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Balancos patrimoniais consolidados em 31 de dezembro Em milhares de reais

Ativo	2004	2003	2002	Passivo e patrimônio líquido	2004	2003	2002
Circulante				Circulante			
Caixa e bancos	36.034	41.978	6.395	Empréstimos e financiamentos	110.042	230.749	212.593
Aplicações financeiras	728.923	211.662	46.508	Debêntures	24.755	11.187	72.102
Contas a receber de clientes	58.643	65.980	72.871	Fornecedores	184.652	109.907	56.193
Almoxarifado	23.506	22.537	15.269	Impostos, taxas e contribuições	83.822	46.351	8.214
Arrendamentos e concessão	15.984	14.223	12.299	Dividendos e juros sobre capital próprio propostos	31.793		
Tributos a recuperar	88.698	52.554	36.224	Arrendamentos e concessões a pagar	16.029	64.018	66.645
Adiantamentos e outras contas a receber	17.425	8.679	6.980	Salários e encargos sociais	29.879	28.771	23.107
Despesas pagas antecipadamente	3.649	10.835	3.248	Adiantamentos de clientes	24.067	10.602	13.294
				Outras contas a pagar	7.129	3.962	26.153
	<u>972.862</u>	<u>428.448</u>	<u>199.794</u>		<u>512.168</u>	<u>505.547</u>	<u>478.301</u>
Realizável a longo prazo				Exigível a longo prazo			
Partes relacionadas	16.966	3.049	341.308	Empréstimos e financiamentos	486.741	460.115	298.814
Arrendamentos e concessão	95.479	113.788	130.223	Debêntures	314.768	95.604	62.276
Depósitos judiciais	21.079	18.809	16.364	Provisão para contingências	14.295	17.035	11.802
Tributos a recuperar	48.703	24.465	8.040	Arrendamentos e concessões a pagar	56.348	18.094	19.871
Investimentos de longo prazo	15.177	4.955		Outras contas a pagar	16.950	22.043	8.357
Outras contas a receber	4.572	2.692	2.239		<u>889.102</u>	<u>612.891</u>	<u>401.120</u>
Despesas pagas antecipadamente	<u>12.990</u>	<u>2.692</u>	<u>2.239</u>		<u>9.213</u>	<u>17.617</u>	<u>18.363</u>
	<u>214.966</u>	<u>167.758</u>	<u>498.174</u>	Resultado de exercícios futuros			
Permanente				Patrimônio líquido			
Investimentos	248.918	271.723	76.790	Capital social	616.924	317.146	260.342
Imobilizado	671.287	552.869	361.390	Reservas de capital	32		
Diferido	41.294	46.499	25.923	Reservas de lucros	129.570	17.121	8.094
	<u>961.499</u>	<u>871.091</u>	<u>464.103</u>	Prejuízos acumulados	(7.682)	(3.025)	(4.149)
					<u>738.844</u>	<u>331.242</u>	<u>264.287</u>
Total do ativo	<u>2.149.32</u>	<u>1.467.29</u>	<u>1.162.07</u>	Total do passivo e patrimônio líquido	<u>2.149.32</u>	<u>1.467.29</u>	<u>1.162.07</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

Exercícios findos em 31 de dezembro

Em milhares de reais, exceto quando indicado

	2004	2003	2002
Receita bruta de serviços			
Prestação de serviços de transporte de cargas e outros	1.083.657	853.791	705.341
Deduções da receita bruta, principalmente impostos (ICMS, ISS, PIS e COFINS)	(135.963)	(94.074)	(76.535)
Receita líquida de serviços	947.694	759.717	628.806
Custo dos serviços prestados	(614.049)	(511.534)	(452.332)
Lucro bruto	333.645	248.183	176.474
Outras receitas (despesas) operacionais			
Vendas	(3.898)	(5.193)	(3.023)
Gerais e administrativas	(89.449)	(65.859)	(61.090)
Equivalência patrimonial	(121)	(1.331)	(1.421)
Amortização de ágio em controladas	(9.775)		
Perda na variação de participação acionária			(167)
Resultado na alienação de participação acionária	66.994		
Outras receitas(despesas) operacionais, líquidas	(3.824)	8.085	7.669
	(40.073)	(64.298)	(58.032)
Lucro operacional antes do resultado financeiro	293.572	183.885	118.442
Despesas financeiras	(223.368)	(231.256)	(190.148)
Receitas financeiras	67.723	47.029	73.897
	(155.645)	(184.227)	(116.251)
Lucro (prejuízo) operacional	137.927	(342)	2.191
Resultado não operacional, líquido	(3.128)	4.297	3.773
Lucro antes dos tributos	134.799	3.955	5.964
Provisão para imposto de renda e contribuição social	(28.357)	(6.259)	(1.074)
Imposto de renda e contribuição social diferidos	44.163	12.458	453
Lucro líquido do exercício	150.605	10.154	5.343
Quantidade de ações (em milhares)	43.199	36.197.171	33.117.640
Lucro líquido por lote de mil ações do capital no fim do exercício – R\$	3.486,31	0,28	0,16

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

	Reserva de capital		Reservas de lucros			Prejuízos acumulados	Total
	Capital social	Ágio	Legal	A realizar	Para investimentos		
Em 31 de dezembro de 2001	234.929		219	2.194		(3.811)	233.531
Constituição de reserva conforme Assembleia (AGO/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
Destinação 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 fevereiro de 2003	15.000						15.000
· em 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
Subscrição e integralização:							
· em junho de 2004	275.712						275.712
· em julho de 2004	1.425						1.425
· em agosto de 2004	891						891
· em outubro de 2004	3.184						3.184
· em novembro de 2004	474						474
· em dezembro de 2004	3.092						3.092
Extinção participação recíproca	15.000						15.000
Ágio na emissão de ações		32					32
Realização da reserva de lucros a realizar				(5.339)		5.339	
Lucro Líquido do exercício						150.605	150.605
Destinação do lucro líquido do exercício:							
Constituição de reservas			7.461		110.327	(117.788)	
Dividendos						(776)	(776)
Juros sobre capital próprio						(36.000)	(36.000)
Imposto de renda e contribuição social da Ferroban refletido na controladora						(6.037)	(6.037)
Em 31 de dezembro de 2004	<u>616.924</u>	<u>32</u>	<u>8.342</u>	<u></u>	<u>121.228</u>	<u>(7.682)</u>	<u>738.844</u>

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>2004</u>	<u>2003</u>	<u>2002</u>
Origens dos recursos			
Das operações sociais			
Lucro líquido do exercício	150.605	10.154	5.343
Despesas (receitas) que não representam movimentação no capital circulante:			
Equivalência patrimonial	121	1.331	1.421
Ganho de variação de participação acionária			167
Valor residual do ativo permanente baixado	8.890	3.614	4.972
Depreciação e amortização	61.128	37.640	30.851
Amortização de ágio em controladas	9.775		
Provisão para contingências	4.743		
Encargos financeiros do realizável e exigível a longo prazo, líquido	85.482	54.497	108.081
Realização de resultado de exercícios futuros	(9.268)	(746)	(745)
Imposto de renda e contribuição social diferidos de longo prazo	(33.602)	(11.968)	
Variação monetária de investimentos no exterior apresentado em despesas financeiras	12.937		
	<u>290.811</u>	<u>94.522</u>	<u>150.090</u>
Dos acionistas			
Integralizações de capital	284.778	71.804	25.413
Ágio na emissão de ações	32		
De terceiros			
Por transferência do realizável a longo prazo para o circulante	17.565	22.017	17.482
Empréstimos, financiamentos e debêntures	410.682	211.668	119.984
Capitais circulantes – empresa adquirida no exercício		7.290	
Total das origens	<u>1.003.868</u>	<u>407.301</u>	<u>312.969</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)

	2004	2003	2002
Aplicações dos recursos			
Aumento do realizável a longo prazo	14.521	10.436	43.919
Dividendos e juros sobre capital próprio	36.776		
No ativo permanente			
Investimentos			213
Imobilizado	188.624	88.421	80.408
Por transferência do exigível a longo prazo para o circulante	226.154	107.036	295.492
Total das aplicações	466.075	205.893	420.032
Aumento (redução) no capital circulante líquido	537.793	201.408	(107.063)
Variações do capital circulante líquido			
Ativo circulante			
No início do exercício	428.448	199.794	179.818
No fim do exercício	972.862	428.448	199.794
	544.414	228.654	19.976
Passivo circulante			
No início do exercício	505.547	478.301	351.262
No fim do exercício	512.168	505.547	478.301
	6.621	27.246	127.039
Aumento (redução) no capital circulante líquido	537.793	201.408	(107.063)

As notas explicativas da administração são parte integrante das demonstrações financeiras.

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 ALL, visando o potencial de valorização dos seus ativos, bem como oferecer aos seus investidores e ao mercado transparência absoluta em seus negócios, aderiu, em 31 de maio de 2004, ao nível 2 de Práticas Diferenciadas de Governança Corporativa da BOVESPA, onde suas ações são negociadas. A ALL é a primeira empresa do setor de transporte terrestre de cargas a ingressar neste nível diferenciado de governança corporativa, comprometendo-se ao pleno atendimento das exigências estabelecidas.

De acordo com os compromissos assumidos pela controladora ALL - América Latina Logística do Brasil S.A., perante o BNDES, a companhia deveria adaptar o seu estatuto social às regras do Novo Mercado da BOVESPA até 1º de fevereiro de 2004. A administração solicitou e obteve do BNDES em 12 de julho de 2004, a aprovação deste prazo para 1º de fevereiro de 2006, portanto, extinguindo-se todas as penalidades estabelecidas (vencimento antecipado da dívida e execução das garantias).

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 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).

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.

As notas explicativas da administração são parte integrante das demonstrações financeiras.

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 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, 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 irrevocáveis) 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.

(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.

Na eventualidade de ocorrer 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, 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.

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 não consolida as informações dessas empresas. As operações dessas empresas foram 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 dessa data, 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 conseqüência 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.

As seguintes informações das empresas controladas diretas foram consideradas no consolidado:

	Participação no capital social total (%) 31/12/04	2004		2003		2002	
		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	217.427	66.638	155.896	66.735	192.371	11.896
ALL – América Latina Logística Intermodal S.A. (ALL Intermodal)	100	48.454	12.430	39.024	2.451	32.257	(3.057)
ALL - América Latina Logística Overseas Ltd. (ALL Overseas)	100	1.697		1.543	(66)	(750)	(1.221)
ALL - América Latina Logística Tecnologia S.A. (ex – Itacaiúnas Participações S.A.)	100	5.095	1.627		(1)	1	
Logispar Logística e Participações S.A. (Logispar)	100	229.275	15.647	213.628			
Logística.com Limited	100				(46)	52	(129)

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.

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. Esta quantia foi liquidada 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. 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 amortizado R\$ 7.264 no exercício de 2004.

As seguintes controladas indiretas também foram incluídas na consolidação:

	2004			2003			2002		
	Participação no capital social total (%) 31/12/04	Patrimônio líquido (passivo a descoberto)	Resultado do exercício	Patrimônio líquido (passivo a descoberto)	Resultado do exercício	Patrimônio líquido (passivo a descoberto)	Resultado do exercício		
Investidas da Intermodal									
ALL – América Latina									
Logística									
Armazéns Gerais Ltda.	100	744	306	623	(20)	90	(70)		
ALL – América Latina									
Logística									
Equipamentos Ltda.	100	24.193	3.229						
Investida da Logispar									
ALL Argentina	100	(67.482)	30.067	(106.782)					
Investidas da ALL Argentina									
ALL Central	73,55	(34.004)	26.405	(66.138)					
ALL Mesopotâmica	70,56	(52.935)	7.006	(65.626)					
Boswells S.A.	100	(1.868)	(981)	(957)					

A ALL Central e ALL Mesopotâmica têm a seguinte composição de participação dos minoritários em 31 de dezembro 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 um 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 0,76% na ALL Mesopotâmica, alcançando 3,5%.

As demonstrações financeiras em 31 de dezembro de 2003 e 2002 da ALL Brasil, da ALL Intermodal, da Logispar e da ALL Argentina e controladas foram examinadas por outros auditores independentes. Já para o exercício findo em 31 de dezembro de 2004 foram auditadas pelos atuais 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.

Em virtude da data de aquisição da Logispar, em 31 de dezembro de 2003, as demonstrações consolidadas do resultado, das origens e aplicações de recursos e o fluxo de caixa do exercício findo nessa data não consideram resultados das operações de 2003 da Logispar e suas controladas na Argentina. Portanto, as demonstrações citadas, dos exercícios findos em 31 de dezembro de 2004 não são comparativas com 2003 e 2002.

A taxa de conversão utilizada nas demonstrações financeiras em 31 de dezembro de 2004 foi de R\$ 0,895528 para P\$ 1,00 (peso argentino), (em 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 até as datas dos balanços.

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.

Os itens de almoxarifado encontram-se avaliados por seus custos médios de aquisição, que não superam os valores de realização.

As parcelas pagas antecipadamente dos arrendamentos e concessões estão registradas ao custo e são apropriadas ao resultado de acordo com o prazo restante das concessões. As parcelas correspondentes à fase pré-operacional das operações no Brasil, foram diferidas e estão sendo amortizadas 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 13; o ágio pago quando da aquisição de controladas, com base em expectativas de 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 14;
- . a 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.

(f) Demonstração do fluxo de caixa

A companhia está apresentando como informações complementares, a demonstração do fluxo de caixa da controladora e consolidado de acordo com a NPC 20 – Demonstração do fluxo de caixa emitida pelo IBRACON – Instituto dos Auditores Independentes do Brasil.

4 Contexto econômico argentino

A Argentina encontra-se imersa 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 de 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 2004 e 2003, 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 dessas demonstrações financeiras. Em consequência, as decisões que serão tomadas com base nas presentes demonstrações financeiras consolidadas devem levar em consideração a evolução destas medidas e as demonstrações financeiras consolidadas da Companhia devem ser lidas à luz destas circunstâncias.

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 da 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 devengado”. 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 do qual se continuou o 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 a atualização de dados e mantiveram várias reuniões com os funcionários e assessores do Ministério do Planejamento Federal. Em 31 de dezembro 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 estaria sujeita à aprovação do Governo Argentino, sendo que em 26 de abril de 2004 aquele governo autorizou a transferência das respectivas ações, cuja efetivação está em andamento.

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 findar-se-á na efetivação da transferência das ações da ALL Central e ALL Mesopotâmica para ALL Argentina.

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 2004, os 5 acionistas são os acionistas registrados da ALL Central e da ALL Mesopotâmica. 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 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\$ 24.188 em 31 de dezembro de 2004, com o Ministério da Economia da Argentina. A Administração da ALL Central, amparada na opinião de seus consultores jurídicos, que entendem que tais valores não são devidos, tendo em vista o desequilíbrio econômico-financeiro apresentado pela concessão, decidiu não registrar o valor de R\$ 23.154 (R\$ 23.180 em 31 de dezembro de 2003) por considerá-lo contingente e de risco remoto.

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	2004	2003	2002
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	12.996	3.528	
FAQ Exclusivo Paranaguá	Fundo de Investimento	64.635		
Banco Pactual S.A.	Fundo de Investimento	10.416		
Banco Patagonia Sudameris S.A.	Fundo de Investimento		1.474	
Fundo Melon Brascan	Fundo de Investimento	3.336		
Banco ABC Brasil S.A.	CDB – CDI	5.329	2.515	680
Banco ABN AMRO Real S.A.	CDB – CDI	39.071	25.457	5.975
Banco Alfa S.A.	CDB – CDI	11.738	4.089	
Banco BBM S.A.	CDB – CDI		4.105	
Banco BMC S.A.	CDB – CDI		2.969	
Banco BMG S.A.	CDB – CDI	539	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	5.099	9.731	
Banco do Brasil S.A.	CDB – CDI	50.040	10.471	4.038
Banco Caixa Econômica Federal	CDB – CDI	10.199		
Banco Del Istmo Internacional Ltda.	TD-US\$	3.296		
Banco Fibra S.A.	CDB – CDI	193	15.488	
Banco Industrial e Comercial S.A.	CDB – CDI		4.035	1.427
Banco Itaú BBA S.A.	CDB – CDI	27.078	5.825	3.413

Instituição	Tipo de aplicação	2004	2003	2002
Banco J Safra S.A.	CDB – CDI	4.079		
Banco Modal S.A.	CDB – CDI	6.626	14.186	2.762
Banco Pactual S.A.	CDB – CDI	26.380	7.699	
Banco Panamericano S.A.	CDB – CDI	47		
Banco Pine S.A.	CDB – CDI	119	3.027	110
Banco Safra S.A.	CDB – CDI	27.619	6.085	1.603
Banco Santander S.A.	CDB – CDI	31.085		
Banco Santos S.A.	CDB – CDI		7.237	
Banco Votorantim S.A.	CDB – CDI	26.298	17.870	364
BIC Banco S.A.	CDB – CDI	4.263		
CSFB Garantia	CDB – CDI	16.637		
Credit Suisse First Boston	Notas Austríacas	242.817		
HSBC Bank Brasil S.A.	CDB – CDI	47.432	8.623	
UNIBANCO - União de Bancos Brasileiros S.A.	CDB – CDI	51.556	23.490	22.023
		<u>728.923</u>	<u>211.662</u>	<u>46.508</u>

7 Contas a receber de clientes

	2004	2003	2002
ALL Brasil	21.933	32.112	45.520
ALL Intermodal	18.707	15.635	28.931
ALL – América Latina Logística Armazéns Gerais Ltda.	238	101	301
ALL Central	31.995	40.293	
ALL Mesopotâmica	<u>6.603</u>	<u>5.889</u>	
	79.476	94.030	74.752
(-) Provisão para devedores duvidosos			
ALL Brasil	(1.644)	(1.632)	(1.881)
ALL Intermodal	(28)		
ALL Central	(18.161)	(25.065)	
ALL Mesopotâmica	<u>(1.000)</u>	<u>(1.353)</u>	
	<u>58.643</u>	<u>65.980</u>	<u>72.871</u>

A ALL Central e a ALL Mesopotâmica reconheceram provisão sobre valores a receber referentes a receita de pedágio no montante de R\$ 17.550 (R\$ 20.160 em 31 de dezembro de 2003).

8 Almoxarifado

	<u>2004</u>	<u>2003</u>	<u>2002</u>
Almoxarifado de manutenção	15.375	18.259	10.369
Combustíveis	2.250	3.053	3.779
Adiantamentos a fornecedores	3.829	330	578
Materiais em trânsito e outros	<u>2.052</u>	<u>895</u>	<u>543</u>
	<u>23.506</u>	<u>22.537</u>	<u>15.269</u>

9 Arrendamentos e concessão

	<u>2004</u>		<u>2003</u>		<u>2002</u>	
	<u>Ativo circulante</u>	<u>Realizável a longo prazo</u>	<u>Ativo circulante</u>	<u>Realizável a longo prazo</u>	<u>Ativo circulante</u>	<u>Realizável a longo prazo</u>
Arrendamentos						
ALL Brasil	2.734	57.878	2.734	60.613	2.734	63.347
ALL Intermodal	11.839	6.906	10.078	21.069	8.154	33.356
Antecipação direito de passagem -						
ALL Brasil	1.261	27.513	1.261	28.774	1.261	30.037
Concessão - ALL Brasil	<u>150</u>	<u>3.182</u>	<u>150</u>	<u>3.332</u>	<u>150</u>	<u>3.483</u>
	<u>15.984</u>	<u>95.479</u>	<u>14.223</u>	<u>113.788</u>	<u>12.299</u>	<u>130.223</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.

O contrato de arrendamento de longo prazo da ALL Intermodal, relativo ao material rodante pertencente à Delara Brasil Ltda. e outros bens acessórios desse material rodante, tem como contrapartida o pagamento de valores fixos em dinheiro e ações da Companhia. O arrendamento está sendo amortizado linearmente pelo prazo contratual de 60 meses.

Antecipação direito de passagem 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/Apiáí a Iperó (SP), conforme contrato de operação dos referidos trechos por 30 anos, prazo igual de sua amortização contábil.

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

	2004		2003		2002	
	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	6.948	3.781	7.623	1.056	4.073	1.123
Imposto sobre valor agregado - IVA	1.243	2.172	2.415	1.491		
Imposto de renda retido na fonte – IRRF	17.128	3.280	10.635	3.222	13.095	
Imposto de renda (IR) diferido (Nota 21)	25.944	31.202	10.030	8.373	9.482	
Contribuição social (CS) diferida (Nota 21)	5.807	7.527	3.610	3.595	3.413	
IR e CS a recuperar - antecipações	14.350		11.863		2.887	
Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI a compensar	14.289		3.959		1.948	
Outros	2.989	741	2.419	692	1.326	628
IR e CS diferidos sobre provisão para lucro não realizado na alienação do direito de passagem da Ferroban (Nota 20)				6.036		6.289
	<u>88.698</u>	<u>48.703</u>	<u>52.554</u>	<u>24.465</u>	<u>36.224</u>	<u>8.040</u>

A Administração não espera obter perdas na realização dos tributos a recuperar.

11 Depósitos judiciais e provisão para contingências

	2004		2003		2002	
	Depósitos judiciais	Provisão para contingências	Depósitos judiciais	Provisão para contingências	Depósitos judiciais	Provisão para contingências
Ações trabalhistas						
ALL Brasil	11.562	7.121	10.752	9.039	10.237	9.705
ALL Intermodal	1.819	1.652	666	458	530	2.094
ALL Central		4.213		4.835		
ALL Mesopotâmica		1.309		2.703		
Outras					3	3
Contestação INSS / SESI - ALL Brasil	5.144		4.979		3.954	
Contestação da extensão da base de cálculo da COFINS - ALL Brasil	2.554		2.412		1.640	
	<u>21.079</u>	<u>14.295</u>	<u>18.809</u>	<u>17.035</u>	<u>16.364</u>	<u>11.802</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		
	2004	2003	2002	2004	2003	2002
ALL Central						
ALL Argentina			5.608			9
Caianda Participações S.A.				226	3.041	20
Geodex Communications do Brasil S.A.				1	1	1
Logispar						341.278
ALL – América Latina Logística Tecnologia S.A.					7	
Ferropar Ferrovia Paraná S.A.		11.180		16.739		
Companhia de Bebidas das Américas – AMBEV		3.185	6.489			
	<u></u>	<u>14.365</u>	<u>12.096</u>	<u>16.967</u>	<u>3.049</u>	<u>341.308</u>

A liquidação dos valores a receber da Logispar deu-se conforme descrito na Nota 2.

Não há incidência de juros nas transações com partes relacionadas, que retratam, além das operações normais acima, operações de cobertura financeira, exceto com a ligada Ferropar Ferrovia Paraná S.A., com a qual há uma operação de mútuo com índice de correção equivalente a 130% do CDI, cujo saldo em 31 de dezembro de 2004 totaliza R\$ 2.218.

Adicionalmente em 31 de dezembro de 2004 a controladora detem junto a ligada Ferropar Ferrovia Paraná S.A. créditos operacionais transferidos do ativo circulante na rubrica “contas a receber de clientes” no montante de R\$ 14.521.

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)

As transações entre partes relacionadas são realizadas em condições usuais de mercado.

A administração da companhia está negociando com a Ferropar Ferrovias Paraná S.A e seus acionistas alternativas que viabilizem a recuperação total dos seus créditos, de forma que não são esperadas perdas com tais recebíveis.

13 Investimentos

	<u>2004</u>	<u>2003</u>	<u>2002</u>
Avaliados pela equivalência patrimonial			
Geodex Communications do Brasil S.A.	66.283	65.866	66.997
Terlogs Terminais Marítimos Ltda. (Terlogs)		9.381	9.580
Outros	969	370	213
Ágio			
Logispar (Nota 2)	134.996	142.260	
ALL Argentina	<u>46.670</u>	<u>53.846</u>	
	<u>248.918</u>	<u>271.723</u>	<u>76.790</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), cuja atividade principal da Geodex é a prestação de serviços de telecomunicações relacionados à rede e circuitos especializados.

Terlogs Terminais Marítimos Ltda.: controlada indireta da Companhia, foi constituída em 30 de novembro de 2001 e opera um terminal no porto de São Francisco (SC) desde outubro de 2003. Em 28 de julho de 2004, a Terlogs passou a ser controlada direta da companhia. Dando continuidade ao processo de reestruturação societária e organizacional da companhia, em 16 de dezembro de 2004, a companhia recebeu R\$ 67.000 decorrente da alienação desse investimento para terceiros.

Logispar: o ágio na Logispar é decorrente da compra da totalidade das ações desta conforme descrito em Nota 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\$ 32.519. A Ferropar é a empresa operadora da Ferroeste, ferrovia de 240 Km entre os municípios de Cascavel e Guarapuava, no Estado do Paraná. A Companhia e a Ferropar -Ferrovia Paraná S.A. já solicitaram formalmente em reunião com a concedente Ferroeste Estrada de Ferro do Paraná Oeste S.A. elaboração do cálculo relativo ao desequilíbrio econômico financeiro do contrato de sub-concessão da Ferropar – Ferrovia Paraná S.A., como forma de atingir a viabilidade do negócio. As negociações com Poder Concedente estão em andamento.

A movimentação dos investimentos avaliados pelo método da equivalência patrimonial, acima identificados, foi a seguinte:

	<u>Geodex</u>	<u>Terlogs</u>	<u>Total</u>
Saldo em 31 de dezembro de 2001	68.418	9.580	77.998
Equivalência patrimonial	<u>(1.421)</u>		<u>(1.421)</u>
Saldo em 31 de dezembro de 2002	66.997	9.580	76.577
Equivalência patrimonial	<u>(1.131)</u>	<u>(199)</u>	<u>(1.330)</u>
Saldo em 31 de dezembro de 2003	65.866	9.381	75.247
Equivalência patrimonial	417	(491)	(74)
Alienação de Investimento		<u>(8.890)</u>	<u>(8.890)</u>
Saldo em 31 de dezembro de 2004	<u>66.283</u>		<u>66.283</u>

14 Imobilizado

	2004		2003	2002	Taxas anuais de depreciação - %
	Custo	Depreciação acumulada	Líquido	Líquido	Líquido
Benfeitorias em bens de terceiros					
Locomotivas	161.505	(66.400)	95.105	98.870	101.021
Vagões	49.504	(17.066)	32.438	34.837	27.798
Via permanente	181.879	(33.277)	148.602	137.639	115.971
Outros	67.681	(16.290)	51.391	47.962	7.203
	<u>460.569</u>	<u>(133.033)</u>	<u>327.536</u>	<u>319.308</u>	<u>251.993</u>
Imobilizado próprio em operação					
Locomotivas	196.914	(74.334)	122.580	72.594	29.502
Vagões	59.186	(30.842)	28.344	15.131	866
Almoxarifado de bens de uso	23.330		23.330	12.036	11.722
Terrenos	624		624	624	624
Edificações	14.343	(1.652)	12.691	4.071	3.424
Móveis e utensílios	4.708	(4.220)	488	619	244
Veículos rodoviários	20.599	(7.206)	13.393	9.601	8.965
Equipamentos de processamento de dados, sistemas e aplicativos	34.745	(19.825)	14.920	15.237	9.029
Equipamentos de telecomunicações e sinalização	17.742	(12.588)	5.154	6.907	3.995
Equipamentos para manutenção de via permanente e transporte ferroviário	13.165	(4.029)	9.136	12.928	1.849
Outros	17.518	(5.170)	12.348	9.925	8.604
	<u>402.874</u>	<u>(159.866)</u>	<u>243.008</u>	<u>159.673</u>	<u>78.824</u>
Imobilizações em andamento					
Locomotivas	40.430		40.430	21.968	14.728
Vagões	15.554		15.554	4.268	2.855
Via permanente	33.215		33.215	41.646	2.963
Sistemas e aplicativos	2.136		2.136	2.077	3.416
Veículos rodoviários	68		68		2.250
Outros	9.340		9.340	3.929	4.361
	<u>100.743</u>		<u>100.743</u>	<u>73.888</u>	<u>30.573</u>
	<u>964.186</u>	<u>(292.899)</u>	<u>671.287</u>	<u>552.869</u>	<u>361.390</u>

Em 31 de dezembro de 2004, o saldo de imobilizações em andamento inclui R\$ 32.958 (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\$ 2.356 (31 de dezembro de 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\$ 10.910 (31 de dezembro de 2003 R\$ 11.945), correspondente à segunda e à terceira etapas das obras realizadas. Os referidos créditos contingentes não foram reconhecidos nas demonstrações financeiras consolidadas.

Durante o exercício de 2004, a Companhia capitalizou encargos financeiros sobre imobilizações em andamento no montante de R\$ 9.655 (R\$ 7.029 em 2003).

15 Diferido

	<u>2004</u>		<u>2003</u>	<u>2002</u>	
	<u>Custo</u>	<u>Amortização acumulada</u>	<u>Líquido</u>	<u>Líquido</u>	<u>Líquido</u>
Gastos de organização - controladora					59
Concessão e arrendamento - ALL Brasil	24.736	(2.949)	21.787	22.771	23.754
Gastos pré-operacionais					
ALL Argentina	1.605	(1.605)		269	
ALL Central	25.201	(9.350)	15.851	18.288	
ALL Mesopotâmica	5.785	(2.135)	3.650	4.210	
Gastos com reorganização					
ALL Brasil	2.359	(2.353)	6		56
Gastos com estudos e projetos -					
ALL Brasil	<u>5.409</u>	<u>(5.409)</u>		<u>961</u>	<u>2.054</u>
	65.095	(23.801)	41.294	46.499	25.923

A controlada ALL Brasil adota como critério básico a amortização linear por 30 anos de 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 meados do mês de 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 2004, 2003 e 2002 o montante anual 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

	<u>Encargos anuais</u>	<u>Vencimento</u>	<u>2004</u>	<u>2003</u>	<u>2002</u>
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%	Mai 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	

	Encargos anuais	Vencimento	2004	2003	2002
. ALL Brasil					
Bancos Comerciais	106% CDI	Janeiro de 2003			2.792
	6%	Março de 2003			205
	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
	112% CDI	Janeiro de 2004		10.695	
	116% CDI	Setembro de 2005		15.933	
	116% CDI	Outubro de 2006		24.883	
	116% CDI	Novembro de 2007	42.108		
	106,3%CDI	Agosto de 2008	243.212		
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	50.937	64.656	76.147
	TJLP + 5,25%	Trimestrais e mensais de maio de 1998 até			
		abril de 2008	105.147	104.188	98.942
. ALL Intermodal					
Investimentos BNDES -		Janeiro de 2002 a			
FINAME	TJLP + 3% a 4,7%	março de 2006	12.385	13.683	18.949
			453.789	391.304	255.372
Em moeda estrangeira (com variação cambial atrelada ao US\$)					
. Controladora					
Financiamentos de					
locomotivas	10% (com swap para CDI)	Dezembro de 2007	7.659	14.200	16.255
Resolução 63 – BACEN	9,50% a 12,27% (com swap para CDI)	Janeiro a novembro de 2004		53.898	111.299
	9% a 9,50% (com swap para CDI)	Fevereiro a outubro de 2003			14.469
	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	
Trade Finance	9% (com swap para CDI)	Julho de 2004		12.287	
	11,30% (com swap para CDI)	Junho de 2006		43.692	50.032
Operações de "swap"			3.427	10.667	(53.252)
. ALL Brasil					
Resolução 63 - Bacen	9,50% e 10% (com swap para CDI)	Abril de 2003			1.921
	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					

	<u>Encargos anuais</u>	<u>Vencimento</u>	<u>2004</u>	<u>2003</u>	<u>2002</u>
IFC Corporation -	LIBOR + 7,1% (com swap para CDI)	Dezembro de 2008	54.504	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
	Libor + 3,5% a.a.	Janeiro de 2005	1.522		
Financiamentos de					
locomotivas	10% (com swap para CDI)	Dezembro de 2007	15.316	28.401	32.511
Operações de "swap"			33.473	32.241	(1.480)
. ALL Argentina					
Bancos comerciais	7,6%	Janeiro de 2005	11.991	11.689	
. Outras					
Resolução 63 - BACEN	9,20% (com swap para CDI)	Novembro de 2003			1.359
			<u>127.892</u>	<u>289.373</u>	<u>256.035</u>
Tomados em Peso Argentino - P\$					
. ALL Central					
Bancos comerciais	8% + CER	Outubro de 2006	5.058	7.567	
	8% + CER	Novembro de 2004		538	
	7,95%	Janeiro de 2005		121	
	12%	Janeiro de 2004		984	
	11%	Março de 2004		977	
	8%	Outubro de 2008	2.912		
	12%	Fevereiro de 2005	896		
	11%	Janeiro de 2005	887		
	8,3	Março de 2005	3.562		
	10%	Fevereiro de 2005	1.787		
			<u>15.102</u>	<u>10.187</u>	
Total			596.783	690.864	511.407
Parcela no circulante			<u>(110.042)</u>	<u>(230.749)</u>	<u>(212.593)</u>
Parcela no exigível a longo prazo			<u>486.741</u>	<u>460.115</u>	<u>298.814</u>
Composição por ano de vencimento da parcela exigível a longo prazo:					
2006			95.761		
2007			73.460		
2008 a 2010			<u>317.520</u>		
			<u>486.741</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 as mesmas são dadas em garantia.

As disponibilidades e aplicações financeiras incluem conta caução na controlada ALL Brasil no montante de R\$ 36.152 (em 31 de dezembro de 2003 e 2002 – R\$ 17.325 e R\$ 15.143 respectivamente) e na ALL Central no montante e R\$ 1.128 (em 31 de dezembro de 2003 – R\$ 7.687).

Para os financiamentos em moeda estrangeira, tomados no Brasil, há contratação de "swap" para a proteção cambial do real frente ao dólar, convertendo-os às taxas de 85% a 116% do CDI.

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, dos resultados financeiros, 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 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.

Em 1º de junho de 2004, a Companhia emitiu 12.000 debêntures conversíveis em ações com valor nominal unitário de R\$ 10.

Em 1º de outubro de 2004, a Companhia emitiu 13.500 debêntures conversíveis em ações com valor nominal unitário de R\$ 10.

A controlada ALL – América Latina Logística do Brasil S.A. emitiu, em 25 de fevereiro de 2000, 10.000 debêntures não conversíveis em ações e escriturais com valor nominal unitário de R\$ 10.

As séries emitidas são como segue:

(a) Informações

	Emissão		Vencimento final	Remuneração anual
Série	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%
3ª série	01/06/04	120.000	01/06/07	110% do CDI
4ª série	01/10/04	135.000	01/10/09	108% do CDI
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%.

(b) Saldos

Série	2004		2003		2002	
	Passivo circulante	Exigível a longo prazo	Passivo circulante	Exigível a longo prazo	Passivo circulante	Exigível a longo prazo
Controladora						
1ª série					23.065	
Única	3.056	59.768	2.968	57.658		
3ª série	1.952	120.000				
4ª série	5.726	135.000				
ALL Brasil						
1ª série	14.021		8.219	37.946	6.644	35.790
2ª série					42.393	26.486
	<u>24.755</u>	<u>314.768</u>	<u>11.187</u>	<u>95.604</u>	<u>72.102</u>	<u>62.276</u>

Eventos ocorridos no exercício de 2004 na controladora:

- em 1 de fevereiro de 2004 - pagamento de juros das debêntures de série única no montante de R\$ 2.916;
- em 2 de agosto de 2004 – pagamento de juros das debêntures de série única no montante de R\$ 3.649;
- em 30 de novembro de 2004 – pagamento de juros das debêntures de série única no montante de R\$ 10.152.

Eventos ocorridos no exercício de 2004 na ALL Brasil:

- em 25 de fevereiro de 2004 - pagamento de juros das debêntures da 1ª série no valor de R\$ 9.406;
- 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;

em 1 de julho de 2004 – resgate parcial de 1.412 debêntures no montante de R\$ 14.120 de principal e R\$ 874 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

	<u>2004</u>		<u>2003</u>		<u>2002</u>	
	<u>Passivo</u> <u>circulante</u>	<u>Exigível a</u> <u>longo prazo</u>	<u>Passivo</u> <u>circulante</u>	<u>Exigível a</u> <u>longo prazo</u>	<u>Passivo</u> <u>circulante</u>	<u>Exigível a</u> <u>longo prazo</u>
Arrendamento						
ALL Brasil	6.571	54.559	41.381	17.196	40.916	18.885
ALL Intermodal	7.813		19.467		23.588	
Concessão - ALL Brasil						
ALL Brasil	611	1.789	3.170	898	2.141	986
ALL Argentina	1.034					
	<u>16.029</u>	<u>56.348</u>	<u>64.018</u>	<u>18.094</u>	<u>66.645</u>	<u>19.871</u>

As parcelas de arrendamentos e concessões incorridas são registradas 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, no entanto, a companhia está negociando a sua liquidação durante os próximos 12 meses.

19 Resultado de exercícios futuros

	<u>2004</u>	<u>2003</u>	<u>2002</u>
ALL Brasil	8.396	8.774	9.151
ALL Intermodal	<u>817</u>	<u>8.843</u>	<u>9.212</u>
	<u>9.213</u>	<u>17.617</u>	<u>18.363</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: o saldo em 31 de dezembro de 2004 é decorrente de receita diferida originada na integralização de capital social, mediante terreno cedido em comodato pela ALL Intermodal à Rhall Terminais Ltda (PR), apropriado linearmente pelo prazo restante da concessão.

Face à alienação da participação acionária na Terlogs Terminais Marítimos Ltda. para a controladora em 28 de julho de 2004 (Nota 13), a receita diferida líquida de R\$ 8.843, foi apropriada integralmente no resultado de 2004.

20 Patrimônio líquido

(a) Capital social

O capital social da controladora subscrito e integralizado, em 31 de dezembro, está representado conforme abaixo:

	Quantidade de ações		
	2004	2003	2002
Ordinárias	15.383.798	36.197.170.987	12.445.109.837
Preferenciais	27.815.128		20.672.530.671
	<u>43.198.926</u>	<u>36.197.170.987</u>	<u>33.117.640.508</u>

Em 26 de fevereiro e 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 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 foram aprovadas em 4 de março de 2004, no entanto, tendo em vista o não reconhecimento, por parte da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, da conversão da totalidade das ações preferenciais em ordinárias, aprovou-se a conversão de 57,5% das ações ordinárias em ações preferenciais conforme estabelecido na Assembleia Geral Extraordinária realizada em 11 de maio de 2004. Nesta mesma Assembleia foi aprovada a adesão da Companhia ao Nível 2 de Práticas Diferenciadas de Governança Corporativa da Bolsa de Valores de São Paulo ("BOVESPA") e consequente adaptação do Estatuto Social às exigências do regulamento de Práticas Diferenciadas de Governança Corporativa – Nível 2 da BOVESPA. Foi também aprovada a emissão de ações preferenciais, até o limite de 2/3 do capital social da companhia.

Em 14 de maio de 2004, a Assembleia Geral Extraordinária aprovou o grupamento das ações, na proporção de 1.000 ações em 1 nova ação.

Em 14 de junho de 2004, a Reunião do Conselho de Administração deliberou sobre o aumento de capital, por subscrição privada, no valor de R\$ 8.336, mediante a emissão de 255.374 ações preferenciais.

A Reunião do Conselho de Administração realizada em 23 de junho de 2004, aprovou o aumento do capital social de R\$ 340.483 para R\$ 607.858, mediante a emissão para subscrição pública de 5.750.000 ações preferenciais escriturais, sem valor nominal, bem como, fixou o preço de emissão em R\$ 46,50 por cada ação preferencial, em consonância com o disposto no artigo 170, § 1º, inciso II, da lei 6.404/76, uma vez, que a fixação do preço por meio do procedimento de "bookbuilding" reflete de forma justa o valor de mercado de cada ação.

Em 08 de julho de 2004, a Reunião do Conselho de Administração deliberou sobre o aumento de capital, por subscrição privada, no valor de R\$ 1.078, mediante a emissão de 27.160 ações preferenciais.

Em 21 de julho de 2004, a Reunião do Conselho de Administração deliberou sobre o aumento de capital, por subscrição privada, no valor de R\$ 347, mediante a emissão de 8.739 ações preferenciais.

Em 11 de agosto de 2004, a Reunião do Conselho de Administração deliberou sobre o aumento de capital, por subscrição privada, no valor de R\$ 891, mediante a emissão de 21.973 ações preferenciais.

Nas Reuniões do Conselho de Administração realizadas em 11 de outubro, 04 de novembro e 15 de dezembro de 2004, deliberou-se pelo aumento de capital, por subscrição privada, no valor de R\$ 33.916, mediante a emissão de 938.509 ações preferenciais, sendo integralizado o valor total de R\$ 6.750.

(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:

	<u>2004</u>	<u>2003</u>	<u>2002</u>
Lucro líquido do exercício	149.225	9.027	4.216
(-) Reserva legal	(7.461)	(451)	(211)
(+) Realização da reserva de lucros a realizar formada em exercícios anteriores	5.339		
(-) Constituição de reserva para investimentos		(6.432)	(3.004)
(-) Constituição de reserva de lucros a realizar		<u>(2.144)</u>	<u>(1.001)</u>
Base de cálculo dos dividendos	<u>147.103</u>		
Total dos dividendos	776		
Juros sobre capital próprio (IRF R\$ 4.983)	<u>36.000</u>		
Total de dividendos/juros sobre capital próprio	<u>36.776</u>		

Em decorrência de compromissos assumidos nos contratos de financiamento, a controladora não poderá distribuir dividendos acima 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.

(d) Conciliação entre patrimônio líquido e o resultado da controladora e do consolidado

	<u>Patrimônio líquido</u>			<u>Lucro líquido do exercício</u>		
	<u>2004</u>	<u>2003</u>	<u>2002</u>	<u>2004</u>	<u>2003</u>	<u>2002</u>
Controladora	746.526	349.267	268.436	149.225	9.027	4.216
Ganho na variação de participação acionária	(7.682)	(9.061)	(10.438)			
IR e CS diferido sobre provisão no ganho da alienação do direito de passagem Ferroban		6.036	6.289		(253)	(253)
Realização no exercício do ganho na variação de participação acionária				1.380	1.380	1.380
Participação recíproca		(15.000)				
Consolidado	<u>738.844</u>	<u>331.242</u>	<u>264.287</u>	<u>150.605</u>	<u>10.154</u>	<u>5.343</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 ALL - América Latina Logística Tecnologia S.A. (ex - 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.

Em 21 de junho de 2004, a controlada Logispar Logística e Participações S.A. e a controlada indireta ALL - América Latina Logística - Argentina S.A., permutaram com a "GEEMF II Latin, America LLC", a totalidade das ações de suas propriedades de emissão da ALL - América Latina Logística S.A. por títulos de bônus de subscrição pelos montantes de R\$ 15.000 e P\$ 198, respectivamente, vencíveis a longo prazo. Desta forma, os referidos títulos estão apresentados no realizável a longo prazo.

Em 31 de dezembro de 2004, os créditos de IR e CS diferidos sobre provisão no ganho da alienação do direito de passagem - Ferroban (Nota 10), registrados como ativo em exercícios anteriores, foram revertidos integralmente contra o resultado consolidado do exercício corrente, uma vez que a controladora ALL - América Latina Logística S.A., passou a registrar os créditos tributários decorrentes de diferenças temporárias, que incluem a provisão para lucros não realizados, bem como, sobre os prejuízos fiscais e bases negativas de contribuição social sobre o lucro líquido (Nota 21), em suas demonstrações financeiras individuais, sendo mantidos também para fins das demonstrações consolidadas.

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 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 e Argentina são como segue:

	<u>2004</u>		<u>2003</u>		<u>2002</u>	
	<u>IR</u>	<u>CS</u>	<u>IR</u>	<u>CS</u>	<u>IR</u>	<u>CS</u>
Prejuízos fiscais e bases negativas						
Controladora	93.458	93.431	81.481	80.706	70.055	70.029
ALL Brasil	16.272	23.243	43.331	50.563	51.484	58.377
ALL Intermodal	12.525	12.525	15.917	15.917	14.770	14.770
ALL Argentina - Consolidado	11.204					
Diferenças temporárias						
Controladora	25.376	25.376	(16.829)	(16.829)	9.773	9.773
ALL Brasil	28.040	25.475	15.220	11.779	29.414	27.043
ALL Intermodal	2.382	2.382	622	622	2.518	2.518
ALL Argentina - Consolidado	10.007					

Em 31 de dezembro de 2004, a Controladora consolidou parte de seu processo de reorganização societária. Dada à expectativa de resultados tributários futuros, bem como atendendo as condições estabelecidas pelas práticas contábeis no Brasil, a controladora registrou o crédito de IR e CS Diferidos no montante de R\$ 28.736, correspondente à parcela de tais créditos, cuja expectativa, é de que sejam realizadas num período de 10 anos, conforme plano de negócios devidamente aprovado pelo órgãos de administração da Companhia.

Os créditos de imposto de renda e contribuição social diferidos das controladas ALL Brasil e ALL Intermodal, já apresentados na Nota 10 e inclusos na rubrica Tributos a recuperar, são como segue:

	<u>2004</u>		<u>2003</u>		<u>2002</u>
	<u>Circulante</u>	<u>Realizável a longo prazo</u>	<u>Circulante</u>	<u>Realizável a longo prazo</u>	<u>Circulante</u>
Créditos de imposto de renda					
Sobre prejuízos fiscais	12.835	23.055	9.470	7.072	4.811
Sobre diferenças temporais	13.109	8.147	560	1.301	4.671
	<u>25.944</u>	<u>31.202</u>	<u>10.030</u>	<u>8.373</u>	<u>9.482</u>
Créditos de contribuição social					
Sobre bases negativas	3.236	5.753	3.409	3.127	1.732
Sobre diferenças temporais	2.571	1.774	201	468	1.681
	<u>5.807</u>	<u>7.527</u>	<u>3.610</u>	<u>3.595</u>	<u>3.413</u>
	<u>31.751</u>	<u>38.729</u>	<u>13.640</u>	<u>11.968</u>	<u>12.895</u>

Composição por ano de realização do IR e CS diferidos:

2005	31.751
2006	15.790
2007	3.848
2008	3.062
2009	2.983
após	<u>13.046</u>
	<u>70.480</u>

A controlada ALL – América Latina Logística do Brasil S.A. consolidou o processo de recuperação da sua rentabilidade, comprovado pelo resultado tributável nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2003, 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, bases negativas de contribuição social e saldos de diferenças temporais.

Já a controlada ALL – América Latina Logística Intermodal S.A. 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 dos exercícios findos em 31 de dezembro de 2004 e 2003 refletem os efeitos positivos desta reestruturação.

Adicionalmente, no exercício findo em 31 de dezembro de 2004, as controladas indiretas ALL Central e ALL Mesopotâmica consolidaram parte de seu processo de reorganização societária, e baseado na expectativa de resultados tributários futuros, as controladas atendem as condições estabelecidas pelas práticas contábeis adotadas no Brasil para reconhecimento do crédito de IR e CS diferido no montante de R\$ 20.503, os quais foram registrados. Os prejuízos fiscais, segundo a legislação tributária Argentina, prescrevem no prazo de 5 anos.

O ativo fiscal diferido em 31 de dezembro de 2004, no montante de R\$ 70.480, está fundamentado em estudo técnico de viabilidade aprovado pelo Conselho de Administração, cujo estudo apresentou resultados tributáveis futuros, descontados a valor presente, conforme prevê a Instrução CVM nº 371.

Os prejuízos fiscais e bases negativas de contribuição social gerados na controladora e nas controladas brasileiras são imprescritíveis e serão compensados com lucros futuros, de acordo com os critérios da legislação fiscal.

A conciliação da alíquota efetiva de imposto de renda e contribuição social sobre o lucro antes dos tributos com a provisão para imposto de renda e contribuição social, não está sendo apresentada para fins destas demonstrações financeiras consolidadas, face a controladora e suas controladas nacionais e estrangeiras estarem sujeitas a regimes de tributação e alíquotas diferenciadas.

22 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
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 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.

Conforme incidente ocorrido no dia 19 de julho de 2004, envolvendo um trem composto de 45 vagões e 3 locomotivas carregadas de milho, farelo de soja e açúcar, a poucos metros da ponte que cruza o rio São João, na Serra do Mar, entre Curitiba e Paranaguá, registramos custos e despesas bem como o crédito de lucros cessantes conforme apresentado abaixo:

<u>Custos</u>	<u>Valor</u>
Despesas com pessoal	11
Gastos com meio ambiente	270
Outros custos (combustíveis)	619
Carga	690
Valores ressarcidos da seguradora	<u>(1.244)</u>
Total dos custos efetivos	<u>346</u>

Após levantamento efetuado pelos técnicos da companhia, concluiu-se que 45 vagões foram avariados, sendo 15 recuperáveis e 30 sucateados, os quais encontravam-se totalmente depreciados.

No exercício findo em 31 de dezembro de 2004, a controlada ALL – América Latina Logística do Brasil S.A. registrou crédito de lucros cessantes junto à seguradora, no montante de R\$ 6.392. Tal crédito foi amparado por estimativas apuradas conforme as condições estabelecidas na apólice.

23 Instrumentos financeiros

Em 31 de dezembro 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 nas Notas 2 e 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 12, suas condições correspondem aos encargos/ rendimentos divulgados e estão atualizados nessas mesmas condições divulgadas.
- . Empréstimos e financiamentos: conforme descrito na Nota 16, estão acrescidos dos encargos pactuados e efeitos do swap cambial, a seguir comentado, quando aplicável.
- . Debêntures: o valor de mercado das debêntures emitidas pela Companhia e suas controladas aproxima-se dos valores de face em 31 de dezembro de 2004.

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\$ 25.169 no exercício findo em 31 de dezembro de 2004 (2003 - perdas de R\$ 103.737; 2002 – ganhos de R\$ 92.369), foram reconhecidas como resultado financeiro, no resultado do exercício.

Em 31 de dezembro de 2004, os contratos de “hedge” sem caixa em vigor, centralizados na Controladora e na ALL Brasil, apresentavam uma perda líquida equivalente a R\$ 36.900 (2003 – R\$ 42.908; 2002 – ganho líquido de R\$ 54.732), cujos montantes correspondentes aos contratos em aberto estão apresentados na rubrica empréstimos e financiamentos (Nota 16) e o valor de mercado é de R\$ 28.257.

24 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:

	<u>2004</u>	<u>2003</u>	<u>2002</u>
Atividades operacionais			
Lucro do exercício	150.605	10.154	5.343
Despesas (receitas) que não afetam o caixa e equivalentes			
Depreciação e amortização do diferido	60.145	36.656	29.868
Despesas por arrendamento e concessão	65.511	60.632	68.085
Amortização de ágio em controladas	9.775		
Equivalência patrimonial	121	1.331	1.421
(Ganho) na alienação de ativo permanente	(70.302)	(1.627)	(2.034)
Variação cambial sobre controladas no exterior	12.937		
Imposto de renda e contribuição social diferidos	(44.163)	(12.458)	(453)
Realização de resultado de exercícios futuros	(384)	(746)	(745)
Juros sobre tributos parcelados	10.754	7.126	1.536
Provisão para contingências trabalhistas	5.954	2.901	
Variação cambial e encargos sobre financiamentos	92.539	38.455	220.328
Resultado de atividades de "swap" não realizados	25.169	103.737	(92.369)
Realização de provisão para devedores duvidosos	(2.512)	(248)	(696)
	<u>316.149</u>	<u>245.913</u>	<u>230.284</u>
Redução (aumento) nas contas do ativo			
Contas a receber de clientes	(7.952)	(7.747)	(18.710)
Almoxarifado	(969)	1.238	(4.218)
Arrendamentos e concessão			
Tributos a recuperar	(22.255)	(12.514)	(13.048)
Outros ativos	(3.285)	(14.018)	(27.424)
	<u>(34.461)</u>	<u>(33.041)</u>	<u>(63.400)</u>
Aumento (redução) nas contas do passivo			
Fornecedores	74.745	34.249	30.443
Salários e encargos sociais	1.108	1.441	5.624
Imposto, taxas e contribuições	23.102	30.189	1.635
Arrendamento e concessão a pagar	(59.577)	(51.750)	(35.654)
Adiantamentos de clientes	13.465	(2.692)	8.453
Dividendos propostos e juros sobre capital próprio a pagar	36.776		
Outros passivos	(9.695)	353	(4.651)
	<u>79.924</u>	<u>11.790</u>	<u>5.850</u>
Geração operacional de caixa	<u>361.612</u>	<u>224.662</u>	<u>172.734</u>
Atividades de investimento			
Aquisição de bens do imobilizado	(188.624)	(88.421)	(80.408)
Alienação de bens do imobilizado	5.173	9.646	9.976
Aquisição de participação			(213)
Alienação de participação	67.000		
Caixa líquido de empresa adquirida (vendida) no exercício		9.874	
Utilização de caixa em atividades de investimentos	<u>(116.451)</u>	<u>(68.901)</u>	<u>(70.645)</u>
Atividades de financiamento			
Financiamento			
Capitalização	517.176	268.428	269.500
Amortização	(465.567)	(289.140)	(385.265)
Aumento de capital	284.778	71.804	25.413
Ágio na emissão de ações	32		
Operações de "swap" realizadas	(31.177)	(6.097)	15.725

	<u>2004</u>	<u>2003</u>	<u>2002</u>
Dividendos propostos e juros sobre capital próprio	(36.776)		
Operações financiadas com partes relacionadas	<u>(2.310)</u>	<u>(19)</u>	<u>(38.310)</u>
Geração (utilização) de caixa em atividades de financiamentos	<u>266.156</u>	<u>44.976</u>	<u>(112.937)</u>
Aumento (redução) no caixa e equivalentes	<u>511.317</u>	<u>200.737</u>	<u>(10.848)</u>
Saldo inicial de caixa e equivalentes	253.640	52.903	63.751
Saldo final de caixa e equivalentes	<u>764.957</u>	<u>253.640</u>	<u>52.903</u>
Aumento (redução) no caixa e equivalentes	<u>511.317</u>	<u>200.737</u>	<u>(10.848)</u>

* * *

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

ALL – América Latina
Logística S.A. e suas controladas
Demonstrações financeiras em 30 de junho de 2004
e 2003 e 31 de março de 2004, relatório dos
auditores independentes sobre a revisão limitada

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

Relatório dos auditores independentes sobre as revisões limitadas

Ilmos. Srs.

Diretores e Acionistas da

ALL – América Latina Logística S.A.

1. Efetuamos uma revisão especial das Informações Trimestrais (ITR) da **ALL - América Latina Logística S.A.**, referentes ao trimestre findo em 30 de junho de 2004, compreendendo o balanço patrimonial, a demonstração do resultado, o relatório de desempenho e as informações relevantes, elaboradas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil. As informações contábeis da controlada indireta Boswells S.A., relativas ao trimestre findo em 30 de junho de 2004, foram revisadas por outros auditores independentes, os quais emitiram Relatório de Revisão Especial, datado de 22 de julho de 2004, sem ressalvas. Nosso Relatório de Revisão Especial, no que diz respeito aos valores dos investimentos e dos resultados decorrentes desta controlada, está baseado no Relatório de Revisão de outros auditores independentes.
2. Nossa revisão foi efetuada de acordo com as normas específicas estabelecidas pelo IBRACON - Instituto dos Auditores Independentes do Brasil, em conjunto com o Conselho Federal de Contabilidade - CFC, e consistiu, principalmente, de: (a) indagação e discussão com os administradores responsáveis pelas áreas contábil, financeira e operacional da Companhia, quanto aos principais critérios adotados na elaboração das Informações Trimestrais; e (b) revisão das informações e dos eventos subsequentes que tenham ou possam vir a ter efeitos relevantes sobre a situação financeira e as operações da Companhia.
3. Baseados em nossa revisão especial, e na revisão de outros auditores independentes, não temos conhecimento de nenhuma modificação relevante que deva ser feita nas Informações Trimestrais referidas no primeiro parágrafo, para que as mesmas estejam de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil, aplicadas de forma condizente com as normas expedidas pela Comissão de Valores Mobiliários, especificamente aplicáveis à elaboração das Informações Trimestrais.
4. 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 do 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 30 de junho de 2004, foi reconhecido com base nas estimativas e avaliações da administração na data da emissão dessas Informações Trimestrais, às quais devem ser analisadas à luz dessas circunstâncias e não

ALL - América Latina Logística S.A.

incluem ajustes ou reclassificações que poderão surgir em decorrência da renegociação dos contratos de concessão ou outras medidas governamentais.

5. 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 julho 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 obrigações relacionadas à concessão estimadas em R\$26.164 em 30 de junho de 2004, estando essa medida pendente de aprovação pelo Ministério da Economia. Caso o pedido daquela Companhia venha a ser rejeitado, os montantes eventualmente devidos poderão ser compensados com montante que a América Latina Logística Central S.A. tem a receber da Unidad Ejecutora del Programa Ferroviário Provincial (“UEPFP”), desde que tal compensação seja previamente aprovada pelo Governo Federal Argentino. Essas Informações Trimestrais não incluem quaisquer possíveis ajustes ou reclassificações que possam surgir como consequência da resolução desse assunto.

6. As Informações Trimestrais – ITR contém, também, informações contábeis relativas ao trimestre findo em 31 de março de 2004, às quais foram revisadas por outros auditores independentes, que emitiram Relatório de Revisão Especial, sem ressalvas, datado de 28 de abril de 2004 o qual incluiu, além de ênfases relacionadas aos assuntos descritos nos parágrafos 4 e 5 acima, ênfase referente à pendência existente naquela data com relação à aprovação por parte do Governo Argentino, dos termos do contrato firmado pela ALL – América Latina Logística Argentina S.A. na aquisição das participações de 73,55% na ALL – América Latina Logística Central S.A. e de 70,56% na ALL – América Latina Mesopotâmica S.A. Tendo em vista a aprovação do Governo Argentino dos termos da referida operação em 26 de abril de 2004, tal parágrafo de ênfase não mais se faz necessário.

Curitiba, 11 de agosto de 2004.

ERNST & YOUNG
Auditores Independentes S.S.
CRC-2-SP 15199/O-6 “S” PR

Marcos Antonio Quintanilha
Contador CRC-1-SP-132776/O-3 T-SC-S-PR

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Balancos patrimoniais Em milhares de reais

	Controladora		Consolidado		Controladora		Consolidado	
	30 de junho de 2004	31 de março de 2004	30 de junho de 2004	31 de março de 2004	30 de junho de 2004	31 de março de 2004	30 de junho de 2004	31 de março de 2004
Ativo								
			Passivo e patrimônio líquido					
Circulante			Circulante					
Caixa e bancos	40.824	440	91.566	19.154	51.654	112.576	150.445	206.748
Aplicações financeiras	244.421	4.205	391.404	118.624	4.501	1.126	32.295	27.768
Contas a receber de clientes			86.399	80.198			148.731	89.916
Almoxarifado			26.297	23.160	2.435	388	77.266	64.978
Arrendamentos e concessão			14.223	14.223			17.764	25.902
Tributos a recuperar	16.214	15.587	108.346	54.293			22.518	17.110
Adiantamentos e outras contas							26.533	20.023
a receber		3.331	12.070	11.019	169	178	4.816	3.772
Despesas pagas antecipadamente	555	1.126	9.462	10.453				
	302.014	24.689	739.767	331.124	58.759	114.268	480.368	456.217
Realizável a longo prazo			Exigível a longo prazo					
			Empréstimos e financiamentos					
Partes relacionadas	3.370	3.359	3.296	3.244	33.994	67.874	398.939	439.550
					178.717	58.202	178.717	58.202

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Balancos patrimoniais Em milhares de reais

	Controladora		Consolidado		Controladora		Consolidado	
	30 de junho de 2004	31 de março de 2004	30 de junho de 2004	31 de março de 2004	30 de junho de 2004	31 de março de 2004	30 de junho de 2004	31 de março de 2004
Ativo								
Arrendamentos e concessão			106.676	110.232	21.908	50.400		
Depósitos judiciais			20.132	19.799			15.931	16.704
Tributos a recuperar			20.715	26.446			53.930	48.795
Outras contas a receber			5.347	5.162	17.452	17.638		
Investimentos de longo prazo			15.209				31.174	22.720
Despesas pagas antecipadamente	2.900	935	4.199	2.316				
	6.270	4.294	175.574	167.199	252.071	198.711	678.691	585.971

Passivo e patrimônio líquido								
Partes relacionadas								
Provisão para contingências								
Arrendamentos e concessões a pagar								
Provisão para lucro não realizado								
Outras contas a pagar								
Resultado de exercícios futuros							17.244	17.430
Patrimônio líquido								
Capital social							607.858	317.146
Reservas de lucros							17.121	17.121

As notas explicativas da administração são parte integrante das demonstrações financeiras.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Demonstrações do resultado períodos findos em 30 de junho

Em milhares de reais, exceto quando indicado

	Controladora			Consolidado		
	2º trimestre		1º semestre	2º trimestre		1º semestre
	2004	2003		2004	2003	
Receita bruta de serviços						
Prestação de serviços de transporte de cargas e outros	27.058	480	480	303.002	242.817	409.566
Deduções da receita bruta, principalmente impostos (ICMS, ISS, PIS e COFINS)	(974)	(22)	(22)	(37.841)	(24.913)	(45.191)
Receita líquida de serviços	26.084	458	458	265.161	217.904	364.375
Custo dos serviços prestados				(158.020)	(135.965)	(251.368)
Resultado bruto	26.084	458	458	107.141	81.939	113.007
Receitas (despesas) operacionais						
Vendas				(1.947)	(1.695)	(2.720)
Gerais e administrativas	(823)	(493)	(682)	(21.663)	(15.952)	(31.299)
Outras receitas operacionais, líquidas	185	186	372	(6.825)	2.074	3.942
Resultado operacional antes das participações societárias e do resultado financeiro	(638)	(307)	(310)	(30.435)	(15.573)	(30.077)
	25.446	151	148	76.706	66.366	82.930
Resultado das participações societárias						
Equivalência patrimonial em controladas e coligadas	38.036	27.909	11.355	361	(1.764)	440
Amortização de ágio em controladas	(1.817)		(3.633)	(2.581)		(5.110)
Reversão por passivo a descoberto de controlada		82	93			
	36.219	27.991	56.912	(2.220)	(1.764)	(2.863)

As notas explicativas da administração são parte integrante das demonstrações financeiras.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Demonstrações do resultado

períodos findos em 30 de junho

Em milhares de reais, exceto quando indicado

(continuação)

	Controladora			Consolidado		
	2º trimestre		1º semestre	2º trimestre		1º semestre
	2004	2003	2004	2004	2003	2003
Resultado financeiro						
Despesas financeiras	(17.646)	(18.068)	(32.585)	(48.939)	(59.179)	(123.256)
Receitas financeiras	836	15.325	1.640	33.193	20.233	24.584
	(16.810)	(2.743)	(30.945)	(15.746)	(38.946)	(98.672)
Resultado operacional						
Resultado não operacional, líquido	44.855	25.399	51.083	58.740	25.656	(18.605)
				90	528	1.196
Lucro (prejuízo) antes do imposto de renda e contribuição social	44.855	25.399	51.083	58.830	26.184	(17.409)
Provisão para imposto de renda e contribuição social				(10.109)	(440)	(440)
Imposto de renda e contribuição social diferidos				(3.585)	(63)	(126)
Lucro líquido (prejuízo) do período	44.855	25.399	51.083	45.136	25.681	(17.975)
Quantidade de ações no final do período (em milhares)	42.203	33.492	42.203	42.203	33.492	33.492
Lucro líquido (prejuízo) por lote de mil ações do capital no final do período - R\$	1.062,83	758,36	1.210,41	1.069,50	766,78	(536,70)

As notas explicativas da administração são parte integrante das demonstrações financeiras.

ALL - América Latina Logística S.A.

Demonstrações 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		268.436
Subscrição e integralização em 26 de fevereiro de 2003	15.000					15.000
Prejuízo do trimestre					(43.938)	(43.938)
Em 31 de março de 2003	275.342	430	3.195	4.469	(43.938)	239.498
Subscrição e integralização em 8 de dezembro de 2003	56.804					56.804
Lucro líquido do período					52.965	52.965
Destinação do lucro líquido do exercício						
Constituição de reservas		451	2.144	6.432	(9.027)	
Em 31 de dezembro de 2003	332.146	881	5.339	10.901		349.267
Subscrição e integralização em 14 junho de 2004	8.337					8.337
23 de junho de 2004	267.375					267.375
Lucro líquido do semestre					51.083	51.083
Em 30 de junho de 2004	<u>607.858</u>	<u>881</u>	<u>5.339</u>	<u>10.901</u>	<u>51.083</u>	<u>676.062</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 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 entrestostos de armazenagem e armazéns gerais;
- adquirir, arrendar ou prestar locomotivas, vagões e outros equipamentos ferroviários para terceiros;
- exercer outras atividades que utilizem como base a estrutura da companhia.

A ALL, visando o potencial de valorização dos seus ativos, bem como oferecer aos seus investidores e ao mercado transparência absoluta em seus negócios, aderiu, em 31 de maio de 2004, ao nível 2 de Práticas Diferenciadas de Governança Corporativa da BOVESPA, onde suas ações são negociadas. A ALL é a primeira empresa do setor de transporte terrestre de cargas a ingressar neste nível diferenciado de governança corporativa, comprometendo-se ao pleno atendimento das exigências estabelecidas.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras **Em milhares de reais, exceto quando indicado**

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).

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 Uruguatana, 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 irrevocáveis) 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 era de 3 (três) anos contados da data da transação, sem incidência de juros, conforme estabelecido no

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras **Em milhares de reais, exceto quando indicado**

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 14, a companhia adquiriu, a valor de mercado, a totalidade das ações da Logispar.

(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.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras
Em milhares de reais, exceto quando indicado

2 Principais práticas contábeis – controladora e consolidado

(a) Apresentação e elaboração das informações trimestrais

As práticas contábeis adotadas no Brasil para a contabilização das operações e apresentação das informações trimestrais 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.

As demonstrações consolidadas do resultado e o fluxo de caixa do período findo em 30 de junho de 2003 não incluem os resultados das operações daquele período da Logispar e suas controladas na Argentina, tendo em vista que essa investida foi adquirida em 31 de dezembro de 2003 (Nota explicativa 14). Portanto, as demonstrações acima referidas, dos períodos findos em 30 de junho de 2004 e de 2003, não são comparativas.

A taxa de conversão utilizada nos balanços patrimoniais e demonstração do resultado do período findo em 30 de junho de 2004 foi de R\$ 1,05371 para P\$ 1,00 (peso argentino) (31 de março de 2004 - R\$ 1,01725 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.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras Em milhares de reais, exceto quando indicado

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.

(c) Ativo permanente

É demonstrado ao custo, combinado com os seguintes aspectos:

- os investimentos relevantes em empresas controladas e coligadas foram avaliados pelo método da equivalência patrimonial, conforme demonstrado na nota explicativa 14; 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, às taxas anuais mencionadas na nota explicativa 15;
- a amortização do diferido é registrada de acordo com o prazo de concessão, conforme descrito na nota explicativa 16 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.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras
Em milhares de reais, exceto quando indicado

(e) Apuração do resultado

O resultado é apurado pelo regime de competência.

(f) Demonstrações consolidadas do fluxo de caixa

A companhia está apresentando como informações complementares, as demonstrações consolidadas do fluxo de caixa de acordo com a NPC20 – Demonstração do fluxo de caixa emitida pelo IBRACON – Instituto dos Auditores Independentes do Brasil.

3 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 nas notas explicativas 13 e 14.

Conforme já comentado na nota explicativa 2, para as companhias Logispar e suas controladas, ALL Argentina, ALL Central, ALL Mesopotâmica e Boswells foram consolidadas as operações somente do período findo em 30 de junho de 2004. Consequentemente, as demonstrações do resultado e o fluxo de caixa do período findo em 30 de junho de 2003 destas companhias não estão incluídas no consolidado.

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 descontinuou-se a correção monetária dessas demonstrações financeiras. Desde 1º de janeiro de 2002, de acordo com as referidas normas contábeis,

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras **Em milhares de reais, exceto quando indicado**

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 daquela 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.

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 30 de junho de 2004, cujo controle societário foi adquirido em 31 de dezembro de 2003, 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

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras Em milhares de reais, exceto quando indicado

que serão tomadas com base nas presentes demonstrações financeiras devem levar em consideração a evolução futura destas medidas e as demonstrações financeiras consolidadas da companhia devem ser lidas à luz dessas circunstâncias.

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 daquele ano fizeram com que a mencionada resposta sobre a proposta fosse considerada sem efeito.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras **Em milhares de reais, exceto quando indicado**

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 se continuou o 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 atualização de dados e mantiveram várias reuniões com os funcionários e assessores do Ministério do Planejamento Federal. Em 30 de junho 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 reprovação, o contrato de compra e venda será rescindido e, consequentemente, 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 findar-se-á na efetivação da transferência das ações da ALL Central e ALL Mesopotâmica para a ALL Argentina.

Em 26 de abril de 2004, o governo Argentino autorizou a transferência das respectivas ações.

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 14, 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 e 30 de junho de 2004, os 5 acionistas são os mesmos da ALL Central e da ALL Mesopotâmica e as autoridades argentinas aprovaram em 26 de abril de 2004 a transferência das ações dos 5 acionistas para a ALL Argentina, no entanto, não se manifestaram quanto a ALL Argentina para a companhia. A companhia consolidada, 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 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\$ 26.164 em 30 de junho de 2004 (31 de março de 2004 - R\$ 23.367), 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 deveria ser quitado com as contas a receber decorrentes da prestação de serviços de transportes ferroviários à *Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial*, as quais foram objeto de registro contábil de provisão para perdas, no valor de R\$ 20.160, 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 – controladora e consolidado

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 106%) e estão a seguir demonstradas:

Instituição	Tipo de aplicação	30 de junho de 2004	31 de março de 2004
Controladora			
UNIBANCO - União de Bancos Brasileiros S.A.	Fundo de Investimento	4.003	
Banco Votorantim S.A.	Fundo de Investimento	3.004	
Banco Pactual S.A.	Fundo de Investimento	26.029	
Banco Santos S.A.	CDB – CDI	4.004	
Banco Modal S.A.	CDB – CDI	1.500	
Banco Industrial e Comercial S.A.	CDB – CDI	2.200	
Banco Fibra S.A.	CDB – CDI	1.001	
Banco ABC Brasil S.A.	CDB – CDI	5.007	
Banco Safra S.A.	CDB – CDI	5.007	
Banco Votorantim S.A.	CDB – CDI	15.003	
Banco do Brasil S.A.	CDB – CDI	45.012	
Banco Itau BBA S.A.	CDB – CDI	10.922	4.205
Banco Pactual S.A.	CDB – CDI	20.012	
Banco Pine S.A.	CDB – CDI	1.500	
Banco BMC S.A.	CDB – CDI	2.701	

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras
Em milhares de reais, exceto quando indicado

Instituição	Tipo de aplicação	30 de junho de 2004	31 de março de 2004
Banco BBM S.A.	CDB - CDI	2.501	
HSBC Bank Brasil S.A.	CDB - CDI	95.015	
		<u>244.421</u>	<u>4.205</u>
Controladas diretas - Brasil			
Banco Brascan S.A.	Fundo de Investimento	15.796	15.471
Banco Votorantim S.A.	Fundo de Investimento	9.261	5.664
UNIBANCO - União de Bancos Brasileiros S.A.	Fundo de Investimento	8.119	
Banistimo	Fundo de Investimento	3.832	3.568
Banco Pactual S.A.	Fundo de Investimento	5.609	
Banco ABC Brasil S.A.	CDB - CDI	2.959	2.488
Banco ABN AMRO Real S.A.	CDB - CDI	19.757	19.177
Banco Alfa S.A.	CDB - CDI	2.641	1.584
Banco BBM S.A.	CDB - CDI	2.028	1.407
Banco BMC S.A.	CDB - CDI	1.884	2.404
Banco BMG S.A.	CDB - CDI	2.783	2.692
Banco BNL do Brasil S.A.	CDB - CDI	5.030	4.219
Banco do Brasil S.A.	CDB - CDI	7.461	4.443
Banco Fibra S.A.	CDB - CDI	2.706	1.147
Banco Industrial e Comercial S.A.	CDB - CDI	2.867	2.564
Banco Itaú BBA S.A.	CDB - CDI	2.220	2.130
Banco Modal S.A.	CDB - CDI	4.369	3.789
Banco Pactual S.A.	CDB - CDI	3.081	2.847
Banco Pine S.A.	CDB - CDI	2.411	1.847
Banco Safra S.A.	CDB - CDI	4.505	1.403
Banco Santos S.A.	CDB - CDI	1.192	3.734
Banco Votorantim S.A.	CDB - CDI	2.209	
HSBC Bank Brasil S.A.	CDB - CDI	9.713	5.721
UNIBANCO - União de Bancos Brasileiros S.A.	CDB - CDI	<u>24.550</u>	<u>23.098</u>

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras
Em milhares de reais, exceto quando indicado

Instituição	Tipo de aplicação	30 de junho de 2004	31 de março de 2004
Controladas indiretas - Argentina			
Banco Patagonia Sudameris S.A.	Fundo de Investimento	146.983	111.367
			3.052
Consolidado		<u>391.404</u>	<u>118.624</u>

7 Contas a receber de clientes - consolidado

Decorrem das operações ferroviárias e rodoviárias, compostas por:

	30 de junho de 2004	31 de março de 2004
ALL Brasil	49.877	44.688
ALL Intermodal	17.432	14.751
ALL - América Latina Logística Armazéns Gerais Ltda.	50	24
ALL Central	42.888	42.468
ALL Mesopotâmica	<u>7.023</u>	<u>8.163</u>
	117.270	110.094
(-) Provisão para créditos de cobrança duvidosa	(1.633)	(1.633)
ALL Brasil		

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras
Em milhares de reais, exceto quando indicado

ALL Central	(27.739)	(26.776)
ALL Mesopotâmica	(1.499)	(1.487)
	<u>86.399</u>	<u>80.198</u>

Conforme mencionado na nota explicativa 5(c), a ALL Central e a ALL Mesopotâmica reconheceram provisão sobre valores a receber referentes a receita de prestação de serviços de transportes ferroviários no montante de R\$ 20.160

8 Almojarifado - consolidado

	30 de junho de 2004	31 de março de 2004
Almojarifado de manutenção	19.423	17.978
Combustíveis	4.441	3.754
Adiantamentos a fornecedores	476	383
Materiais em trânsito e outros	1.957	1.045
	<u>26.297</u>	<u>23.160</u>

9 Arrendamentos e concessão - consolidado

	30 de junho de 2004	31 de março de 2004
	Ativo circulante	Realizável a longo prazo
	<u></u>	<u></u>

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras Em milhares de reais, exceto quando indicado

Arrendamentos					
ALL Brasil	2.734	59.245	2.734	59.929	
ALL Intermodal	10.078	16.030	10.078	18.549	
Antecipação direito de passagem		0			
ALL Brasil	1.261	28.144	1.261	28.459	
Concessão - ALL Brasil	150	3.257	150	3.295	
	<u>14.223</u>	<u>106.676</u>	<u>14.223</u>	<u>110.232</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 19.

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/Apiai a Iperó (SP), conforme contrato de operação dos referidos trechos por 30 anos, prazo igual de sua amortização contábil.

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 19.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras
Em milhares de reais, exceto quando indicado

10 Tributos a recuperar

	30 de junho de 2004		31 de março de 2004	
	Ativo circulante	Realizável a longo prazo	Ativo circulante	Realizável a longo prazo
Controladora				
Imposto de renda retido na fonte – IRRF	4.710		5.409	
IR e CS a recuperar – antecipações	11.504		10.178	
	<u>16.214</u>		<u>15.587</u>	

Controladas				
Imposto sobre circulação de mercadorias e serviços - ICMS	8.609	2.613	8.486	2.136
Imposto sobre valor agregado - IVA	1.642	2.352	1.566	2.299
Imposto de renda retido na fonte – IRRF	6.625	4.195	7.210	4.087
Imposto de renda (IR) diferido (nota explicativa 23)	11.951	3.796	10.012	8.396
Contribuição social (CS) diferida				

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras
Em milhares de reais, exceto quando indicado

	30 de junho de 2004		31 de março de 2004	
	Ativo circulante	Realizável a longo prazo	Ativo circulante	Realizável a longo prazo
(nota explicativa 23)				
IR e CS a recuperar - antecipações	4.930	1.135	4.072	2.854
Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI	2.709	0	2.557	
a compensar	0	0		
Outros	52.698	0	2.463	
	2.968	714	2.340	701
IR e CS diferidos sobre provisão para				
lucro não realizado na alienação do	92.132	14.805	38.706	20.473
direito de passagem da Ferrobán				
(nota explicativa 24)		5.910		5.973
Consolidado	108.346	20.715	54.293	26.446

A Administração não espera obter perdas na realização dos tributos a recuperar.

11 Depósitos judiciais e provisão para contingências – consolidado

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras
Em milhares de reais, exceto quando indicado

	30 de junho de 2004		31 de março de 2004	
	Depósitos judiciais	Provisão para contingências	Depósitos judiciais	Provisão para contingências
Ações trabalhistas				
ALL Brasil	11.316	7.893	10.973	8.313
ALL Intermodal	943	577	842	487
ALL Central		4.694		5.088
ALL Mesopotâmica		2.767		2.816
Contestação INSS / SESI - ALL Brasil	5.319		5.430	
Contestação da extensão da base de cálculo da COFINS - ALL Brasil	2.554		2.554	
	<u>20.132</u>	<u>15.931</u>	<u>19.799</u>	<u>16.704</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 Investimentos de longo prazo- consolidado

Em 21 de junho de 2004, a controlada Logispar Logística e Participações S.A. e a controlada indireta ALL - América Latina Logística - Argentina S.A., permutaram com a "GEEMF II Latin, America LLC", a totalidade das ações de suas propriedades de emissão da ALL - América Latina Logística S.A. por títulos de bônus de subscrição pelos montantes de R\$ 15.000 e P\$ 198, respectivamente, vencíveis a longo prazo.

Desta forma, os referidos títulos estão apresentados no realizável a longo prazo.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras
Em milhares de reais, exceto quando indicado

13 Partes relacionadas

	Realizável a longo prazo		Exigível a longo prazo		Controladora	
	30 de junho de 2004		30 de junho de 2004		Receita de prestação de serviços	
	30 de junho de 2004	31 de março de 2004	30 de junho de 2004	31 de março de 2004	2004	2003
ALL Argentina	74	74				
ALL Central			1.000	1.000		
ALL Brasil			16.004	44.424	26.095	480
ALL Intermodal			3.499	4.676	1.123	
ALL Amazéns Gerais				300		
Logispar Logística e Participações S.A.		115	1.405		80	
Catanda Participações S.A.	3.269	3.155				
Geodex Communications do Brasil S.A.	1	1				
ALL - América Latina Logística Equipamentos Ltda.	12					
ALL - América Latina Logística Tecnologia S.A.	14	14				
	<u>3.370</u>	<u>3.359</u>	<u>21.908</u>	<u>50.400</u>	<u>27.298</u>	<u>480</u>
	Consolidado					

- -

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras Em milhares de reais, exceto quando indicado

	Ativo circulante		Realizável a longo prazo		Receita de prestação de serviços	
	30 de junho de 2004	31 de março de 2004	30 de junho de 2004	31 de março de 2004	30 de junho 2004	30 de junho 2003
Caixa e Participações S.A.			3.269	3.155		
Geodex Communications do Brasil S.A.			1	1		
Logispar Logística e Participações S.A.						
ALL - América Latina Logística Tecnologia S.A.			26	88		
Companhia de Bebidas das Américas - AMBEV	1.702	877			23.687	32.399
Ferropar Ferrovia Paraná S.A.	19.546	15.995			8.520	10.878
	<u>21.248</u>	<u>16.872</u>	<u>3.296</u>	<u>3.244</u>	<u>32.207</u>	<u>43.277</u>

As operações de prestação de serviços reconhecidas no resultado dos períodos correspondem a serviços de assessoria financeira prestados às controladas ALL Brasil, ALL Intermodal e Logispar, cujo montante foi descontado do saldo de mútuo.

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 e com a coligada Ferropar - Ferrovia Paraná S.A.

A administração da companhia está negociando com a Ferropar - Ferrovias Paraná S.A. alternativas que viabilizem a recuperação total dos seus créditos.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras
Em milhares de reais, exceto quando indicado

14 Investimentos e participações minoritárias

	Controladora				
	30 de junho de 2004			31 de março de 2004	
	Patrimônio líquido	Resultado do período	Participação no capital social total (%)	Equivalência patrimonial	Valor dos investimentos
Controladas diretas					
ALL – América Latina Logística do Brasil S.A. (ALL Brasil)	198.728	39.790	100	39.790	198.728
ALL – América Latina Logística Intermodal S.A. (ALL Intermodal)	41.120	2.096	100	2.096	41.120
ALL – América Latina Logística Overseas Ltd. (ALL Overseas)	1.987		100	144	1.987
Logispar Logística e Participações S.A. (Logispar)	231.033	17.405	100	17.405	231.033
Agio					
Logispar					
Coligada					
Geodex Communications do Brasil S.A. (Geodex)	153.299	2.551	43,69	1.110	138.627
					140.444
					66.174
					678.471
					639.354

A companhia participa das seguintes controladas indiretas, incluídas na consolidação:

30 de junho de 2004		
Patrimônio líquido (passivo a	Resultado	Participação no capital social
-	-	-

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras Em milhares de reais, exceto quando indicado

	descoberto)	do período	total - %
Controladas indiretas:			
Investida da Logispar			
ALL Argentina	(108.460)	6.321	100
Investidas da ALL Argentina			
ALL Central	(68.557)	2.521	73,55
ALL Mesopotâmica	(68.264)	2.264	70,56
Boswells S.A.	2.883	3.922	100

A participação dos minoritários tem a seguinte composição em 30 de junho de 2004:

% de participação

	ALL Central	Mesopotâmica	ALL
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%.

Movimentação da participação em sociedades controladas e coligada - controladora

Descrição	Itacumbas Logística				Total
	ALL Brasil	ALL Intermodal	ALL Overseas	Logispar Participações S.A. Limited	

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras Em milhares de reais, exceto quando indicado

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 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. Este montante foi liquidado com os créditos que a companhia detinha contra a Logispar no montante de R\$ 282.930. 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 amortizado R\$ 3.633 no período findo em 30 de junho de 2004.

Geodex: a companhia participa em 3,28% do capital votante e 43,69% do capital total desta investida, cujo patrimônio líquido em 30 de junho de 2004 era de R\$ 153.299 (31 de março de 2004 – R\$ 151.455) e o lucro líquido do período findo nessa data foi de R\$ 2.551 (em 30 de junho de 2003 – prejuízo de R\$ 2.863). A atividade principal da Geodex é a prestação de serviços de telecomunicações relacionados à rede e circuitos especializados.

As demonstrações financeiras do período findo em 30 de junho de 2004 da ALL Brasil, da ALL Intermodal, da Geodex, da Logispar, da ALL Argentina e controladas, com exceção da Boswells S.A., foram revisadas pelos nossos auditores independentes, sendo que as dos períodos findos em 30 de junho de 2003 e 31 de março de 2004 e as demonstrações financeiras da Boswells S.A. foram revisadas por outros auditores independentes.

Consolidado

Valor contábil dos investimentos

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras
Em milhares de reais, exceto quando indicado

	30 de junho de 2004	31 de março de 2004
Avaliados pela equivalência patrimonial		
Geodex Communications do Brasil S.A.	66.976	66.174
Terlogs Terminais Marítimos Ltda. (Terlogs)	8.708	9.152
Outros	188	377
Ágio		
Logispar	138.627	140.444
ALL Argentina	56.391	55.153
	<u>270.890</u>	<u>271.300</u>

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 desta investida.

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 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\$ 24.716 em 30 de junho de 2004 (31 de março de 2004 - R\$ 20.978). A Ferropar é a empresa operadora da Ferroeste, ferrovia de 240 Km entre os municípios de Cascavel e Guarapuava, no Estado do Paraná.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras
Em milhares de reais, exceto quando indicado

15 Imobilizado - consolidado

	30 de junho de 2004		31 de março de 2004	Taxas anuais de depreciação - %
	Custo	Depreciação acumulada	Líquido	
Beneficiárias em bens de terceiros				
Locomotivas	160.827	(58.412)	100.056	10
Vagões	49.709	(14.582)	35.433	10 e 20
Via permanente	180.679	(32.067)	148.612	4 e 12,5
Outros	62.477	(11.521)	55.162	10
	<u>453.692</u>	<u>(116.582)</u>	<u>337.110</u>	
Imobilizado próprio em operação				
Locomotivas	167.431	(77.469)	84.992	5 a 10
Vagões	53.836	(34.387)	19.449	10
Almoxarifado de bens de uso	14.475		14.475	
Terrenos	624		624	
Edificações	4.639	(563)	4.151	3,33 e 4
Móveis e utensílios	5.230	(4.422)	590	10 e 20
Veículos rodoviários	14.447	(5.777)	9.223	10 e 20
Equipamentos de processamento de dados, sistemas e aplicativos	33.181	(18.515)	14.548	20
Equipamentos de telecomunicações e sinalização	20.473	(13.601)	6.950	10
Equipamentos para manutenção de via permanente e transporte ferroviário	22.574	(9.502)	13.072	10 e 12
Outros	<u>10.675</u>	<u>(1.688)</u>	<u>8.987</u>	<u>10, 50 a 75</u>

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras
Em milhares de reais, exceto quando indicado

	30 de junho de 2004		31 de março de 2004	Taxas anuais de depreciação -%
	Custo	Depreciação acumulada	Líquido	
		(165.924)	181.661	
Imobilizações em andamento				
Locomotivas	21.680		21.680	19.310
Vagões	17.523		17.523	10.712
Via permanente	49.048		49.048	49.258
Sistemas e aplicativos	3.336		3.336	2.704
Outros	6.932		6.932	5.744
	98.519		98.519	87.728
	899.796	(282.506)	617.290	581.287

Em 30 de junho de 2004, o saldo de imobilizações em andamento inclui R\$ 25.520 (em 31 março de 2004 – R\$ 24.637) da ALL Central que foram investidos no trabalho de reconstrução dos aterros afetados por inundações no trecho de Laguna La Pícase - 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\$ 2.771 (em 31 de março de 2004 – R\$ 2.675). Adicionalmente, em 29 de agosto de 2000, foi apresentada uma reclamação administrativa solicitando imediato despacho para um montante total de R\$ 12.837 (em 31 de março de 2004 - R\$ 12.393), 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.

16 Diferido

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras
Em milhares de reais, exceto quando indicado

	30 de junho de 2004		março de 2004
	Amortização		
	Custo	Líquido	Líquido
Controladas			
Concessão e arrendamento - ALL Brasil	24.736	(2.457)	22.279
Gastos pré-operacionais			
ALL Argentina	1.888	(1.773)	115
ALL Central	29.653	(10.499)	19.154
ALL Mesopotâmica	6.806	(2.397)	4.409
Gastos com estudos e projetos			
ALL Brasil	5.414	(4.988)	426
Consolidado	68.497	(22.114)	46.383
			46.460

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 períodos findos em 30 de junho de 2004 e de 2003 o montante de R\$ 492.

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.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras
Em milhares de reais, exceto quando indicado

17 Empréstimos e financiamentos					
. Controladora	Em moeda nacional	Encargos anuais (%)	Vencimento	30 de	31 de
				junho de 2004	março de 2004
Bancos Comerciais					
	6		Maio de 2004		213
	124 do CDI		Dezembro de 2004		3.718
	CDI + 2,5		Maio de 2004		41.254
	116 do CDI		Novembro de 2007		38.292
					83.477
Em moeda estrangeira (com variação cambial atrelada ao US\$)					
Financiamentos de locomotivas	10 (com swap para CDI)		Dezembro de 2007	12.117	11.089
Resolução 63 – BACEN	9,5 a 12,27 (com swap p/ CDI)		Janeiro a novembro de 2004	21.737	32.652
Trade Finance	9 (com swap para CDI)		Julho de 2004	6.850	6.150
	11,3 (com swap para CDI)		Junho de 2006	42.506	38.570
				2.438	8.512
Operações de "swap"				85.648	96.973

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	30 de junho de 2004	31 de março de 2004
---------------------	------------	---------------------------	---------------------------

Total da controladora

85.648	180.450
--------	---------

. Controladas

Em moeda nacional

. ALL Brasil

Banco comerciais

112 do CDI	Abril de 2004	7.799	
116 do CDI	Setembro de 2005	16.630	
116 do CDI	Outubro de 2006	26.133	
115 do CDI	Novembro de 2007	39.912	
115 do CDI	Maio de 2007	15.334	
INPC + 14	Setembro de 2005	80.444	77.628
TJLP + 5,25	Trimestrais e mensais de janeiro de 2000 até abril de 2010	57.363	61.350
	Trimestrais e mensais de maio de 1998 até abril de 2008	111.849	117.126

Cédula de Crédito Bancário

Investimentos BNDES

. 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

	Encargos anuais (%)	Vencimento	30 de junho de 2004	31 de março de 2004
Investimentos BNDES - FINAME	TJLP + 3 a 4,7	Janeiro de 2002 a dezembro de 2006	10.832	12.251
			315.734	318.917
Em moeda estrangeira (com variação cambial atrelada ao US\$)				
. ALL Brasil				
Resolução 63 - Bacen	10 (com swap para CDI)	Abril de 2004		320
	7,8 (com swap para CDI)	Mai de 2004		280
Internacional Finance Corporation - IFC	LIBOR + 7,1 (com swap p/ CDI)	Dezembro de 2008	71.045	68.541
Financiamentos à importação de materiais e peças	LIBOR +3,5 (com swap p/ CDI)	Dezembro de 2004	710	659
Financiamentos de locomotivas	10 (com swap para CDI)	Dezembro de 2007	24.234	22.177
. ALL Argentina				
Bancos comerciais	7,6	Novembro de 2005	13.039	11.910
			27.685	33.283
Operações de "swap"			136.713	137.171

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	30 de junho de 2004	31 de março de 2004
Tomados em Peso Argentino - P\$				
. ALL Central				
Bancos comerciais	8 + CER	Outubro de 2006	7.006	7.288
	8 + CER	Novembro de 2004	310	352
	7,95	Janeiro de 2005	41	89
	8	Julho de 2004	1.056	1.018
	10	Julho de 2004	1.077	1.014
	9	Julho de 2004	1.709	
			11.289	9.761
Total das controladas			463.736	465.848
Total do consolidado			549.384	646.298
Parcela no circulante			(150.445)	(230.748)
Parcela no exigível a longo prazo			398.939	439.550
Composição por ano de vencimento da parcela exigível a longo prazo:				
2005			83.634	111.869
2006			176.967	190.757
2007			74.581	71.107
2008			37.957	36.624
				(206.748)
				439.550

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras Em milhares de reais, exceto quando indicado

2009 e 2010	25.800	29.193
	398.939	439.550

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 as mesmas são dadas em garantia.

As disponibilidades e aplicações financeiras incluem conta caução na controlada ALL Brasil no montante de R\$ 21.566 em 30 de junho de 2004 (31 de março de 2004 - R\$ 17.045) e na ALL Central no montante de R\$ 7.006 em 30 de junho de 2004 (31 de março de 2004 - R\$ 7.288).

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 de 85% a 116% do CDI em 30 de junho 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 (EBITDA); serviço da dívida, dívida de curto prazo, entre outros, os quais estão sendo plenamente cumpridos pela companhia.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras Em milhares de reais, exceto quando indicado

18 Debêntures

Em 1º de fevereiro de 2003, a companhia emitiu 5.500 debêntures conversíveis em ações com valor nominal unitário de R\$ 10.

Em 1º de junho de 2004, a companhia emitiu 12.000 debêntures não conversíveis em ações e escriturais 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:

Série	Emissão		Vencimento final	Remuneração anual	30 de junho de 2004		31 de março de 2004	
	Data	Valor			Passivo circulante	Exigível a longo prazo	Passivo circulante	Exigível a longo prazo
Controladora								
3ª emissão	01/06/04	120.000	01/06/07	110% CDI	1.539	120.000		
Única	01/02/03	55.000	16/02/09	TJLP + 6,25%	2.962	58.717	1.126	58.202
Controlada - ALL Brasil								
1ª série	25/02/00	58.000	25/02/05	CDI + 2,5%	27.794		26.642	
Consolidado					<u>32.295</u>	<u>178.717</u>	<u>27.768</u>	<u>58.202</u>

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras
Em milhares de reais, exceto quando indicado

Eventos ocorridos no semestre:

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 1º 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.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras
Em milhares de reais, exceto quando indicado

19 Arrendamentos e concessões a pagar - consolidado		30 de junho de 2004		31 de março de 2004	
		Passivo circulante	Exigível a longo prazo	Passivo circulante	Exigível a longo prazo
Arrendamentos					
ALL Brasil		8.630	51.354	13.250	46.308
ALL Intermodal		7.570		10.902	
Concessões					
ALL Brasil		428	2.576	692	2.487
ALL Argentina		1.136		1.058	
		<u>17.764</u>	<u>53.930</u>	<u>25.902</u>	<u>48.795</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, no entanto, a companhia está negociando a sua liquidação durante os próximos 12 meses.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras
Em milhares de reais, exceto quando indicado

20 Provisão para lucro não realizado - controladora

Em 30 de setembro de 2001, a controladora alienou para a controlada ALL Brasil o direito de uso dos trechos de Presidente Epitácio a Rubião Junior e Pinhalzinho / Apiaí a Iperó, pelo valor de mercado de R\$ 22.387, suportado por laudo de avaliação de peritos independentes nesta mesma data base. Em 31 de dezembro de 2001, a controladora constituiu provisão correspondente ao lucro não realizado desta operação de R\$ 19.312, apresentada no exigível a longo prazo e no consolidado, o correspondente crédito tributário – nota explicativa 10. Nos períodos findos em 30 de junho de 2004 e de 2003, foi realizado o montante de R\$ 372.

21 Resultado de exercícios futuros - consolidado

	30 de junho de 2004	31 de março de 2004
ALL Brasil	8.585	8.679
ALL Intermodal	8.659	8.751
	<u>17.244</u>	<u>17.430</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 - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras **Em milhares de reais, exceto quando indicado**

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.

22 Patrimônio líquido

Em 30 de junho de 2004, o capital social da controladora, no montante de R\$ 607.858 (em 31 de março de 2004 – R\$ 332.146) é representado por 42.203 (em 31 de março de 2004 – 36.197.171) mil ações, sendo 15.384 (em 31 de março de 2004 – 36.197.171) mil ações ordinárias e 26.819 mil ações preferenciais, todas nominativas e sem valor nominal.

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 foram aprovadas em 4 de março de 2004, no entanto, tendo em vista o não reconhecimento, por parte da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, da conversão da totalidade das ações preferências em ordinárias, aprovou-se a conversão de 57,5% das ações ordinárias em ações preferências conforme estabelecido na Assembleia Geral Extraordinária realizada em 11 de maio de 2004. Nesta mesma Assembleia foi aprovada a adesão da Companhia ao Nível 2 de Práticas Diferenciadas de Governança Corporativa da Bolsa de Valores de São Paulo ("BOVESPA") e consequente adaptação do Estatuto Social às exigências do regulamento de Práticas Diferenciadas de Governança Corporativa – Nível 2 da BOVESPA. Foi também aprovada a emissão de ações preferenciais, no montante de 2/3 do capital social da companhia.

Em 14 de maio de 2004, a Assembleia Geral Extraordinária aprovou o grupamento das ações, na proporção de 1.000 ações em 1 nova ação.

Em 14 de junho de 2004, a Reunião do Conselho de Administração deliberou sobre o aumento de capital, por subscrição privada, no valor de R\$ 8.337, mediante a emissão de 255.374 ações preferenciais.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras Em milhares de reais, exceto quando indicado

A Reunião do Conselho de Administração realizada em 23 de junho de 2004, aprovou o aumento do capital social de R\$ 340.483 para R\$ 607.858, mediante a emissão para subscrição pública de 5.750.000 ações preferenciais escriturais, sem valor nominal, bem como, fixou o preço de emissão em R\$ 46,50 por cada ação preferencial, em consonância com o disposto no artigo 170, § 1º, inciso II, da lei 6.404/76, uma vez, que a fixação do preço por meio do procedimento de “bookbuilding” reflete de forma justa o valor de mercado de cada ação.

(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.

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.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras
Em milhares de reais, exceto quando indicado

23 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:

	30 de junho de 2004		31 de março de 2004	
	IR	CS	IR	CS
Prejuízos fiscais e bases negativas				
Controladora	101.033	101.007	99.217	99.190
ALL Brasil	26.198	33.168	38.196	45.428
ALL Intermodal	15.015	15.015	15.990	15.990
Diferenças temporárias				
Controladora	(10.619)	(10.619)	(10.619)	(10.619)
ALL Brasil	21.198	18.633	18.748	15.053
ALL Intermodal	578	577	698	487

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:

	30 de junho de 2004		31 de março de 2004	
	Circulante	Realizável a longo prazo	Circulante	Realizável a longo prazo
Créditos de imposto de renda				
Sobre prejuízos fiscais	9.138	1.165	8.474	5.072
Sobre diferenças temporais	2.813	2.631	1.538	3.324
	11.951	3.796	10.012	8.396
Créditos de contribuição social				
Sobre bases negativas	3.917	420	3.519	2.008
Sobre diferenças temporais	1.013	715	553	846
	4.930	1.135	4.072	2.854
	16.881	4.931	14.084	11.250

A controlada ALL Brasil consolidou o processo de recuperação da sua rentabilidade, comprovado pelo resultado tributável no semestre findo em 30 de junho 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 semestre findo em 30 de junho de 2004 e do exercício findo em 31 de dezembro de 2003 refletem os efeitos positivos desta reestruturação.

O registro do ativo fiscal diferido em 30 de junho de 2004, no montante de R\$ 21.812, está fundamentado em estudo técnico de viabilidade aprovado pelo Conselho de Administração, cujo estudo apresentou resultados tributáveis futuros, descontados a valor presente, conforme prevê a Instrução CVM nº 371. A realização no semestre findo em 30 de junho de 2004 foi de R\$ 3.922.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras Em milhares de reais, exceto quando indicado

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 30 de junho de 2004, as controladas indiretas ALL Central e ALL Mesopotâmica possuíam prejuízos fiscais acumulados não reconhecidos contabilmente de aproximadamente R\$ 46.426 e R\$ 12.334 (31 de março de 2004 - R\$ 46.759 e R\$ 10.779), respectivamente. Tais prejuízos fiscais, segundo a legislação Argentina, são prescritíveis no prazo de 5 anos.

24 Conciliação entre patrimônio líquido e o resultado da controladora e do consolidado

	Patrimônio líquido		Lucro líquido (prejuízo) do semestre findo em 30 de junho	
	30 de junho de 2004	31 de março de 2004	2004	2003
Controladora				
Ganho na variação de participação acionária e correspondente realização	676.062	355.495	51.083	(18.539)
IR e CS diferidos sobre provisão no ganho da alienação do direito de passagem	(8.371)	(8.716)	690	690
Ferrobarris - Nota explicativa 10	5.910	5.973	(127)	(126)
Participação recíproca		(15.000)		
Consolidado	<u>673.601</u>	<u>337.752</u>	<u>51.646</u>	<u>(17.975)</u>

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 em que forem depreciadas as locomotivas que deram origem ao valor do referido ágio.

A participação recíproca de R\$ 15.000 decorrente do aporte de capital efetivado pela controlada Logispar Logística e Participações S.A. em 26 fevereiro de 2003, foi eliminada conforme descrito na nota explicativa 12.

25 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	Operações, poluição, empregador, veículos (contingências) e portuárias	

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras
Em milhares de reais, exceto quando indicado

Ramo	Cobertura por evento	Importância segurada - R\$
ferroviárias		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
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 30 de junho e 31 de março de 2004, 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.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras
Em milhares de reais, exceto quando indicado

26 Instrumentos financeiros

Em 30 de junho 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 explicativa 14, 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 13, suas condições correspondem aos encargos/rendimentos divulgados e estão atualizados nessas mesmas condições divulgadas.
- . Empréstimos e financiamentos: conforme descrito na nota explicativa 17, 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 30 de junho de 2004.

Os principais fatores de risco que afetam os negócios da companhia e de suas controladas são os seguintes:

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras
Em milhares de reais, exceto quando indicado

(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 explicativa 17). Os ganhos apurados nestas operações, totalizando R\$ 1.529 no período findo em 30 de junho de 2004 (2003 - perdas de R\$ 94.662), foram reconhecidas como resultado financeiro, no resultado do exercício.

Em 30 de junho de 2004, os contratos de “hedge” sem caixa em vigor, centralizados na controladora e na ALL Brasil, apresentavam uma perda líquida equivalente a R\$ 30.123 (31 de março de 2004 - R\$ 41.795), cujos montantes correspondentes aos contratos em aberto estão apresentados na rubrica empréstimos e financiamentos (nota explicativa 17) e o valor de mercado em 30 de junho de 2004 é de R\$ 25.603, a pagar.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras
Em milhares de reais, exceto quando indicado

27 Eventos subsequentes

(a) Novo Mercado

De acordo com os compromissos assumidos pela controlada ALL – América Latina Logística do Brasil S.A. perante o BNDDES, a companhia deveria adaptar o seu estatuto social às regras do Novo Mercado da BOVESPA até 1º de fevereiro de 2004. A administração requereu e obteve do BNDDES em 12 de julho de 2004, a aprovação deste prazo para 1º de fevereiro de 2006, portanto, extinguindo-se todas as penalidades estabelecidas (vencimento antecipado da dívida e execução das garantias).

(b) Incidente na malha ferroviária

No dia 19 de julho de 2004 ocorreu um incidente envolvendo um trem carregado com milho, farelo de soja e açúcar, a poucos metros da ponte que cruza o rio São João, na Serra do Mar, entre Curitiba e Paranaguá. Trinta e cinco vagões descarrilaram, danificando a via permanente, sem vítimas. O trem era composto por 45 vagões e 3 locomotivas. Esforços de cerca de 70 pessoas, entre engenheiros e técnicos de via permanente, segurança e meio-ambiente foram de imediato enviados no reparo da via com conclusão prevista para 08 de agosto de 2004. Adicionalmente, durante o período de reparos no trecho, parte da carga destinada a Paranaguá foi desviada para o Porto de São Francisco do Sul, em Santa Catarina, e o Porto de Rio Grande, no Rio Grande do Sul.

Não houve maiores danos ao meio-ambiente, uma vez que a composição envolvida transportava apenas grãos agrícolas.

A Administração está apurando os possíveis impactos deste incidente no resultado da Companhia, inclusive considerando eventuais ressarcimentos das empresas seguradoras, os quais não se espera que sejam relevantes. Cabe destacar que a carga transportada encontra-se coberta por seguro e os vagões danificados representam apenas 0,2% da frota de vagões da Companhia.

Ressaltamos que ao assumirmos a concessão da malha ferroviária Sul, há sete anos, a ocorrência de acidentes ferroviários foi reduzida em 78%. O resultado é consequência de sucessivos investimentos em manutenção da linha, modernização da frota, treinamentos e, principalmente, tecnologia. Todas

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras Em milhares de reais, exceto quando indicado

as locomotivas estão equipadas com computador de bordo, e GPS (sistema de navegação via satélite), permitindo maior controle do trem, tanto pelo maquinista quanto pelo Centro de Controle de Operações (CCO), que monitora a movimentação dos trens em tempo real. Os trens ainda são equipados com detectores de descarrilamento, que visam reduzir o risco de descarrilamentos e tombamentos.

28 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 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:

	Períodos findos em 30 de junho	
	2004	2003
Atividades operacionais		
Lucro líquido (prejuízo) do semestre	51.646	(17.975)
Despesas (receitas) que não afetam o caixa e equivalentes		
Depreciação e amortização do diferido	31.150	17.431
Arrendamentos e concessões	32.669	27.780
Resultado das participações societárias	(440)	2.863
Amortização de ágio	5.110	
Variação cambial sobre controladas no exterior	(11.093)	
(Ganho) perda na alienação de ativo permanente		(1.355)
Imposto de renda e contribuição social diferidos	3.922	126
Realização de resultado de exercícios futuros	(373)	(374)
Juros sobre tributos parcelados	6.921	635
Provisão para contingências	2.184	
Variação cambial e encargos sobre financiamentos	59.859	(6.387)
Resultado de atividades de "swap" não realizados	(1.529)	94.662
Constituição (realização) de provisão para créditos		

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras Em milhares de reais, exceto quando indicado

	Períodos findos em 30 de junho	
	2004	2003
de cobrança duvidosa	848	(51)
	129.228	135.330
Redução (aumento) nas contas do ativo	(23.242)	(15.883)
Contas a receber de clientes	(3.760)	2.053
Almoxarifado	(55.964)	(6.908)
Tributos a recuperar	(3.927)	(10.518)
Outros ativos	(86.893)	(31.256)
Aumento (redução) nas contas do passivo	38.824	10.074
Fornecedores	(6.253)	(2.458)
Salários e encargos sociais	9.516	5.199
Imposto, taxas e contribuições	(35.483)	(18.435)
Arrendamentos e concessões a pagar	15.931	9.885
Adiantamentos de clientes	19.667	1.729
Outros passivos	42.202	5.994
Geração operacional de caixa	136.183	92.093
Atividades de investimento		
Aquisição de bens do imobilizado	(82.145)	(34.131)
Alienação de bens do imobilizado		7.428

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras
Em milhares de reais, exceto quando indicado

	Períodos findos em 30 de junho	
	2004	2003
Utilização de caixa em atividades de investimentos	(82.145)	(26.703)
Atividades de financiamento		
Financiamento		
Captação	271.249	117.109
Amortização	(360.345)	(145.561)
Aumento de capital	275.712	15.000
Operações de "swap" realizadas	(11.256)	10.269
Partes relacionadas	(68)	(11.058)
Geração (utilização) de caixa em atividades de financiamentos	175.292	(14.241)
Aumento (redução) no caixa e equivalentes	229.330	51.149
Saldo inicial de caixa e equivalentes	253.640	52.903
Saldo final de caixa e equivalentes	482.970	104.052
Aumento (redução) no caixa e equivalentes	229.330	51.149

* *

**ALL – América Latina Logística S.A.
e suas controladas**
Informações Trimestrais em 30 de Junho de 2005

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

RELATÓRIO DOS AUDITORES INDEPENDENTES SOBRE REVISÃO ESPECIAL

Ilmos. Srs.

Diretores e Acionistas da

ALL – América Latina Logística S.A.

1. Efetuamos uma revisão especial das Informações Trimestrais (ITR) da **ALL - América Latina Logística S.A.**, referentes ao trimestre findo em 30 de junho de 2005, compreendendo o balanço patrimonial, a demonstração do resultado, o relatório de desempenho e as informações relevantes, elaboradas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil. As informações contábeis da controlada indireta Boswells S.A., relativas ao trimestre findo em 30 de junho de 2005, foram revisadas por outros auditores independentes, os quais emitiram Relatório de Revisão Especial, datado de 20 de julho de 2005, sem ressalvas. Nosso Relatório de Revisão Especial, no que diz respeito aos valores dos investimentos e dos resultados decorrentes desta controlada, está baseado no Relatório de Revisão Especial de outros auditores independentes.
2. Nossa revisão foi efetuada de acordo com as normas específicas estabelecidas pelo IBRACON - Instituto dos Auditores Independentes do Brasil, em conjunto com o Conselho Federal de Contabilidade - CFC, e consistiu, principalmente, de: (a) indagação e discussão com os administradores responsáveis pelas áreas contábil, financeira e operacional da Companhia, quanto aos principais critérios adotados na elaboração das Informações Trimestrais; e (b) revisão das informações e dos eventos subsequentes que tenham ou possam vir a ter efeitos relevantes sobre a situação financeira e as operações da Companhia.
3. Baseados em nossa revisão especial, assim como na revisão de outros auditores independentes, não temos conhecimento de nenhuma modificação relevante que deva ser feita nas Informações Trimestrais referidas no primeiro parágrafo, para que as mesmas estejam de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil, aplicadas de forma condizente com as normas expedidas pela Comissão de Valores Mobiliários, especificamente aplicáveis à elaboração das Informações Trimestrais.
4. Conforme mencionado na Nota 5 (a), as controladas indiretas América Latina Logística Central S.A. ("ALL Central") e América Latina Logística – Mesopotâmica S.A. ("ALL Mesopotâmica"), estão em processo de finalização da renegociação dos contratos de concessão com o Governo Argentino. Em 5 de julho de 2005, as controladas assinaram "Carta de Entendimento" com a "*Unidad de Renegociacion y Analisis de Contratos de Servicios Publicos*", que estabelece uma proposta de renegociação dos contratos de concessão baseada nas seguintes premissas: (i) Assunção de compromissos decorrentes de obrigações de investimentos pela ALL Central e ALL Mesopotâmica desde o início de suas atividades até 31 de dezembro de 2004, nos valores aproximados de R\$44.000 mil e R\$16.000 mil, respectivamente; (ii) Redefinição do critério de cálculo dos valores a serem investidos em infraestrutura de vias, a partir do exercício de 2005 até o término do contrato de concessão e (iii) Redefinição do critério de cálculo das tarifas de concessão ("canon") para o período compreendido entre 1º de janeiro de 2005 e o término do contrato de concessão. A referida Carta de Entendimento deverá, ainda, ser aprovada em Audiência Pública, pelos órgãos que representam o Congresso Nacional e por Decreto do Presidente da República daquele país, portanto, ainda sujeita a modificações. Dessa forma, nenhum possível efeito que poderá decorrer da concretização dessa renegociação está refletido nas presentes Informações Trimestrais.

5. Conforme mencionado na Nota 5 (c), a controlada indireta América Latina Logística Central S.A. requereu à *Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT)* a suspensão ou redução dos pagamentos da concessão referentes aos períodos trianuais de 1º de julho de 1998 até 31 de maio de 2001 e de 1º de junho de 2001 até 31 de maio de 2004. A suspensão dos pagamentos da concessão para o período de 1º de junho de 2004 a 31 de março de 2005 ainda não foi solicitada. Baseada no entendimento de seus consultores jurídicos, que entendem que tais valores não são devidos, tendo em vista o desequilíbrio econômico-financeiro apresentado pela concessão, aquela companhia não contabilizou obrigações de aproximadamente R\$23.640 mil em 30 de junho de 2005. Esse assunto é objeto de conversações entre aquela companhia e o Ministério da Economia Argentino, a quem caberá a aprovação dessa dispensa de pagamento. Adicionalmente, a Carta de Entendimento mencionada no parágrafo 4 acima, indica que caso a dispensa do pagamento desses encargos de “canon” não seja aprovada pela CNRT, tais valores serão adicionados aos compromissos de investimentos a serem assumidos pela Companhia ao longo do período futuro da concessão. Conforme mencionado no parágrafo 4 acima, as presentes Informações Trimestrais não incluem qualquer possível efeito que possa advir da finalização dessas negociações, bem como da aprovação final da Carta de Entendimento acima citada.
6. Conforme descrito na Nota 14, a Companhia detém 25% do capital social da Ferropar – Ferrovia Paraná S.A. (Ferropar), cujo investimento registrado teve seu saldo contábil reduzido a zero devido àquela investida apresentar patrimônio líquido negativo no valor de R\$32.519 mil em 31 de dezembro de 2004, conforme apresentado nas demonstrações financeiras auditadas por outros auditores independentes, que emitiram Parecer de Auditoria, datado de 23 de fevereiro de 2005, o qual inclui ressalva decorrente de divergências nas obrigações de partilhas de fretes no montante de R\$14.217 mil, registradas a menor. Em 30 de junho de 2005, a Companhia e sua controlada direta ALL – América Latina Logística do Brasil S.A., registram créditos financeiros e operacionais a receber da Ferropar nos valores de R\$4.037 mil e R\$16.381 mil, respectivamente, os quais encontram-se pendentes de recebimento desde longa data. Baseado em informações da Administração da Companhia, os planos da Ferropar incluem, entre outros, o estabelecimento de um acordo de reequilíbrio econômico e financeiro do contrato de sub-concessão com o Poder Concedente, que possibilite reverter a situação de contínuos prejuízos operacionais, deficiência de capital de giro e insuficiência de recursos para novos investimentos nos seus negócios. Como a Administração da Companhia não tem intenção de dar continuidade a esse investimento, caso as condições do contrato de concessão existentes com o Poder Concedente, não sejam modificadas restabelecendo o equilíbrio econômico-financeiro, baseada na opinião de seus assessores jurídicos, a Administração entende ser desnecessário o reconhecimento de provisão para passivo a descoberto sobre o referido investimento. Nestes termos, a Administração da Companhia entende ser precoce qualquer prognóstico da possibilidade da Companhia ser responsabilizada por eventuais passivos daquela investida. Da mesma forma, entende ser desnecessária a complementação da provisão para créditos de cobrança duvidosa ora constituída.

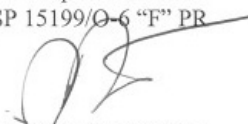
Q



7. Nossos procedimentos de revisão foram conduzidos com o objetivo de emitirmos um Relatório de Revisão Especial sobre as Informações Trimestrais – ITR's descritas no primeiro parágrafo. A informação suplementar mencionada na Nota 28, correspondente às demonstrações do fluxo de caixa (controladora e consolidado), preparadas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil, estão sendo apresentadas para propiciar informações adicionais sobre a Companhia, apesar de não serem requeridas como parte integrante das Informações Trimestrais – ITR's. Essas informações foram submetidas aos mesmos procedimentos de revisão descritos no segundo parágrafo e, baseados nestes procedimentos, não temos conhecimento de nenhuma modificação relevante que deva ser feita na demonstração do fluxo de caixa para que a mesma esteja de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil.

Curitiba, 29 de julho de 2005.

ERNST & YOUNG
Auditores Independentes S.S.
CRC-2-SP 15199/O-6 "F" PR



Marcos Antônio Quintanilha
Contador CRC-1-SP-132776/O-3 T-SC-S-PR

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Balancos patrimoniais Em milhares de reais

	Controladora		Consolidado		Controladora		Consolidado	
	30 de Junho de 2005	31 de Março de 2005	30 de Junho de 2005	31 de Março de 2005	30 de Junho de 2005	31 de Março de 2005	30 de Junho de 2005	31 de Março de 2005
Ativo								
Circulante								
Caixa e bancos	618	13.981	53.394	49.537	3.881	3.933	113.669	117.486
Aplicações financeiras			602.947	595.959	10.050	20.665	10.050	20.665
Contas a receber de clientes	205.314	252.529	83.974	76.509	344	222	160.010	164.106
Almoxarifado			26.134	25.884				
Arrendamentos e concessão			15.984	15.984	13	1.469	93.817	82.596
Tributos a recuperar	21.425	15.492	88.614	99.921				
Juros sobre capital próprio	5.950						17.492	28.393
Dividendos a receber		1.327					25.030	18.594
Adiantamentos e outras contas a receber	5.786	3.149	36.729	29.479			21.111	25.260
Despesas pagas antecipadamente	1.279	762	4.250	3.838	1.163	2.125	2.828	12.736
	240.372	287.240	912.026	897.111	15.451	28.414	444.007	469.836
Realizável a longo prazo								
Partes relacionadas	22.701	94.144	20.676	19.582	4.036	4.581	475.217	484.409
Arrendamentos e concessão			86.510	90.777	285.445	284.653	285.445	284.653
Depósitos judiciais			24.348	23.691	1.892	2.071		
Tributos a recuperar	21.579	23.946	50.315	52.225			12.877	12.345
Outras contas a receber	30	18	3.471	4.668			57.663	47.447
Investimentos de longo prazo	111.475		17.802	15.180	16.709	16.895		
Despesas pagas antecipadamente	2.398	3.289	11.269	12.491			24.982	21.907
	158.183	121.397	214.391	218.614	308.082	308.200	856.184	850.761
Resultado de exercícios futuros							8.897	9.027
Permanente								
Investimentos	760.556	728.751	240.960	247.970	675.121	674.495	675.121	674.495
Imobilizado	137	137	731.874	717.629	(22.998)	(22.998)	(22.998)	(22.998)
Diferido			38.560	41.185	32	32	32	32
	760.693	728.888	1.011.394	1.006.784	129.570	129.570	129.570	129.570
					48.940	14.752	41.948	6.726
					830.665	795.851	823.673	787.825

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Demonstrações do resultado
períodos findos em 31 de março
Em milhares de reais, exceto quando indicado

	Controladora				Consolidado			
	2º trimestre		1º semestre		2º trimestre		1º semestre	
	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004
Receita bruta de serviços								
Prestação de serviços de transporte de cargas e outros	240	27.058	480	27.298	340.637	303.002	609.567	552.653
Deduções da receita bruta, principalmente impostos (ICMS, ISS, PIS e COFINS)	(22)	(974)	(48)	(996)	(41.764)	(37.841)	(73.807)	(68.074)
Receita líquida de serviços	218	26.084	432	26.302	298.873	265.161	535.760	484.579
Custo dos serviços prestados					(177.547)	(158.020)	(344.970)	(303.007)
Resultado bruto	218	26.084	432	26.302	121.326	107.141	190.790	181.572
Receitas (despesas) operacionais								
Vendas					(1.260)	(1.947)	(2.729)	(4.550)
Gerais e administrativas	(1.677)	(823)	(2.400)	(1.558)	(25.010)	(21.663)	(43.540)	(42.649)
Outras receitas operacionais, líquidas	186	185	372	372	6.012	(6.825)	8.052	(4.387)
	(1.491)	(638)	(2.028)	(1.186)	(20.258)	(30.435)	(38.217)	(51.586)
Resultado operacional antes das participações Societárias e do resultado financeiro	(1.273)	25.446	(1.596)	25.116	101.068	76.706	152.573	129.986
Resultado das participações societárias								
Equivalência patrimonial em controladas e coligadas	39.214	38.036	58.403	60.545	2	361	516	440
Amortização de ágio em controladas	(1.816)	(1.817)	(3.632)	(3.633)	(2.317)	(2.581)	(4.774)	(5.110)
	37.398	36.219	54.771	56.912	(2.315)	(2.220)	(4.258)	(4.670)
Resultado financeiro								
Despesas financeiras	(15.146)	(17.646)	(30.710)	(32.585)	(83.213)	(48.939)	(141.568)	(95.986)
Receitas financeiras	12.232	836	25.498	1.640	35.330	33.193	63.353	41.092
	(2.914)	(16.810)	(5.212)	(30.945)	(47.883)	(15.746)	(78.215)	(54.894)

As notas explicativas da administração são parte integrante das demonstrações financeiras.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Demonstrações do resultado

períodos findos em 31 de Março

Em milhares de reais, exceto quando indicado

	(continuação)					
Resultado operacional						
Resultado não operacional, líquido	33.211	44.855	47.963	51.083	50.870	70.422
					1.469	(765)
Lucro (prejuízo) antes do imposto de renda e contribuição social						
Provisão para imposto de renda e contribuição social	33.211	44.855	47.963	51.083	52.339	69.657
Imposto de renda e contribuição social diferidos	977		977		(14.563)	(14.089)
					(3.243)	(3.922)
Lucro líquido do período	34.188	44.855	48.940	51.083	34.533	51.646
Quantidade de ações no final do período (em milhares)	220.876	42.203	220.876	42.203	220.876	42.203
Lucro líquido por lote de mil ações do capital no final do período - R\$	0,15478	1,06283	0,22157	1,21041	0,15635	1,22375

As notas explicativas da administração são parte integrante das demonstrações financeiras.

ALL - América Latina Logística S.A.

Demonstrações das mutações do patrimônio líquido

Em milhares de reais

	Capital Social realizado	Reserva de Capital		Legal	A realizar	Reservas de lucros Para investimentos		Lucros acumulados	AFAC	Total
		Ágio								
Em 31 de dezembro de 2003										
Subscrição e integralização em	332.146			881	5.339	10.901				349.267
Em junho de 2004										
Em julho de 2004	275.712									275.712
Em agosto de 2004	1.425									1.425
Em outubro de 2004	891									891
Em novembro de 2004	3.184									3.184
Em dezembro de 2004	474									474
Em dezembro de 2004	3.092									3.092
Ágio na emissão das ações		32			(5.339)			5.339		32
Realização de reservas de lucros a realizar								149.225		149.225
Lucro Líquido do exercício				7.463		110.327		(117.788)		(776)
Destinação do lucro líquido do exercício:								(776)		
Constituição de reservas								(36.000)		(36.000)
Dividendos										
Juros sobre capital próprio										
Em 31 de dezembro de 2004										
Subscrição e integralização em	616.924	32		8.342		121.228				746.526
Em janeiro de 2005	4.167									4.167
Em fevereiro de 2005	811									811
Em março de 2005	29.595									29.595
Lucro Líquido do Período								14.752		14.752
Em 31 de março de 2005										
Subscrição e integralização em	651.497	32		8.342		121.228		14.752		795.851
Em abril de 2005	340									340
Em maio de 2005	106									106
Em junho de 2005	180									180
Lucro Líquido do Período								34.188		34.188

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 30 de junho de 2005 e 2004 e 31 de março de 2005

(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 ALL, visando o potencial de valorização dos seus ativos, bem como oferecer aos seus investidores e ao mercado transparência absoluta em seus negócios, aderiu, em 31 de maio de 2004, ao nível 2 de Práticas Diferenciadas de Governança Corporativa da BOVESPA, onde suas ações são negociadas. A ALL é a primeira empresa do setor de transporte terrestre de cargas a ingressar neste nível diferenciado de governança corporativa, comprometendo-se ao pleno atendimento das exigências estabelecidas.

De acordo com os compromissos assumidos pela controladora ALL - América Latina Logística S.A., perante o BNDES, a companhia deveria adaptar o seu estatuto social às regras do Novo Mercado da BOVESPA até 1º de fevereiro de 2004. A administração solicitou e obteve do BNDES em 12 de julho de 2004, a aprovação deste prazo para 1º de fevereiro de 2006, portanto, extinguindo-se todas as penalidades estabelecidas (vencimento antecipado da dívida e execução das garantias).

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 –

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras
Em 30 de junho de 2005 e 2004 e 31 de março de 2005
(cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

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).

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 irrevocables) 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 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, 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 30 de junho de 2005 e 2004 e 31 de março de 2005
(cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

As atividades da Companhia estão centradas no controle e planejamento das atividades operacionais, comerciais e de estratégia das controladas, além do suprimento de recursos financeiros para a viabilização das operações das controladas.

(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.

Na eventualidade de ocorrer 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 Principais práticas contábeis – controladora e consolidado

(a) Apresentação e elaboração das Informações Trimestrais

As práticas contábeis adotadas no Brasil para a contabilização das operações e apresentação das informações trimestrais 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.

A taxa de câmbio utilizada para conversão dos balanços patrimoniais e demonstração do resultado do período findo em 30 de junho de 2005 foi de R\$ 0,814697 para P\$ 1,00 (peso argentino) (31 de março de 2005 - R\$ 0,914128 para P\$ 1,00).

(b) Ativos circulante e realizável a longo prazo

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras

Em 30 de junho de 2005 e 2004 e 31 de março de 2005

(cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

São demonstrados ao valor de custo ou realização, incluindo, quando aplicável, os rendimentos auferidos até as datas dos balanços.

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.

Os itens de almoxarifado encontram-se avaliados por seus custos médios de aquisição, que não superam os valores de realização.

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. As parcelas correspondentes à fase pré-operacional das operações no Brasil foram diferidas e estão sendo amortizadas 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 controladas e coligadas foram avaliados pelo método da equivalência patrimonial, conforme demonstrado na Nota Explicativa 14. O ágio pago quando da aquisição de controladas, com base em expectativas de 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, às taxas anuais mencionadas na Nota Explicativa 15;
- . a amortização do diferido é registrada de acordo com o prazo da Concessão de cada empresa, conforme descrito na Nota Explicativa 16 e, para gastos diversos 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

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras
Em 30 de junho de 2005 e 2004 e 31 de março de 2005
(cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

O resultado é apurado pelo regime de competência.

(f) Adiantamentos para futuro aumento de capital

A Companhia registra os valores referentes a adiantamentos para futuro aumento de capital, recebidos de participantes do Plano de Opções de Compra de Ações descrito na nota 23, em conta do patrimônio líquido, tendo em vista o controle e a expectativa que a Companhia possui para deliberação da conversão dos adiantamentos em aumento de capital.

(g) Demonstrações do fluxo de caixa

A companhia está apresentando como informações complementares, as demonstrações do fluxo de caixa de acordo com a NPC20 – Demonstração do fluxo de caixa emitida pelo IBRACON – Instituto dos Auditores Independentes do Brasil.

3 Demonstrações financeiras consolidadas

As demonstrações financeiras consolidadas foram preparadas de acordo com os critérios técnicos de consolidação previstos na Instrução nº 247/96 da Comissão de Valores Mobiliários – CVM.

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, lucros não realizados 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 nas Notas Explicativas 13 e 14.

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 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 daquela data devem ser expressas em moeda nominal. Em consequência, as controladas descontinuaram a

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras Em 30 de junho de 2005 e 2004 e 31 de março de 2005 (cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

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.

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 março de 2005, cujo controle societário foi adquirido em 31 de dezembro de 2003, 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 destas medidas e as demonstrações financeiras consolidadas da Companhia devem ser lidas à luz dessas circunstâncias.

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.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras

Em 30 de junho de 2005 e 2004 e 31 de março de 2005

(cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

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 devengado”. 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 n.ºs. 740 e 741, respectivamente, por meio das quais as concessionárias foram convidadas a reiniciar as negociações 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 daquele ano fizeram com que a mencionada resposta sobre a proposta fosse considerada sem efeito.

A partir da sanção da Lei n.º 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 se continuou o andamento do processo.

Em 2003 o Poder Executivo Nacional emitiu o decreto n.º 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 18 de julho de 2005, foi publicado no Boletim Oficial do Governo Argentino, a Disposição 18/2005 e 19/2005 da Unidade de Renegociação e Análise de Contratos de Serviços Públicos, referente à Carta de Entendimentos resultante das renegociações dos compromissos do contrato de concessão entre a ALL Central e ALL Mesopotâmica com o Governo Argentino. Os efeitos e compromissos decorrentes desta, ainda não estão

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras Em 30 de junho de 2005 e 2004 e 31 de março de 2005 (cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

sendo refletidos nas Informações Trimestrais – ITR's, tendo em vista que a referida Carta será analisada e previamente aprovada em audiência pública no dia 12 de agosto de 2005, onde segue para análise no Congresso Nacional Argentino e posteriormente deverá ser sancionada pelo Presidente da República da Argentina. A referida Carta representa o primeiro passo concreto no processo de renegociação da concessão e, basicamente, estabelece o seguinte:

(i) Plano anual de investimentos

A partir de janeiro de 2005, as concessionárias deverão efetuar investimentos anuais em montante equivalente a 9,5% das receitas com fretes ferroviários, líquidos do impostos, respeitando os limites mínimos de investimentos de R\$9.500 pela ALL Central e R\$3.300 pela ALL Mesopotâmica.

(ii) Tarifa de concessão ("canon")

A partir de 1 de janeiro de 2005, será considerado como valor da tarifa de concessão ("canon"), o valor correspondente a 3% das receitas líquidas totais da ALL Central e ALL Mesopotâmica referentes ao exercício anterior.

Conforme descrito na nota 5 (c), as discussões com o Governo Argentino sobre as tarifas de concessão referentes aos períodos trianuais anteriores continuam em andamento.

(iii) Compromissos de investimentos não cumpridos

Com relação aos compromissos de investimentos que não foram cumpridos pelas concessionárias até 31 de dezembro de 2004, tendo em vista o processo de renegociação, a Carta de Entendimento estabelece que as obrigações de investimentos no valor aproximado de R\$44.000 da ALL Central e R\$16.000 da ALL Mesopotâmica deverão ser realizadas anualmente a partir de 2005, mediante investimento em infraestrutura de vias, por valor que corresponda a 2,95% das receitas com fretes ferroviários, líquidos dos impostos, pela ALL Central e em 3,03% pela ALL Mesopotâmica, respeitando os limites mínimos anuais de aproximadamente R\$2.200 pela ALL Central e R\$850 pela ALL Mesopotâmica, até atingir os valores das obrigações anteriormente citados.

(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

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras

Em 30 de junho de 2005 e 2004 e 31 de março de 2005

(cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

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, sendo que em 26 de abril de 2004 aquele governo autorizou a transferência das respectivas ações, cuja efetivação está em andamento.

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 findar-se-á na efetivação da transferência das ações da ALL Central e ALL Mesopotâmica para a ALL Argentina.

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 Explicativas 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 30 de junho de 2005, os 5 acionistas são os acionistas registrados da ALL Central e da 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)

A controlada indireta ALL Central continua discutindo os direitos de concessão (canon), estimados em R\$ 23.640 em 30 de junho de 2005 (31 de março de 2005 - R\$ 24.807), com o Ministério da Economia da Argentina. A Administração da ALL Central, amparada na opinião de seus consultores jurídicos, que entendem que tais valores não são devidos, tendo em vista o desequilíbrio econômico-financeiro apresentado pela concessão, decidiu não registrar o valor por considerá-lo contingente e de risco remoto. A Carta de Entendimentos mencionada na nota 5 (a), favorece a renegociação no sentido de obter uma maior estabilidade jurídica no que diz respeito a este assunto.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras
Em 30 de junho de 2005 e 2004 e 31 de março de 2005
(cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

Adicionalmente, a Carta de Entendimento descrita acima estabelece que as obrigações decorrentes dos direitos de concessão (canon) da ALL Central, referentes a períodos trianuais anteriores, caso não sejam dispensados de pagamento, serão incluídos no acordo que prevê o cumprimento do cronograma de investimentos durante o prazo remanescente da concessão.

6 Aplicações financeiras – controladora e consolidado

São representadas substancialmente por aplicações em Certificados de Depósitos Bancários – CDB's de longo prazo e fundos de investimentos, ambas com taxas atreladas à variação do Certificado de Depósito Interfinanceiro – CDI (taxas de 99% a 103%) e com liquidez diária. O investimento vinculado às Notas Austríacas são remunerados à 83,5% da variação do CDI e possuem vencimento em 3 de agosto de 2008, com benefício fiscal de isenção de Imposto de Renda e liquidez diária. O saldo de aplicações financeiras está demonstrado a seguir:

Instituição	Tipo de aplicação	30 de Junho de 2005	31 de Março de 2005
Controladora			
UNIBANCO - União de Bancos Brasileiros S.A.	Fundo de Investimento	4.447	4.314
FAQ Exclusivo Paranaguá	Fundo de Investimento	50.599	44.420
Banco ABN AMRO Real S.A.	CDB – CDI	7.103	20.789
Banco ABC Brasil S.A.	CDB – CDI		5.511
Banco Alfa S.A.	CDB – CDI		10.549
Banco Brascan S.A.	CDB – CDI	5.483	5.274
Banco do Brasil S.A.	CDB – CDI	5.413	5.220
Banco Caixa Econômica Federal S.A.	CDB – CDI	10.931	10.541
Banco Itaú BBA S.A.	CDB – CDI	3.279	6.196
Banco J Safra S.A.	CDB – CDI	4.376	4.218
Banco Modal S.A.	CDB – CDI	110	2.755
Banco Pactual S.A.	CDB – CDI	22.907	22.030
Banco Panamericano S.A.	CDB – CDI	50	48
Banco Safra S.A.	CDB – CDI	20.777	20.002
Banco Santander S.A.	CDB – CDI	20.738	19.961
Banco Votorantim S.A.	CDB – CDI	22.603	24.764
Banco Industrial e Comercial S.A.	CDB – CDI	3.626	3.485
CSFB Garantia	CDB – CDI	1.409	17.201
HSBC Bank Brasil S.A.	CDB – CDI	21.463	20.684
Banco Pactual S.A.	Fundo de Investimento		4.567
		205.314	252.529
Controlada direta - Brasil			
FAQ Exclusivo Paranaguá	Fundo de Investimento	24.045	23.263
Fundo Mellon Brascan	Fundo de Investimento	3.552	3.458
UNIBANCO - União de Bancos Brasileiros S.A.	Fundo de Investimento	8.987	8.719
Banco Pactual S.A.	Fundo de Investimento	6.542	6.366
Banco ABC Brasil S.A.	CDB – CDI	5.745	

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras
Em 30 de junho de 2005 e 2004 e 31 de março de 2005
(cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

Instituição	Tipo de aplicação	30 de Junho de 2005	31 de Março de 2005
Banco Alfa S.A.	CDB – CDI	10.884	
Banco BMG S.A.	CDB – CDI	581	558
Banco Del Istmo Internacional Ltda	TD – USS	2.996	3.226
Banco do Brasil S.A.	CDB – CDI	9.526	3.205
Banco Fibra S.A.	CDB – CDI	207	199
Banco Itaú BBA S.A.	CDB – CDI	3.263	134
Banco Modal S.A.	CDB – CDI	403	623
Banco Pine S.A.	CDB – CDI	116	123
Banco Votorantim S.A.	CDB – CDI	47	46
Banco Santander S.A.	CDB – CDI	1.730	1.661
Credit Suisse First Boston	CDB – CDI	16.331	
Credit Suisse First Boston	Notas Austríacas	260.951	251.416
UNIBANCO - União de Bancos Brasileiros S.A.	CDB – CDI	31.840	30.648
		<u>387.746</u>	<u>333.645</u>
Controladas indiretas – Logispar e Argentina			
Banco Itaú BBA S.A.	CDB – CDI	6.620	8.594
Controlada Direta – Intermodal			
Banco do Brasil S.A.	CDB – CDI	2.030	
Unibanco- União de Bancos Brasileiros S.A.	CDB – CDI	109	105
		<u>2.139</u>	<u>105</u>
Controlada Direta- Armazéns Gerais			
Banco ABN AMRO Real S.A.	CDB – CDI	1.128	1.086
Consolidado		<u>602.947</u>	<u>595.959</u>

7 Contas a receber de clientes - consolidado

Decorrem das operações ferroviárias e rodoviárias, compostas por:

	30 de Junho de 2005	31 de Março de 2005
ALL Brasil	40.690	32.872
ALL Intermodal	21.941	18.645
ALL – América Latina Logística Armazéns Gerais Ltda.	313	267
ALL Central	32.308	40.123
ALL Mesopotâmica	10.382	5.921
	<u>105.634</u>	<u>97.828</u>

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras
Em 30 de junho de 2005 e 2004 e 31 de março de 2005
(cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

(-) Provisão para créditos de cobrança duvidosa

ALL Brasil	(1.644)	(1.644)
ALL Intermodal	(28)	(28)
ALL Central	(16.463)	(18.624)
ALL Mesopotâmica	(3.525)	(1.023)
	<u>83.974</u>	<u>76.509</u>

A ALL Central e a ALL Mesopotâmica reconheceram provisão sobre valores a receber referentes a receita de pedágio no montante de R\$ 15.965 (R\$ 17.913 em 31 de março de 2005), que, considerando as baixas realizadas permanece ainda uma provisão de R\$ 12.086 (R\$ 13.561 em 31 de março de 2005).

8 Almoxarifado – consolidado

	30 de Junho de 2005	31 de Março de 2005
Almoxarifado de manutenção	11.870	14.620
Combustíveis	3.471	2.287
Adiantamentos a fornecedores	8.256	6.713
Materiais em trânsito e outros	2.537	2.264
	<u>26.134</u>	<u>25.884</u>

9 Arrendamentos e concessão – consolidado

	30 de junho de 2005		31 de março de 2005	
	Ativo Circulante	Realizável a longo prazo	Ativo Circulante	Realizável a longo prazo
Arrendamentos				
ALL Brasil	2.734	56.511	2.734	57.194
ALL Intermodal	11.839	10	11.839	3.241
Antecipação direito de passagem				
ALL Brasil	1.261	26.882	1.261	27.198
Concessão - ALL Brasil	150	3.107	150	3.144
	<u>15.984</u>	<u>86.510</u>	<u>15.984</u>	<u>90.777</u>

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras Em 30 de junho de 2005 e 2004 e 31 de março de 2005 (cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

O arrendamento dos bens da RFFSA, pelo prazo de 30 anos, foi contratado pela ALL Brasil 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 19.

O contrato de arrendamento de longo prazo da ALL Intermodal, relativamente a material rodante pertence à Delara Brasil Ltda., e outros bens acessórios desse material rodante, tem como contrapartida o pagamento de valores fixos em dinheiro e ações da Companhia. O arrendamento está sendo amortizado linearmente pelo prazo contratual de 60 meses.

Antecipação direito de passagem 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.

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 19.

10 Tributos a recuperar

	30 de junho de 2005		31 de março de 2005	
	Ativo Circulante	Realizável a longo prazo	Ativo circulante	Realizável a longo prazo
Controladora				
Imposto de renda retido na fonte – IRRF	3.269		2.377	
IR e CS a recuperar – antecipações	10.022		8.325	
Imposto de Renda (IR) diferido (Nota Explicativa 24(b))	5.981	15.867	3.522	17.607
Contribuição Social (CS) diferida (Nota Explicativa 24(b))	2.153	5.712	1.268	6.339
	<u>21.425</u>	<u>21.579</u>	<u>15.492</u>	<u>23.946</u>
Controladas				
Imposto sobre circulação de Mercadorias e serviços - ICMS	13.148	5.757	10.082	5.646
Imposto sobre valor agregado - IVA	1.885	668	1.112	2.369
Imposto de renda retido na fonte – IRRF	287	3.630	2.309	4.701

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras

Em 30 de junho de 2005 e 2004 e 31 de março de 2005

(cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

	30 de junho de 2005		31 de março de 2005	
	Ativo Circulante	Realizável a longo prazo	Ativo circulante	Realizável a longo prazo
Imposto de renda (IR) diferido (Nota Explicativa 24)	12.481	15.345	20.535	13.196
Contribuição social (CS) diferida (Nota Explicativa 24)	1.575	2.573	3.921	1.617
IR e CS a recuperar - antecipações	4.738		5.228	
Créditos Federais a Compensar	29.268		36.407	
Outros	3.807	763	4.835	750
	67.189	28.736	84.429	28.279
Consolidado	88.614	50.315	99.921	52.225

Em 20 de dezembro de 2004, as companhias controladas diretas ALL do Brasil e ALL Intermodal, adquiriram R\$ 23.738 e R\$ 4.344, respectivamente, referente à compra de créditos federais, com trânsito em julgado e sem possibilidade de recursos por parte da União, no valor contratual de R\$ 16.616 e R\$ 3.038 na ALL do Brasil e ALL Intermodal, respectivamente. Conseqüentemente as companhias registraram em março de 2005 um deságio de R\$ 7.122 e R\$ 1.303 na ALL do Brasil e ALL Intermodal, respectivamente, nas quais foram contabilizados, no passivo circulante – Impostos, taxas e contribuições. Em 31 de maio de 2005, o referido deságio foi apropriado como receita no resultado, tendo em vista a homologação da transferência do crédito ativo por parte da Justiça Federal ter ocorrido no segundo trimestre de 2005.

11 Depósitos judiciais e provisão para contingências – consolidado

	30 de junho de 2005		31 de março de 2005	
	Depósitos Judiciais	Provisão para Contingências	Depósitos judiciais	Provisão para Contingências
Ações trabalhistas				
ALL Brasil	14.954	6.859	14.554	6.398
ALL Intermodal	2.886	879	2.629	1.073
ALL Central		4.318		3.933
ALL Mesopotâmica		821		941
Contestação INSS / SESI - ALL Brasil	3.954		3.954	
Contestação da extensão da base				
De cálculo da COFINS - ALL Brasil	2.554		2.554	
	24.348	12.877	23.691	12.345

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras
Em 30 de junho de 2005 e 2004 e 31 de março de 2005
(cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

As companhias vêm se defendendo nas diversas esferas jurídicas de processos de natureza tributária, cível, trabalhista e ambiental. Nos casos em que os seus assessores jurídicos, internos e externos, consideram baixas as possibilidades de êxito, as Companhias constituem provisões para perdas, em valores considerados suficientes para cobrir eventuais desfechos desfavoráveis.

12 Investimentos de longo prazo

Controladora - Debêntures

Em 17 de junho de 2005, a Companhia, adquiriu 27.459 debêntures nominativas não conversíveis em ações escriturais no valor nominal unitário de R\$ 10.000,00, da espécie subordinada referentes à 1ª série da 2ª emissão, através de emissão privada da ALL – América Latina Logística do Brasil S.A..

A posição em 30 de junho de 2005, é como segue:

Série	Data de emissão	Valor	Vencimento final	Remuneração anual	Realizável a longo prazo
1ª - 2ª Emissão	17/06/05	27.459	01/06/15	CDI + 4%	111.475

Em 30 de junho de 2005, a controlada ALL – América Latina Logística do Brasil S.A. mantém em carteira 16.378 debêntures, tendo emitido durante o mês de julho de 2005, mais 4.009 debêntures, referentes à 1ª série da 2ª emissão, representando R\$ 40.482.

Consolidado

Em 21 de junho de 2004, a controlada Logispar Logística e Participações S.A. e a controlada indireta ALL – América Latina Logística – Argentina S.A., permutaram com a “GEEMF II Latin. America LLC”, a totalidade das ações de suas propriedades de emissão da ALL – América Latina Logística S.A. por títulos de bônus de subscrição pelos montantes de R\$ 17.642 e P\$ 198, respectivamente, vencíveis a longo prazo.

13 Partes relacionadas

		Controladora
Realizável a longo prazo	Exigível a longo prazo	Receita de prestação de serviços

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras
Em 30 de junho de 2005 e 2004 e 31 de março de 2005
(cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

	30 de Junho de 2005	31 de Março de 2005	30 de Junho de 2005	31 de Março de 2005	30 de junho	
					2005	2004
ALL Argentina	74	74				
ALL Central			1.000	1.000		
ALL Brasil	4.836	77.893			480	26.095
ALL Intermodal	12.231	10.761				1.123
ALL Equipamentos	637	637				
Caiana Participações S.A.	234	227				
Geodex Communications do Brasil S.A.	2					
Logispar Logística e Participações S.A.			892	1.071		80
ALL – América Latina Logística Tecnologia Ltda.	650	650				
Ferropar Ferrovia Paraná S.A.	4.037	3.902				
	<u>22.701</u>	<u>94.144</u>	<u>1.892</u>	<u>2.071</u>	<u>480</u>	<u>27.298</u>
ALL Brasil – Investimentos de longo prazo (Nota 12)	111.475					
	<u>134.176</u>	<u>94.144</u>	<u>1.892</u>	<u>2.071</u>	<u>480</u>	<u>27.298</u>

As transações entre partes relacionadas são realizadas em condições usuais de mercado.

Não há incidência de juros nas transações com partes relacionadas, que retratam, além das operações normais acima, operações de cobertura financeira, exceto com a ligada Ferropar Ferrovia Paraná S.A., com a qual há uma operação de mútuo com o índice de correção equivalente a 130% do CDI, cujo saldo em 30 de junho de 2005 totalizou R\$ 4.037 (R\$ 3.902 em 31 de março de 2005).

Adicionalmente em 30 de junho de 2005 a controlada ALL – América Latina Logística do Brasil S.A. detém junto a ligada Ferropar Ferrovia Paraná S.A. créditos operacionais transferidos do ativo circulante no montante de R\$ 16.381 (R\$ 15.430, em 31 de março de 2005), e ainda a ligada detém débitos referentes à mútuos com a ALL- América Latina Logística S.A. registrada também como contas a receber no valor de R\$ 4.037 totalizando assim um valor de R\$ 20.418. A administração da companhia está negociando com a Ferropar Ferrovias Paraná S.A. e seus acionistas, alternativas que viabilizem a recuperação total dos seus créditos, de forma que não são esperadas perdas significativas com tais recebíveis.

Partes Relacionadas - Consolidado

Realizável a longo prazo	
30 de Junho de 2005	31 de Março de 2005

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras
Em 30 de junho de 2005 e 2004 e 31 de março de 2005
(cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

Caianda Participações S.A.	256	248
Geodex Communications do Brasil S.A.	2	2
Ferropar Ferrovias Paraná S.A.	20.418	19.332
	<u>20.676</u>	<u>19.582</u>

14 Investimentos e participações minoritárias

						Controladora
						31 de Março de 2005
30 de junho de 2005						
	Patrimônio líquido	Resultado do período	Participação no capital social total (%)	Equivalência patrimonial	Valor dos Investimentos	
Controladas diretas						
ALL – América Latina Logística do Brasil S.A. (ALL Brasil)	280.967	63.612	100	63.612	280.967	233.784
ALL – América Latina Logística Intermodal S.A. (ALL Intermodal)	62.006	11.002	100	11.002	62.005	55.228
ALL - América Latina Logística Overseas Ltd. (ALL Overseas)	5.822	(126)	100	(550)	5.822	1.705
ALL – América Latina Logística Tecnologia S.A. (ex - Itacaiunas Participações S.A.)	1.178	1.178	100	1.478	1.478	5.406
Logispar Logística e Participações S.A. (Logispar)	212.496	(17.279)	100	(17.279)	212.496	232.683
Ágio						
Logispar			100		131.364	133.180
Coligada						
Geodex Communications do Brasil S.A. (Geodex)	152.034	322	43,69	140	66.424	66.765
				<u>58.403</u>	<u>760.556</u>	<u>728.751</u>

As seguintes controladas indiretas também foram incluídas na consolidação:

30 de junho de 2005			
	Patrimônio líquido	Resultado do período	Participação no capital social total - %
Controladas indiretas:			
Investidas da ALL Intermodal			
ALL América Latina Logística Armazéns Gerais Ltda.	3.180	2.252	100
ALL América Latina Logística Equipamentos Ltda.	33.901	9.708	100
Investida da Logispar			
ALL Argentina	29.844	(4.475)	100
Boswells S.A.	832	2.447	100
Investidas da ALL Argentina			
ALL Central	83.537	(1.812)	73,55
ALL Mesopotâmica	31.498	(885)	70,56

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras
Em 30 de junho de 2005 e 2004 e 31 de março de 2005
(cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

A ALL Central e a ALL Argentina têm a seguinte composição de participação dos minoritários em 30 de junho de 2005:

	% 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 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%.

Movimentação das participações em sociedades controladas e coligada – controladora

Descrição	ALL Brasil	ALL Intermodal	ALL Overseas	ALL Tecnologia	Logispar	Terlogs	Geodex	Total
Saldo em 31 de dezembro de 2003	155.896	39.024	1.543		355.888		65.866	618.217
Equivalência patrimonial	66.638	12.430	(146)	1.627	15.647	184	417	96.797
Juros sobre capital próprio	(14.500)	(3.000)						(17.500)
Dividendos propostos	(1.327)							(1.327)
Aumento de investimentos	9.393		300	3.468		8.706		21.867
Alienação de investimentos						(8.890)		(8.890)
Amortização de ágio					(7.264)			(7.264)
Saldo em 31 de dezembro de 2004	216.100	48.454	1.697	5.095	364.271		66.283	701.900
Equivalência patrimonial	63.612	11.002	(550)	1.478	(17.279)		140	58.403
Aumento de investimentos	8.254	2.550	4.676		500			15.980
Juros sobre capital próprio	(7.000)							(7.000)
Redução de investimentos				(5.095)				(5.095)
Ágio em investimentos					(3.632)			(3.632)
Saldo em 30 de junho de 2005	<u>280.966</u>	<u>62.006</u>	<u>5.823</u>	<u>1.478</u>	<u>343.860</u>		<u>66.423</u>	<u>760.556</u>

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.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras

Em 30 de junho de 2005 e 2004 e 31 de março de 2005

(cifras expressas 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 mesma, 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. Esta quantia foi liquidada com os créditos que a companhia detinha contra a Logispar no montante de R\$ 282.930 registrados na rubrica "Contas a receber – venda de controladas" e mútuo a receber dessa parte relacionada. 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 amortizado R\$ 3.632 nos períodos findos em 30 de junho de 2005 e 2004.

Geodex: a companhia participa em 3,28% do capital votante e 43,69% do capital total da Geodex Communications do Brasil S.A. (Geodex), cuja atividade principal é a prestação de serviços de telecomunicações relacionados à rede e circuitos especializados.

	Consolidado do Valor contábil dos investimentos	
	30 de Junho de 2005	31 de Março de 2005
Avaliados pela equivalência patrimonial		
Geodex Communications do Brasil S.A.	66.424	66.765
Outros	1.857	1.027
Ágio		
Logispar	131.364	133.180

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras
Em 30 de junho de 2005 e 2004 e 31 de março de 2005
(cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

ALL Argentina	41.315	46.998
	<u>240.960</u>	<u>247.970</u>

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 de concessão.

A companhia detém 25% do capital social da Ferropar - Ferrovia Paraná S.A., cujo investimento se reduz a zero devido à coligada apresentar patrimônio líquido negativo em 31 de dezembro de 2004 no montante de R\$ 32.519, conforme demonstrações financeiras auditadas. De acordo com a administração da companhia coligada, inexistem variações relevantes no resultado do período findo em 30 de junho de 2005. A Ferropar é a empresa operadora da Ferroeste, ferrovia de 240 Km entre os municípios de Cascavel e Guarapuava, no Estado do Paraná. A Companhia e a Ferropar - Ferrovia Paraná S.A. já solicitaram formalmente em reunião com a concedente Ferroeste Estrada de Ferro do Paraná Oeste S.A. elaboração do cálculo relativo ao desequilíbrio econômico financeiro do contrato de sub-concessão da Ferropar - Ferrovia Paraná S.A., como forma de atingir a viabilidade do negócio. As negociações com Poder Concedente estão em andamento. A Companhia entende ser desnecessário o reconhecimento de provisão para o passivo a descoberto sobre o referido investimento, tendo em vista não haver intenção de dar continuidade a tal investimento, se as condições do contrato de concessão da mesma não forem modificadas, possibilitando o reequilíbrio econômico-financeiro daquela concessão.

15 Imobilizado – consolidado

			30 de Junho de 2005	31 de Março de 2005	Taxas Anuais de Depreciação - %
	Custo	Depreciação acumulada	Líquido	Líquido	
Benfeitorias em bens de terceiros					
Locomotivas	161.505	(74.401)	87.104	91.104	10
Vagões	48.782	(19.166)	29.616	30.840	10 e 20
Via permanente	220.526	(42.608)	177.918	169.648	4 e 12,5
Outros	55.672	(11.731)	43.941	42.471	10
	<u>486.485</u>	<u>(147.906)</u>	<u>338.579</u>	<u>334.063</u>	
Imobilizado próprio em operação					
Locomotivas	222.332	(77.280)	145.052	136.816	5 a 10
Vagões	90.130	(30.227)	59.903	38.070	10
Almoxarifado de bens de uso	18.383		18.383	22.336	
Terrenos	624		624	624	

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras
Em 30 de junho de 2005 e 2004 e 31 de março de 2005
(cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

		30 de Junho de 2005	31 de Março de 2005	Taxas Anuais de Depreciação - %
	Custo	Depreciação acumulada	Líquido	Líquido
Edificações	7.971	(952)	7.019	6.934
Móveis e utensílios	4.562	(4.139)	423	470
Veículos rodoviários	20.819	(9.244)	11.575	12.600
Equipamentos de processamento de dados, sistemas e aplicativos	35.947	(21.693)	14.254	14.755
Equipamentos de telecomunicações e sinalização	17.455	(13.002)	4.453	5.144
Equipamentos para manutenção de via permanente e transporte Ferroviário	16.491	(7.336)	9.155	9.403
Outros	15.790	(5.327)	10.464	10.956
	450.504	(169.200)	281.304	258.108
Imobilizações em andamento				
Locomotivas	36.277		36.277	46.653
Vagões	11.501		11.501	23.965
Via permanente	49.851		49.851	43.625
Sistemas e aplicativos	5.186		5.186	2.266
Veículos rodoviários	598		598	68
Outros	8.578		8.578	8.881
	111.991		111.991	125.458
	1.048.980	(317.106)	731.874	717.629

Em 30 de junho de 2005, o saldo de imobilizações em andamento inclui R\$ 19.731 (em 31 de março de 2005 – R\$ 22.139) da ALL Central que foram investidos no trabalho de reconstrução dos aterros afetados por inundações no trecho de Laguna La Pícala - 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\$ 2.143 (em 31 de março de 2005 – R\$ 2.404). Adicionalmente, em 29 de agosto de 2000, foi apresentada uma reclamação administrativa solicitando imediato despacho para um montante total de R\$ 9.925 (em 31 de março de 2005 - R\$ 11.136), correspondente à segunda e à terceira etapas das obras realizadas. Os referidos créditos, por serem considerados contingentes, não foram reconhecidos nas demonstrações financeiras.

16 Diferido

	30 de junho de 2005	31 de Março de 2005
	Amortização acumulada	Líquido
Custo	Líquido	Líquido

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras
Em 30 de junho de 2005 e 2004 e 31 de março de 2005
(cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

Controladas				
Concessão e arrendamento - ALL Brasil	24.736	(3.439)	21.297	21.542
Gastos pré-operacionais				
ALL Central	22.927	(8.894)	14.033	15.962
ALL Mesopotâmica	5.262	(2.032)	3.230	3.675
Gastos com reorganização				
ALL Brasil	2.359	(2.359)		6
Consolidado	55.284	(16.724)	38.560	41.185

A controlada ALL Brasil adota como critério básico a amortização linear pelo prazo de 30 anos de 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 meados do mês de 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, sendo registrado nos períodos findos em 30 de junho de 2005 e de 2004 o montante de R\$ 492.

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 mesma.

17 Empréstimos e financiamentos:

			30 de Junho de 2005	31 de Março de 2005
	Encargos anuais (%)	Vencimento		
Em moeda estrangeira (com variação cambial atrelada ao US\$)				
Financiamentos de				
Locomotivas	10% (com swap para CDI)	Dezembro de 2007	7.406	7.867
Operações de "swap"			511	647
Total da controladora			7.917	8.514
. Controladas				
Em moeda nacional				
. ALL Brasil				
Banco comerciais	116% do CDI	Novembro de 2007	38.752	40.624
	106,3% do CDI	Agosto de 2008	266.338	254.012

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras
Em 30 de junho de 2005 e 2004 e 31 de março de 2005
(cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

			30 de Junho de 2005	31 de Março de 2005
Investimentos BNDES	Encargos anuais (%)	Vencimento		
	TJLP + 5,25%	Trimestrais e mensais de janeiro de 2000 até abril de 2010	43.639	47.326
	TJLP + 5,25%	Trimestrais e mensais de maio de 1998 até abril de 2010	96.940	101.093
. ALL Intermodal				
Investimentos BNDES - FINAME	TJLP + 3% a 4,7%	Janeiro de 2002 a dezembro de 2009	9.812	11.037
			455.481	454.092
. ALL Brasil				
Corporation – IFC	LIBOR + 7,1% (com swap p/ CDI)	Dezembro de 2008	42.234	56.080
Financiamentos de Locomotivas	10% (com swap para CDI)	Dezembro de 2007	14.812	15.734
. ALL Intermodal				
Financiamentos de Importação	Libor + 3,5% a.a.	Janeiro de 2005		308
Operações de "swap"			41.358	36.068
			98.404	108.190
Em moeda estrangeira (variação cambial atrelada ao Peso Argentino – PS)				
. ALL Argentina				
Bancos comerciais	7,6%	Novembro de 2005	90	147
. ALL Central				
Bancos comerciais	8% + CER	Outubro de 2006	3.536	4.457
	8%	Agosto de 2008	2.703	3.029
	8,4%	Dezembro de 2006	11.288	12.393
	8,3%	Março de 2005	6.538	7.794
	11%	Janeiro de 2006	2.167	1.912
	10%	Fevereiro de 2005	762	1.367
			27.084	31.099
Total das controladas			580.969	593.381

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras
Em 30 de junho de 2005 e 2004 e 31 de março de 2005
(cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

	Encargos anuais (%)	Vencimento	30 de Junho de 2005	31 de Março de 2005
Total do consolidado			588.886	601.895
Parcela no circulante			(113.669)	(117.486)
Parcela no exigível a longo prazo			475.217	484.409
Composição por ano de vencimento da parcela exigível a longo prazo:				
2006			73.818	100.901
2007			78.560	62.457
2008			285.734	289.349
2009			29.163	23.760
A partir de 2010			7.942	7.942
			<u>475.217</u>	<u>484.409</u>

Abreviaturas:

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
 LIBOR - Taxa Interbancária de Londres
 TJLP - Taxa de Juros de Longo Prazo
 IFC - International Finance Corporation (Sociedade de Financiamento Internacional)

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 conta caução na controlada ALL Brasil no montante de R\$ 31.850 em 30 de junho de 2005 (31 de março de 2005 — R\$ 30.648).

Para os financiamentos em moeda estrangeira, tomados no Brasil, há contratação de "swap" para a proteção cambial do real frente ao dólar, convertendo-os às taxas de 85% a 116% do CDI.

Os empréstimos com o BNDES e com o IFC, acima demonstrados, destinados a investimentos, estão sujeitos ao cumprimento de determinados índices financeiros de

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras

Em 30 de junho de 2005 e 2004 e 31 de março de 2005

(cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

liquidez relacionados com a dívida líquida; patrimônio líquido; lucros antes dos impostos, dos resultados financeiros, da depreciação e da amortização (EBITDA); serviço da dívida; dívida de curto prazo, entre outros, os quais estão sendo plenamente cumpridos pela Companhia.

18 Debêntures

Em 1º de fevereiro de 2003, a companhia emitiu 5.500 debêntures conversíveis em ações com valor nominal unitário de R\$ 10.

Em 1º de junho de 2004, a companhia emitiu 12.000 debêntures não conversíveis em ações com valor nominal unitário de R\$ 10.

Em 1º de outubro de 2004, a companhia emitiu 13.500 debêntures não conversíveis em ações com valor nominal unitário de R\$ 10.

A controlada ALL – América Latina Logística do Brasil S.A. emitiu em 25 de fevereiro de 2000, 10.000 debêntures não conversíveis em ações e escriturais com valor nominal unitário de R\$ 10.

As séries emitidas são como segue:

Série	Emissão		Vencimento Final	Remuneração anual	30 de junho de 2005		31 de março de 2005	
	Data	Valor			Passivo circulante	Exigível a longo prazo	Passivo circulante	Exigível a longo prazo
Controladora								
Única	01/02/03	55.000	16/02/09	TJLP + 6,25%	1.500	30.445	1.027	29.653
3ª emissão	01/06/04	120.000	01/06/07	110% CDI	1.999	120.000	7.561	120.000
4ª emissão	01/10/04	135.000	01/10/09	108% CDI	6.551	135.000	12.077	135.000
					10.050	285.445	20.665	284.653

Eventos ocorridos na controladora no exercício de 2004 e no período findo em 30 de junho de 2005:

- Pagamento de juros das debêntures de série única, em 22 de março de 2005, no montante de R\$ 491;
- Conversão de 2.750 debêntures de série única em Ações Ordinárias e/ou Preferenciais de Emissão da ALL – América Latina Logística S.A., em 23 de março de 2005, no montante de R\$ 30.119;
- Pagamento de juros das debêntures de série única, em 01 de abril de 2005, no montante de R\$ 12.188;

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras
Em 30 de junho de 2005 e 2004 e 31 de março de 2005
(cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

- Pagamento de juros das debêntures de série única, em 01 de junho de 2005, no montante de R\$ 11.687;

19 Arrendamentos e concessões a pagar – consolidado

	30 de junho de 2005		31 de março de 2005	
	Passivo circulante	Exigível a longo prazo	Passivo circulante	Exigível a longo prazo
Arrendamentos				
ALL Brasil	9.072	54.800	19.408	45.326
ALL Intermodal	6.870		6.632	
Concessões				
ALL Brasil	547	2.863	1.262	2.121
ALL Argentina	1.003		1.091	
	<u>17.492</u>	<u>57.663</u>	<u>28.393</u>	<u>47.447</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, no entanto, a companhia está negociando a sua liquidação durante os próximos 12 meses.

20 Provisão para lucro não realizado - controladora

Em 30 de setembro de 2001, a controladora alienou para a controlada ALL Brasil o direito de uso dos trechos de Presidente Epitácio a Rubião Junior e Pinhalzinho / Apiaí a Iperô, pelo valor de mercado de R\$ 22.387, suportado por laudo de avaliação de peritos independentes nesta mesma data base. Em 31 de dezembro de 2001, a controladora constituiu provisão correspondente ao lucro não realizado desta operação de R\$ 19.312, apresentada no exigível a longo prazo, sendo o respectivo crédito tributário reconhecido no consolidado. Nos períodos findos em 30 de junho de 2005 e de 2004 foi realizado R\$ 372.

21 Resultado de exercícios futuros - consolidado

30 de Junho **31 de Março**

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras
Em 30 de junho de 2005 e 2004 e 31 de março de 2005
(cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

	de 2005	de 2005
ALL - América Latina Logística Brasil S.A.	8.207	8.302
ALL - América Latina Logística Intermodal S.A.	690	725
	8.897	9.027

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: O saldo em 30 de junho de 2005 é decorrente de receita diferida originada na integralização de capital social mediante terreno cedido em comodato pela ALL Intermodal à Rhall Terminais Ltda. (PR), apropriado linearmente pelo prazo restante da concessão.

22 Patrimônio líquido

(a) Capital Social

O capital social da controladora, subscrito e integralizado, está representado conforme abaixo:

	Quantidade de ações	
	30 de junho de 2005	31 de março de 2005
Ordinárias	77.876.050	77.857.408
Preferenciais	142.999.890	142.925.312
	220.875.940	220.782.720

Em 22 de fevereiro de 2005, a Reunião do Conselho de Administração deliberou sobre o aumento de capital, por subscrição privada, no valor de R\$ 811, mediante a emissão de 19.200 ações preferenciais.

A Assembléia Geral Extraordinária de 10 de março de 2005, aprovou o desdobramento da totalidade das ações de emissão da Companhia, de modo que cada ação, independentemente da espécie, foi desdobrada em 5 ações da mesma espécie, passando o capital social da Companhia a ser dividido em 216.090.630 ações, sendo 76.918.990

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras Em 30 de junho de 2005 e 2004 e 31 de março de 2005 (cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

ações ordinárias e 139.171.640 ações preferenciais, todas nominativas, escriturais e sem valor nominal.

Na reunião do Conselho de Administração da Companhia de 10 de março de 2005 e conforme Aviso aos Acionistas, publicado em 11 de março de 2005, foi atribuída, a todos os acionistas da Companhia, a faculdade, de durante o período compreendido entre 16 de março de 2005 e 12 de maio de 2005 ("Período de Conversão"), converter ações preferenciais de emissão da Companhia em ações ordinárias e vice-versa e/ou emitir Units, observado o disposto no Estatuto Social da Companhia e outras condições divulgadas.

Em 23 de março de 2005, a Reunião do Conselho de Administração deliberou sobre o aumento de capital, por subscrição privada, no valor de R\$ 29.595, mediante a emissão de 3.753.672 ações preferenciais e 938.418 ações ordinárias.

Em 28 de abril de 2005, a Reunião do Conselho de Administração deliberou sobre o aumento de capital, por subscrição privada, no valor de R\$ 243, mediante a emissão de 24.000 ações preferenciais e 6.000 ações ordinárias. Deliberou também, sobre o aumento de capital, por subscrição privada, no valor de R\$ 97, mediante a emissão de 14.250 ações preferenciais e 3.560 ações ordinárias mediante Plano de Opção de Compra de Ação.

Em 24 de maio de 2005, a Reunião do Conselho de Administração deliberou sobre o aumento de capital, por subscrição privada, no valor de R\$ 106, mediante a emissão de 16.600 ações preferenciais e 4.150 ações ordinárias mediante Plano de Opção de Compra de Ação.

Em 9 de junho de 2005, a Reunião do Conselho de Administração deliberou sobre o aumento de capital, por subscrição privada, no valor de R\$ 170, mediante a emissão de 12.000 ações preferenciais e 3.000 ações ordinárias mediante Plano de Opção de Compra de Ação mediante Plano de Opção de Compra de Ação.

Em 13 de junho de 2005, a Reunião do Conselho de Administração deliberou sobre o aumento de capital, por subscrição privada, no valor de R\$ 11, mediante a emissão de 600 ações preferenciais e 150 ações ordinárias mediante Plano de Opção de Compra de Ação.

As "Units" são certificados de depósitos que representam quatro ações preferenciais e uma ação ordinária de emissão da Companhia.

(b) Distribuição de dividendos

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras Em 30 de junho de 2005 e 2004 e 31 de março de 2005 (cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

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.

Em decorrência de compromissos assumidos nos contratos de financiamento, a controladora não poderá distribuir dividendos acima 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.

(d) Adiantamentos para Futuro Aumento de Capital

Os valores recebidos a título de adiantamento de futuro aumento de capital, decorrentes das contribuições do Plano de Opção de Compra de Ações, descrito na nota 23, são apresentados em conta do Patrimônio Líquido. Os saldos de adiantamento de 31 de março de 2005, foram reclassificados juntamente com os findos em 30 de junho de 2005, do exigível a longo prazo para o Patrimônio Líquido, com o objetivo de propiciar uma melhor comparabilidade entre as Informações Trimestrais- ITR's.

23 Plano de opções

Em Assembléia Geral Extraordinária realizada em 1º de abril de 1999, os acionistas aprovaram o Plano de Opção de Compra de Ações ("Plano") da Companhia, direcionado aos conselheiros, diretores, colaboradores da alta administração e terceiros prestadores de serviço da Companhia ("Beneficiários"). O plano é administrado pelo Conselho de Administração da Companhia, ou a critério deste, por um Comitê especialmente formado por este fim, podendo, periodicamente, criar programas de opção de aquisição de ações definidas por um prazo pré-determinado,

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras Em 30 de junho de 2005 e 2004 e 31 de março de 2005 (cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

assim como, estabelecer, dentre os indivíduos qualificados, àqueles as quais serão concedidas as opções.

O Plano estabelece as condições para a outorga de opções de compra de ações preferências e ordinárias, para possibilitar ao Beneficiário recebimento de número múltiplo de ações para formação de certificados de depósitos de ações compostos de 1 ação ordinária e 4 ações preferências de emissão da Companhia, ("UNITS"). O número de opções de aquisição está limitado, no ano de outorga destas aquisições, a 8% das ações representativas do capital social da Companhia.

O Plano, firmado em contrato individual entre a Companhia e o Beneficiário, tem como condições aplicáveis o pagamento de 10% do valor das ações, no ato da assinatura do contrato e exercício da opção, adquirindo, consequentemente, o direito de efetuar a cada ano, aquisições de 18% do número total de ações onde o Beneficiário tenha exercido o seu direito e atualizadas pelo IGPM, até o final do quinto ano.

As ações serão entregues ao Beneficiário apenas após o transcurso dos prazos e contribuições estipulados no contrato. São exceções da entrega das ações: desligamento do Beneficiário da Companhia "sem justa causa"; aposentadoria, falecimento ou por invalidez permanente, ficando a critério da Companhia a entrega de ações, ou devolução das contribuições efetuadas.

Em 07 de março de 2005, o Comitê do Plano, criado pelo Conselho de Administração, aprovou a criação do seu quinto programa onde se diferencia dos outros em dois aspectos: a) prevê a utilização dos Beneficiários em cada exercício social de pelo menos 50% das quantias recebidas em forma do programa de remuneração variável, líquidas do impostos e encargos sociais, para pagamento das contribuições para aquisição de ações, sob pena de redução proporcional da quantidade de ações, e b) possibilidade de emissão antecipada de ações a partir do segundo aniversário das contribuições, para os casos onde o Beneficiário já tenha efetuado o pagamento de 30% da sua contribuição. A Companhia não está obrigada a recomprar, em nenhum momento, as ações adquiridas no referido Plano.

As condições, naturezas, quantidades e preços apresentadas abaixo estão em conformidade com a Deliberação CVM n.º 371/2000.

O resumo da movimentação das opções de aquisição de ações para os períodos findos em 30 de junho de 2005 e 31 de março de 2005, é assim apresentado:

	Quantidade de Ações
Ações a serem exercidas em 31/12/2004	5.191.993
Outorgas concedidas em 01 de março de 2005	2.572.500

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras
Em 30 de junho de 2005 e 2004 e 31 de março de 2005
(cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

Canceladas no período	(129.681)
Exercidas no período	(103.510)
Ações a serem exercidas	<u>7.531.302</u>

Preço médio ponderado por ação a ser exercida 8,92

A Companhia registra contabilmente as contribuições, a partir dos controles individuais de cada beneficiário, como adiantamento para futuro aumento de capital, integrante do patrimônio líquido e após a devida deliberação em Assembleia Geral, o montante devido é registrado como capital social.

Para o caso específico de contribuições efetuadas na ordem de 30% para aquisições de opções, a Companhia registra o aumento de capital a partir do segundo aniversário, estando, por sua vez, de acordo com a Lei 6404/76.

24 Prejuízos fiscais de imposto de renda (IR), bases negativas de contribuição social (CS), diferenças temporárias e créditos tributários

Controladora

Imposto de renda e contribuição social – IR e CS

(a) Apuração dos valores do exercício- Controladora

	Imposto de renda		Contribuição social	
	30 de junho de 2005	30 de junho de 2004	30 de junho de 2005	30 de junho de 2004
Resultado antes do imposto de renda e contribuição social sobre lucro	47.963	51.083	47.963	51.083
(+) Adições				
· Juros sobre capital próprio	7.000	6.350	7.000	6.350
· Amortização de ágio em controlada	3.632	3.632	3.632	3.632
	<u>10.632</u>	<u>9.982</u>	<u>10.632</u>	<u>9.982</u>
(-) Exclusões				
· Equivalência patrimonial	(58.403)	(60.545)	(58.403)	(60.545)
· Outros	<u>(1.403)</u>	<u>(372)</u>	<u>(1.403)</u>	<u>(372)</u>
	<u>(59.806)</u>	<u>(60.917)</u>	<u>(59.806)</u>	<u>(60.917)</u>

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras
Em 30 de junho de 2005 e 2004 e 31 de março de 2005
(cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

Base de cálculo para fins de IR e CS	(1.211)	148	(1.211)	148
Prejuízos fiscais e bases negativas compensadas		(44)		(44)
Base de cálculo final		104		104
Alíquota		25%		9%
Encargo do período		16		9

(b) Prejuízos fiscais, bases negativas de contribuição social, diferenças temporárias e créditos tributários

	30 de junho de 2005	31 de março de 2005
Prejuízos fiscais acumulados	94.669	96.265
Bases negativas da contribuição social acumulada	94.643	96.239
Diferenças temporárias	27.605	27.007

Os créditos de imposto de renda e contribuição social diferidos, em 30 de junho e 31 de março de 2005, são como segue:

	Circulante	Realizável a Longo prazo
Créditos de imposto de renda		
Sobre prejuízos fiscais	3.175	14.305
Sobre diferenças temporais	2.806	1.562
	5.981	15.867
Créditos de contribuição social		
Sobre bases negativas	1.143	5.150
Sobre diferenças temporais	1.010	562
	2.153	5.712
	8.134	21.579

Em 31 de dezembro de 2004, a Controladora consolidou parte de seu processo de reorganização societária. Dada à expectativa de resultados tributários futuros, bem como atendendo as condições estabelecidas pelas práticas contábeis no Brasil, a controladora registrou o crédito de IR e CS Diferidos no montante de R\$ 29.713.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras

Em 30 de junho de 2005 e 2004 e 31 de março de 2005

(cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

Os prejuízos fiscais, bases negativas e diferenças temporárias das operações Brasil e Argentina, são como segue:

	30 de junho de 2005		31 de março de 2005	
	IR	CS	IR	CS
Prejuízos fiscais e bases negativas				
ALL - América Latina Logística S.A.	94.669	94.643	96.265	96.239
ALL - América Latina Logística do Brasil S.A.		6.456	24.860	31.837
ALL - América Latina Logística Intermodal S.A.	15.395	15.395	14.548	14.548
ALL - Argentina - consolidado	7.243		9.921	
Diferenças temporárias				
ALL - América Latina Logística S.A.	27.605	27.605	27.007	27.007
ALL - América Latina Logística do Brasil S.A.	25.837	23.272	15.902	13.337
ALL - América Latina Logística Intermodal S.A.	955	955	1.802	1.802
ALL - Argentina - consolidado	10.032		9.531	

Os créditos de imposto de renda e contribuição social diferidos da controladora e das controladas ALL - América Latina Logística do Brasil S.A., ALL - América Latina Logística Intermodal S.A. e ALL - América Latina Logística Argentina são como segue:

	30 de junho de 2005		31 de março de 2005	
	Circulante	Realizável a longo prazo	Circulante	Realizável a longo prazo
Créditos de imposto de renda				
Sobre prejuízos fiscais	9.234	19.337	15.464	21.795
Sobre diferenças temporais	9.218	11.875	8.593	9.008
	18.452	31.212	24.057	30.803
Créditos de contribuição social				
Sobre bases negativas	2.399	5.861	4.082	6.378
Sobre diferenças temporais	1.329	2.424	1.097	1.578
	3.728	8.285	5.179	7.956
	22.180	39.497	29.236	38.759

Composição por ano de realização do IR e CS diferidos:

2005	19.829
2006	22.559

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras

Em 30 de junho de 2005 e 2004 e 31 de março de 2005

(cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

2007	3.028
2008	2.243
2009	2.165
após	11.853

61.677

A controlada ALL – América Latina Logística do Brasil S.A. consolidou o processo de recuperação da sua rentabilidade, comprovado pelo resultado tributável nos exercícios de 2001 a 2004, 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, bases negativas de contribuição social e saldos de diferenças temporais.

Já a controlada ALL – América Latina Logística Intermodal S.A. 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 período findo em 30 de junho de 2005 e dos exercícios findos em 31 de dezembro de 2004 e 2003 refletem os efeitos positivos desta reestruturação.

Adicionalmente, no exercício findo em 31 de dezembro de 2004, as controladas indiretas ALL Central e ALL Mesopotâmica consolidaram parte de seu processo de reorganização societária, e baseado na expectativa de resultados tributários futuros, as controladas atendem as condições estabelecidas pelas práticas contábeis adotadas no Brasil para reconhecimento do crédito de IR e CS diferido no montante de R\$ 18.317, os quais foram registrados. Os prejuízos fiscais, segundo a legislação tributária Argentina, prescrevem no prazo de 5 anos.

O ativo fiscal diferido em 30 de junho de 2005, no montante de R\$ 61.677, está fundamentado em estudo técnico de viabilidade aprovado pelo Conselho de Administração, cujo estudo apresentou resultados tributáveis futuros, descontados a valor presente, conforme prevê a Instrução CVM nº 371.

Os prejuízos fiscais e bases negativas de contribuição social gerados na controladora e nas controladas brasileiras são imprescritíveis e serão compensados com lucros futuros, de acordo com os critérios da legislação fiscal.

A conciliação da alíquota efetiva de imposto de renda e contribuição social sobre o lucro antes dos tributos com a provisão para imposto de renda e contribuição social, não está sendo apresentada para fins destas demonstrações financeiras consolidadas.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras

Em 30 de junho de 2005 e 2004 e 31 de março de 2005

(cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

face a controladora e suas controladas nacionais e estrangeiras estarem sujeitas a regimes de tributação e alíquotas diferenciadas.

25 Conciliação entre patrimônio líquido e o resultado da controladora e do consolidado

	Patrimônio líquido		Lucro líquido do período findo em 30 de junho	
	30 de Junho de 2005	31 de Março de 2005	2005	2004
Controladora	835.715	800.911	48.940	51.083
Ganho na variação de participação acionária e correspondente realização	(6.992)	(8.026)	690	690
IR e CS diferido sobre provisão no ganho da Alienação do direito de passagem Ferroban				(127)
Consolidado	<u>828.723</u>	<u>792.885</u>	<u>49.630</u>	<u>51.646</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.

26 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
	Responsabilidade civil do transportador ferroviário de Carga (RCTF-C); risco	

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras

Em 30 de junho de 2005 e 2004 e 31 de março de 2005

(cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

Ramo	Cobertura por evento	Importância segurada - R\$
Seguro de carga ferroviária	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 30 de junho e 31 de março de 2005, 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.

No exercício de 2004, a controlada ALL – América Latina Logística do Brasil S.A. registrou crédito de lucros cessantes junto à seguradora, no montante de R\$6.392, referente a sinistro ocorrido na Serra do Mar, entre Curitiba e Paranaguá.

27 Instrumentos financeiros

Em 30 de junho de 2005, 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 14, 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 13, suas condições correspondem aos encargos/rendimentos divulgados e estão atualizados nessas mesmas condições divulgadas.

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras Em 30 de junho de 2005 e 2004 e 31 de março de 2005 (cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

- Empréstimos e financiamentos: conforme descrito na Nota Explicativa 17, estão acrescidos dos encargos pactuados e efeitos do swap cambial, a seguir comentado, quando aplicável.
- Debêntures: o valor de mercado das debêntures emitidas pela companhia e suas controladas aproxima-se dos valores de face em 30 de junho de 2005.

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 17). As perdas apuradas nestas operações, totalizando R\$ 14.074 no período findo em 30 de junho de 2005 (em 31 de março de 2005 - perdas de R\$ 2.268), foram reconhecidas como resultado financeiro, no resultado do exercício.

Em 30 de junho de 2005, os contratos de “hedge” sem caixa em vigor, centralizados na controladora e na ALL Brasil, apresentavam uma perda líquida equivalente a R\$ 41.869 (31 de março de 2005 – R\$ 36.715), cujos montantes correspondentes aos contratos em aberto estão apresentados na rubrica empréstimos e financiamentos (Nota 17) e o valor de mercado em 30 de junho de 2005 é de R\$ 39.123, a pagar.

28 Informações complementares - demonstrações do fluxo de caixa

Controladora	Consolidado
Períodos findos em 30 de junho	Períodos findos em 30 de junho

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras
Em 30 de junho de 2005 e 2004 e 31 de março de 2005
(cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

	2005	2004	2005	2004
Atividades operacionais				
Lucro líquido do período	48.940	51.083	49.630	51.646
Despesas (receitas) que não afetam o caixa e equivalentes				
Depreciação e amortização do diferido			34.692	31.150
Arrendamentos e concessões			42.865	32.669
Resultado das participações societárias	(58.403)	(60.545)	(516)	(440)
Amortização de ágio	3.632	3.633	4.774	5.110
Variação cambial sobre controladas no exterior			15.726	(11.093)
Imposto de renda e contribuição social diferidos	(977)		(6.728)	3.922
Realização de resultado de exercícios futuros	(372)	(372)	(316)	(373)
Juros sobre tributos parcelados			4.368	6.921
Provisão para contingências			1.764	2.184
Variação cambial e encargos sobre financiamentos	28.493	24.910	63.477	59.859
Resultado de atividades de "swap" não realizados	192	1.434	13.587	(1.529)
Constituição (realização) de provisão para créditos de cobrança duvidosa			(827)	848
	(27.435)	(30.940)	172.867	129.228
Redução (aumento) nas contas do ativo				
Contas a receber de clientes		(5.398)	(26.158)	(23.242)
Almoxarifado			(2.628)	(3.760)
Tributos a recuperar	5.503	(710)	5.199	(55.964)
Investimentos longo prazo	(111.475)		(2.642)	
Outros ativos	(11.304)	(1.232)	(17.251)	(3.927)
	(117.276)	(7.340)	(43.480)	(86.893)
Aumento (redução) nas contas do passivo				
Fornecedores	344		(24.642)	38.824
Salários e encargos sociais			(4.849)	(6.253)
Imposto, taxas e contribuições	(9.969)	2.414	875	9.516
Arrendamentos e concessões a pagar			(30.627)	(35.483)
Adiantamentos de clientes			(2.959)	15.931
Dividendos e juros sobre capital próprio	(31.793)		(31.793)	
Outros passivos	4.148	(4.348)	15.540	19.667
	(37.270)	(1.934)	(78.451)	42.202
Geração (utilização) operacional de caixa	(133.041)	10.869	100.565	136.183
Atividades de investimento				
Aquisição de participações	(15.979)	(9.692)		
Aquisição de bens do imobilizado			(106.473)	(82.145)
Utilização de caixa em atividades de investimentos	(15.979)	(9.692)	(106.473)	(82.145)
Atividades de financiamento				
Financiamento				
Captação		201.480	12.183	271.249

ALL - América Latina Logística S.A. e suas controladas

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras
Em 30 de junho de 2005 e 2004 e 31 de março de 2005
(cifras expressas em milhares de reais, exceto quando indicado)

	Controladora		Consolidado	
	Períodos findos em 30 de junho		Períodos findos em 30 de junho	
	2005	2004	2005	2004
Amortização	(58.753)	(239.493)	(137.462)	(360.345)
Aumento de capital	35.200	275.712	35.200	275.712
Juros sobre capital próprio	22.898	15.743		
Antecipação de dividendos			(301)	
Operações de "swap" realizadas	(3.108)	(9.663)	(8.618)	(11.256)
Partes relacionadas	(12.634)	20.896	(3.710)	(68)
Geração de caixa em atividades de financiamentos	(16.397)	264.675	(102.708)	175.292
Aumento (redução) no caixa e equivalentes	(165.417)	265.852	(108.616)	229.330
Saldo inicial de caixa e equivalentes	371.349	19.393	764.957	253.640
Saldo final de caixa e equivalentes	205.932	285.245	656.341	482.970
Aumento (redução) no caixa e equivalentes	(165.417)	265.852	(108.616)	229.330

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

Demonstrações Financeiras da ALL - América Latina Logística Argentina S.A., relativas aos exercícios encerrados em 31 de dezembro de 2002, 31 de dezembro de 2003 e 31 de dezembro de 2004 e respectivos pareceres dos auditores independentes

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

**Demonstrações financeiras consolidadas
para os exercícios findos em 31 de dezembro de
2004, 2003 e 2002**

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

Tradução livre, do Inglês para o Português, do Parecer dos Auditores Independentes sobre as demonstrações financeiras consolidadas, elaboradas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil.

PARECER DOS AUDITORES INDEPENDENTES

Ilmos. Srs.

Administradores da

ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA ARGENTINA S.A.

1. Examinamos o balanço patrimonial consolidado da ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA ARGENTINA S.A. ("a Companhia") e empresas controladas em 31 de dezembro de 2004, e as respectivas demonstrações consolidadas do resultado, das mutações do patrimônio líquido e das origens e aplicações de recursos correspondentes ao exercício findo naquela data, elaborado sob a responsabilidade de sua administração. Nossa responsabilidade é a de expressar uma opinião sobre essas demonstrações financeiras. As demonstrações financeiras da controlada Boswells S.A. em 31 de dezembro de 2004, cujo resultado representa 5% do lucro líquido consolidado referente ao exercício findo naquela data, foram auditadas por outro auditor independente. Nossa opinião, no que diz respeito aos valores consolidados da referida controlada, está baseada exclusivamente no parecer daquele outro auditor.
2. Nosso exame foi conduzido de acordo com as normas de auditoria aplicáveis no Brasil e compreendeu: a) o planejamento dos trabalhos, considerando a relevância dos saldos, o volume de transações e o sistema contábil e de controles internos da Companhia; 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 das estimativas contábeis mais representativas adotadas pela administração da Companhia, bem como da apresentação das demonstrações financeiras tomadas em conjunto.



3. Em nossa opinião, baseado em nosso exame e no parecer de outros auditores conforme mencionado no parágrafo 1, as demonstrações financeiras acima referidas representam adequadamente em todos os aspectos relevantes, a posição patrimonial e financeira consolidada da ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA ARGENTINA S.A. e empresas controladas em 31 de dezembro de 2004, os resultados consolidados de suas operações, as mutações de seu patrimônio líquido e as origens e aplicações de seus recursos referentes ao exercício findo naquela data, de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil.
4. As demonstrações financeiras consolidadas descritas no parágrafo 1, expressas em Reais (R\$), foram convertidas das demonstrações financeiras consolidadas daquela data, expressas em Pesos Argentinos (P\$), e preparadas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil, seguindo os procedimentos descritos na Nota 4 (a) das demonstrações financeiras consolidadas, conforme requerido pelas práticas contábeis adotadas no Brasil para fins de conversão das demonstrações financeiras preparadas em moeda estrangeira em Real.
5. Conforme mencionado na Nota 2 (c.1), a controlada América Latina Logística Central S.A. requereu à Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) a supressão ou redução dos pagamentos da concessão referentes aos períodos trianuais de 1 de julho de 1998 a 31 de maio de 2001 e de 1 de junho de 2001 a 31 de maio de 2004, enquanto a supressão da obrigação da concessão referente ao período de 1 de junho até 31 de dezembro de 2004, ainda não foi solicitada. Baseada na opinião de seus consultores jurídicos que entendem que tais valores não são devidos, tendo em vista o desequilíbrio econômico-financeiro apresentado pela concessão, aquela controlada não contabilizou obrigações de aproximadamente P\$ 25.855 mil (R\$23.154 mil) em 31 de dezembro de 2004. Esse assunto é objeto de conversações entre a controlada e o Governo Nacional Argentino. Adicionalmente, conforme descrito na Nota 2 (c.2), a controlada América Latina Logística – Mesopotámica S.A., suspendeu o pagamento das obrigações relacionadas à concessão, já registradas contabilmente, de aproximadamente P\$ 1.155 mil (R\$1.034 mil) em 31 de dezembro de 2004, de acordo com a renegociação do contrato de concessão com o Governo Nacional Argentino. As demonstrações financeiras descritas no primeiro parágrafo não incluem quaisquer possíveis ajustes ou reclassificações que possam surgir como consequência da resolução destes assuntos.





6. Conforme mencionado na Nota 5, face à crise econômica que afeta o país, a Companhia e suas controladas foram afetadas por medidas econômicas adotadas pelo Governo Nacional, tal como as renegociações dos contratos de concessão descritas na Nota 2 (b). A evolução futura da crise econômica pode requerer que o Governo Nacional modifique medidas anteriormente tomadas ou adote medidas adicionais. O impacto gerado pelas medidas adotadas pelo Governo Nacional sobre as demonstrações financeiras consolidadas da Companhia em 31 de dezembro de 2004, foi reconhecido com base nas estimativas e avaliações da Administração na data da emissão dessas demonstrações financeiras consolidadas, que não incluem quaisquer possíveis ajustes ou reclassificações que possam surgir em decorrência da renegociação dos contratos de concessão ou outras medidas que possam vir a ser tomadas por aquele Governo.

Cidade de Buenos Aires, Argentina

18 de fevereiro de 2005

PISTRELLI, HENRY MARTIN Y ASOCIADOS S.R.L.


ADRIANA M. BLANCO
Sócia

Relatório dos auditores independentes

Ao Administradores e Acionistas
ALL - América Latina Logística Argentina S.A.

Price Waterhouse & Co. S.R.L.
Firma miembro de PricewaterhouseCoopers
Bouchard 557, piso 7°
C1106ABG - Ciudad de Buenos Aires
Tel.: (54-11) 4850-0000
Fax: (54-11) 4850-1800
www.pwc.com/ar

- 1 Examinamos os balanços patrimoniais consolidados da ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas em 31 de dezembro de 2003 e de 2002 e as correspondentes demonstrações consolidadas do resultado, das mutações do patrimônio líquido e das origens e aplicações de recursos dos 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 de 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 foram elaboradas sob a responsabilidade da administração da Companhia. Nossa responsabilidade é a de emitir parecer sobre essas demonstrações financeiras. Nosso parecer anteriormente emitido sobre o exame das demonstrações financeiras consolidadas de 31 de dezembro de 2003 e de 2002, datado de 13 de abril de 2004, não continha ressalva e foi ora modificado para excluir o parágrafo de ênfase relacionado aos assuntos descritos no parágrafo 7. abaixo.
- 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 das companhias, bem como da apresentação das demonstrações financeiras tomadas em conjunto.
- 3 Somos de parecer, baseados em nosso exame e no parecer de responsabilidade de outros auditores como mencionado no parágrafo 1 acima, que as referidas demonstrações financeiras consolidadas expressas em Pesos Argentinos apresentam adequadamente, em todos os aspectos relevantes, a posição patrimonial e financeira consolidada da ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas em 31 de dezembro de 2003 e de 2002 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.
- 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 explicativa 31 para propiciar informações suplementares sobre a Companhia, não é requerida como parte integrante das demonstrações financeiras consolidadas. 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 consolidadas tomadas em conjunto.
- 6 Conforme mencionado na Nota 5, como consequência da crise econômica afetando o país, a Companhia foi afetada pelas medidas econômicas tomadas pelo Governo Federal face à crise econômica na Argentina, tal como a renegociação dos 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. 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.

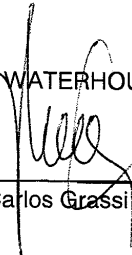


PRICEWATERHOUSECOOPERS

- 7 Conforme mencionado na Nota 1(a), em 26 de maio de 1999 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 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 estava sujeita a aprovação do Governo Federal Argentino. Na data de emissão original deste nosso relatório, esta aprovação ainda não havia sido obtida. Conforme também discutido na Nota 1(a), em 26 de abril de 2004, o governo Argentino autorizou a transferência das respectivas ações e, dessa forma, nosso presente parecer sobre as demonstrações financeiras em 31 de dezembro de 2003 e de 2002 aqui apresentadas não requer a divulgação deste assunto em parágrafo de ênfase e, portanto, difere do parecer emitido anteriormente.
- 8 Conforme mencionado na Nota 2(c.1), 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, a Companhia não contabilizou o direito de concessão, 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, sujeito a aprovação do Governo Federal, com montante que a América Latina Logística Central S.A. tem a receber da Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial ("UEPFP"). Essas demonstrações financeiras consolidadas não incluem ajustes ou reclassificações que possam surgir como consequência da resolução desse assunto.

Buenos Aires, 13 de abril de 2004
(exceto pelo parágrafo 7 acima,
cuja data é 18 de fevereiro de 2005)

PRICEWATERHOUSE & CO.


(Sócio)
Juan Carlos Grassi

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas
(Tradução livre do original em Inglês)

**Balancos patrimoniais consolidados
em 31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002**
(Valores expressos em milhares)

Ativo	2004		2003		2002	
	P\$	R\$	P\$	R\$	P\$	R\$
Circulante						
Caixa e bancos	701	628	6.458	6.332	2.101	2.207
Aplicações financeiras	-	-	1.503	1.474	1.648	1.731
Créditos de serviços prestados	21.705	19.437	20.158	19.764	19.400	20.381
Estoques	3.391	3.037	8.676	8.506	9.584	10.069
Despesas antecipadas	191	171	213	209	179	188
Créditos fiscais	16.046	14.369	2.860	2.804	2.172	2.282
Adiantamentos	1.713	1.534	1.273	1.248	1.662	1.746
Outras contas a receber	4.163	3.729	2.401	2.354	1.495	1.571
Outros créditos de sociedades coligadas	3.913	3.504	4.453	4.366	245	257
	51.823	46.409	47.995	47.057	38.486	40.432
Realizável a longo prazo						
Contas a receber	5.419	4.853				
Créditos fiscais	15.668	14.031	4.807	4.713	4.495	4.722
Outros investimentos	198	178	-	-	-	-
Outras contas a receber	5.105	4.572	5.054	4.955	3.137	3.296
	26.390	23.634	9.861	9.668	7.632	8.018
Permanente						
Investimentos	52.115	46.670	54.919	53.846	57.325	60.223
Outros investimentos	-	-	198	194	197	207
Imobilizado	169.866	152.120	144.956	142.124	140.795	147.914
Diferido	21.776	19.500	23.220	22.766	24.549	25.790
	243.757	218.290	223.293	218.930	222.866	234.134
Total do ativo	321.970	288.333	281.149	275.655	268.984	282.584

As notas explicativas da administração são parte integrante das demonstrações financeiras consolidadas.

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas
(Tradução livre do original em Inglês)

Balancos patrimoniais consolidados
em 31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002
(Valores expressos em milhares)

	2004		2003		2002	
	PS	RS	PS	RS	PS	RS
Passivo e patrimônio líquido						
Circulante						
Empréstimos	13.133	11.761	5.266	5.163	5.187	5.449
Contas a pagar	28.052	25.122	22.211	21.777	16.017	16.825
Encargos fiscais	1.348	1.207	1.551	1.521	636	668
Partes relacionadas	6.662	5.965	3.289	3.225	19.798	20.799
Provisões	556	499	888	871	1.206	1.267
Concessão a pagar	1.155	1.034	1.002	982	871	915
Salários e encargos sociais	5.272	4.722	4.307	4.223	2.879	3.025
	<u>56.178</u>	<u>50.310</u>	<u>38.514</u>	<u>37.762</u>	<u>46.594</u>	<u>48.948</u>
Exigível a longo prazo						
Empréstimos	17.121	15.332	17.046	16.713	8.835	9.282
Provisão para contingências	6.166	5.522	7.688	7.538	6.098	6.406
Partes relacionadas	43.709	39.142	53.330	52.288	49.300	51.793
Aportes irrevogáveis (*)	141.688	126.886	-	-	-	-
Outras contas a pagar	14.983	13.418	13.131	12.852	11.386	11.961
	<u>223.667</u>	<u>200.300</u>	<u>91.195</u>	<u>89.391</u>	<u>75.619</u>	<u>79.442</u>
Patrimônio líquido						
Capital social	9.703	8.689	9.703	9.513	9.703	10.194
Ajuste de inflação sobre capital	11.617	10.403	11.617	11.390	11.470	12.050
Prejuízos acumulados	(97.878)	(87.652)	(130.251)	(127.685)	(132.977)	(139.698)
Subtotal	(76.558)	(68.560)	(108.931)	(106.782)	(111.804)	(117.454)
Aportes irrevogáveis para futuro aumento de capital (*)	54.015	48.372	118.684	116.365	118.684	124.684
Ajuste de inflação sobre aportes irrevogáveis	64.668	57.911	141.687	138.919	139.891	146.964
	<u>42.125</u>	<u>37.723</u>	<u>151.440</u>	<u>148.502</u>	<u>146.771</u>	<u>154.194</u>
Total do passivo e patrimônio líquido	<u>321.970</u>	<u>288.333</u>	<u>281.149</u>	<u>275.655</u>	<u>268.984</u>	<u>282.584</u>
(*) Vide Nota Explicativa 18 b						

As notas explicativas da administração são parte integrante das demonstrações financeiras consolidadas.

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas
(Tradução livre do original em Inglês)

**Demonstração consolidada do resultado para os
exercícios findos em 31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002**
(Valores expressos em milhares)

	2004		2003		2002	
	PS	RS	PS	RS	PS	RS
Receita bruta de serviços	163.326	146.263	139.274	136.553	110.518	116.106
Deduções da receita bruta	(3.984)	(3.567)	(3.620)	(3.549)	(2.805)	(2.947)
Receita líquida de serviços	159.342	142.696	135.654	133.004	107.713	113.159
Custo dos serviços prestados	(122.792)	(109.964)	(105.835)	(103.767)	(83.786)	(88.022)
Lucro bruto	36.550	32.732	29.819	29.237	23.927	25.137
Receitas (Despesas) operacionais						
Vendas	(2.669)	(2.390)	(2.082)	(2.041)	(26.096)	(27.415)
Gerais e administrativas	(13.415)	(12.014)	(15.205)	(14.908)	(15.582)	(16.370)
Amortização de ativo	(2.804)	(2.511)	-	-	-	-
Outras despesas operacionais, líquidas	5.154	4.615	(2.477)	(2.408)	1.082	1.137
	(13.734)	(12.300)	(19.764)	(19.357)	(40.596)	(42.648)
Resultado operacional antes do resultado financeiro	22.816	20.432	10.055	9.880	(16.669)	(17.511)
Despesas financeiras	(12.378)	(11.085)	(6.640)	(6.510)	(7.183)	(7.546)
Receitas financeiras	243	217	237	232	179	188
	(12.135)	(10.868)	(6.403)	(6.278)	(7.004)	(7.358)
Lucro (prejuízo) operacional antes dos impostos	10.681	9.564	3.652	3.602	(23.673)	(24.869)
Imposto de renda	21.692	19.426	-	-	-	-
Lucro (prejuízo) operacional	32.373	28.990	3.652	3.602	(23.673)	(24.869)
Resultado por conversão líquido do efeito do ajuste por inflação	-	(12.883)	-	(9.294)	-	44.015
Outros resultados não operacionais	-	-	-	-	(2.222)	(2.334)
Lucro líquido (prejuízo) do exercício	32.373	16.107	3.652	(5.692)	(25.895)	16.812
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	3.34	1.66	0.38	(0.59)	(2.67)	1.73

As notas explicativas da administração são parte integrante das demonstrações financeiras consolidadas.

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas
(Tradução livre do original em Inglês)

Demonstração das mutações do patrimônio líquido para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002
(Valores expressos em milhares)

	Capital social	Ajustes de inflação sobre capital social	Prejuízos acumulados	Sub-total	Aportes irrevogáveis (*)	Ajustes de inflação sobre aportes irrevogáveis	Total
				PS			
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	92.675
Aportes irrevogáveis de capital	-	-	-	-	915	677	1.592
Prejuízo do exercício	-	-	(25.895)	(25.895)	-	-	(25.895)
Em 31 de dezembro de 2002	9.703	11.470	(132.977)	(111.804)	118.684	139.891	146.771
Ajustes de inflação sobre saldos iniciais	-	147	(926)	(779)	-	1.796	1.017
Luero líquido do exercício	-	-	3.652	3.652	-	-	3.652
Em 31 de dezembro de 2003	9.703	11.617	(130.251)	(108.931)	118.684	141.687	151.440
Aportes irrevogáveis de capital (*)	-	-	-	-	(64.669)	(77.019)	(141.688)
Luero líquido do exercício	-	-	32.373	32.373	-	-	32.373
Em 31 de dezembro de 2004	9.703	11.617	(97.878)	(76.558)	54.015	64.668	42.125

(*) Vide Nota Explicativa 18 b)

As notas explicativas da administração são parte integrante das demonstrações financeiras consolidadas.

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas
(Tradução livre do original em Inglês)

Demonstração das mutações do patrimônio líquido para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002
(Valores expressos em milhares)

	Capital social	Ajustes de inflação sobre capital social	Prejuízos acumulados	Subtotal	Aportes irrevogáveis (*)	Ajustes de inflação sobre aportes irrevogáveis	Total
				R\$			
Em 31 de dezembro de 2001							
Efeito da variação cambial sobre os saldos de abertura	16.784	-	(84.884)	(68.100)	203.711	-	135.611
Ajustes de inflação sobre os saldos de abertura	(6.590)	-	86.578	79.988	(79.988)	-	-
Aportes irrevogáveis de capital	-	12.050	(158.303)	(146.253)	-	146.253	-
Efeito da variação cambial sobre aportes irrevogáveis de capital do exercício	-	-	-	-	1.060	711	1.771
Lucro líquido do exercício	-	-	99	99	(99)	-	-
Em 31 de dezembro de 2002							
Efeito da variação cambial sobre os saldos de abertura	10.194	12.050	(139.698)	(117.454)	124.684	146.964	154.194
Ajustes de inflação sobre os 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)
Em 31 de dezembro de 2003							
Efeito da variação cambial sobre os saldos de abertura	9.513	11.390	(127.685)	(106.782)	116.365	138.919	148.502
Aportes irrevogáveis de capital (*)	(824)	(987)	23.926	22.115	(10.080)	(12.035)	-
Lucro líquido do exercício	-	-	-	-	(57.913)	(68.973)	(126.886)
Em 31 de dezembro de 2004							
	8.689	10.403	(87.652)	(68.560)	48.372	57.911	37.723

(*) Vide Nota Explicativa 18 b)

As notas explicativas da administração são parte integrante das demonstrações financeiras consolidadas.

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas
(Tradução livre do original em Inglês)

Demonstrações consolidadas das origens e aplicações de recursos para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002
(Valores expressos em milhares)

	2004		2003		2002	
	PS	RS	PS	RS	PS	RS
Origem dos recursos						
Das operações sociais						
Lucro líquido (prejuízo) do exercício	32.373	16.107	3.652	(5.713)	(25.895)	16.812
Ajustes						
Depreciação – imobilizado	12.367	11.075	11.910	11.677	11.016	11.573
Amortização – diferido	1.445	1.294	1.490	1.470	1.489	1.564
Amortização - ágio	2.804	2.511	2.804	2.749	2.785	2.926
Aumento de provisões de longo prazo	1.605	1.437	3.563	3.493	2.836	2.979
Resultado na conversão	-	12.883	-	10.291	-	53.347
Resultado financeiro (inclusive ajuste de inflação)	7.019	6.288	2.933	1.880	4.857	(92.155)
Imposto de renda	(9.953)	(8.913)	-	-	-	-
Ganho na alienação de investimento	(1.788)	(1.601)	-	-	-	-
Provisão para devedores duvidosos	(5.419)	(4.853)	-	-	-	-
De acionistas	-	-	-	-	-	-
Aportes de capital	-	-	-	-	915	961
De terceiros						
Aumento em empréstimos	2.362	2.115	11.885	11.653	-	-
Aumento no realizável a longo prazo	(959)	(859)	(2.229)	(2.185)	(3.654)	(3.946)
Redução no exigível a longo prazo	(2.423)	(2.170)	(2.124)	(2.083)	(400)	(418)
Pagamentos de passivos de longo prazo	(8.262)	(7.399)	(15.268)	(14.970)	-	-
Transferências de curto para longo prazo	31	28	15.701	15.385	2.074	2.179
Total das origens	31.202	27.943	34.317	33.647	(3.977)	(4.178)
Aplicações de recursos						
No ativo permanente – imobilizado	(37.277)	(33.383)	(15.091)	(14.796)	(13.155)	(13.820)
Transferências de longo para curto prazo	(7.761)	(6.950)	(1.637)	(1.606)	(16.655)	(17.496)
Total das aplicações	(45.038)	(40.333)	(16.728)	(16.402)	(29.810)	(31.316)
Aumento (redução) no capital circulante	(13.836)	(12.390)	17.589	17.245	(33.787)	(35.494)

As notas explicativas da administração são parte integrante das demonstrações financeiras consolidadas.

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas
(Tradução livre do original em Inglês)

Demonstrações consolidadas das origens e aplicações de recursos para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002
(Valores expressos em milhares)

	2004		2003		2002	
	P\$	R\$	P\$	R\$	P\$	R\$
Variações do capital circulante líquido						
Ativo circulante						
No início do exercício	47.995	47.057	38.486	40.432	53.435	92.430
No fim do exercício	51.823	46.409	47.995	47.057	38.486	40.432
Resultado na conversão	-	(4.076)	-	(2.698)	-	(36.293)
	3.828	3.428	9.509	9.323	(14.949)	(15.705)
Passivo circulante						
No início do exercício	38.514	37.762	46.594	48.948	27.756	48.012
No fim do exercício	56.178	50.310	38.514	37.762	46.594	48.948
Resultado na conversão	-	(3.270)	-	(3.264)	-	(18.853)
	(17.664)	(15.818)	8.080	7.922	(18.838)	(19.789)
Aumento (redução) no capital circulante líquido	(13.836)	(12.390)	17.589	17.245	(33.787)	(35.494)

As notas explicativas da administração são parte integrante das demonstrações financeiras consolidadas.

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

(Tradução livre do original em Inglês)

Notas explicativas às demonstrações financeiras consolidadas para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002

(Valores expressos em milhares)

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, tendo como objeto principal investimentos em empresas operacionais, conforme descrito a seguir:

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 venda 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 da 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%). A transação, no valor de US\$ 33.900 mil, foi liquidada 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. Enquanto isso, os acionistas concederam direito de usufruto sobre as ações mantidas na ALL CENTRAL e na ALL MESOPOTAMICA até a obtenção da referida aprovação.

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

(Tradução livre do original em Inglês)

Notas explicativas às demonstrações financeiras consolidadas para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002

(Valores expressos em milhares)

O contrato de usufruto prevê, entre outras providências, que os atuais acionistas controladores das concessionárias argentinas exercerão seu direito de voto de acordo com as instruções da ALL ARGENTINA até que seja concluído o processo de transferência das ações.

Em 26 de abril de 2004, o Governo Argentino autorizou a transferência das ações das concessionárias argentinas para a ALL ARGENTINA, com base nas seguintes condições: (a) confirmação de que os acionistas controladores da ALL ARGENTINA detêm participações na ALL ARGENTINA de pelo menos 69,34% do seu capital social, enquanto a ALL ARGENTINA controlar a ALL CENTRAL, em pelo menos 72,28% do seu capital social, enquanto a ALL ARGENTINA controlar a ALL MESOPOTÂMICA, que não poderão ser transferidas sem a autorização prévia do Governo Argentino, (b) aprovação dos acionistas da ALL ARGENTINA das contribuições de capital aprovadas pela antiga diretoria da ALL ARGENTINA em 14 de maio de 2002, e (c) alteração no contrato social da ALL ARGENTINA de modo a refletir a mudança em seu objeto social, de empresa que detém participações em outras empresas para uma que tem como objeto exclusivo a participação no capital social da ALL CENTRAL e da ALL MESOPOTAMICA e o correspondente registro de tal alteração no Registro Público de Comércio Argentino. A transferência das ações das concessionárias argentinas para a ALL ARGENTINA não se efetivará antes que a companhia tenha atendido ou cumprido todas estas condições. Até a data da emissão destas demonstrações financeiras consolidadas, o cumprimento dessas alterações no contrato social não foi atendido. Embora a operação ainda esteja pendente de autorização, os atuais acionistas controladores das concessionárias argentinas concordaram em continuar a oferecer à ALL ARGENTINA o usufruto sobre todos os direitos econômicos e políticos relativos a essas ações. Na opinião da Administração, o processo se concluirá com sucesso, uma vez que há somente aspectos formais pendentes de cumprimento.

Em 12 de agosto de 2002, a companhia obteve o direito de usufruto da totalidade das ações de propriedade da LOGISPAR Logística e Participações S.A. ("LOGISPAR"), acionista majoritária da Boswells S.A. ("BOSWELLS"), compreendendo todos os direitos econômicos dessas ações, assim como o 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. 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

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

(Tradução livre do original em Inglês)

Notas explicativas às demonstrações financeiras consolidadas para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002

(Valores expressos em milhares)

gravame. Em contrapartida, a companhia pagará ao acionista da BOSWELLS a soma de US\$ 48, equivalentes a R\$ 170, que somados à dívida derivada do contrato original de transferência 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.

Em 10 de dezembro de 2004, o contrato referente ao direito de usufruto das ações mantidas na BOSWELLS concedido à ALL ARGENTINA foi revogado. Com isso, a LOGISPAR recupera o direito de usufruto das ações a ela pertencentes. Adicionalmente o débito descrito acima também foi revogado.

(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 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 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 na Argentina 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

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

(Tradução livre do original em Inglês)

Notas explicativas às demonstrações financeiras consolidadas para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002

(Valores expressos em milhares)

Poder Executivo Nacional por meio do Decreto nº 504, de 24 de março de 1993. A ALL MESOPOTAMICA 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.

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	132.869	41.542	37.202	189.912	170.071
Rede ferroviária	1.256.684	1.125.396	89.340	80.006	1.346.024	1.205.402
Edifícios	122.207	109.440	7.075	6.336	129.282	115.776
Obras de arte	46.854	41.959	7.927	7.099	54.781	49.058
Sinalização e comunicação	65.618	58.763	2.769	2.480	68.387	61.243
Material de tração (*)	36.349	32.552	11.173	10.006	47.522	42.558
Trens de socorro	5.164	4.625	-	-	5.164	4.625
Material rebocado (*)	150.071	134.393	8.105	7.258	158.176	141.651
Outros bens imóveis	1.681	1.505	16	14	1.697	1.519
Outros bens móveis	2.593	2.322	253	227	2.846	2.549
Total	1.835.591	1.643.824	168.200	150.628	2.003.791	1.794.452

(*) 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, ainda que identificados, 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.

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

(Tradução livre do original em Inglês)

Notas explicativas às demonstrações financeiras consolidadas para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002

(Valores expressos em milhares)

(b) Renegociação dos contratos de concessão

Em 1º de julho de 1997, o Poder Executivo Nacional Argentino, editou o Decreto nº 605/97, que determina a renegociação dos contratos de concessão dos serviços 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 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. 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 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, com base no marco legal do Decreto nº 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, 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 pôde ser concluída devido à sua renúncia.

A partir da sanção da Lei nº 25.561, abriu-se um marco de renegociação das concessões, efetuando-se, em 10 de abril de 2002, uma apresentação perante o Ministério da Economia, por intermédio do qual deu-se continuidade ao andamento do processo.

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

(Tradução livre do original em Inglês)

Notas explicativas às demonstrações financeiras consolidadas para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002

(Valores expressos em milhares)

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 2004, o Governo Federal prorrogou, pelo prazo de um ano, os processos de negociação por meio da Lei nº 25.561. Com base em seus termos, a ALL CENTRAL e a ALL MESOPOTAMICA foram solicitadas a analisar um novo modelo de contrato e, na data de emissão das demonstrações financeiras consolidadas, o contrato com a C.N.R.T. (Comissão Argentina de Regulamentação dos Transportes) ainda está sob análise. As companhias entendem que o projeto final será apresentado no ano de 2005. A Administração da Companhia prevê que, considerando as negociações, a probabilidade de acionamento e pagamento das tarifas de concessão é remota, e garante também a vigência do contrato de concessão no decorrer do tempo.

(c) Taxa de concessão

(c.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\$ 12.085.

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 31 de maio de 2004, considerando a manutenção das condições que resultaram na assinatura do Decreto nº 686/95 e do acordo original. Para o período iniciado em 1º de junho de 2004, a ALL CENTRAL ainda não requisitou a eliminação da taxa, embora as condições acima ainda permaneçam.

Por essa razão, e em virtude das atuais renegociações mantidas com o Governo Federal, a ALL CENTRAL decidiu não registrar o valor da taxa de concessão no período entre 1º de junho de

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

(Tradução livre do original em Inglês)

Notas explicativas às demonstrações financeiras consolidadas para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002

(Valores expressos em milhares)

1998 e 31 de dezembro de 2004, totalizando P\$ 25.855, equivalentes a R\$ 23.154. Na opinião de seus assessores jurídicos, o risco da citada solicitação não ser concedida é remoto e a taxa de concessão não é devida, uma vez que as condições financeiras originais do contrato de concessão não vem sendo mantidas.

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 dezembro de 2004, totaliza P\$19.597, equivalentes a R\$ 17.550 (vide nota 20).

Todos esses assuntos, junto com outros de interesse das empresas concessionárias, foram incluídos no projeto de alteração dos contratos de concessão.

(c.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.

Conseqüentemente, a ALL MESOPOTAMICA optou por não pagar a taxa de concessão, desde setembro de 1996, também suportado na opinião de seus assessores jurídicos.

A partir do novo marco de renegociação, criado após a sanção da Lei nº 25.561, 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\$ 1.155, equivalentes a R\$ 1.034 em 31 de dezembro de 2004.

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 aplicação das disposições contidas na Norma 25 emitida pelo IBRACON aos valores originalmente expressos em Pesos Argentinos (P\$), 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 e ALL MESOPOTAMICA, sobre as quais a

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

(Tradução livre do original em Inglês)

Notas explicativas às demonstrações financeiras consolidadas para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002

(Valores expressos em milhares)

companhia possui controle efetivo. A consolidação foi realizada linha a linha, eliminando-se totalmente os saldos entre as companhias.

Em virtude da revogação do contrato de usufruto das ações mantidas na BOSWELLS concedido à ALL ARGENTINA, mencionado na Nota 1 (a), as demonstrações financeiras consolidadas da ALL ARGENTINA incluem os resultados da BOSWELLS até 10 de dezembro de 2004.

As demonstrações financeiras da ALL ARGENTINA e de suas controladas utilizadas na preparação destas demonstrações financeiras consolidadas foram elaboradas com base em critérios uniformes.

Os dados referentes ao controle acionário encontram-se a seguir:

Valores em milhares de Pesos argentinos

Controladas	Participação no capital social total (%) 31/12/04	2004		2003		2002	
		Patrimônio líquido incluindo aportes irrevogáveis	Lucro líquido (prejuízo) do exercício	Patrimônio líquido incluindo aportes irrevogáveis	Lucro líquido (prejuízo) do exercício	Patrimônio líquido incluindo aportes irrevogáveis	Lucro líquido (prejuízo) do exercício
América Latina Logística Central S.A.	73,55	105.002	28.603	76.399	9.353	66.584	(55.258)
América Latina Logística Mesopotâmica S.A.	70,56	39.507	7.503	32.004	(1.255)	33.029	(10.929)
Boswells S.A. (*)	-	-	(573)	(976)	(1.269)	174	137

(*) No final dos exercícios de 2003 e 2002 a participação mantida no capital da Boswells S.A era de 100%.

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

(Tradução livre do original em Inglês)

Notas explicativas às demonstrações financeiras consolidadas para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002

(Valores expressos em milhares)

Valores em milhares de Reais

Controladas	Participação no capital social total (%) 31/12/04	2004		2003		2002	
		Patrimônio líquido incluindo aportes irrevogáveis	Lucro líquido (prejuízo) do exercício	Patrimônio líquido incluindo aportes irrevogáveis	Lucro líquido (prejuízo) do exercício	Patrimônio líquido incluindo aportes irrevogáveis	Lucro líquido (prejuízo) do exercício
América Latina Logística Central S.A.	73,55	94.032	25.615	74.907	9.170	69.950	(58.051)
América Latina Logística Mesopotâmica S.A.	70,56	35.380	6.719	31.379	(1.230)	34.699	(11.482)
Boswells S.A. (*)	-	-	(513)	(957)	(1.244)	183	144

(*) No final dos exercícios de 2003 e 2002 a participação mantida no capital da Boswells S.A era de 100%.

As rubricas que compõem o patrimônio líquido da América Latina Logística - Central S.A. e América Latina Logística - Mesopotâmica S.A. em 31 de dezembro de 2004 de cada ano 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 não capitalizados.

Valores em milhares de Pesos argentinos:

	ALL CENTRAL			ALL MESOPOTAMICA		
	2004	2003	2002	2004	2003	2002
Capital social (*)	36.081	36.081	35.832	22.989	22.989	22.830
Reservas de capital	1.349	1.187	1.179	-	-	-
Prejuízos acumulados	(76.283)	(104.724)	(113.289)	(82.420)	(89.923)	(88.056)
Subtotal	(38.853)	(67.456)	(76.278)	(59.431)	(66.934)	(65.226)
Aportes irrevogáveis (*)	143.855	143.855	142.862	98.938	98.938	98.255
Total	105.002	76.399	66.584	39.507	32.004	33.029

(*) Corrigido pela inflação.

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas
(Tradução livre do original em Inglês)

Notas explicativas às demonstrações financeiras consolidadas para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002
(Valores expressos em milhares)

Valores em milhares de Reais:

	ALL CENTRAL			ALL MESOPOTAMICA		
	2004	2003	2002	2004	2003	2002
Capital social (*)	32.312	35.375	37.644	20.587	22.540	23.984
Reservas de capital	1.208	1.164	1.239	-	-	-
Prejuízos acumulados	(68.314)	(102.677)	(119.017)	(73.809)	(88.166)	(92.508)
Subtotal	(34.794)	(66.138)	(80.134)	(53.222)	(65.626)	(68.524)
Aportes irrevogáveis (*)	128.826	141.045	150.084	88.602	97.005	103.223
Total	94.032	74.907	69.950	35.380	31.379	34.699

(*) Corrigido pela inflação.

Em 31 de dezembro de 2003, a ALL CENTRAL, a ALL MESOPOTAMICA e a ALL ARGENTINA firmaram um contrato pelo qual decidiram capitalizar os aportes no prazo considerado apropriado e, se tal capitalização fosse rejeitada, um contrato para “reconhecimento da obrigação de devolver tais aportes” seria assinado.

Em abril de 2004, durante as Assembléias Gerais da ALL CENTRAL e da ALL MESOPOTAMICA, o Governo Federal (proprietário de 16% das ações) propôs a capitalização dos referidos aportes, mantendo sua participação sem efetuar qualquer aporte. A ALL ARGENTINA decidiu não capitalizar os aportes, incumbindo cada Diretoria da tarefa de firmar um contrato de “reconhecimento da obrigação de devolver os referidos aportes” sob as seguintes condições: (i) o reconhecimento da obrigação de devolver todos os aportes por parte da ALL CENTRAL e da ALL MESOPOTAMICA subordinados aos pagamentos a serem feitos a terceiros; (ii) 12% de remuneração sobre os aportes, sujeito a possíveis lucros, cujo pagamento dependerá de pagamentos a serem feitos a terceiros; e (iii) quando adequada, a devolução do capital autorizado não afetará o direito do Governo de não alterar a sua participação.

Em 24 de setembro de 2004, a ALL CENTRAL e a ALL MESOPOTAMICA firmaram os respectivos contratos com a ALL ARGENTINA. Os termos desses contratos estabelecem que a ALL CENTRAL e a ALL MESOPOTAMICA decidiram devolver e pagar ao aportante os valores recebidos, acrescidos de juros de 12% ao término da concessão ou, no caso de dissolução de tais companhias após liquidar quaisquer contas a pagar a terceiros.

Além disso, é importante mencionar que, em 29 de setembro de 2004 (conforme contrato firmado pela ALL MESOPOTAMICA) e 20 de outubro de 2004 (conforme contrato firmado

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

(Tradução livre do original em Inglês)

Notas explicativas às demonstrações financeiras consolidadas para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002

(Valores expressos em milhares)

pela ALL CENTRAL), o Governo Federal, na condição de acionista, impugnou as Assembléias Ordinária e Extraordinária em que se tomou decisão sobre os aportes não capitalizados pela ALL ARGENTINA, e recomendou que a Diretoria assinasse um contrato de “reconhecimento da obrigação de recuperar os aportes acrescidos de remuneração” sob certas condições. Adicionalmente, o Governo Federal solicitou uma medida preventiva com a finalidade de evitar que tais companhias fimassem documento oficializando o que havia sido decidido nas Assembléias impugnadas. Estas medidas preventivas foram concedidas e as companhias entraram com recurso.

Mesmo não havendo mudanças na situação descrita acima na data de emissão destas demonstrações financeiras consolidadas, os assessores jurídicos da Companhia entendem que as probabilidades de êxito no processo movido pelo Governo são incertas. Para fins de emissão dessas Demonstrações Financeiras da ALL Argentina, nenhuma dessas transações geram impacto, uma vez que as mesmas foram eliminadas.

A ALL CENTRAL e ALL MESOPOTAMICA têm a seguinte participação dos minoritários em 31 de dezembro 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
Funcionários (*)	4,00	4,00

(*) O contrato de concessão e os contratos sociais da ALL CENTRAL e ALL MESOPOTAMICA estabelecem um plano de participação de ações (Programa de Propiedad Participada), pelo qual os funcionários têm direito a dividendos relativos a 4% das ações se for organizada uma administração fiduciária e desde que estas companhias registrem lucros a distribuir. Em 28 de outubro de 2004, as respectivas diretorias da ALL CENTRAL e ALL MESOPOTAMICA aprovaram o “Acordo para Transferência de ações classe B” e convocaram uma Reunião Ordinária de Acionistas para aprovação e ratificação. Em 9 de novembro de 2004, os respectivos acordos de transferência e posse de ações foram assinados com o Banco de Servicios y Transacciones S.A. Finalmente, as Assembléias Gerais dos Acionistas da ALL CENTRAL e ALL MESOPOTAMICA efetuadas em 26 e 29 de novembro de 2004, respectivamente, aprovaram e ratificaram os acordos previamente mencionados. Em 05 de janeiro de 2005, a transferência de titularidade das ações foi registrada no Registro de Ações e Acionistas.

Além disso, a ALL ARGENTINA firmou contrato com o Railroad Development Corporation (RDC) pelo qual, quando da aprovação da transação pelo Governo Argentino mencionada na Nota 1 (a), a participação acionária da RDC será acrescida em 1,55% na ALL CENTRAL,

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas
(Tradução livre do original em Inglês)

Notas explicativas às demonstrações financeiras consolidadas para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002
(Valores expressos em milhares)

alcançando 8%, e em 4,26% na ALL MESOPOTAMICA, alcançando 7%. Na data da emissão das demonstrações financeiras consolidadas, *el aumento mencionado anteriormente no ha sido instrumentado.*

Devido ao fato de a participação minoritária ser negativa, a Companhia absorve tal participação com prejuízos acumulados.

4 Principais práticas contábeis

(a) Conversão das demonstrações financeiras em 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.

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 legal 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 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 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 exercício.

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

(Tradução livre do original em Inglês)

Notas explicativas às demonstrações financeiras consolidadas para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002

(Valores expressos em milhares)

As taxas de câmbio utilizadas para a conversão das demonstrações financeiras consolidadas foram as seguintes:

31/12/2004 R\$ 0,89553 = P\$ 1

31/12/2003 R\$ 0,98046 = P\$ 1

31/12/2002 R\$ 1,05056 = P\$ 1

(b) As contas individuais do patrimônio líquido ao fechamento de cada exercício foram convertidas para Reais a partir dos saldos em Pesos argentinos com base nas taxas de fechamento.

(c) O resultado do período 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.

(d) Os efeitos (i) da variação entre a taxa de câmbio entre o Peso argentino e o Real sobre o patrimônio inicial de cada ano, e (ii) do ajuste do patrimônio inicial em moeda constante, conforme descrito na Nota 4 (b) a seguir, foram apresentados na rubrica “Resultado por conversão, líquido do efeito 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 na Argentina 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 assim como conforme práticas contábeis adotadas no Brasil, reiniciou-se o reconhecimento dos efeitos da inflação, considerando que os saldos contábeis atualizados pela moeda de fechamento de 31 de agosto de 1995 assim como informações com data de origem entre essa data e 31 de dezembro de 2001 estão expressas em moeda dessa data.

Em 25 de março de 2003, o Poder Executivo Nacional editou o Decreto n° 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 (“I.G.J.” Superintendência de Sociedades na Argentina), a companhia descontinuou a correção monetária das demonstrações financeiras a partir de 1º 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

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

(Tradução livre do original em Inglês)

Notas explicativas às demonstrações financeiras consolidadas para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002

(Valores expressos em milhares)

2003. No entanto, conforme estimado pela Companhia, 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 Estatística e Censos da República Argentina (INDEC).

(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

Os ativos e passivos monetários foram expressos em valor nominal.

Os créditos de serviços prestados 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 liquidação duvidosa foi constituída de modo a refletir a avaliação e divulgação de valores a receber com base em uma estimativa que considera o respectivo risco da não recuperação de valores.

(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.

Os créditos de serviços prestados 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.

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

(Tradução livre do original em Inglês)

Notas explicativas às demonstrações financeiras consolidadas para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002

(Valores expressos em milhares)

(f) Aplicações financeiras

Correspondem a quotas em fundos de investimento, demonstradas pelo seu valor de fechamento do exercício.

(g) Investimentos (ágio)

O ágio representa o valor excedente do preço de compra sobre o valor contábil de ativos adquiridos e passivos assumidos relativos à aquisição da ALL CENTRAL e da ALL MESOPOTAMICA. O valor determinado é corrigido para os efeitos da inflação, conforme descrito na Nota 4 (b), sendo apresentado líquido de amortização acumulada.

A amortização do ágio é calculada utilizando-se o método linear sobre o prazo restante da concessão concedida a tais companhias para operar as linhas férreas (vinte e quatro anos).

O valor total do ágio não excede o valor de recuperação. A Companhia estima que os lucros esperados são suficientes para absorver o seu valor até o final das suas vidas úteis estimadas.

(h) Estoques

Os saldos de estoques 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.

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 estimada.

O valor do imobilizado, no seu conjunto, não supera o seu valor de recuperação. A companhia estima que o lucro projetado é suficiente para absorver o valor do imobilizado até o final de sua vida útil estimada.

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

(Tradução livre do original em Inglês)

Notas explicativas às demonstrações financeiras consolidadas para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002

(Valores expressos em milhares)

(j) Diferido

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, as despesas pré-operacionais 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, durante o período de vigência da concessão (30 anos).

Os custos capitalizados no ativo diferido não excedem aos valores de recuperação. A Companhia estima que os lucros projetados são suficientes para absorver os valores do ativo diferido até o final do prazo de vida útil estimado.

(k) Imposto de renda e imposto sobre o lucro mínimo presumido

Imposto de renda

As companhias registram o imposto de renda pelo método do imposto diferido desde que exista uma alta probabilidade dos lucros tributáveis futuros permitirem absorver as diferenças temporárias.

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

(Tradução livre do original em Inglês)

Notas explicativas às demonstrações financeiras consolidadas para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002

(Valores expressos em milhares)

Em 2004, as companhias registraram crédito fiscal diferido no valor de P\$ 22.485 (equivalente a R\$ 20.134), com base em expectativa de geração de lucro tributável futuro suficiente para absorver os prejuízos fiscais e a totalidade das diferenças temporárias.

Imposto sobre o lucro mínimo presumido

As companhias calculam 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 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 a pagar nos próximos dez anos. As companhias reconheceram o imposto sobre o lucro mínimo presumido apropriado no exercício e pago em exercícios anteriores como crédito, já que prevê que poderão utilizá-los 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) 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 inflação sobre o capital”, integrante do patrimônio.

A conta “Aportes irrevogáveis para futuro aumento de capital” está demonstrada pelo seu valor nominal histórico. A diferença entre os aportes irrevogáveis em moeda constante e em moeda histórica está refletida na conta “Ajuste de inflação de aportes irrevogáveis”, integrante do patrimônio líquido.

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas
(Tradução livre do original em Inglês)

Notas explicativas às demonstrações financeiras consolidadas para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002
(Valores expressos em milhares)

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 ou exigibilidade de longo prazo conforme descrito na Nota 18 (b).

(n) Apuração do resultado

O resultado é apurado pelo regime de competência.

5 Contexto econômico argentino

No final de 2001, a República Argentina encontrava-se imersa em um delicado contexto econômico 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 por 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, destacam-se a vigência do câmbio flutuante, que acarretou uma significativa desvalorização do Peso argentino 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 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. Esses aspectos afetam a comparabilidade das demonstrações financeiras consolidadas apresentadas, que devem ser consideradas à luz dessas circunstâncias.

O impacto das medidas adotadas pelo Governo Argentino sobre a condição financeira das companhias e seus resultados foi reconhecido com base em avaliações e estimativas realizadas pela Administração na data de emissão das demonstrações financeiras consolidadas. As demonstrações financeiras consolidadas da companhia incluem os impactos gerados pelas medidas adotadas, até a presente data, pelo Governo. Resultados futuros poderão divergir das avaliações e estimativas realizadas na data da preparação das demonstrações financeiras

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas
(Tradução livre do original em Inglês)

Notas explicativas às demonstrações financeiras consolidadas para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002
(Valores expressos em milhares)

consolidadas. Conseqüentemente, estas demonstrações financeiras consolidadas devem ser lidas à luz destas circunstâncias.

6 Aplicações financeiras

	2004		2003		2002	
	PS	R\$	PS	R\$	PS	R\$
Sudameris – Fundo mútuo de investimento	-	-	1.503	1.474	-	-
Sudameris – Depósito à prazo	-	-	-	-	1.010	1.061
BBVA Banco Francés – Depósito à prazo	-	-	-	-	638	670
	-	-	1.503	1.474	1.648	1.731

7 Crédito de serviços prestados

	2004		2003		2002	
	PS	R\$	PS	R\$	PS	R\$
Cheques mantidos em carteira das companhias	2.801	2.508	1.788	1.753	1.079	1.133
Contas a receber de clientes (1)	17.747	15.893	16.938	16.607	16.701	17.548
Remessas em andamento	2.249	2.014	2.675	2.623	2.547	2.676
U.E.P.F.P. (1)	14.835	13.285	19.597	19.214	19.597	20.587
Ferrocarriles Argentinos	2.103	1.883	2.103	2.062	2.103	2.209
Pedágios e cruzamentos a faturar	234	210	29	28	45	47
Títulos protestados	3.091	2.768	3.938	3.861	4.387	4.609
Títulos a receber	42	37	35	34	46	48
	43.102	38.598	47.103	46.182	46.505	48.857
Provisão para créditos de liquidação duvidosa	(21.397)	(19.161)	(26.945)	(26.418)	(27.105)	(28.476)
	21.705	19.437	20.158	19.764	19.400	20.381

(1) Adicionalmente P\$ 5.419, foram classificados no realizável a longo prazo em 31 de dezembro de 2004.

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

(Tradução livre do original em Inglês)

Notas explicativas às demonstrações financeiras consolidadas para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002

(Valores expressos em milhares)

8 Estoques

	2004		2003		2002	
	PS	R\$	PS	R\$	PS	R\$
Combustíveis e lubrificantes	720	645	412	403	325	342
Peças de reposição e materiais	2.671	2.392	8.264	8.103	9.259	9.727
	<u>3.391</u>	<u>3.037</u>	<u>8.676</u>	<u>8.506</u>	<u>9.584</u>	<u>10.069</u>

9 Créditos fiscais

Em milhares de Pesos argentinos:

	2004		2003		2002	
	Ativo circulante	Realizável a longo prazo	Ativo circulante	Realizável a longo prazo	Ativo circulante	Realizável a longo prazo
Imposto sobre o valor agregado - IVA	1.387	2.407	1.749	2.236	1.941	1.236
Imposto de renda	66	-	66	-	30	203
Imposto sobre o lucro mínimo presumido	918	3.662	648	2.560	3	2.557
Impostos diferidos	12.905	9.580	-	-	-	-
Imposto sobre a receita bruta	770	19	397	-	198	-
Imposto sobre débito e crédito bancário	-	-	-	11	-	11
Imposto sobre valor agregado – combustível	-	-	-	-	-	488
	<u>16.046</u>	<u>15.668</u>	<u>2.860</u>	<u>4.807</u>	<u>2.172</u>	<u>4.495</u>

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

(Tradução livre do original em Inglês)

Notas explicativas às demonstrações financeiras consolidadas para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002

(Valores expressos em milhares)

Em milhares de Reais:

	2004		2003		2002	
	Ativo circulante	Realizável a longo prazo	Ativo circulante	Realizável a longo prazo	Ativo circulante	Realizável a longo prazo
Imposto sobre o valor agregado - IVA	1.242	2.156	1.715	2.192	2.039	1.298
Imposto de renda	59	-	65	-	32	213
Imposto sobre o lucro mínimo presumido	822	3.280	635	2.510	3	2.686
Impostos diferidos	11.556	8.578	-	-	-	-
Imposto sobre a receita bruta	690	17	389	-	208	-
Imposto sobre débito e crédito bancário	-	-	-	11	-	12
Imposto sobre valor agregado - combustível	-	-	-	-	-	513
	<u>14.369</u>	<u>14.031</u>	<u>2.804</u>	<u>4.713</u>	<u>2.282</u>	<u>4.722</u>

10 Partes relacionadas

Outras contas a receber:

Em milhares de Pesos argentinos:

	2004		2003		2002	
	Ativo circulante	Realizável a longo prazo	Ativo circulante	Realizável a longo prazo	Ativo circulante	Realizável a longo prazo
Logispar	3.913	-	4.453	-	-	-
ALL Brasil	-	-	-	-	245	-
	<u>3.913</u>	<u>-</u>	<u>4.453</u>	<u>-</u>	<u>245</u>	<u>-</u>

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas
(Tradução livre do original em Inglês)

Notas explicativas às demonstrações financeiras consolidadas para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002
(Valores expressos em milhares)

Em milhares de Reais:

	2004		2003		2002	
	Ativo circulante	Realizável a longo prazo	Ativo circulante	Realizável a longo prazo	Ativo circulante	Realizável a longo prazo
Logispar	3.504	-	4.366	-	-	-
ALL Brasil	-	-	-	-	257	-
	3.504	-	4.366	-	257	-

Contas a pagar/Empréstimos:

Em milhares de Pesos argentinos:

	2004		2003		2002	
	Passivo circulante	Realizável a longo prazo	Passivo circulante	Realizável a longo prazo	Passivo circulante	Realizável a longo prazo
All Do Brasil	1.089	-	1.978	-	-	-
All Intermodal	1.550	-	1.262	-	4.050	-
All Overseas	50	-	49	-	56	-
Logispar	-	-	-	53.330	15.692	49.300
Boswells (*)	3.973	43.709	-	-	-	-
	6.662	43.709	3.289	53.330	19.798	49.300

(*) Vide notas 26 e 27.

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

(Tradução livre do original em Inglês)

Notas explicativas às demonstrações financeiras consolidadas para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002

(Valores expressos em milhares)

Em milhares de Reais:

	2004		2003		2002	
	Passivo circulante	Realizável a longo prazo	Passivo circulante	Realizável a longo prazo	Passivo circulante	Realizável a longo prazo
All Do Brasil	976	-	1.939	-	-	-
All Intermodal	1.387	-	1.241	-	4.255	-
All Overseas	46	-	48	-	59	-
Logispar			-	52.288	16.485	51.793
Boswells (*)	3.556	39.142	-	-	-	-
	5.965	39.142	3.225	52.288	20.799	51.793

(*) Vide nota 26 e 27.

11 Investimentos

	2004		2003		2002	
	PS	RS	PS	RS	PS	RS
Ágio	52.115	46.670	54.919	53.846	57.325	60.223
	52.115	46.670	54.919	53.846	57.325	60.223

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

(Tradução livre do original em Inglês)

Notas explicativas às demonstrações financeiras consolidadas para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002

(Valores expressos em milhares)

12 Imobilizado

Em milhares de Pesos argentinos:

	2004		2003	2002	Taxas anuais de depreciação	
	Custo	Depreciação acumulada	Valor líquido contábil	Valor líquido contábil	Valor líquido contábil	%
Benfeitorias em imóveis em concessão	61.019	12.117	48.902	47.119	47.385	3,33
Equipamentos e sistemas de informática	12.971	9.612	3.359	4.144	4.082	20
Equipamentos de comunicação e	13.255	10.489	2.766	3.801	4.752	10
Veículos e equipamentos rodo ferroviários	3.388	3.348	40	24	42	10 – 20
Móveis, utensílios e equipamentos de	1.953	1.751	202	281	1.084	10 – 20
Máquinas e equipamentos de oficina	4.501	2.503	1.998	2.363	981	10
Máquinas para reparação de vias	2.951	1.465	1.486	1.763	1.688	10
Reforma de locomotivas	93.690	54.893	38.797	30.919	28.573	5 – 10 – 20
Reforma de vagões	49.803	33.502	16.301	14.659	13.773	5 – 10 – 20
Imobilizações em andamento	-	-	-	-	221	
Pequena melhoria na superestrutura de	12.087	7.097	4.990	3.591	3.454	12,5
Obras em andamento	40.233	-	40.233	32.035	30.094	
Peças de reposição de locomotivas e	10.792	-	10.792	4.257	4.666	
	306.643	136.777	169.866	144.956	140.795	

Em 31 de dezembro de 2004 a composição do valor contábil do imobilizado está distribuído entre as seguintes companhias: ALL CENTRAL P\$ 145.224 e ALL MESOPOTAMICA P\$24.642.

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas
(Tradução livre do original em Inglês)

Notas explicativas às demonstrações financeiras consolidadas para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002
(Valores expressos em milhares)

Em milhares de Reais:

		2004	2003	2002	Taxas anuais de depreciação
	Custo	Depreciação acumulada	Valor líquido contábil	Valor líquido contábil	Valor líquido contábil
					%
Benfeitorias em imóveis em concessão	54.644	10.851	43.793	46.198	49.781
Equipamentos e sistemas de informática	11.616	8.608	3.008	4.063	4.288
Equipamentos de comunicação e	11.870	9.393	2.477	3.728	4.992
Veículos e equipamentos rodo ferroviários	3.034	2.999	35	23	44
Móveis, utensílios e equipamentos de	1.749	1.568	181	276	1.139
Máquinas e equipamentos de oficina	4.031	2.242	1.789	2.317	1.030
Máquinas para reparação de vias	2.643	1.312	1.331	1.728	1.773
Reforma de locomotivas	83.902	49.158	34.744	30.315	30.018
Reforma de vagões	44.600	30.002	14.598	14.373	14.470
Imobilizações em andamento	-	-	-	-	232
Pequena melhoria na superestrutura de	10.825	6.355	4.470	3.520	3.629
Obras em andamento	36.030	-	36.030	31.409	31.615
Peças de reposição de locomotivas e vagões	9.664	-	9.664	4.174	4.903
	274.608	122.488	152.120	142.124	147.914

Em 31 de dezembro de 2004 a composição do valor contábil do imobilizado está distribuído entre as seguintes companhias: ALL CENTRAL R\$ 130.052 e ALL MESOPOTAMICA R\$22.068.

13 Diferido

Em milhares de Pesos argentinos:

	2004	2003	2002
	Amortização acumulada	Valor líquido contábil	Valor líquido contábil
	Custo		
Despesas pré-operacionais			
ALL ARGENTINA	1.792	1.792	-
ALL CENTRAL	28.141	10.440	17.701
ALL MESOPOTAMICA	6.459	2.384	4.075
	36.392	14.616	21.776
		23.220	24.549

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas
(Tradução livre do original em Inglês)

Notas explicativas às demonstrações financeiras consolidadas para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002
(Valores expressos em milhares)

Em milhares de Reais:

	2004		2003	2002	
Custo	Amortização acumulada	Valor líquido contábil	Valor líquido contábil	Valor líquido contábil	
Despesas pré-operacionais					
ALL ARGENTINA	1.605	1.605	-	268	627
ALL CENTRAL	25.201	9.350	15.851	18.288	20.455
ALL MESOPOTAMICA	5.784	2.135	3.649	4.210	4.708
	32.590	13.090	19.500	22.766	25.790

14 Empréstimos

Valores expressos em milhares de Pesos argentinos:

	Taxa	Vencimento	2004	2003	2002
Em pesos argentinos					
Citibank	8% ao ano + CER	Fevereiro de 2006	5.489	7.718	9.987
Meridian	11% ao ano	Março de 2004	-	996	-
Sudameris	12% ao ano + CER	Janeiro de 2004	-	1.004	-
Leasing Sudameris	8% ao ano	Novembro de 2005	160	549	1.592
Leasing CMF	7.95% ao ano	Setembro de 2004	-	123	349
Conta garantida – La Pampa	11% ao ano	Janeiro de 2005	991	-	-
Conta garantida – Banco Patagonia	10% ao ano	Janeiro 2005	1.995		
Conta garantida – Banco de Servicios y Transacciones	12% ao ano	Janeiro 2005	1.000		
Banco de Servicios y Transacciones	8% ao ano	Agosto 2008	3.252	-	-
Conta garantida - Banco Hipotecario	8.25% ao ano	Março 2005	3.978	-	-
IMPISA			-	-	2.075
Saques em contas garantidas			-	-	19
			16.865	10.390	14.022

Em dólares norte-americanos

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

(Tradução livre do original em Inglês)

Notas explicativas às demonstrações financeiras consolidadas para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002

(Valores expressos em milhares)

	<u>Taxa</u>	<u>Vencimento</u>	<u>2004</u>	<u>2003</u>	<u>2002</u>
ABC	8.4% ao ano	Dezembro 2006	13.389	11.922	-
			13.389	11.922	-
TOTAL			30.254	22.312	14.022
Empréstimos a curto prazo e parcela de curto prazo originada no longo prazo			(13.133)	(5.266)	(5.187)
Empréstimos de longo prazo			17.121	17.046	8.835

Composição dos empréstimos a longo prazo por vencimento:

2006	16.590
2007	318
2008	213
	17.121

Valores expressos em milhares de reais:

	<u>Taxa</u>	<u>Vencimento</u>	<u>2004</u>	<u>2003</u>	<u>2002</u>
Em pesos argentinos					
Citibank	8% ao ano + CER	Fevereiro de 2006	4.916	7.567	10.492
Meridian	11% ao ano	Março de 2004	-	977	-
Sudameris	12% ao ano + CER	Janeiro de 2004	-	984	-
Leasing Sudameris	8% ao ano	Novembro de 2005	143	538	1.672
Leasing CMF	7.95% ao ano	Setembro de 2004	-	121	367
Conta garantida - La Pampa	11% ao ano	Janeiro de 2005	887	-	-
Conta garantida - Banco Patagonia	10% ao ano	Janeiro de 2005	1.787	-	-
Conta garantida - Banco de Servicios y Transacciones	12% ao ano	Janeiro de 2005	896	-	-
Banco de Servicios y Transacciones	8% ao ano	Agosto de 2008	2.912	-	-
Conta garantida - Banco Hipotecario	8.25% ao ano	Março de 2005	3.562	-	-
IMPSA			-	-	2.180
Saques em contas garantidas			-	-	20
			15.103	10.187	14.731

Em dólares norte-americanos

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas
(Tradução livre do original em Inglês)

Notas explicativas às demonstrações financeiras consolidadas para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002
(Valores expressos em milhares)

	<u>Taxa</u>	<u>Vencimento</u>	<u>2004</u>	<u>2003</u>	<u>2002</u>
ABC	8.4% ao ano	Dezembro 2006	11.990	11.689	-
			11.990	11.689	-
TOTAL			27.093	21.876	14.731
Empréstimos a curto prazo e parcela de curto prazo originada no longo prazo			(11.761)	(5.163)	(5.449)
Empréstimos a longo prazo			15.332	16.713	9.282

Composição dos empréstimos a longo prazo por vencimento:

2006	14,857
2007	285
2008	190
	<u>15.332</u>

15 Contas a pagar

	<u>2004</u>		<u>2003</u>		<u>2002</u>	
	P\$	R\$	P\$	R\$	P\$	R\$
Comerciais	14.057	12.588	8.266	8.104	4.795	5.036
Pagamento diferido	9.472	8.483	5.359	5.254	4.006	4.208
Provisões diversas	4.523	4.051	8.586	8.419	7.216	7.581
	<u>28.052</u>	<u>25.122</u>	<u>22.211</u>	<u>21.777</u>	<u>16.017</u>	<u>16.825</u>

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas
(Tradução livre do original em Inglês)

Notas explicativas às demonstrações financeiras consolidadas para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002
(Valores expressos em milhares)

16 Concessão a pagar

	2004		2003		2002	
	P\$	R\$	P\$	R\$	P\$	R\$
ALL MESOPOTAMICA	1.155	1.034	1.002	982	871	915
	<u>1.155</u>	<u>1.034</u>	<u>1.002</u>	<u>982</u>	<u>871</u>	<u>915</u>

17 Provisões para contingências

	2004		2003		2002	
	P\$	R\$	P\$	R\$	P\$	R\$
ALL CENTRAL	4.704	4.213	4.931	4.835	4.271	4.486
ALL MESOPOTAMICA	1.462	1.309	2.757	2.703	1.827	1.920
	<u>6.166</u>	<u>5.522</u>	<u>7.688</u>	<u>7.538</u>	<u>6.098</u>	<u>6.406</u>

18 Patrimônio líquido

(a) Capital social

A composição do capital social subscrito e integralizado da ALL ARGENTINA, representado por ações nominativas, em 31 de dezembro de cada exercício é a seguinte:

	Quantidade de ações		
	2004	2003	2002
Ações ordinárias (1)	3.298.470	3.298.470	3.298.470
Ações preferenciais (2)	6.404.530	6.404.530	6.404.530
	<u>9.703.000</u>	<u>9.703.000</u>	<u>9.703.000</u>

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

(Tradução livre do original em Inglês)

Notas explicativas às demonstrações financeiras consolidadas para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002

(Valores expressos em milhares)

- (1) Nominativas, não endossáveis, com valor de face unitário de P\$ 0,001 e direito a um voto cada. Conforme alteração feita no contrato social em 16 de julho de 2004, 72,28% referem-se ações classe “A” e 27,72% a ações classe “B”. Na data de emissão destas demonstrações financeiras, tal alteração ainda não havia sido registrada junto ao I.G.J.
- (2) Nominativas, não endossáveis, com valor de face unitário de P\$ 0,001. Suas características são a) prioridade na devolução dos seus valores no caso de dissolução e b) elas não têm direito a votos, exceto nos casos tratados no artigo 217 da Lei No. 19.550, na qual elas possuem o direito de um voto por ação.

(b) Aportes irrevogáveis

Os aportes irrevogáveis aprovados pelos Acionistas e Diretoria foram efetivamente pagos e são resultantes de acordo firmado entre as partes, por escrito, o qual também estipula a continuidade dos aportes e compromisso de capitalização.

Em 4 de novembro de 2004, a ALL ARGENTINA e a LOGISPAR assinaram um contrato por meio do qual a LOGISPAR, detentora de P\$ 260.371 (equivalente a R\$ 233.169), o valor total dos aportes não capitalizados, ratificou a destinação dos aportes corrigidos no valor de P\$ 118.684 (equivalente a R\$ 106.285) para futura capitalização em ações preferenciais sem ágio de emissão, no sentido que os acionistas da ALL ARGENTINA considerem oportuno e após ser obtida do Governo Federal a aprovação para essa emissão. Os aportes irrevogáveis no valor de P\$ 141.688 (equivalente a R\$ 126.886) que não foram tratados no contrato são apresentados no exigível a longo prazo. A ALL ARGENTINA deverá ainda tratar a destinação dos valores totais dos aportes irrevogáveis no prazo de 180 dias a partir de 08 de fevereiro de 2005, devido às determinações emanadas pelo I.G.J. na Resolução 1/2005.

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 Federal, os Governos Provinciais, o Governo da Cidade de Buenos Aires e os sindicatos “União Ferroviária” e “A Fraternidade”.

Segundo esse acordo, em vigor até 31 de março de 2003, o Governo Federal 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;
- Concessão aos aportes patronais o caráter de crédito fiscal de IVA;

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

(Tradução livre do original em Inglês)

Notas explicativas às demonstrações financeiras consolidadas para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002

(Valores expressos em milhares)

- Análise da possibilidade de implantar uma linha de crédito com o Banco Nación a 7% a.a. para a aquisição de material e subconjuntos ferroviários;
- Criação de novos mecanismos de pagamento para regularizar impostos e contribuições à segurança social em atraso;
- Inclusão 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 cessava a validade do acordo na Argentina.

20 Contas a receber da Unidade Executora do Programa Ferroviário Provincial (U.E.P.F.P.) por utilização de ferrovias

ALL ARGENTINA e ALL CENTRAL registraram no balanço patrimonial como “Contas a receber” um saldo líquido de P\$ 19.597, equivalente a R\$ 17.550, devido pela U.E.P.F.P. a título de receitas de pedágio (excluindo multas e juros), sendo que 100% desses valores encontravam-se vencidos. Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 1999, a ALL CENTRAL adotou medidas formais para a cobrança dos valores devidos pela U.E.P.F.P. junto ao Poder Executivo da Província de Buenos Aires. Durante 2002, a ALL CENTRAL, com base no vencimento e na expectativa de recuperação desses valores, constituiu uma provisão para devedores duvidosos para cobrir esse saldo. Apesar disso, a Companhia continua a adotar medidas formais junto ao Governo da Província de Buenos Aires com vistas à cobrança dos valores. Caso seja rejeitado o pedido de redução ou suspensão de tarifas, como mencionado na Nota 2 (c.1), o valor a receber a título de receitas de pedágio dessa instituição poderá ser reduzido através da compensação dos valores das tarifas não suspensas, desde que esse procedimento seja previamente aprovado pelo Governo Argentino.

Devido ao fato de a U.E.P.F.P. não ter reconhecido os serviços prestados, a ALL CENTRAL decidiu suspender o reconhecimento das receitas de pedágio mencionadas acima desde Janeiro de 2002.

Em 8 de junho de 2004 uma demanda relacionada com a cobrança das tarifas pendentes de pedágio foi interposta perante o Tribunal Provincial contra a U.E.P.F.P. e a favor da ALL CENTRAL. Em Outubro de 2004, a ALL CENTRAL foi informada que a reclamação foi acatada, delegando a competência à Justiça Federal. Na opinião dos seus assessores legais, a demanda anteriormente mencionada tem uma possibilidade relativamente alta de sucesso e,

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

(Tradução livre do original em Inglês)

Notas explicativas às demonstrações financeiras consolidadas para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002

(Valores expressos em milhares)

desta forma, a ALL CENTRAL reverteu a provisão para devedores duvidosos de P\$ 5.413, relacionada à reclamatória correspondente e aos recebimentos e compensações parciais efetuados.

21 Indenização de prejuízos relacionados com o complexo ferroviário 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 fechamento 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 ALL MESOPOTAMICA pediu uma indenização pelos danos causados pelas autoridades pertinentes.

O processo foi submetido à Subsecretaria de Transportes Terrestres. Nenhuma decisão foi concretizada até a data da emissão das presentes demonstrações consolidadas

Durante o exercício de 1996, a ALL MESOPOTAMICA registrou um crédito de P\$ 1.900, equivalentes a R\$ 1.701, correspondente à estimativa de prejuízo incorrido até aquela data.

Em 31 de dezembro de 2002, a ALL MESOPOTAMICA, 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.

Durante 2004, não ocorreram mudanças com relação à situação descrita acima.

22 Obras efetuadas na região “Laguna La Picasa”

Em 31 de dezembro de 2004, o saldo de Obras em Andamento inclui P\$ 24.219, equivalentes a R\$ 21,689 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, essas despesas seriam de responsabilidade do Governo Federal, a ALL CENTRAL apresentou solicitação de devolução parcial no montante de P\$ 2.630, equivalentes a R\$ 2.355. 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\$ 10.910, (correspondente à segunda e à terceira etapas das obras realizadas).

Paralelamente, a ALL CENTRAL manteve conversações com o Governo Federal na busca de alternativas para a reutilização do trecho afetado. Em virtude das negociações efetuadas, em 18 de dezembro de 2000 a Secretaria de Transportes emitiu a Nota ST 1039 solicitando ao

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

(Tradução livre do original em Inglês)

Notas explicativas às demonstrações financeiras consolidadas para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002

(Valores expressos em milhares)

Ministério da Economia a inclusão no orçamento das verbas necessárias para a construção de um viaduto ferroviário projetado pela ALL CENTRAL.

Na data de emissão das presentes demonstrações financeiras consolidadas, a solicitação estava no aguardo da aprovação da Secretaria de Transportes. Contudo, a ALL CENTRAL acredita que tenham sido cumpridos os critérios técnicos para que o pagamento seja autorizado. Entretanto, ainda não foi editada nenhuma decisão definitiva por parte da autoridade administrativa.

Em virtude das negociações realizadas, o Poder Executivo Nacional incluiu na lei orçamentária de 2005 o valor integral envolvido nas obras em Laguna La Picasa e comunicaria formalmente à ALL CENTRAL sua decisão de começar os trabalhos durante o exercício de 2005. Na data de emissão destas demonstrações financeiras consolidadas, essas obras ainda não haviam sido iniciadas.

23 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 o direito dos compradores de obter a devolução por parte da vendedora, como uma consequência de todos os passivos incorridos em data posterior ao acordo (agosto de 1998) que foram gerados anteriormente.

Em 17 de dezembro de 2003, a ALL ARGENTINA transferiu esse direito de reivindicar do vendedor o correspondente ressarcimento de obrigações omitidas na data do contrato para a ALL CENTRAL e a ALL MESOPOTAMICA.

Em fevereiro de 2004, a ALL CENTRAL e a ALL MESOPOTAMICA reivindicaram do vendedor a existência de 23 ações cíveis e comerciais que não haviam sido informadas em tempo hábil pelo vendedor. Essas ações totalizam aproximadamente P\$ 9,7 mil e US\$ 0,25 mil, equivalentes a R\$ 9,3 mil.

Com base nessa reivindicação, em 30 de março de 2004, como medida preventiva, foi ordenado o arresto das contas bancárias da IMPSA, no valor aproximado de P\$ 5.100, equivalente a R\$ 4.567.

Assim, a ALL CENTRAL e a ALL MESOPOTAMICA mantiveram registrados no realizável a longo prazo P\$ 5.100, equivalentes a R\$ 4.567, correspondentes a indenizações trabalhistas, comerciais e civis que foram exigidas dos vendedores.

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

(Tradução livre do original em Inglês)

Notas explicativas às demonstrações financeiras consolidadas para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002

(Valores expressos em milhares)

Por outro lado, a IMPSA instaurou uma ação executiva contra a ALL MESOPOTAMICA, reivindicando uma dívida assumida no valor de US\$ 1.972, acrescida de juros, relacionada com um Memorando de Entendimento. Depois de várias discussões, em 5 de março de 2003, o Tribunal Recursal Federal responsável por assuntos comerciais proferiu a sentença de pagamento do montante principal de P\$1.972 acrescido de juros. Em 28 de junho de 2004, o juiz ordenou o arresto dos recursos até o valor do montante principal, acrescido do valor provisional de P\$ 500 referente a juros e despesas legais. Nesse sentido, a ALL MESOPOTAMICA mantém um passivo em suas demonstrações financeiras de P\$4.053 (principal e P\$2.081 de juros e despesas legais), equivalente a R\$3.629 (principal e R\$ 1.864 de juros e despesas legais). Devido ao fato da taxa de juros estar sendo discutida pelas partes por meio de processo judicial, há uma incerteza quanto ao valor final a ser pago (juros e despesas legais). Conforme descrito no parágrafo anterior, a ALL MESOPOTAMICA entrou com um pedido de liminar contra a IMPSA para a reintegração dos fundos que foram incluídos no montante de P\$ 2.506, em 31 de dezembro de 2004.

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 ALL Intermodal Ltda. não tem existência legal na Argentina.

Assim sendo, em 31 de dezembro de 2004, o saldo a ser pago do faturamento de serviços oferecidos pela ALL Intermodal Ltda. na Argentina, líquido dos gastos incorridos em operações e comissões a receber, totaliza P\$ 1.550, equivalentes a R\$ 1.387.

25 Ativos de disponibilidade restrita

Em 31 de dezembro 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\$ 1.128, equivalentes a R\$ 1.010, e depósitos em garantia de embargos judiciais de contas correntes bancárias, no valor de P\$ 1.052, equivalentes a R\$ 942. Adicionalmente, a ALL MESOPOTAMICA também possui suas contas bancárias embargadas judicialmente, mediante depósitos em garantia no valor de P\$ 2.748, equivalentes a R\$ 2.461.

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.

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

(Tradução livre do original em Inglês)

Notas explicativas às demonstrações financeiras consolidadas para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002 **(Valores expressos em milhares)**

Em 31 de julho de 2000, a Diretoria da ALL CENTRAL fixou os termos e as condições da emissão privada de Debêntures, cujas principais características são as seguintes:

- 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 é de US\$ 10.000;
- o prazo de vencimento é 30 de junho de 2005;
- as Debêntures estão sujeitas a juros 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. A ALL-América Latina Logística S.A., suas controladoras, e as controladoras da subscritora participaram da negociação.

As principais cláusulas do Contrato, válidas desde que haja valores não pagos com relação ao Título, são as seguintes:

- i) O emitente deverá pagar pontualmente o montante principal, juros ou valor do pagamento antecipado, bem como outros valores a pagar relativos ao Título, de acordo com os seus termos e os termos aqui estabelecidos.
- ii) O emitente deverá fazer ou oferecer meios para que seja feito tudo o que for necessário para preservar e manter sua existência corporativa em pleno vigor e efeito, bem como manter todas as licenças, franquias e alvarás necessários para a condução de seus negócios e propriedade de seus bens.
- iii) O emitente deverá pagar todos os impostos aplicáveis dentro do prazo.
- iv) O emitente não deverá contrair endividamento adicional se, após incorrer em tal endividamento, a proporção do total do endividamento do emitente com relação ao total de ativos exceder 2:3.
- v) O emitente deverá observar todas as leis relevantes aplicáveis (incluindo, sem limitações, as leis ambientais) com relação ao funcionamento de todas as propriedades.
- vi) Os recursos obtidos com a venda do Título poderão ser usados somente com a finalidade de captação para dispêndio de capital, custos com rescisão e/ou pagamentos

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

(Tradução livre do original em Inglês)

Notas explicativas às demonstrações financeiras consolidadas para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002

(Valores expressos em milhares)

de dívidas existentes e capital de giro, exceto no caso de o emitente receber autorização prévia por escrito do portador do Título.

Na data de emissão destas demonstrações financeiras consolidadas, a ALL CENTRAL havia cumprido todas as cláusulas acima.

Em 12 de agosto de 2002, a GEEMF II Latin America L.L.C. transferiu sua titularidade sobre as debêntures para a empresa BOSWELLS pelo valor total de US\$ 10.171, correspondente ao principal de US\$ 10.000 mais juros acumulados não pagos de US\$ 250, menos US\$ 79 de encargos bancários incluídos na transação e suportados pela GEEMF II Latin America L.L.C.

Adicionalmente, devido às mudanças ocorridas na economia da Argentina, 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 pela renúncia aos juros incorridos desde 1º de janeiro de 2002 até a data de transferência das debêntures pelo valor de US\$ 250 e o resgate de 7,5% do capital equivalente a US\$ 750.

Além disso, a BOSWELLS renunciou aos juros a incorrer desde a data de transferência das debêntures até o seu vencimento.

No exercício corrente, a ALL CENTRAL pagou antecipadamente a quantia de US\$ 2.791 relativa a debêntures e US\$ 5.126 durante o exercício de 2003. Assim, em 31 de dezembro de 2004, o principal dessas obrigações totaliza US\$ 1.333 (equivalente a P\$ 3.973 e R\$ 3.556). Não foram incorridos custos adicionais associados aos pagamentos antecipados mencionados acima. Os efeitos das operações com a BOSWELLS descritos acima foram eliminados nestas demonstrações financeiras consolidadas.

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

(Tradução livre do original em Inglês)

Notas explicativas às demonstrações financeiras consolidadas para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002

(Valores expressos em milhares)

27 Contratos de hedge cambial e outros

A ALL CENTRAL celebrou com a ALL América Latina Logística Overseas Limited ("ALL OVERSEAS LTD"), 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 LTD 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 LTD 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\$ 0,0037 = US\$ 0,001, com vencimento em 1º de dezembro de 2004.

Considerando a sua atual situação financeira, a ALL CENTRAL solicitou à 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\$ 0,001 = R\$ 0,001026.
- Extensão do prazo de vencimento até 31 de dezembro de 2013.
- Taxa de juros vigente para o segundo semestre de 2003 de 25% a.a. A partir de 1º de janeiro de 2004 as partes devem estabelecer, 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 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.

Conseqüentemente, a ALL CENTRAL e a BOSWELLS concordaram em estabelecer a taxa de juros anual para o período entre 1º de janeiro de 2004 e 31 de dezembro de 2004 em 16,5% ao ano.

Em 29 de junho de 2004, a BOSWELLS efetuou a remessa de R\$ 3.286, irrevogavelmente,

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

(Tradução livre do original em Inglês)

Notas explicativas às demonstrações financeiras consolidadas para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002

(Valores expressos em milhares)

relativo a juros incorridos pela ALL CENTRAL com base no contrato. Os juros de 29 de junho a 31 de dezembro de 2004 também foram remetidos.

Em 31 de dezembro de 2004, o montante principal da referida obrigação totalizava R\$ 39.142 (equivalente a P\$ 43.709).

28 Empréstimos financeiros

Nos exercícios de 2004 e 2003, foram obtidos empréstimos financeiros de acordo com as condições e os valores a seguir:

- Em 12 de abril de 2004, a ALL CENTRAL obteve empréstimo do Banco Meridian no valor de P\$1.700, equivalente a R\$1.791, sujeito a juros anuais de 9%, com vencimento em 12 de julho de 2004, ocasião em que o contrato foi renovado à taxa de 9,5% por mais 60 dias. Durante o mês de setembro, ocorreu outra renovação por mais 30 dias, à mesma taxa de juros. Este empréstimo foi cancelado durante o quarto trimestre.
- Nos dias 4 e 21 de novembro de 2003, a ALL CENTRAL obteve empréstimos do Banco Sudameris no valor total de P\$ 1.000, equivalente a R\$ 980 (P\$ 500 equivalentes a R\$ 490 em cada uma das datas) sujeitos a juros anuais de 12%, renováveis a cada 30 dias, e, em 5 de dezembro de 2003, obteve empréstimo de P\$ 990, equivalentes a R\$ 971, do Banco Meridian, sujeito a juros anuais de 11%, com vencimento em 4 de março de 2004. Em ambos os casos, a ALL CENTRAL entregou cheques pré-datados como garantia dessas dívidas; ambos os empréstimos foram cancelados no terceiro trimestre de 2004. Em dezembro de 2004 um empréstimo foi obtido no Banco Sudameris, no valor total de P\$1.995 sujeito a juros anuais de 10%, renováveis a cada 30 dias.
- Durante o mês de setembro, foram assinados contratos de conta garantida com o Banco Itaú, no valor de P\$ 2.000 (equivalente a R\$ 1.914), à taxa de 7,75%, com vencimento em novembro de 2004, e com o Banco La Pampa, no valor total de P\$ 1.400 (equivalente a R\$ 1.340), à taxa média de 16,4%, com vencimento em outubro de 2004. O empréstimo com o Banco Itaú foi cancelado durante o quarto trimestre. Um contrato de conta garantida foi assinado com o Banco La Pampa, no valor de P\$ 1.000 a uma taxa média de 11%, renovável a cada 30 dias.
- Em 15 de dezembro de 2003, a ALL ARGENTINA obteve empréstimo do Banco ABC Brasil – Ilhas Cayman, no valor de US\$ 4.000, com vencimento em dezembro de 2005, e taxa de juros anual de 7,65%. Em Outubro de 2004 este empréstimo foi renegociado com Banco ABC Brasil - Ilhas Cayman estabelecendo como data de vencimento dezembro de 2006 e uma taxa de juros de 8,40%.

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

(Tradução livre do original em Inglês)

Notas explicativas às demonstrações financeiras consolidadas para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002

(Valores expressos em milhares)

- Em dezembro de 2004, um empréstimo no valor de P\$4.000 foi captado junto ao Banco Hipotecario, sujeito a juros anuais de 8,25% renováveis a cada 90 dias.
- Em 10 de outubro de 2004, a ALL CENTRAL obteve um empréstimo no valor de P\$ 3.510 do BST sujeito a taxa de juros de 8% mais CER, vencível em agosto de 2008. Este empréstimo foi obtido para financiamento do Parque Logístico da ALL, e tem como garantia o contrato assinado com a Danone. Ainda em dezembro de 2004 um empréstimo de curto prazo no valor de P\$ 1.000 foi captado com o BST.

29 Imposto de renda diferido

O efeito fiscal sobre diferenças temporárias e prejuízos fiscais, geradores de créditos e débitos fiscais diferidos em 31 de dezembro de 2004, estão apresentados a seguir:

Em milhares de Pesos argentinos:

	Ativo circulante	Realizável a longo prazo
Contas a receber	5.685	-
Estoques	-	93
Imobilizado	-	1.014
Diferido	(768)	(2.059)
Empréstimos	480	2.267
Contas a pagar	983	-
Provisões	31	85
Provisão para contingências	-	2.159
Prejuízo fiscal a compensar	6.494	6.021
	<hr/>	<hr/>
Crédito fiscal diferido líquido	12.905	9.580

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

(Tradução livre do original em Inglês)

Notas explicativas às demonstrações financeiras consolidadas para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002
(Valores expressos em milhares)

Em milhares de Reais:

	Ativo circulante	Realizável a longo prazo
Contas a receber	5.091	-
Estoques	-	82
Imobilizado	-	908
Diferido	(688)	(1.844)
Empréstimos	429	2.030
Contas a pagar	880	-
Provisões	28	77
Provisão para contingências	-	1.933
Prejuízo fiscal a compensar	5.816	5.392
Crédito fiscal diferido líquido	11.556	8.578

O benefício fiscal, atribuível a rendimentos das operações efetuadas durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2004, diverge dos valores calculados com a aplicação da alíquota de imposto de renda utilizada na Argentina, em função do seguinte:

Em milhares de Pesos argentinos:

Lucro operacional antes dos impostos	10.681
Alíquota do imposto	35%
Cálculo da estimativa de despesas com impostos	(3.738)

Aumento (redução) de impostos sobre a renda decorrentes de:

- Efeitos da inflação	(2.230)
- Amortização de ágio	(981)
- Variação da provisão para perdas com impostos diferidos	22.486
- Utilização de prejuízos fiscais	5.902
- Outros, líquido	253
Benefício imposto de renda	21.692

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas

(Tradução livre do original em Inglês)

Notas explicativas às demonstrações financeiras consolidadas para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002

(Valores expressos em milhares)

Em milhares de Reais:

Lucro operacional antes dos impostos	9.564
Alíquota do imposto	35%
Cálculo da estimativa de despesas com impostos	(3.347)
Aumento (redução) de impostos sobre a renda decorrentes de:	
- Efeitos da inflação	(1.997)
- Amortização de ágio	(879)
- Variação da provisão para perdas com impostos diferidos	20.137
- Utilização de prejuízos fiscais	5.285
- Outros, líquido	227
Benefício imposto de renda	19.426

30 Cobertura de seguros

A Companhia e suas controladas mantêm cobertura de seguros por montantes considerados suficientes para cobrir eventuais riscos sobre seus ativos e/ou responsabilidades.

ALL - América Latina Logística Argentina S.A. e suas controladas
(Tradução livre do original em Inglês)

Notas explicativas às demonstrações financeiras consolidadas para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002
(Valores expressos em milhares)

31 Demonstração de Fluxo de Caixa Consolidado

A Companhia considera como Disponibilidades todas as aplicações de curto prazo com vencimento original menor ou igual a três meses:

	2004		2003		2002	
	PS	RS	PS	RS	PS	RS
Atividades operacionais						
Lucro (prejuízo) líquido	32.373	16.107	3.652	(5.713)	(25.895)	16.812
Depreciação e amortização	16.616	14.880	16.204	15.896	15.290	16.063
Efeito de conversão	-	12.883	-	10.291	-	53.347
Resultado financeiro (inclui efeitos da inflação)	8.199	7.347	4.109	3.029	11.218	(85.576)
Provisão para créditos de liquidação duvidosa	(4.239)	(3.797)	93	92	24.885	26.144
Provisão para contingências	2.957	2.648	4.813	4.719	4.296	4.513
Imposto de renda diferido	(21.692)	(19.426)	-	-	-	-
Ganho na venda de investimentos	(1.788)	(1.601)	-	-	-	-
Redução (aumento) em contas do ativo						
Contas a receber	(2.726)	(2.442)	(851)	(835)	(9.444)	(9.921)
Estoques	5.285	4.733	908	891	(5.106)	(5.365)
Créditos fiscais	(1.935)	(1.733)	(1.000)	(980)	(41)	(43)
Outros créditos de sociedades ligadas	540	483	(4.208)	(4.126)	6.489	6.817
Outros ativos	(2.232)	(1.999)	(2.468)	(2.418)	(3.564)	(3.746)
Aumento (redução) em contas do passivo						
Contas a pagar	5.716	5.119	6.194	6.073	(964)	(1.015)
Impostos a recolher	(621)	(556)	915	897	462	485
Contas a pagar a sociedades ligadas	(601)	(539)	(817)	(801)	(99)	(104)
Salários e encargos sociais	965	864	1.428	1.400	1.953	2.052
Provisões para contingências	(2.424)	(2.171)	(1.973)	(1.934)	(715)	(751)
Outros passivos	(1.531)	(1.371)	(1.757)	(1.732)	(619)	(651)
Total do caixa gerado por atividades operacionais	32.862	29.429	25.242	24.749	18.146	19.061
Utilização de caixa em atividades de investimento						
Aquisições de imobilizado	(37.277)	(33.383)	(15.091)	(14.796)	(13.155)	(13.820)
Total das atividades de investimento	(37.277)	(33.383)	(15.091)	(14.796)	(13.155)	(13.820)
Atividades de financiamento						
Aumento em empréstimos	21.583	19.328	13.875	13.604	229	241
Pagamento de empréstimos	(16.165)	(14.476)	(4.723)	(4.631)	(2.799)	(2.939)
Aumento em empréstimos com partes relacionadas	-	-	177	174	36	38
Pagamento do principal dos empréstimos com partes relacionadas	(8.263)	(7.399)	(15.268)	(14.970)	-	-
Contribuições irreversíveis de capital	-	-	-	-	665	698
Total das atividades de financiamento	(2.845)	(2.547)	(5.939)	(5.823)	(1.869)	(1.962)

	<u>2004</u>		<u>2003</u>		<u>2002</u>	
Aumento (redução) líquido nas disponibilidades	<u>(7.260)</u>	<u>(6.501)</u>	<u>4.212</u>	<u>4.130</u>	<u>3.122</u>	<u>3.279</u>
Caixa e equivalentes de caixa no início do período, antes do efeito da conversão.	7.961	7.806	3.749	3.938	627	1.085
Efeito da conversão sobre os saldos no início do exercício	-	(677)	-	(262)	-	(426)
Caixa e equivalentes de caixa no início do exercício	<u>7.961</u>	<u>7.129</u>	<u>3.749</u>	<u>3.676</u>	<u>627</u>	<u>659</u>
Caixa e equivalentes de caixa no final do exercício	<u>701</u>	<u>628</u>	<u>7.961</u>	<u>7.806</u>	<u>3.749</u>	<u>3.938</u>
Aumento (redução) nas disponibilidades	<u>(7.260)</u>	<u>(6.501)</u>	<u>4.212</u>	<u>4.130</u>	<u>3.122</u>	<u>3.279</u>

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 16 de setembro de 2005

Primeiro Aditamento à Escritura de Emissão de Debêntures, celebrado em 14 de outubro de 2005

Ata da Reunião do Conselho de Administração da Emissora de 2 de setembro de 2005

Ata da Reunião do Conselho de Administração da Emissora de 6 de outubro de 2005

Ata da Reunião do Conselho de Administração da Emissora de 7 de outubro de 2005

Ata de Reunião do Conselho de Administração da ALL – América Latina Logística do Brasil S.A.
de 16 de setembro de 2005

Ata da Assembléia Geral Extraordinária da ALL - América Latina Logística Intermodal S.A.
de 16 de setembro de 2005

Súmula de Classificação de Risco da Emissão emitida pela Fitch Ratings

Súmula de Classificação de Risco da Emissão emitida pela Austin Rating

Informações Anuais da Emissora relativas ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2004

Informações Trimestrais da Emissora relativas ao semestre encerrado em 30 de junho de 2005

Declaração nos termos do art. 56 da Instrução CVM 400 da Emissora

Declaração nos termos do art. 56 da Instrução CVM 400 do Coordenador Líder

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

Estatuto Social da Emissora

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

ANEXO I À ATA DA ASSEMBLÉIA GERAL EXTRAORDINÁRIA REALIZADA EM 10 DE MARÇO 2005.

ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S.A.

CNPJ n.º 02.387.241/0001-60

NIRE n.º 413.000.19886

Companhia Aberta

ESTATUTO SOCIAL

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\$ 644.899.525,96 (seiscentos e quarenta e quatro milhões, oitocentos e noventa e nove mil, quinhentos e vinte e cinco reais e noventa e seis centavos), dividido em 216.090.630 (duzentos e dezesseis milhões, noventa mil, seiscentas e trinta) ações, sendo 76.918.990 (setenta e seis milhões, novecentas e dezoito mil, novecentas e noventa) ações ordinárias e 139.171.640 (cento e trinta e nove milhões, cento e setenta e uma mil, seiscentas e quarenta) 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.

§1º. A posse dos administradores estará condicionada à prévia subscrição do Termo de Anuência dos Administradores aludido no Regulamento do Nível 2 da BOVESPA.

§ 2º. Além do Comitê de Auditoria, que será de funcionamento obrigatório, o Conselho de Administração poderá, quando julgar necessário, criar comitês com funções de assessoramento e instrução dos assuntos que lhe sejam afetos, definindo a respectiva composição e atribuições específicas.

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 – COMITÊ DE AUDITORIA

Artigo 18. O Comitê de Auditoria será composto de 3 (três) membros eleitos pelo Conselho de Administração. Os membros do Comitê de Auditoria deverão ter notória experiência e capacidade técnica em questões financeiras, contábeis ou corporativas.

Artigo 19. O início do prazo de gestão dos membros do Comitê de Auditoria se dará a partir de sua nomeação pelo Conselho de Administração e o término coincidirá sempre com o término do prazo de gestão dos membros do Conselho de Administração, permitida a recondução.

Artigo 20. Os membros do Comitê de Auditoria serão remunerados conforme estabelecido pelo Conselho de Administração da sociedade, sendo que aqueles que forem administradores da sociedade deverão optar entre a remuneração pelo exercício da função de administrador e a remuneração pelo exercício da função de membro do Comitê de Auditoria.

Artigo 21. O funcionamento do Comitê de Auditoria será regulado em regimento interno, aprovado pelo Conselho de Administração.

Artigo 22. Os membros do Comitê de Auditoria estarão sujeitos aos mesmos deveres e responsabilidades dos administradores.

Artigo 23. O Comitê de Auditoria não tem função executiva e suas propostas deverão ser encaminhadas ao Conselho de Administração para deliberação.

Artigo 24. São atribuições do Comitê de Auditoria, além de outras que forem fixadas pelo Conselho de Administração:

I – recomendar ao Conselho de Administração a entidade a ser contratada, para prestação de serviços de auditoria independente, e a sua substituição, caso necessária;

II – revisar, previamente à publicação, as demonstrações contábeis trimestrais, inclusive notas explicativas, relatórios de administração e parecer do auditor independente;

III - analisar o Relatório Anual de Administração, bem como as Demonstrações Financeiras da sociedade e fazer recomendações que julgar apropriadas ao Conselho de Administração;

IV – recomendar ao Conselho de Administração a correção ou aprimoramento de políticas, práticas e procedimentos identificados no âmbito de suas atribuições;

V - acompanhar os resultados da auditoria interna da sociedade e identificar e propor ao Conselho de Administração ações acerca da mesma;

VI - avaliar o cumprimento, pela administração da sociedade, das recomendações feitas pelo auditor independente ou pelo órgão de auditoria interna.

SEÇÃO IV – DIRETORIA

Artigo 25. 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 26. A Diretoria reúne-se sempre que convocada pelo Diretor-Presidente.

Artigo 27. 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 28. Compete aos Diretores assegurar a gestão permanente dos negócios sociais e dar execução às deliberações do Conselho de Administração.

Artigo 29. 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 30. 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 31. 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 32. 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 elege, 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 33. 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 34. 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 35. 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 36. 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 34 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 34 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 34. 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 37. 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 38. 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 39. A oferta pública referida no artigo 38 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 40. 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 38 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 41. Na verificação da ocorrência da aquisição do Poder de Controle nos termos dos artigos 39 e 40 serão aplicados os critérios definidos no parágrafo 4º do artigo 37 e nos parágrafos 1º a 3º do artigo 38.

CAPÍTULO VIII – CANCELAMENTO DE REGISTRO DE COMPANHIA ABERTA

Artigo 42. 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 43. 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 triplíce, 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 44. Caso o laudo de avaliação referido no artigo 43 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 42 e 43, 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 45. 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 42 e 43 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 46. 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 47. 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 48. 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 49. 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 50. 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.

CAPÍTULO XIII – DISPOSIÇÕES FINAIS – EMISSÃO DE UNITS

Artigo 51. A Companhia poderá patrocinar a emissão de certificados de depósito de ações (doravante designados como “Units” ou individualmente como “Unit”).

§ 1º. Cada Unit representará 1 (uma) ação ordinária e 4 (quatro) ações preferenciais de emissão da Companhia e somente será emitida mediante solicitação dos acionistas que o desejarem, observadas as regras a serem fixadas pelo Conselho de Administração de acordo com o disposto neste Estatuto.

§ 2º. Somente ações livres de ônus e gravames poderão ser objeto de depósito para a emissão de Units.

Artigo 52. As Units terão a forma escritural e, exceto na hipótese de cancelamento das Units, a propriedade das ações representadas pelas Units somente será transferida mediante transferência das Units.

§ 1º. O titular de Units terá o direito de, a qualquer tempo, solicitar à instituição financeira depositária o cancelamento das Units e a entrega das respectivas ações

depositadas, observadas as regras a serem fixadas pelo Conselho de Administração de acordo com o disposto neste Estatuto.

§ 2º. O Conselho de Administração da Companhia poderá, a qualquer tempo, suspender, por prazo determinado, a possibilidade de cancelamento de Units prevista no § 1º deste artigo, nas seguintes hipóteses:

I – anúncio pela Companhia da possibilidade de os seus acionistas solicitarem a conversão de ações, nos termos do artigo 54 deste Estatuto, sendo que neste caso o prazo de suspensão não poderá ser superior a 60 (sessenta) dias;

II – início de oferta pública de distribuição primária e/ou secundária de Units, no mercado local e/ou internacional, sendo que neste caso o prazo de suspensão não poderá ser superior a 30 (trinta) dias.

§ 3º. As Units que tenham ônus, gravames ou embaraços não poderão ser canceladas.

Artigo 53. As Units conferirão aos seus titulares os mesmos direitos e vantagens das ações depositadas.

§ 1º. O direito de participar das Assembléias Gerais da Companhia e nelas exercer todas as prerrogativas conferidas às ações representadas pelas Units, mediante comprovação de sua titularidade, cabe exclusivamente ao titular das Units.

§ 2º. Na hipótese de desdobramento, grupamento, bonificação ou emissão de novas ações mediante a capitalização de lucros ou reservas, serão observadas as seguintes regras com relação às Units:

I - Caso ocorra aumento da quantidade de ações de emissão da Companhia, a instituição financeira depositária registrará o depósito das novas ações e creditará novas Units na conta dos respectivos titulares, de modo a refletir o novo número de ações detidas pelos titulares das Units, guardada sempre a proporção de 1 (uma) ação ordinária e 4 (quatro) ações preferenciais de emissão da Companhia para cada Unit, sendo que as ações que não forem passíveis de constituir Units serão creditadas diretamente aos acionistas, sem a emissão de Units.

II - Caso ocorra redução da quantidade de ações de emissão da Companhia, a instituição financeira depositária debitará as contas de depósito de Units dos titulares das ações grupadas, efetuando o cancelamento automático de Units em número suficiente para refletir o novo número de ações detidas pelos titulares das Units, guardada sempre a proporção de 1 (uma) ação ordinária e 4 ações preferenciais de emissão da Companhia para cada Unit, sendo que as ações remanescentes que não forem passíveis de constituir Units serão entregues diretamente aos acionistas, sem a emissão de Units.”

CAPÍTULO XIV – DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

Artigo 54. Os acionistas da Companhia poderão solicitar a conversão de ações preferenciais de emissão da Companhia em ações ordinárias, bem como de ações ordinárias de emissão da Companhia em ações preferenciais, observado o disposto neste artigo.

§ 1º. A conversão mencionada no caput deste artigo observará as seguintes condições:

- (i) Para cada grupo de 5 (cinco) ações preferenciais de emissão da Companhia, o acionista titular dessas ações terá o direito de converter 1 (uma) ação preferencial em 1 (uma) ação ordinária
- (ii) Para cada ação preferencial que for convertida em ação ordinária, nos termos estabelecidos no item (i) acima, os acionistas titulares de ações ordinárias de emissão da Companhia terão o direito de converter 1 (uma) ação ordinária em 1 (uma) ação preferencial.

§ 2º. Competirá ao Conselho de Administração da Companhia estabelecer os termos, prazos e condições para o exercício do direito de conversão previsto neste artigo, podendo praticar todos os atos necessários à sua implementação.

* * * * *

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.
CNPJ/MF n.º 01.258.944/0001-26
NIRE n.º 413 000 19959
Companhia Aberta

ESTATUTO SOCIAL

CAPÍTULO I

Denominação, Objeto, Sede e Duração

Artigo 1º - A ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S.A. reger-se-á pelo presente Estatuto e pela legislação que lhe for aplicável.

Artigo 2º - 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) prestar serviços agregados de rastreamento de locomotivas e otimização de operações de pátio tais como consultoria, comunicação multimídia e terceirização de operações relacionadas, e,
- e) executar todas as atividades afins ou correlatas às descritas nas alíneas anteriores.

§ 1.º - A Companhia, visando à consecução de seus objetivos, poderá, por deliberação de seu Conselho de Administração, participar de outras sociedades.

§ 2.º - 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 3º. 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 4º - O prazo de duração da Companhia é indeterminado.

CAPÍTULO II

Capital Social e Ações

Artigo 5º - O capital social é de R\$ 168.198.252,09 (cento e sessenta e oito milhões, cento e noventa e oito mil, duzentos e cinquenta e dois reais e nove centavos), dividido em 23.986.713.321 (vinte e três bilhões, novecentas e oitenta e seis milhões, setecentas e treze mil,

trezentas e vinte e uma) ações, sendo 9.513.272.700 (nove bilhões, quinhentas e treze milhões, duzentas e setenta e duas mil e setecentas) ações ordinárias e 14.473.440.621 (quatorze bilhões, quatrocentos e setenta e três milhões, quatrocentas e quarenta mil, seiscentas e vinte e uma) 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 (um) 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 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, 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 7º - 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 **Assembleia Geral**

Artigo 8º - A Assembleia 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 Assembleia 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 Assembleia 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 Assembleia 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 (três) a 7 (sete) 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 02 (dois) a 07 (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 judicia 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 elegeu, 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 Assembléia 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.

Confere com o original lavrado em livro próprio.

Curitiba, 05 de maio de 2005.

Anderson Henrique Prehs
OAB/PR 34.608
Secretário / Visto do Advogado

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

Estatuto Social da ALL – América Latina Logística Intermodal S.A.

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

ANEXO I À ATA DA ASSEMBLÉIA GERAL ORDINÁRIA E EXTRAORDINÁRIA REALIZADA EM 31 DE MAIO DE 2005

ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA INTERMODAL S.A.
CNPJ/MF n.º 03.172.874/0001-14
NIRE 413 000 20957
Companhia Fechada

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, locação, aquisição de peças, partes e componentes, montagem, beneficiamento e reforma de: contêineres, locomotivas, vagões e caminhões; e 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, Cajuru, CEP 82.920-030, 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\$ 53.793.634,00 (cinquenta e três milhões, setecentos e noventa e três mil, seiscentos e trinta e quatro reais), dividido em 53.793.634 (cinquenta e três milhões, setecentos e noventa e três mil, seiscentos 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 n.º 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.

§ 1º. 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.

§ 2º. 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 pelas 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, 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 representá-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 elegeu, 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 Assembleia 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 Assembleia 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 Assembleia Geral, que fixará, observados os limites legais, o valor total a ser pago.

§ 3º. Ainda por deliberação da Assembleia 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 nº 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

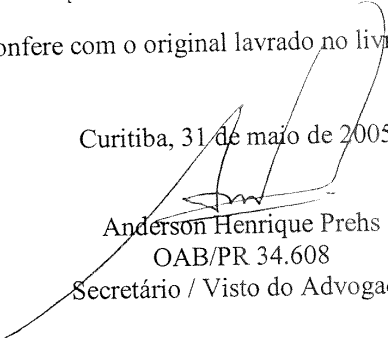
Artigo 23. A Companhia entrará em liquidação nos casos previstos em lei, ou em virtude de deliberação da Assembléia Geral.

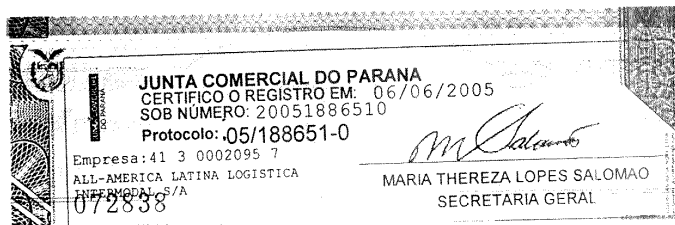
Parágrafo único. Compete à Assembléia Geral estabelecer o modo de liquidação, eleger o liquidante e os membros do Conselho Fiscal, que deverão funcionar no período de liquidação, fixando-lhes os respectivos honorários.

----- [Término da transcrição do Estatuto Social] -----

Confere com o original lavrado no livro próprio.

Curitiba, 31 de maio de 2005.


Anderson Henrique Prehs
OAB/PR 34.608
Secretário / Visto do Advogado



(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

Escritura de Emissão de Debêntures, celebrada em 16 de setembro de 2005

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

ESCRITURA PARTICULAR DA 5ª EMISSÃO DE DEBÊNTURES SIMPLES, NÃO CONVERSÍVEIS EM AÇÕES, DA ESPÉCIE
QUIROGRAFÁRIA, DE EMISSÃO 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. **Oliveira Trust Distribuidora de Títulos e Valores Mobiliários S.A.**, com sede na Av. das Américas, 500, Bloco 13, Grupo 205, Rio de Janeiro, RJ, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 36.113.876/0001-91, representando a comunidade de debenturistas adquirentes das debêntures objeto da presente emissão, neste ato representada na forma de seu Estatuto Social (doravante denominado "Agente Fiduciário"); e

na qualidade de intervenientes prestadoras 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 na forma de 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 na forma de seu Estatuto Social;

vêm, por esta e na melhor forma de direito, firmar a presente ESCRITURA PARTICULAR DA 5ª EMISSÃO DE DEBÊNTURES SIMPLES, NÃO CONVERSÍVEIS EM AÇÕES, DA ESPÉCIE QUIROGRAFÁRIA, DE EMISSÃO 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 02 de setembro de 2005 ("RCA").

CLÁUSULA II - DOS REQUISITOS

A 5ª emissão de debêntures da Emissora ("Debêntures"), sendo a quarta emissão pública da Emissora (doravante denominada "Emissão"), será feita com a observância dos seguintes requisitos:

2.1. Arquivamento e Publicação da Deliberação

A ata da RCA que deliberou sobre a Emissão, assim como da ata de Reunião do Conselho de Administração a ser realizada para fins de ratificação do *spread* a ser definido durante o procedimento de *bookbuilding* referido no item 3.8.1. abaixo, serão arquivadas na Junta Comercial do Paraná e publicadas no Diário Oficial do Estado do Paraná, no Jornal da Indústria e do Comércio, de Curitiba, e no Valor Econômico - Edição Nacional, de São Paulo.

2.2. Inscrição da Escritura

A Escritura e seus eventuais aditamentos serão registrados na Junta Comercial do Estado 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 nºs 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

2.4.1. As Debêntures serão registradas para distribuição no mercado primário no (i) Sistema de Distribuição de Títulos ("SDT"), administrado pela Associação Nacional das Instituições do Mercado Financeiro ("ANDIMA") e operacionalizado pela CETIP - Câmara de Custódia e Liquidação ("CETIP"), sendo a integralização das Debêntures liquidada pela CETIP.

Stamp circular: "JUNTA COMERCIAL DO PARANÁ" with a signature and date "11/09/05".

2.4.2. As Debêntures serão registradas para negociação no mercado secundário (i) no Sistema Nacional de Debêntures ("SND"), administrado pela ANDIMA e operacionalizado pela CETIP, sendo os negócios liquidados e as Debêntures custodiadas na CETIP e (ii) no Sistema Bovespa Fix ("Bovespa Fix"), administrado pela Bolsa de Valores de São Paulo ("Bovespa"), sendo os negócios liquidados e as Debêntures custodiadas na Companhia Brasileira de Liquidação e Custódia ("CBLC").

2.5. Registro da Emissão na ANBID

A 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 ("Código ANBID").

CLÁUSULA III - DAS CARACTERÍSTICAS DAS DEBÊNTURES

As Debêntures da Emissão terão as seguintes características e condições:

3.1. Valor da Emissão

3.1.1. O valor da Emissão será de R\$200.000.000,00 (duzentos milhões de reais), na Data de Emissão (conforme abaixo definida).

3.1.2. De acordo com as condições de mercado e da demanda, pelos investidores, para aquisição das Debêntures, à época da realização da colocação das Debêntures, a Emissão (i) poderá ser aumentada por lote suplementar, a critério dos coordenadores da distribuição pública das Debêntures ("Coordenadores"), equivalente a até 15% (quinze por cento) do valor total da Emissão, na Data de Emissão ("Lote Suplementar") e/ou (ii) poderá ser aumentada, a exclusivo critério da Emissora, em montante que corresponda a, no máximo, 20% (vinte por cento) do valor total da Emissão, na Data de Emissão ("Quantidade Adicional"). Quaisquer Debêntures objeto de Lote Suplementar e/ou Quantidade Adicional serão colocadas observados os procedimentos aplicáveis às demais Debêntures objeto da Emissão, exceto pelo fato de que tais Debêntures serão objeto de colocação sob o regime de melhores esforços.

3.1.3. Caso o Lote Suplementar e/ou a Quantidade Adicional sejam utilizados, essa Escritura será aditada de forma a refletir o montante final da 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 ("Valor Nominal Unitário").

3.3. Quantidade de Debêntures e Número de Séries

A Emissão será realizada em série única, constituída de 20.000 (vinte mil) Debêntures. Caso a opção do Lote Suplementar e/ou da Quantidade Adicional seja utilizada, a Emissão terá uma quantidade adicional de Debêntures, na proporção do exercício do Lote Suplementar e/ou da Quantidade Adicional.

3.4. Forma e Conversibilidade

As Debêntures terão forma nominativa, escritural e não serão conversíveis em ações. Não serão emitidos certificados. 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 titular da Debênture, emitido pela instituição financeira responsável pela custódia das Debêntures 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

As Debêntures serão da espécie quirografária, com garantia fidejussória adicional das Intervenientes Anuentes.

3.6. Data de Emissão

Para todos os efeitos legais, a data de emissão das Debêntures será o dia 1º de setembro de 2005 ("Data de Emissão").



3.7. Data de Vencimento

Para todos os efeitos legais, a data de vencimento das Debêntures será o dia 1º de setembro de 2012, data em que será pago o valor integral do Valor Nominal Unitário das Debêntures juntamente com o valor da Remuneração (conforme abaixo definido) eventualmente devida, em moeda corrente, nos termos desta Escritura.

3.8. Remuneração

3.8.1. As Debêntures farão jus a uma remuneração que contemplará juros remuneratórios, a partir da Data de Emissão, incidentes sobre seu Valor Nominal Unitário e estabelecidos com base na taxa média dos Depósitos Interfinanceiros DI de um dia, "over extra grupo", expressa na forma percentual ao ano, base 252 dias, calculada e divulgada pela CETIP, no Informativo Diário, disponível em sua página na Internet (<http://www.cetip.com.br>) e no jornal "Gazeta Mercantil - Edição Nacional", ou, na falta deste, em outro jornal de grande circulação (a "Taxa DI"), acrescida exponencialmente de *spread* a ser definido em procedimento de *bookbuilding* a ser realizado pelos Coordenadores em conjunto com a Emissora (o "Acréscimo sobre a Taxa DI", sendo a Taxa DI e o Acréscimo sobre a Taxa DI, em conjunto, referidos como a "Remuneração"). A Remuneração será calculada de forma exponencial e cumulativa *pro rata temporis* por dias úteis decorridos, incidentes sobre o Valor Nominal Unitário das Debêntures desde a Data de Emissão, ou da data de vencimento do último Período de Capitalização (conforme definido abaixo), conforme o caso, até a data do seu efetivo pagamento, de acordo com a fórmula abaixo:

$$J = \{VNe \times [(FatorDI \times FatorSpread) - 1]\},$$

onde:

J = valor dos juros devidos no final de cada Período de Capitalização (conforme definido abaixo), calculado com 6 (seis) casas decimais sem arredondamento;

VNe = Valor Nominal Unitário para o Primeiro Período de Capitalização, ou saldo do Valor Nominal Unitário não amortizado no caso dos demais Períodos de Capitalização, informado/calculado com 6 (seis) casas decimais, sem arredondamento;

Fator DI = produto das Taxas DI Over (TDI_k), na data de início de capitalização, inclusive, até a data de cálculo, exclusive, calculado com 8 (oito) casas decimais, com arredondamento, apurado da seguinte forma;

$$FatorDI = \prod_{k=1}^{n_{DI}} [1 + (TDI_k)],$$

onde:

n_{DI} = número total de Taxas DI, sendo "n_{DI}" um número inteiro;

TDI_k = Taxa DI, expressa ao dia, calculada com 8 (oito) casas decimais com arredondamento;

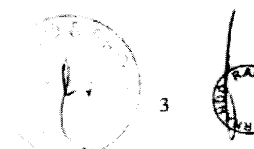
$$TDI_k = \left(\frac{DI_k}{100} + 1 \right)^{\frac{dk}{252}} - 1,$$

onde: k = 1, 2, ..., n

DI_k = Taxa DI divulgada pela CETIP, utilizada com 2 (duas) casas decimais;

dk = número de dia(s) útil(ais) correspondentes ao prazo de validade da Taxa DI, sendo "dk" um número inteiro;

FatorSpread = Sobretaxa de juros fixos calculada com 9 (nove) casas decimais, com arredondamento, calculado conforme fórmula abaixo:



$$FatorSpread = \left\{ \left[\left(\frac{spread}{100} + 1 \right)^{\frac{n}{DT}} \right]^{\frac{DT}{DP}} \right\}$$

onde:

spread = até 1,3, a ser definido em *bookbuilding*, na forma percentual ao ano, com 4 (quatro) casas decimais;

N = 252;

n = número de dias úteis entre a data do próximo evento e a data do evento anterior, ou a Data de

Emissão, no caso do primeiro Período de Capitalização, sendo "n" um número inteiro;

DT = número de dias úteis entre o último e o próximo evento, sendo "DT" um número inteiro;

DP = número de dias úteis entre o último evento e a data atual, sendo "DP" um número inteiro.

Observações:

- 1º) O fator resultante da expressão $(1 + TD)_t$ é considerado com 16 (dezesesseis) casas decimais, sem arredondamento.
- 2º) Efetua-se o produtório dos fatores diários $(1 + TD)_t$, 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.
- 3º) Uma vez os fatores estando acumulados, considera-se o fator resultante "Fator DI" com 8 (oito) casas decimais, com arredondamento.
- 4º) O fator resultante da expressão $(FatorDI \times FatorSpread)$ é considerado com 9 (nove) casas decimais, com arredondamento.

3.8.2. A Remuneração será devida semestralmente, nas datas definidas abaixo (cada data de pagamento da Remuneração, uma "Data de Pagamento de Remuneração"):

Datas de Pagamento de Remuneração das Debêntures	
01.03.2006	01.09.2009
01.09.2006	01.03.2010
01.03.2007	01.09.2010
01.09.2007	01.03.2011
01.03.2008	01.09.2011
01.09.2008	01.03.2012
01.03.2009	01.09.2012

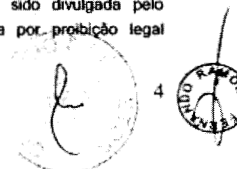
3.8.3. O período de capitalização da Remuneração (o "Período de Capitalização") é, para o primeiro Período de Capitalização, o intervalo de tempo que se inicia na Data de Emissão, inclusive, e termina no dia imediatamente anterior à primeira Data de Pagamento de Remuneração e, para os demais Períodos de Capitalização, o intervalo de tempo que se inicia em uma Data de Pagamento de Remuneração, inclusive, e termina no dia imediatamente anterior à Data de Pagamento de Remuneração subsequente.

3.8.4. Cada Período de Capitalização sucede o anterior sem solução de continuidade, até a Data de Vencimento.

3.8.5. Se, na data de vencimento de quaisquer obrigações pecuniárias da Emissora relativas às Debêntures não houver divulgação da Taxa DI, será aplicada a última Taxa DI divulgada, não sendo devidas quaisquer compensações financeiras entre a Emissora e os titulares de Debêntures quando da divulgação posterior da Taxa DI que seria aplicável. Se a não divulgação da Taxa DI for superior ao prazo de 5 (cinco) dias úteis, aplicar-se-á o disposto nos itens abaixo quanto à definição dos novos parâmetros da Remuneração das Debêntures.

3.8.6. No caso de extinção, ausência de apuração e/ou divulgação por mais de 5 (cinco) dias úteis após a data esperada para sua apuração e/ou divulgação, ou impossibilidade legal de aplicação da Taxa DI às Debêntures, o Agente Fiduciário deverá, no prazo máximo de 20 (vinte) dias contados (i) do primeiro dia em que a Taxa DI não tenha sido divulgada pelo prazo superior a 5 (cinco) dias úteis ou (ii) do primeiro dia em que a Taxa DI não possa ser utilizada por proibição legal

4



ou judicial, convocar a assembleia de titulares de Debêntures ("Assembleia de Debenturistas") para a deliberação, de comum acordo com a Emissora, observada a Decisão Conjunta BCB/CVM nº 13/03 e/ou regulamentação aplicável, do novo parâmetro da Remuneração das Debêntures. O quorum necessário para definição do novo parâmetro de Remuneração das Debêntures deverá ser composto por debenturistas que representem, no mínimo, 75% (setenta e cinco por cento) do total das Debêntures em circulação.

3.8.7. Caso não haja acordo sobre o novo parâmetro da Remuneração das Debêntures entre a Emissora e os debenturistas representando, no mínimo, 75% (setenta e cinco por cento) do total das Debêntures em circulação, a Emissora obriga-se a resgatar a totalidade das Debêntures em circulação, com seu conseqüente cancelamento, no prazo de 30 (trinta) dias contados da data da realização da respectiva Assembleia de Debenturistas, pelo valor equivalente ao seu Valor Nominal Unitário, acrescido da Remuneração devida até a data do efetivo resgate, calculada *pro rata temporis*, a partir da Data de Emissão ou da última Data de Pagamento de Remuneração, conforme o caso. Para cálculo da Remuneração aplicável às Debêntures a serem resgatadas, será utilizada a última Taxa DI divulgada oficialmente.

3.9. Preço de Subscrição e Integralização

3.9.1. O preço de subscrição e integralização das Debêntures será o seu Valor Nominal Unitário acrescido da Remuneração, calculada *pro rata temporis* desde a Data de Emissão até a data de integralização, de acordo com o disposto no item 3.8 desta Escritura.

3.9.2. A integralização das Debêntures será à vista, em moeda corrente nacional, de acordo com as normas de liquidação aplicáveis do SDT.

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 pela CETIP, para as Debêntures registradas no SND, administrado pela ANDIMA, ou de acordo com os procedimentos adotados pela 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 aos sistemas da CETIP e da CBLC.

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 subseqüente, 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.

3.12. 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 interpeleção 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 - Edição Nacional, 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.



5



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 Emílio Bertolini, 100, Vila Oficinas
82920-030 Curitiba, PR
At.: Sr. Sergio Messias Pedreiro
Telefone: (41) 2141-7912
Fac-símile: (41) 2141-7464

Para o Agente Fiduciário:

OLIVEIRA TRUST DISTRIBUIDORA DE TÍTULOS E VALORES MOBILIÁRIOS S.A.
Av. das Américas, 500, Bloco 13, Grupo 205
Rio de Janeiro - RJ
At.: Gustavo Dezouart T. Pinto
Telefone: (21) 2493-7003
Fac-símile: (21) 2493-4746

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
Fac-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
Fac-símile: (41) 2141-7484

Para a instituição responsável pela escrituração das Debêntures:

BANCO ITAÚ S.A.
Av. Eng. Armando de Arruda Pereira, 77 - 9º andar
São Paulo, SP
At.: Sr. José Nilson Cordeiro
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\$675.254.861,25 (seiscentos e setenta e cinco milhões, duzentos e cinquenta e quatro mil, oitocentos e sessenta e um reais e vinte e cinco centavos), e que o valor total das debêntures da segunda, terceira e quarta emissões da Emissora em circulação nesta data totaliza R\$273.000.000,00 (duzentos e setenta e três milhões de reais).



3.17. Repetição

Não haverá repetição das Debêntures.

3.18. Resgate Antecipado Facultativo

Não haverá resgate antecipado facultativo das Debêntures pela Emissora.

3.19. Condição para Realização da Distribuição Pública de Debêntures

3.19.1. Nos termos do artigo 30 da Instrução CVM n.º 400, de 29 de dezembro de 2003 ("Instrução CVM 400/03"), a distribuição pública das Debêntures somente poderá ser concluída mediante a distribuição total das Debêntures. Debêntures objeto de eventual Lote Suplementar e/ou Quantidade Adicional não serão consideradas para fins de apuração do valor mínimo de distribuição das Debêntures de que trata esse item.

3.19.2. Na hipótese de não conclusão da Oferta, por qualquer motivo, os investidores que já tiverem subscrito e integralizado Debêntures receberão os montantes já utilizados na integralização de Debêntures no prazo a ser indicado em anúncio ao público, deduzidos dos encargos e tributos devidos, sem qualquer remuneração.

3.19.3. Na hipótese de restituição de quaisquer valores aos investidores, conforme previsto acima, os investidores deverão fornecer recibo de quitação relativo aos valores restituídos, bem como efetuar a devolução dos boletins de subscrição das Debêntures cujos valores tenham sido restituídos.

3.20. Destinação dos Recursos

Os recursos obtidos por meio da Emissão destinar-se-ão ao pagamento do empréstimo concedido nos termos do Contrato de Capital de Giro, celebrado em 05 de setembro de 2005 entre o Coordenador Líder e a Emissora, através do qual o Coordenador Líder concede à Emissora um crédito no montante de R\$200.000.000,00 (duzentos milhões de reais), pelo prazo de 90 dias, com remuneração definida com base na variação da taxa média dos Depósitos Interfinanceiros - DI de um dia, apurada e divulgada pela CETIP, acrescida de *spread* de 1,30% ao ano. Os recursos obtidos pela Emissora mediante o Contrato de Capital de Giro destinam-se a garantir liquidez e manter a estratégia de realização de potenciais aquisições, além de destinar-se ao alongamento do perfil do endividamento da Emissora, da ALL DO BRASIL e da ALL INTERMODAL.

3.21. Imunidade dos Debenturistas

Caso qualquer titular de Debêntures goze de algum tipo de imunidade ou isenção tributária, este deverá encaminhar à CETIP, à CBLC e/ou à instituição depositária das Debêntures, conforme o caso, no prazo mínimo de 10 (dez) dias úteis antes da data prevista para recebimento de pagamentos referentes às Debêntures, documentação comprobatória da referida imunidade ou isenção tributária, sob pena de ter descontados dos seus pagamentos os valores devidos nos termos da legislação tributária em vigor.

CLÁUSULA IV - DA NEGOCIAÇÃO DE DEBÊNTURES PELA EMISSORA E DO VENCIMENTO ANTECIPADO

4.1. Aquisição Facultativa

4.1.1. A Emissora poderá, a qualquer tempo, adquirir Debêntures em circulação, por preço não superior ao seu Valor Nominal Unitário acrescido da Remuneração calculada *pro rata temporis*, desde a data da Emissão ou da última Data de Pagamento de Remuneração, conforme o caso, observando o disposto no parágrafo 2º, do artigo 55, da Lei nº 6.404/76.

4.1.2. 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 considerados eventos de antecipação do vencimento das Debêntures, independentemente de prévio aviso, interpelação ou notificação judicial:

(a) apresentação de proposta de recuperação judicial ou extrajudicial, de autofalência ou decretação de falência, ou, ainda, de qualquer procedimento análogo que venha a ser criado por lei, requerido pela Emissora e/ou por suas empresas controladoras e controladas;



(b) se a Emissora propuser plano de recuperação extrajudicial a qualquer credor ou classe de credores, independentemente de ter sido requerida ou obtida homologação judicial do referido plano; ou se a Emissora ingressar em juízo com requerimento de recuperação judicial, independentemente de deferimento do processamento da recuperação ou de sua concessão pelo juiz competente;

(c) liquidação e dissolução, da Emissora e/ou suas empresas controladoras;

(d) cisão, fusão, incorporação ou qualquer forma de reorganização societária envolvendo a Emissora e/ou suas empresas controladoras, que possam, de qualquer modo, a exclusivo critério da Assembleia de Debenturistas a ser convocada, vir a prejudicar o cumprimento das obrigações decorrentes desta Escritura, conforme o disposto na legislação vigente;

(e) alteração do atual controle acionário da Emissora, direto ou indireto, sem que os titulares das Debêntures previamente reunidos em Assembleia de Debenturistas, especialmente convocada para esse fim, aprovelem referida alteração, observado o quorum de 75% (setenta e cinco por cento) das Debêntures em circulação;

(f) falta de pagamento de quaisquer valores devidos aos Debenturistas nas respectivas datas de vencimento, não sanado em 3 (três) dias úteis, contados da respectiva data de vencimento;

(g) protestos legítimos de títulos contra a Emissora ou qualquer de suas empresas 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 legalmente comprovado pela Emissora;

(h) pagamento de dividendos, juros sobre capital próprio ou qualquer outra participação no lucro estatutariamente prevista, quando estiver em mora perante os Debenturistas desta Emissão;

(i) falta de cumprimento pela Emissora de qualquer obrigação prevista nesta Escritura, não sanada em 30 (trinta) dias, contados do aviso escrito que lhe for enviado pelo Agente Fiduciário;

(j) falta de pagamento, pela Emissora ou por qualquer de suas empresas 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;

(k) vencimento antecipado de qualquer dívida financeira da Emissora, ou de qualquer empresa controlada da Emissora, de valor unitário igual ou superior a R\$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais);

(l) se as obrigações de pagar da Emissora previstas nesta Escritura 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;

(m) transferência ou qualquer forma de cessão ou promessa de cessão a terceiros, pela Emissora, das obrigações assumidas nesta Escritura, sem a prévia anuência dos debenturistas reunidos em Assembleia de Debenturistas;

(n) 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; e/ou extinção das concessões outorgadas pelo governo argentino à América Latina Logística - Central Sociedad Anónima e à América Latina Logística - Mesopotámica S.A. para a administração e exploração de ferrovias na Argentina;

(o) desapropriação, confisco ou qualquer outra medida de qualquer entidade governamental que resulte na perda pela Emissora, ou suas empresas controladas, conforme o caso, da propriedade ou posse direta de mais de 20% (vinte por cento) dos ativos da Emissora ou de suas empresas 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, a critério exclusivo do Agente Fiduciário;

(p) sentença judicial transitada em julgado em face da Emissora ou de suas empresas controladas, que envolva valor unitário ou agregado superior a R\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais);

(q) não cumprimento de qualquer decisão judicial transitada em julgado contra a Emissora, que possa, a critério exclusivo do



Agente Fiduciário, causar efeito adverso relevante sobre a Emissora;

(r) ocorrência de qualquer procedimento de seqüestro, arresto ou penhora de ativos da Emissora ou de suas empresas controladas, cujo valor contábil unitário ou agregado seja superior a 35% (trinta e cinco 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;

(s) alteração do objeto social da Emissora, de forma que a Emissora deixe de atuar nos mercados em que atua na data de celebração desta Escritura, ou realização de qualquer negócio não abrangido pelo mencionado objeto;

(t) venda, cessão ou qualquer outro tipo de transferência, pela Emissora e/ou por suas empresas controladas, diretas e 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 Índice Geral de Preços ao Mercado - IGP-M ("IGP-M"), ou seu contravalor em outras moedas. Caso não haja aplicação integral, no prazo de 30 (trinta) dias da data em que tais recursos se tornaram disponíveis à Emissora e/ou às suas empresas 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: (i) a Emissora, (ii) quaisquer controladoras ou controladas, diretas ou indiretas, da Emissora, e (iii) quaisquer coligadas da Emissora. Fica excluída do disposto neste item a eventual alienação das ações da Geodex Communications do Brasil S.A. ("Geodex"), de titularidade da Emissora;

(u) caso sejam desrespeitados os seguintes limites financeiros, apurados trimestralmente a cada publicação das demonstrações financeiras consolidadas da Emissora: (a) limite máximo de 2,5 (dois inteiros e cinco décimos) vezes para o índice correspondente à divisão da Dívida Líquida Consolidada pelo EBITDA Consolidado dos últimos 4 (quatro) trimestres; (b) limite mínimo de 1,3 (um inteiro e três décimos) vezes para o índice correspondente à divisão do EBITDA Consolidado dos últimos 4 (quatro) trimestres da Emissora pela sua Despesa Financeira Líquida Consolidada dos últimos 4 (quatro) trimestres da Emissora.

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;

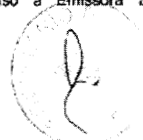
(v) realização, pela Emissora ou por qualquer de suas empresas controladas, de investimentos, ou permissão, pela Emissora ou por qualquer de suas empresas controladas, que sejam realizados investimentos, caso imediatamente após realizado tal investimento, a Emissora descumpra o índice e limite financeiro a que se refere o item "u" acima

4.2.1. A ocorrência de quaisquer dos eventos indicados nos subitens (a), (b), (c), (f), (g), (h), (k) e (n) 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 demais eventos indicados nos subitens do item 4.2. acima, o vencimento antecipado das Debêntures dependerá de prévia deliberação da Assembleia de Debenturistas, que deverá ser convocada pelo Agente Fiduciário em até 15 (quinze) dias contados da data em que tomar conhecimento do evento.

4.2.3. A Assembleia 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. Em conformidade com o art. 231 e seu § 1º, da Lei nº 6.404/76, a incorporação, fusão ou cisão da Emissora não dependerá de prévia aprovação dos Debenturistas reunidos em Assembleia de Debenturistas, caso a Emissora assegure



9



antes da implementação da incorporação, fusão ou cisão, 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.

4.2.5. Em caso de declaração do vencimento antecipado das Debêntures pelo Agente Fiduciário, a Emissora obriga-se a efetuar o pagamento imediato do saldo do Valor Nominal Unitário das Debêntures em circulação, acrescido da Remuneração, calculada *pro rata temporis* desde a Data de Emissão ou da Data de Pagamento de Remuneração imediatamente anterior, conforme o caso, até a data do efetivo pagamento, e de quaisquer outros valores eventualmente devidos pela Emissora nos termos desta Escritura, sob pena de, em não o fazendo, ficar obrigada, ainda, ao pagamento dos encargos moratórios.

CLÁUSULA 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 3.14 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;

a.7) informações a respeito da ocorrência de qualquer dos eventos indicados no item 4.2 da Cláusula IV, imediatamente após a sua ocorrência;

a.8) retransmitir, 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 "n" 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 6.404/76, quando solicitado;

(g) estruturar e manter em adequado funcionamento departamento 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;



10



(h) não realizar operações fora de 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 os negócios 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;

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 e/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 e/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 e/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 contratadas 2 (duas) agências classificadoras de risco para atualização anual do relatório apresentado por ocasião da colocação das Debêntures, até o vencimento das Debêntures, e assegurar que tal relatório será disponibilizado ao mercado ao menos uma vez por ano, conforme referido abaixo;

(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 realizar as seguintes operações, 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: (i) contratação de mútuo; (ii) prestação de fiança; (iii) assunção de dívida; ou (iv) realização de investimento.



5.2. As Intervinentes Garantidoras obrigam-se a solicitar a aprovação dos debenturistas para realizar as seguintes operações, 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: (i) contratação de mútuo; (ii) prestação de fiança; (iii) assunção de dívida; ou (iv) realização de investimento.

CLÁUSULA VI - DO AGENTE FIDUCIÁRIO

6.1. Nomeação

A Emissora constitui e nomeia Agente Fiduciário dos debenturistas da Emissão objeto desta Escritura, Oliveira Trust Distribuidora de Títulos e Valores Mobiliários S.A., 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.

6.1.1. O exercício permanente da função de Agente Fiduciário é privativo de instituição financeira.

 11 

6.2. Declaração

O Agente Fiduciário declara:

- (a) não ter qualquer impedimento legal, sob as penas da lei, conforme artigo 66, § 3º, da Lei nº 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 de fato que impeça o Agente Fiduciário de exercer, plenamente, suas funções, nos termos da Lei nº 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 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 de Debenturistas a que se refere o item 6.3.1 acima não ocorrer em até 15 (quinze) dias antes do término do prazo acima citado, caberá à Emissora efetua-la, sendo certo que a CVM poderá nomear substituto provisório enquanto não se consumir o processo de escolha do novo agente fiduciário.

6.3.3. A remuneração do novo agente fiduciário será definida na própria Assembleia de Debenturistas que escolher o novo agente fiduciário, observado o disposto no subitem 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 previstos no artigo 8º da Instrução CVM nº 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 de 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 nesta 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;



12



- (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 offices 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 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 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 de Debenturistas;
- (n) elaborar relatório destinado aos debenturistas, nos termos do artigo 68, §1º, alínea "b", da Lei nº 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 da Remuneração 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.



disponibilizar exemplar do relatório de que trata a alínea "n" aos debenturistas no prazo máximo de 4 (quatro) dias, a contar do encerramento do exercício social da Emissora, ao menos nos seguintes locais:

o.1) na sede da Emissora;

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 distribuição pública das Debêntures, na hipótese do prazo para a apresentação do relatório vencer antes do encerramento do prazo máximo da distribuição primária das Debêntures.

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";

manter atualizada a relação dos debenturistas e seus endereços, mediante, inclusive, gestões junto à Emissora, à instituição depositária das Debêntures, à CETIP e à CBLC;

fiscalizar o cumprimento das cláusulas constantes desta Escritura, especialmente daquelas impositivas de obrigações de fazer e de não fazer; e

sem prejuízo do disposto no item 4.2.1, notificar os debenturistas, por edital e individualmente, no prazo máximo de trinta (30) dias, de qualquer inadimplemento, pela Emissora, de obrigações assumidas na presente Escritura, indicando o local onde 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.

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 obrigação, tomar as seguintes providências:

declarar, observadas as condições da Escritura, antecipadamente vencidas as Debêntures e cobrar seu principal e juros;

tomar toda e qualquer providência necessária para a realização dos créditos dos debenturistas;

requerer a falência da Emissora;

representar os debenturistas em processo de falência, recuperação judicial e/ou extrajudicial, intervenção ou liquidação judicial 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 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.

Ramuneração

Será devida ao Agente Fiduciário ou à instituição que vier a substituí-lo nesta qualidade, a título de honorários pelo cumprimento dos deveres e atribuições que lhe competem, nos termos da lei e desta Escritura, uma remuneração que compreenda a elaboração de 1 (um) relatório anual, a ser paga da seguinte forma:



(a) Parcelas anuais de R\$26.000,00 (vinte e seis mil reais) cada, devida a primeira 05 (cinco) dias após a data de liquidação das Debêntures e as demais nos mesmos dias dos anos subsequentes.

(b) Parcela de R\$3.500,00 (três mil e quinhentos reais) para a participação em reunião formal com a Emissora ou Debenturistas. Para a implementação das decisões tomadas nas reuniões ou assembleia, se houver, será devida uma remuneração adicional equivalente a R\$350,00 (trezentos e cinquenta reais) por hora-homem de trabalho dedicado a tais atividades, pagas 5 (cinco) dias após a comprovação da entrega, pelo Agente Fiduciário, de "relatório de horas" da Emissora;

(c) A remuneração será devida mesmo após o vencimento das Debêntures, caso o Agente Fiduciário ainda esteja atuando na cobrança de inadimplências não sanadas pela Emissora (ou das Intervinentes Garantidoras);

(d) As parcelas serão atualizadas anualmente pelo IGP-M a partir da Data de Emissão;

(e) As remunerações não incluem despesas com viagens, estadias e publicações necessárias ao exercício das atribuições do Agente Fiduciário, durante ou após a implantação do serviço;

(f) Em caso de inadimplência da Emissora, todas as despesas com procedimentos legais e administrativas, em que o Agente Fiduciário venha a incorrer para resguardar os interesses dos debenturistas deverão ser previamente aprovadas e adiantadas pelos debenturistas, sem prejuízo da remuneração e despesas reembolsáveis do Agente Fiduciário na hipótese da Emissora atrasá-las por um período superior a 30 (trinta) dias;

(g) Os impostos e contribuições incidentes diretamente sobre os honorários (tais como ISS, IR Retido na Fonte, Cofins, PIS, Cofins, CSSL e outros que venham a incidir serão acrescidos à remuneração proposta às alíquotas vigentes na data dos pagamentos.

CLÁUSULA VII - DA ASSEMBLÉIA DE DEBENTURISTAS

7.1. Convocação

A Assembleia 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 nº 6.404/76, da regulamentação aplicável e desta Escritura.

7.2. Quorum de Instalação

A Assembleia de Debenturistas 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, excluídas aquelas mantidas em tesouraria pela Emissora, as de titularidade de empresas controladas e controladoras da Emissora, bem como as de titularidade dos administradores da Emissora, de suas controladas e controladoras.

7.3. Mesa Diretora

A presidência da Assembleia de Debenturistas caberá ao debenturista eleito pelos titulares das Debêntures ou àquele que for designado pela CVM.

7.4. Quorum de Deliberação

7.4.1. Nas deliberações da Assembleia de Debenturistas, 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 (i) na Remuneração e/ou vencimento antecipado e/ou prazo 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; e (ii) na Fiança prestada às Debêntures, conforme definido na Cláusula X abaixo, deverão contar com aprovação de debenturistas representando 90% (noventa por cento) das Debêntures em circulação.



15



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 impossibilidade legal de aplicação de índice componente da Remuneração, o quorum necessário para definição da nova remuneração aplicável às Debêntures deverá ser composto por debenturistas que representem, no mínimo, 75% (setenta e cinco por cento) do total das Debêntures em circulação.

7.4.3. Para todas as deliberações, a Assembleia de Debenturistas se instalará, em primeira convocação, com a presença de Debenturistas que representem, no mínimo, 50% (cinquenta por cento) do total das Debêntures em circulação, e, em segunda convocação, com qualquer número.

7.4.4. Ressalvados os casos aqui previstos, a Assembleia de Debenturistas deverá deliberar mediante aprovação por titulares da maioria das Debêntures em circulação que estiverem representadas na Assembleia.

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 desta 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:
 - (i) vencimento antecipado de qualquer obrigação estabelecida em qualquer desses contratos ou instrumentos;
 - (ii) 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
 - (iii) 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 ("Prospectos") da distribuição pública das Debêntures contém e conterão, no mínimo, e observadas as disposições legais e regulamentares pertinentes, todas as informações 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;

16

(f) as declarações contidas nos Prospectos em relação à Emissora são verdadeiras e não são enganosas, incorretas ou inverídicas;

(g) as opiniões, análises e expectativas expressas nos Prospectos 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 nos Prospectos, cuja omissão, no contexto dessa Emissão, faça com que alguma declaração relevante dos Prospectos seja enganosa, incorreta ou inverídica;

(i) todos os esforços foram feitos pela Emissora para assegurar que as declarações, informações e fatos descritos nos Prospectos 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 Intervenientes 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

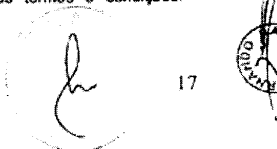
9.1. A celebração da presente Escritura pela Emissora e a prestação da Fiança pelas Intervenientes Garantidoras poderão resultar vencimento antecipado de contratos financeiros celebrados pela Emissora e pelas Intervenientes Garantidoras, com o Unibanco - União dos Bancos Brasileiros S.A., o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social e a BNDES Participações S.A.- BNDESPAR. A Emissão e a prestação da Fiança serão também submetidas à ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres (em conjunto com o Unibanco, BNDES e BNDESPAR, as "Entidades"). Desta forma, a eficácia da presente Escritura e da Fiança, bem como a efetiva Emissão das Debêntures, estará condicionada à implementação de condição suspensiva, que consiste na obtenção, pela Emissora e pelas Intervenientes Garantidoras, das autorizações necessárias junto às Entidades, devendo ser observados os termos e limites de valores constantes das autorizações.

9.2. Caso a Emissora e/ou as Intervenientes Garantidoras não obtenham as autorizações necessárias para a consumação da presente Escritura, 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 Intervenientes Garantidoras ou para o Agente Fiduciário.

CLÁUSULA X - DA GARANTIA FIDEJUSSÓRIA

10.1. As Debêntures serão garantidas por fiança ("Fiança") prestada pelas Intervenientes 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 Intervenientes Garantidoras das autorizações de que trata a Cláusula 9, 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, sendo a Fiança prestada em caráter irrevogável e irretroatável para todos os efeitos legais, até o integral cumprimento, pela Emissora, das obrigações pecuniárias descritas nesta Escritura. As Intervenientes 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 Intervenientes 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 Intervenientes Garantidoras firma esta Escritura 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

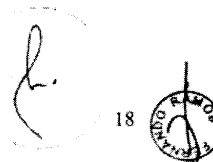
Fica eleito o Foro da Cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, com renúncia a qualquer outro, por mais privilegiado que seja.

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, 16 de setembro de 2005.

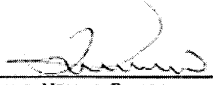
(assinaturas principiam na folha seguinte)

18

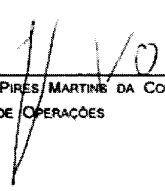


Folha de assinaturas da "Escritura Particular da 5ª Emissão de Debêntures Simples, Não Conversíveis em Ações, da Espécie Quirografária, de Emissão da ALL - América Latina Logística S.A."

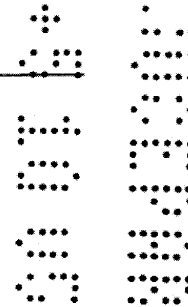
ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S.A.



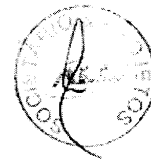
NOME: SÉRGIO MESSIAS PEDREIRO
CARGO: DIRETOR FINANCEIRO E DE RELAÇÕES COM
INVESTIDORES



NOME: RAMUNDO PIRES MARTINS DA COSTA
CARGO: DIRETOR DE OPERAÇÕES

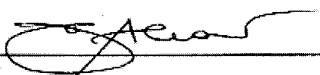


(assinaturas continuam na folha seguinte)



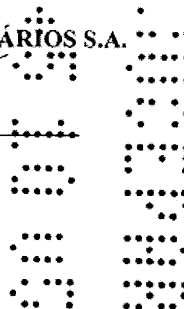
Folha de assinaturas da "Escritura Particular da 5ª Emissão de Debêntures Simples, Não Conversíveis em Ações, da Espécie Quirografária, de Emissão da ALL – América Latina Logística S.A."

OLIVEIRA TRUST DISTRIBUIDORA DE TÍTULOS E VALORES MOBILIÁRIOS S.A.

NOME: 
CARGO: **DIRETOR**

NOME: _____
CARGO: _____

(assinaturas continuam na folha seguinte)




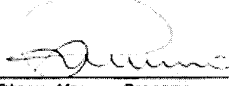
25



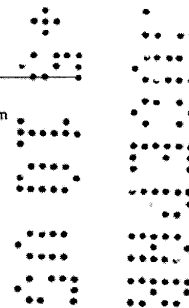
Folha de assinaturas da "Escritura Particular da 5ª Emissão de Debêntures Simples, Não Conversíveis em Ações, da Espécie Quirografária, de Emissão da ALL - América Latina Logística S.A."

ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S.A.


NOME: RAIMUNDO PIRES MARTINS DA COSTA
CARGO: DIRETOR DE OPERAÇÕES

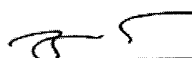

NOME: SÉRGIO MESSIAS PEDREIRO
CARGO: Diretor Financeiro e de Relações com Investidores

(assinaturas continuam na folha seguinte)



Folha de assinaturas da "Escritura Particular da 5ª Emissão de Debêntures Simples, Não Conversíveis em Ações, da Espécie Quirografária, de Emissão da ALL - América Latina Logística S.A."

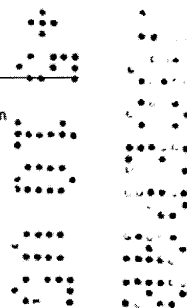
ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA INTERMODAL S.A.



NOME: ALEXANDRE DE JESUS SANTORO
CARGO: DIRETOR GERAL DE LOGÍSTICA



NOME: SÉRGIO MESSIAS PEDREIRO
CARGO: Diretor Financeiro e de Relações com
Investidores

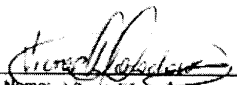


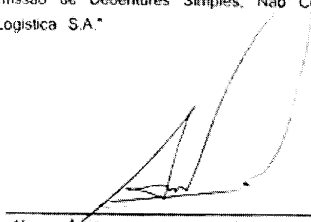
(assinaturas continuam na folha seguinte)

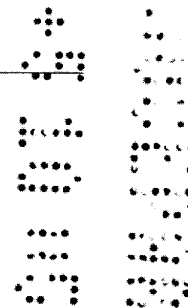


Última folha de assinaturas da "Escritura Particular da 5ª Emissão de Debêntures Simples, Não Conversíveis em Ações, da Espécie Quirografária, de Emissão da ALL - América Latina Logística S.A."

Testemunhas:


Nome: ANDERSON HENRIQUE PREHS
RG: 3923 833 2 SSP/PR


Nome: ANDERSON HENRIQUE PREHS
RG: 6133 789-7 PR



23

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

Primeiro Aditamento à Escritura de Emissão de Debêntures, celebrado em 14 de outubro de 2005

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

PRIMEIRO ADITAMENTO À ESCRITURA PARTICULAR DA 5ª EMISSÃO DE DEBÊNTURES SIMPLES, NÃO CONVERSÍVEIS EM AÇÕES, DA ESPÉCIE QUIROGRAFÁRIA, DE EMISSÃO 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. **Oliveira Trust Distribuidora de Títulos e Valores Mobiliários S.A.**, com sede na Av. das Américas, 500, Bloco 13, Grupo 205, Rio de Janeiro, RJ, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 36.113.876/0001-91, representando a comunhão de debenturistas adquirentes das debêntures objeto da presente emissão, neste ato representada na forma de seu Estatuto Social (doravante denominado "Agente Fiduciário"); e

na qualidade de intervenientes prestadoras 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 na forma de seu Estatuto Social, (doravante denominado "Primeira Interveniente Garantidora");
- 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 na forma de seu Estatuto Social, (doravante denominado "Segunda Interveniente Garantidora");

vêm, por esta e na melhor forma de direito, firmar o PRIMEIRO ADITAMENTO À ESCRITURA PARTICULAR DA 5ª EMISSÃO DE DEBÊNTURES SIMPLES, NÃO CONVERSÍVEIS EM AÇÕES, DA ESPÉCIE QUIROGRAFÁRIA, DE EMISSÃO DA ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S.A. (doravante denominado "Aditamento"), observadas as seguintes cláusulas e condições:

Cláusula Primeira - DA AUTORIZAÇÃO

- 1.1. O presente Aditamento é celebrado com base na atribuição de poderes à Diretoria da Emissora, conferida pelo seu Conselho de Administração na reunião realizada em 02 de setembro de 2005 ("RCA").

Cláusula Segunda - DO ARQUIVAMENTO DO ADITAMENTO

- 2.1. Este Aditamento será levado a arquivamento perante a Junta Comercial do Paraná ("JUCEPAR"), conforme estabelecido no artigo 62, II, da Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976 ("Lei das Sociedades por Ações").

Cláusula Terceira - DO ADITAMENTO

- 3.1. O Aditamento tem por finalidade (i) estabelecer o montante final da distribuição; (ii) alterar a redação constante do item 3.21, da Cláusula Terceira, da Escritura, de forma a eliminar a referência à Cotip e à CHLC; (iii) estabelecer a remuneração das Debêntures fixada pelo procedimento de *bookbuilding*, realizado em 06 de outubro de 2005 e ratificada na reunião do Conselho de Administração da Emissora havida na mesma data; (iv) atender e cumprir as exigências constantes do Ofício/CVM/SRE/SEP/Nº 72/2005, item 2 e (v) ratificar os demais termos e condições previstos inicialmente na Escritura, bem como consolidá-la.

X



3.2. Ficam, por conseguinte, alterados as Cláusulas I, IX e XI, os itens 2.1, 3.1, 3.3, 3.8.1, 3.16, 3.20 e 3.21, da Escritura, com a exclusão dos sub-itens 3.1.2, 3.1.3 e da parte final do 3.19.1. e incluídas as alíneas (e), (f) e (g) ao item 6.2 e (n) ao item 8.2, da Escritura, cujas redações passarão a ser as seguintes:

"CLÁUSULA I - DA AUTORIZAÇÃO

A Escritura é firmada com base nas autorizações deliberadas em (i) Reunião do Conselho de Administração da Emissora realizada em 02 de setembro de 2005, (ii) Reunião do Conselho de Administração da Emissora realizada em 06 de outubro de 2005, (iii) Reunião do Conselho de Administração da Emissora realizada em 07 de outubro de 2005, (iv) Reunião do Conselho de Administração da Primeira Interviente Garantidora, realizada em 16 de setembro de 2005 (em conjunto as "RCAs"), e (v) Assembleia Geral Extraordinária da Segunda Interviente Garantidora, realizada em 16 de setembro de 2005 ("AGE")."

"2.1. Arquivamento e Publicação das Deliberações Societárias

As atas das RCAs da Emissora que deliberaram sobre a Emissão foram arquivadas na Junta Comercial do Paraná, tendo sido (i) a ata de 02 de setembro de 2005 arquivada sob o nº 20053247841, em 13 de setembro de 2005, publicada no jornal Valor Econômico - Edição Nacional e Jornal da Indústria & Comércio de Curitiba, PR, em 06 de setembro de 2005, e no Diário Oficial do Estado do Paraná, em 09 de setembro de 2005, (ii) a ata de 06 de outubro de 2005 arquivada sob o nº 20053709381, em 11 de outubro de 2005, e publicada no jornal Valor Econômico - Edição Nacional e Jornal da Indústria & Comércio de Curitiba, PR, em 13 de outubro de 2005, e no Diário Oficial do Estado do Paraná, em 14 de outubro de 2005; (iii) a ata de 07 de outubro de 2005 arquivada sob o nº 20053717163, em 11 de outubro de 2005, e publicada no jornal Valor Econômico - Edição Nacional e Jornal da Indústria & Comércio de Curitiba, PR, em 13 de outubro de 2005, e no Diário Oficial do Estado do Paraná, em 14 de outubro de 2005.

A ata da RCA da Primeira Interviente Garantidora, que deliberou sobre a prestação de garantia à Emissão, foi arquivada na Junta Comercial do Paraná sob o nº 20053472241, em 28 de setembro de 2005, e publicada no Jornal da Indústria & Comércio de Curitiba, PR, e no Diário Oficial do Estado do Paraná, em 11 de outubro de 2005 e 13 de outubro de 2005, respectivamente.

A ata da AGE da Segunda Interviente Garantidora, que deliberou sobre a prestação de garantia à Emissão, foi arquivada na Junta Comercial do Paraná sob o nº 20053472292, em 28 de setembro de 2005, e publicada no Jornal da Indústria & Comércio de Curitiba, PR, e no Diário Oficial do Estado do Paraná em 05 de outubro de 2005."

"3.1. Valor da Emissão

3.1.1. O valor da Emissão será de R\$200.000.000,00 (duzentos milhões de reais), na Data de Emissão (conforme abaixo definida)."

"3.3. Quantidade de Debêntures e Número de Séries

A Emissão será realizada em série única, constituída de 20.000 (vinte mil) Debêntures."

"3.8. Remuneração

3.8.1. As Debêntures farão jus a uma remuneração que contemplará juros remuneratórios, a partir da Data de Emissão, incidentes sobre seu Valor Nominal Unitário e estabelecidos com base na taxa média dos Depósitos Interfinanceiros DI de um dia, "over extra grupo", expressa na forma percentual ao ano, base 252 (duzentos e cinquenta e dois) dias, calculada e divulgada pela CETIP, no Informativo Diário, disponível em sua página na Internet (<http://www.cetip.com.br>) e no jornal "Gazeta Mercantil - Edição Nacional", ou, na falta deste, em outro jornal de grande circulação (a "Taxa DI"), acrescida exponencialmente de spread de 1,30% (um inteiro e trinta centésimos por cento) ao ano (o "Acréscimo sobre a Taxa DI", sendo a Taxa DI e o Acréscimo sobre a Taxa DI, em conjunto, referidos como a "Remuneração"). A Remuneração será calculada de forma exponencial e cumulativa *pro rata temporis* por dias úteis decorridos, incidentes sobre o Valor Nominal Unitário das Debêntures desde a Data de Emissão, ou da data de vencimento do último

X



Período de Capitalização (conforme definido abaixo), conforme o caso, até a data do seu último pagamento, de acordo com a fórmula abaixo: [...]."

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\$ 678.396.344,13 (seiscentos e setenta e oito milhões, trezentos e noventa e seis mil, trezentos e quarenta e quatro reais e treze centavos), e que o valor total das debêntures da segunda, terceira e quarta emissões da Emissora em circulação nesta data totaliza R\$ 295.835.792,14 (duzentos e noventa e cinco milhões, oitocentos e trinta e cinco mil, setecentos e noventa e dois reais e quatorze centavos)."

3.19.1. Nos termos do artigo 30 da Instrução CVM nº 400, de 29 de dezembro de 2003 ("Instrução CVM 400/03") e conforme deliberação da RCA, a distribuição pública das Debêntures somente poderá ser concluída mediante distribuição total das Debêntures."

3.20. Destinação dos Recursos

Os recursos obtidos por meio da Emissão destinar-se-ão ao pagamento do empréstimo concedido nos termos do Contrato de Capital de Giro, celebrado em 05 de setembro de 2005 entre o HSBC Bank Brasil S.A. – Banco Múltiplo ("HSBC") e a Emissora, através do qual o HSBC concede à Emissora um crédito no montante de R\$200.000.000,00 (duzentos milhões de reais), pelo prazo de até 60 (sessenta) dias, com remuneração definida com base na variação da taxa média dos Depósitos Interfinanceiros - DI de um dia, apurada e divulgada pela CETIP, acrescida de spread de 1,30% (um inteiro e trinta centésimos por cento) ao ano. Os recursos obtidos pela Emissora mediante o Contrato de Capital de Giro destinam-se a garantir liquidez e manter a estratégia de realização de potenciais aquisições, além de destinar-se ao alongamento do perfil do endividamento da Emissora, da Primeira Interviente Garantidora e da Segunda Interviente Garantidora, com preferência para o pagamento de dívidas com vencimentos mais curtos, até o final do ano de 2007 e com taxas de juros entre 115% e 120% do CDI."

3.21. Imunidade dos Debenturistas

Caso qualquer titular de Debêntures goze de algum tipo de imunidade ou isenção tributária, este deverá encaminhar à instituição depositária das Debêntures, no prazo mínimo de 10 (dez) dias úteis antes da data prevista para recebimento de pagamentos referentes às Debêntures, documentação comprobatória da referida imunidade ou isenção tributária, sob pena de ter descontados dos seus pagamentos os valores devidos nos termos da legislação tributária em vigor."

6.2. Declaração

O Agente Fiduciário declara: [...]

(e) ter verificado a regularidade da constituição da Fiança prestada pelas Intervientes Garantidoras, conforme Cláusula X – Da Garantia Fidejussória, observando a manutenção de sua suficiência e exequibilidade, nos termos do artigo 12, IX da Instrução CVM 28, de 23 de novembro de 2003.

(f) ter verificado a situação patrimonial da Primeira Interviente Garantidora na data base de 30 de junho de 2005:

Patrimônio Líquido	Exigível Total	Ativo Permanente	Ativo Realizável
(valores em R\$ mil)			
280.966	1.062.531	564.399	787.305

(g) ter verificado a situação patrimonial da Segunda Interviente Garantidora na data base de 30 de junho de 2005:

X



Patrimônio Líquido	Exigível Total	Ativo Permanente	Ativo Realizável
(valores em R\$ mil)			
62.006	87.792	65.049	85.439

"8.2. Declarações e Garantias da Emissora e das Intervinentes Garantidoras:
(n) não têm conhecimento de fato que impeça o Agente Fiduciário de exercer, plenamente, suas funções, nos termos da Lei nº 6.404/76, e demais normas aplicáveis, inclusive regulamentares."

"CLÁUSULA IX - DA CONDIÇÃO SUSPENSIVA

9.1. A celebração da presente Escritura pela Emissora e a prestação da Fiança pelas Intervinentes Garantidoras estavam sujeitas, para sua validade e eficácia, a condições suspensivas já implementadas, com as devidas autorizações concedidas nos termos 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 a BNDES Participações S.A.- BNDESPAR. A Emissão e a prestação da Fiança foram também submetidas e aprovadas pela ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres (em conjunto com o Unibanco, BNDES e BNDESPAR, as "Entidades"). Desta forma, a presente Escritura e a Fiança são plenamente válidas e eficazes."

"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., 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 irretroatável para todos os efeitos legais, até o integral cumprimento, pela Emissora, das obrigações pecuniárias descritas nesta 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 declarando conhecer todos os seus termos e condições."

Cláusula Quarta - DA RATIFICAÇÃO

4.1. Ficam ratificadas as demais cláusulas e condições da Escritura celebrada em 16 de setembro de 2005, nos termos em que foram redigidas e levadas a arquivamento, não expressamente alteradas pelo presente Aditamento.

Cláusula Quinta - CONSOLIDAÇÃO

5.1. Diante das alterações procedidas, fica a Escritura consolidada conforme abaixo:

ESCRITURA PARTICULAR DA 5ª EMISSÃO DE DEBÊNTURES SIMPLES, NÃO CONVERSÍVEIS EM AÇÕES, DA ESPÉCIE QUIROGRAFÁRIA, DE EMISSÃO DA ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S.A.

Pelo presente instrumento particular:

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");

X



OLIVEIRA TRUST DISTRIBUIDORA DE TÍTULOS E VALORES MOBILIÁRIOS S.A., com sede na Av. das Américas, 500, Bloco 13, Grupo 205, Rio de Janeiro, RJ, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 36.113.876/0001-91, representando a comunhão de debenturistas adquirentes das debêntures objeto da presente emissão, neste ato representada na forma de seu Estatuto Social (doravante denominado "Agente Fiduciário"); e

na qualidade de intervenientes prestadoras de garantia fidejussória (doravante denominadas "Intervenientes Garantidoras");

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 na forma de seu Estatuto Social, (doravante denominada "Primeira Interveniente Garantidora");

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 na forma de seu Estatuto Social, (doravante denominada "Segunda Interveniente Garantidora");

vêm, por esta e na melhor forma de direito, firmar a presente **ESCRITURA PARTICULAR DA 5ª EMISSÃO DE DEBÊNTURES SIMPLES, NÃO CONVERSÍVEIS EM AÇÕES, DA ESPÉCIE QUIROGRAFÁRIA, DE EMISSÃO 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 nas autorizações deliberadas em (i) Reunião do Conselho de Administração da Emissora realizada em 02 de setembro de 2005, (ii) Reunião do Conselho de Administração da Emissora realizada em 06 de outubro de 2005, (iii) Reunião do Conselho de Administração da Emissora realizada em 07 de outubro de 2005, (iv) Reunião do Conselho de Administração da Primeira Interveniente Garantidora, realizada em 16 de setembro de 2005 (em conjunto as "RCAs"), e (v) Assembleia Geral Extraordinária da Segunda Interveniente Garantidora, realizada em 16 de setembro de 2005 ("AGE").

CLÁUSULA II - DOS REQUISITOS

A 5ª emissão de debêntures da Emissora ("Debêntures"), sendo a quarta emissão pública da Emissora (doravante denominada "Emissão"), será feita com a observância dos seguintes requisitos:

2.1. Arquivamento e Publicação da Deliberação

As atas das RCAs da Emissora que deliberaram sobre a Emissão foram arquivadas na Junta Comercial do Paraná, tendo sido (i) a ata de 02 de setembro de 2005 arquivada sob o nº 20053247841, em 13 de setembro de 2005, publicada no jornal Valor Econômico - Edição Nacional e Jornal da Indústria & Comércio de Curitiba, PR, em 06 de setembro de 2005, e no Diário Oficial do Estado do Paraná, em 09 de setembro de 2005, (ii) a ata de 06 de outubro de 2005 arquivada sob o nº 20053709381, em 11 de outubro de 2005, e publicada no jornal Valor Econômico - Edição Nacional e Jornal da Indústria & Comércio de Curitiba, PR, em 13 de outubro de 2005, e no Diário Oficial do Estado do Paraná, em 14 de outubro de 2005, e (iii) a ata de 07 de outubro de 2005 arquivada sob o nº 20053717163, em 11 de outubro de 2005, publicada no jornal Valor Econômico - Edição Nacional e Jornal da Indústria & Comércio de Curitiba, PR, em 13 de outubro de 2005, e no Diário Oficial do Estado do Paraná, em 14 de outubro de 2005.

A ata da RCA da Primeira Interveniente Garantidora que deliberou sobre a prestação de garantia à Emissão foi arquivada na Junta Comercial do Paraná sob o nº 20053472241, em 28 de setembro de 2005, e publicada no Jornal da Indústria & Comércio de Curitiba, PR, e no Diário Oficial do Estado do Paraná, em 11 de outubro de 2005 e 13 de outubro de 2005, respectivamente.

X



A ata da AGE da Segunda Interviente Garantidora que deliberou sobre a prestação de garantia à Emissão foi arquivada na Junta Comercial do Paraná sob o nº 20053472292, em 28 de setembro de 2005, e publicada no Jornal da Indústria & Comércio de Curitiba, PR, e no Diário Oficial do Estado do Paraná em 05 de outubro de 2005.

2.2. Inscrição da Escritura

A Escritura e seus eventuais aditamentos serão registrados na Junta Comercial do Estado 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 nºs 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

2.4.1. As Debêntures serão registradas para distribuição no mercado primário no (i) Sistema de Distribuição de Títulos ("SDT"), administrado pela Associação Nacional das Instituições do Mercado Financeiro ("ANDIMA") e operacionalizado pela CETIP - Câmara de Custódia e Liquidação ("CETIP"), sendo a integralização das Debêntures liquidada pela CETIP.

2.4.2. As Debêntures serão registradas para negociação no mercado secundário (i) no Sistema Nacional de Debêntures ("SND"), administrado pela ANDIMA e operacionalizado pela CETIP, sendo os negócios liquidados e as Debêntures custodiadas na CETIP e (ii) no Sistema Bovespa Fix ("Bovespa Fix"), administrado pela Bolsa de Valores de São Paulo ("Bovespa"), sendo os negócios liquidados e as Debêntures custodiadas na Companhia Brasileira de Liquidação e Custódia ("CBLC").

2.5. Registro da Emissão na ANBID

A 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 ("Código ANBID").

CLÁUSULA III - DAS CARACTERÍSTICAS DAS DEBÊNTURES

As Debêntures da Emissão terão as seguintes características e condições:

3.1. Valor da Emissão

3.1.1. O valor da Emissão será de R\$ 200.000.000,00 (duzentos milhões de reais), na Data de Emissão (conforme abaixo definida).

3.2. Valor Nominal Unitário

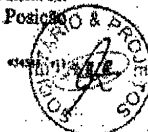
O valor nominal unitário das Debêntures será de R\$ 10.000,00 (dez mil reais) na Data de Emissão ("Valor Nominal Unitário").

3.3. Quantidade de Debêntures e Número de Séries

A Emissão será realizada em série única, constituída de 20.000 (vinte mil) Debêntures.

3.4. Forma e Conversibilidade

As Debêntures terão forma nominativa, escritural e não serão conversíveis em ações. Não serão emitidos certificados. 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 titular da Debênture, emitido pela instituição financeira responsável pela custódia das Debêntures 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

As Debêntures serão da espécie quirográfaria, com garantia fidejussória adicional das Intervinentes Anuentes.

3.6. Data de Emissão

Para todos os efeitos legais, a data de emissão das Debêntures será o dia 1º de setembro de 2005 ("Data de Emissão").

3.7. Data de Vencimento

Para todos os efeitos legais, a data de vencimento das Debêntures será o dia 1º de setembro de 2012, data em que será pago o valor integral do Valor Nominal Unitário das Debêntures juntamente com o valor da Remuneração (conforme abaixo definido) eventualmente devida, em moeda corrente, nos termos desta Escritura.

3.8. Remuneração

3.8.1. As Debêntures farão jus a uma remuneração que contemplará juros remuneratórios, a partir da Data de Emissão, incidentes sobre seu Valor Nominal Unitário e estabelecidos com base na taxa média dos Depósitos Interfinanceiros DI de um dia, "over extra grupo", expressa na forma percentual ao ano, base 252 (duzentos e cinquenta e dois) dias, calculada e divulgada pela CETIP, no Informativo Diário, disponível em sua página na Internet (<http://www.cetip.com.br>) e no jornal "Gazeta Mercantil - Edição Nacional", ou, na falta deste, em outro jornal de grande circulação (a "Taxa DI"), acrescida exponencialmente de spread de 1,30% (um inteiro e trinta centésimos por cento) ao ano (o "Acréscimo sobre a Taxa DI", sendo a Taxa DI e o Acréscimo sobre a Taxa DI, em conjunto, referidos como a "Remuneração"). A Remuneração será calculada de forma exponencial e cumulativa *pro rata temporis* por dias úteis decorridos, incidentes sobre o Valor Nominal Unitário das Debêntures desde a Data de Emissão, ou da data de vencimento do último Período de Capitalização (conforme definido abaixo), conforme o caso, até a data do seu efetivo pagamento, de acordo com a fórmula abaixo:

$$J = \{VNe \times [(FatorDI \times FatorSpread) - 1]\};$$

onde:

J = valor dos juros devidos no final de cada Período de Capitalização (conforme definido abaixo), calculado com 6 (seis) casas decimais sem arredondamento;

VNe = Valor Nominal Unitário para o Primeiro Período de Capitalização, ou saldo do Valor Nominal Unitário não amortizado no caso dos demais Períodos de Capitalização, informado/calculado com 6 (seis) casas decimais, sem arredondamento;

Fator DI = produtório das Taxas DI Over (TDI_k), na data de início de capitalização, inclusive, até a data de cálculo, exclusiva, calculado com 8 (oito) casas decimais, com arredondamento, apurado da seguinte forma:

$$FatorDI = \prod_{k=1}^{n_{DI}} [1 + (TDI_k)]$$

onde:

n_{DI} = número total de Taxas DI, sendo "n_{DI}" um número inteiro;



TDI_k = Taxa DI, expressa ao dia, calculada com 8 (oito) casas decimais com arredondamento;

$$TDI_k = \left(\frac{DI_k}{100} + 1 \right)^{\frac{dk}{252}} - 1,$$

onde: $k = 1, 2, \dots, n$

DI_k = Taxa DI divulgada pela CETIP, utilizada com 2 (duas) casas decimais;

dk = número de dia(s) útil(is) correspondentes ao prazo de validade da Taxa DI, sendo "dk" um número inteiro;

FatorSpread = Sobretaxa de juros fixos calculada com 9 (nove) casas decimais, com arredondamento, calculado conforme fórmula abaixo:

$$FatorSpread = \left[\left(\frac{spread}{100} + 1 \right)^{\frac{DP}{DT}} \right]$$

onde:

spread = 1,3000 (um inteiro e três milonésimos), na forma percentual ao ano, com 4 (quatro) casas decimais;

N = 252 (duzentos e cinquenta e dois);

n = número de dias úteis entre a data do próximo evento e a data do evento anterior, ou a Data de Emissão, no caso do primeiro Período de Capitalização, sendo "n" um número inteiro;

DT = número de dias úteis entre o último e o próximo evento, sendo "DT" um número inteiro;

DP = número de dias úteis entre o último evento e a data atual, sendo "DP" um número inteiro.

Observações:

1ª) O fator resultante da expressão $(1 + TDI_k)$ é considerado com 16 (dezois) casas decimais, sem arredondamento.

2ª) Efeta-se o produtório dos fatores diários $(1 + TDI_k)$, sendo que a cada fator diário acumulado, trunca-se o resultado com 16 (dezois) 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.

4ª) O fator resultante da expressão $(FatorDI \times FatorSpread)$ é considerado com 9 (nove) casas decimais, com arredondamento.

3.8.2. A Remuneração será devida semestralmente, nas datas definidas abaixo (cada data de pagamento da Remuneração, uma "Data de Pagamento de Remuneração"):

Datas de Pagamento da Remuneração das Debêntures	
01.03.2006	01.09.2009
01.09.2006	01.03.2010
01.03.2007	01.09.2010
01.09.2007	01.03.2011
01.03.2008	01.09.2011
01.09.2008	01.03.2012
01.03.2009	01.09.2012



3.8.3. O período de capitalização da Remuneração (o "Período de Capitalização") ~~de, para o primeiro Período de Capitalização, o intervalo de tempo que se inicia na Data de Emissão, inclusive, e termina no dia imediatamente anterior à primeira Data de Pagamento de Remuneração, e, para os demais Períodos de Capitalização, o intervalo de tempo que se inicia em uma Data de Pagamento de Remuneração, inclusive, e termina no dia imediatamente anterior à Data de Pagamento de Remuneração subsequente.~~

3.8.4. Cada Período de Capitalização sucede o anterior sem solução de continuidade, até a Data de Vencimento.

3.8.5. Se, na data de vencimento de quaisquer obrigações pecuniárias da Emissora relativas às Debêntures não houver divulgação da Taxa DI, será aplicada a última Taxa DI divulgada, não sendo devidas quaisquer compensações financeiras entre a Emissora e os titulares de Debêntures quando da divulgação posterior da Taxa DI que seria aplicável. Se a não divulgação da Taxa DI for superior ao prazo de 5 (cinco) dias úteis, aplicar-se-á o disposto nos itens abaixo quanto à definição dos novos parâmetros da Remuneração das Debêntures.

3.8.6. No caso de extinção, ausência de apuração e/ou divulgação por mais de 5 (cinco) dias úteis após a data esperada para sua apuração e/ou divulgação, ou impossibilidade legal de aplicação da Taxa DI às Debêntures, o Agente Fiduciário deverá, no prazo máximo de 20 (vinte) dias contados (i) do primeiro dia em que a Taxa DI não tenha sido divulgada pelo prazo superior a 5 (cinco) dias úteis ou (ii) do primeiro dia em que a Taxa DI não possa ser utilizada por proibição legal ou judicial, convocar a assembléia de titulares de Debêntures ("Assembléia de Debenturistas") para a deliberação, de comum acordo com a Emissora, observada a Decisão Conjunta BCB/CVM nº 13/03 e/ou regulamentação aplicável, do novo parâmetro da Remuneração das Debêntures. O quorum necessário para definição do novo parâmetro de Remuneração das Debêntures deverá ser composto por debenturistas que representem, no mínimo, 75% (setenta e cinco por cento) do total das Debêntures em circulação.

3.8.7. Caso não haja acordo sobre o novo parâmetro da Remuneração das Debêntures entre a Emissora e debenturistas representando, no mínimo, 75% (setenta e cinco por cento) do total das Debêntures em circulação, a Emissora obriga-se a resgatar a totalidade das Debêntures em circulação, com seu consequente cancelamento, no prazo de 30 (trinta) dias contados da data da realização da respectiva Assembléia de Debenturistas, pelo valor equivalente ao seu Valor Nominal Unitário, acrescido da Remuneração devida até a data do efetivo resgate, calculada *pro rata temporis*, a partir da Data de Emissão ou da última Data de Pagamento de Remuneração, conforme o caso. Para cálculo da Remuneração aplicável às Debêntures a serem resgatadas, será utilizada a última Taxa DI divulgada oficialmente.

3.9. Preço de Subscrição e Integralização

3.9.1. O preço de subscrição e integralização das Debêntures será o seu Valor Nominal Unitário acrescido da Remuneração, calculada *pro rata temporis* desde a Data de Emissão até a data de integralização, de acordo com o disposto no item 3.8 desta Escritura.

3.9.2. A integralização das Debêntures será à vista, em moeda corrente nacional, de acordo com as normas de liquidação aplicáveis do SDT.

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 pela CETIP, para as Debêntures registradas no SND, administrado pela ANDIMA, ou de acordo com os procedimentos adotados pela CBLC, para as Debêntures registradas no Bovespa Fim, da BOVESPA, ou, ainda, através da instituição responsável pela escrituração das Debêntures para os titulares das Debêntures que não estejam depositadas em custódia vinculada aos sistemas da CETIP e da CBLC.

X



BOLETA

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 moratório 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 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.

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 - Edição Nacional, 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.

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 Emilio Bertolini, 100, Vila Oficinas
82920-030 Curitiba, PR
At.: Sr. Sergio Messias Pedreiro
Telefone: (41) 2141-7912
Fac-símile: (41) 2141-7484

Para o Agente Fiduciário:

OLIVEIRA TRUST DISTRIBUIDORA DE TÍTULOS E VALORES MOBILIÁRIOS S.A.
Av. das Américas, 500, Bloco 13, Grupo 205
Rio de Janeiro - RJ
At.: Sr. Gustavo Dezouart T. Pinto
Telefone: (21) 2493-7003
Fac-símile: (21) 2493-4746

R



Para as Intervenientes Garantidoras:

ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S.A.
Rua Emilio Bertolini, 100, Vila Oficinas
82920-030 Curitiba, PR
At.: Sr. Sergio Messias Pedreiro
Telefone: (41) 2141-7912
Fac-símile: (41) 2141-7484

ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA INTERMODAL S.A.
Rua Emilio Bertolini, 100, Vila Oficinas
82920-030 Curitiba, PR
At.: Sr. Sergio Messias Pedreiro
Telefone: (41) 2141-7912
Fac-símile: (41) 2141-7484

Para a instituição responsável pela escrituração das Debêntures:

BANCO ITAÚ S.A.
Av. Eng. Armando de Arruda Pereira, 77 - 9º andar
São Paulo, SP
At.: Sr. José Nilson Cordesiro
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\$ 678.396.344,13 (seiscentos e setenta e oito milhões, trezentos e noventa e seis mil, trezentos e quarenta e quatro reais e treze centavos), e que o valor total das debêntures da segunda, terceira e quarta emissões da Emissora em circulação nesta data totaliza R\$ 295.835.792,14 (duzentos e noventa e cinco milhões, oitocentos e trinta e cinco mil, setecentos e noventa e dois reais e quatorze centavos).

3.17. Repactuação

Não haverá repactuação das Debêntures.

3.18. Resgate Antecipado Facultativo

Não haverá resgate antecipado facultativo das Debêntures pela Emissora.

3.19. Condição para Realização da Distribuição Pública de Debêntures

3.19.1. Nos termos do artigo 30 da Instrução CVM nº 400, de 29 de dezembro de 2003 ("Instrução CVM 400/03") e conforme deliberação da RCA, a distribuição pública das Debêntures somente poderá ser concluída mediante distribuição total das Debêntures.

3.19.2. Na hipótese de não conclusão da Oferta, por qualquer motivo, os investidores que já tiverem subscrito e integralizado Debêntures receberão os montantes já utilizados na integralização de Debêntures no prazo a ser indicado em anúncio ao público, deduzidos dos encargos e tributos devidos, sem qualquer remuneração.

3.19.3. Na hipótese de restituição de quaisquer valores aos investidores, conforme previsto acima, os investidores deverão fornecer recibo de quitação relativo aos valores restituídos, bem como efetuar a devolução dos boletins de subscrição das Debêntures cujos valores tenham sido restituídos.

X



1000000000

3.20. Destinação dos Recursos

Os recursos obtidos por meio da Emissão destinar-se-ão ao pagamento do empréstimo concedido nos termos do Contrato de Capital de Giro, celebrado em 05 de setembro de 2003 entre o HSBC Bank Brasil S.A. - Banco Múltiplo ("HSBC") e a Emissora, através do qual o HSBC concede à Emissora um crédito no montante de R\$200.000.000,00 (duzentos milhões de reais), pelo prazo de até 60 (sessenta) dias, com remuneração definida com base na variação da taxa média dos Depósitos Interfinanceiros - DI de um dia, apurada e divulgada pela CETIP, acrescida de spread de 1,30% (um inteiro e trinta centésimos por cento) ao ano. Os recursos obtidos pela Emissora mediante o Contrato de Capital de Giro destinam-se a garantir liquidez e manter a estratégia de realização de potenciais aquisições, além de destinar-se ao alongamento do perfil do endividamento da Emissora, da Primeira Interviente Garantidora e da Segunda Interviente Garantidora, com preferência para o pagamento de dívidas com vencimentos mais curtos, até o final do ano de 2007 e com taxas de juros entre 115% e 120% do CDI.

3.21. Imunidade dos Debenturistas

Caso qualquer titular de Debêntures goze de algum tipo de imunidade ou isenção tributária, este deverá encaminhar à instituição depositária das Debêntures, no prazo mínimo de 10 (dez) dias úteis antes da data prevista para recebimento de pagamentos referentes às Debêntures, documentação comprobatória da referida imunidade ou isenção tributária, sob pena de ter descontados dos seus pagamentos os valores devidos nos termos da legislação tributária em vigor.

CLÁUSULA IV - DA NEGOCIAÇÃO DE DEBÊNTURES PELA EMISSORA E DO VENCIMENTO ANTECIPADO

4.1. Aquisição Facultativa

4.1.1. A Emissora poderá, a qualquer tempo, adquirir Debêntures em circulação, por preço não superior ao seu Valor Nominal Unitário acrescido da Remuneração calculada *pro rata temporis*, desde a data da Emissão ou da última Data de Pagamento de Remuneração, conforme o caso, observando o disposto no parágrafo 2º, do artigo 55, da Lei nº 6.404/76.

4.1.2. 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 considerados eventos de antecipação do vencimento das Debêntures, independentemente de prévio aviso, interpelação ou notificação judicial:

(a) apresentação de proposta de recuperação judicial ou extrajudicial, de autofalência ou decretação de falência, ou, ainda, de qualquer procedimento análogo que venha a ser criado por lei, requerido pela Emissora e/ou por suas empresas controladoras e controladas;

(b) se a Emissora propuser plano de recuperação extrajudicial a qualquer credor ou classe de credores, independentemente de ter sido requerida ou obtida homologação judicial do referido plano; ou se a Emissora ingressar em juízo com requerimento de recuperação judicial, independentemente de deferimento do processamento da recuperação ou de sua concessão pelo juiz competente;

(c) liquidação e dissolução, da Emissora e/ou suas empresas controladoras;

(d) cisão, fusão, incorporação ou qualquer forma de reorganização societária envolvendo a Emissora e/ou suas empresas controladoras, que possam, de qualquer modo, a exclusivo critério da Assembleia de Debenturistas a ser convocada, vir a prejudicar o cumprimento das obrigações decorrentes desta Escritura, conforme o disposto na legislação vigente;

X



(e) alteração do atual controle acionário da Emissora, direto ou indireto, ~~sem que os titulares das Debêntures~~ previamente reunidos em Assembleia de Debenturistas, especialmente convocada para esse fim, aprovem referida alteração, observado o quorum de 75% (setenta e cinco por cento) das Debêntures em circulação;

(f) falta de pagamento de quaisquer valores devidos aos Debenturistas, nas respectivas datas de vencimento, não sanado em 3 (três) dias úteis, contados da respectiva data de vencimento;

(g) protestos legítimos de títulos contra a Emissora ou qualquer de suas empresas 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 legalmente comprovado pela Emissora;

(h) pagamento de dividendos, juros sobre capital próprio ou qualquer outra participação no lucro estatutariamente prevista, quando estiver em mora perante os Debenturistas desta Emissão;

(i) falta de cumprimento pela Emissora de qualquer obrigação prevista nesta Escritura, não sanada em 30 (trinta) dias, contados do aviso escrito que lhe for enviado pelo Agente Fiduciário;

(j) falta de pagamento, pela Emissora ou por qualquer de suas empresas 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;

(k) vencimento antecipado de qualquer dívida financeira da Emissora, ou de qualquer empresa controlada da Emissora, de valor unitário igual ou superior a R\$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais);

(l) se as obrigações de pagar da Emissora previstas nesta Escritura deixarem de concorrer, no mínimo, pari passu com as demais dívidas quirografárias da Emissora, ressalvadas as obrigações que gozarem de preferência por força de disposição legal;

(m) transferência ou qualquer forma de cessão ou promessa de cessão a terceiros, pela Emissora, das obrigações assumidas nesta Escritura, sem a prévia anuência dos debenturistas reunidos em Assembleia de Debenturistas;

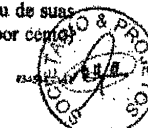
(n) extinção da concessão outorgada pela União Federal à ALL América Latina Logística do Brasil S.A., tendo por objeto a exploração e desenvolvimento do transporte de carga no conjunto ferroviário localizado nos Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná, em decorrência de encampação, rescisão ou anulação da licitação ou extinção, por qualquer motivo; e/ou extinção das concessões outorgadas pelo governo argentino à América Latina Logística - Central Sociedad Anônima e à América Latina Logística - Mesopotámicas S.A. para a administração e exploração de ferrovias na Argentina;

(o) desapropriação, confisco ou qualquer outra medida de qualquer entidade governamental que resulte na perda pela Emissora, ou suas empresas controladas, conforme o caso, da propriedade ou posse direta de mais de 20% (vinte por cento) dos ativos da Emissora ou de suas empresas 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, a critério exclusivo do Agente Fiduciário;

(p) sentença judicial transitada em julgado em face da Emissora ou de suas empresas controladas, que envolva valor unitário ou agregado superior a R\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais);

(q) não cumprimento de qualquer decisão judicial transitada em julgado contra a Emissora, que possa, a critério exclusivo do Agente Fiduciário, causar efeito adverso relevante sobre a Emissora;

(r) ocorrência de qualquer procedimento de sequestro, arresto ou penhora de ativos da Emissora ou de suas empresas controladas, cujo valor contábil unitário ou agregado seja superior a 35% (trinta e cinco 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;

(s) alteração do objeto social da Emissora, de forma que a Emissora deixe de atuar nos mercados em que atua na data de celebração desta Escritura, ou realização de qualquer negócio não abrangido pelo mencionado objeto;

(t) venda, cessão ou qualquer outro tipo de transferência, pela Emissora e/ou por suas empresas 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 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 Índice Geral de Preços ao Mercado - IGP-M ("IGP-M"), ou seu contravalor em outras moedas. Caso não haja aplicação integral, no prazo de 30 (trinta) dias da data em que tais recursos se tornaram disponíveis à Emissora e/ou às suas empresas 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: (i) a Emissora, (ii) quaisquer controladoras ou controladas, diretas ou indiretas, da Emissora, e (iii) quaisquer coligadas da Emissora. Fica excluída do disposto neste item a eventual alienação das ações da Geodex Communications do Brasil S.A. ("Geodex"), de titularidade da Emissora;

(u) caso sejam desrespeitados os seguintes limites financeiros, apurados trimestralmente a cada publicação das demonstrações financeiras consolidadas da Emissora: (a) limite máximo de 2,5 (dois inteiros e cinco décimos) vezes para o índice correspondente à divisão da Dívida Líquida Consolidada pelo EBITDA Consolidado dos últimos 4 (quatro) trimestres; (b) limite mínimo de 1,3 (um inteiro e três décimos) vezes para o índice correspondente à divisão do EBITDA Consolidado dos últimos 4 (quatro) trimestres da Emissora pela sua Despesa Financeira Líquida Consolidada dos últimos 4 (quatro) trimestres da Emissora.

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.

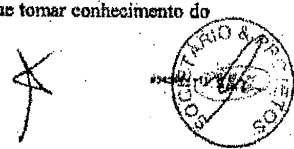
"Dívida Líquida Consolidada": soma dos empréstimos, financiamentos, debêntures, encargos financeiros, diferencial a pagar por operações com derivativos, avais e garantias prestadas, menos o saldo em caixa e o diferencial a receber por operações com derivativos, da Empresa e suas coligadas consolidadas.

"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;

(v) realização, pela Emissora ou por qualquer de suas empresas controladas, de investimentos, ou permissão, pela Emissora ou por qualquer de suas empresas 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 "u" acima

4.2.1. A ocorrência de quaisquer dos eventos indicados nos subitens (a), (b), (c), (f), (g), (h), (k) e (n) 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 demais eventos indicados nos subitens do item 4.2. acima, o vencimento antecipado das Debêntures dependerá de prévia deliberação da Assembleia de Debenturistas, que deverá ser convocada pelo Agente Fiduciário em até 15 (quinze) dias contados da data em que tomar conhecimento do evento.



4.2.3. A Assembleia 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. Em conformidade com o art. 231 e seu § 1º, da Lei nº 6.404/76, a incorporação, fusão ou cisão da Emissora não dependerá de prévia aprovação dos Debenturistas reunidos em Assembleia de Debenturistas, caso a Emissora assegure antes da implementação da incorporação, fusão ou cisão, 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.

4.2.5. Em caso de declaração do vencimento antecipado das Debêntures pelo Agente Fiduciário, a Emissora obriga-se a efetuar o pagamento imediato do saldo do Valor Nominal Unitário das Debêntures em circulação, acrescido da Remuneração, calculada *pro rata temporis* desde a Data de Emissão ou da Data de Pagamento de Remuneração imediatamente anterior, conforme o caso, até a data do efetivo pagamento, e de quaisquer outros valores eventualmente devidos pela Emissora nos termos desta Escritura, sob pena de, em não o fazendo, ficar obrigada, ainda, ao pagamento dos encargos moratórios.

CLÁUSULA 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 3.14 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;

a.7) informações a respeito da ocorrência de qualquer dos eventos indicados no item 4.2 da Cláusula IV, imediatamente após a sua ocorrência;

a.8) retransmitir, 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 "n" 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;

X



- (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 à 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 6.404/76, quando solicitado;
- (g) estruturar e manter em adequado funcionamento departamento 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 de 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 os negócios 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;
 - 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 e/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 e/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 e/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 contratadas 2 (duas) agências classificadoras de risco para atualização anual do relatório apresentado por ocasião da colocação das Debêntures, até o vencimento das Debêntures, e assegurar que tal relatório será disponibilizado ao mercado ao menos uma vez por ano, conforme referido abaixo;
- (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

X



(p) solicitar a aprovação dos debenturistas para realizar as seguintes operações, 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: (i) contratação de mútuo; (ii) prestação de fiança; (iii) assunção de dívida; ou (iv) realização de investimento.

5.2. As Intervinentes Garantidoras obrigam-se a solicitar a aprovação dos debenturistas para realizar as seguintes operações, 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: (i) contratação de mútuo; (ii) prestação de fiança; (iii) assunção de dívida; ou (iv) realização de investimento.

CLÁUSULA VI - DO AGENTE FIDUCIÁRIO

6.1. Nomeação

A Emissora constitui e nomeia Agente Fiduciário dos debenturistas da Emissão objeto desta Escritura, Oliveira Trust Distribuidora de Títulos e Valores Mobiliários S.A., 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.

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 nº 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;
- (d) estar ciente da regulamentação aplicável, emanada do Banco Central do Brasil; e
- (e) ter verificado a regularidade da constituição da Fiança prestada pelas Intervinentes Garantidoras, conforme Cláusula X - Da Garantia Fidejussória, observando a manutenção de sua suficiência e exequibilidade, nos termos do artigo 12, IX da Instrução CVM 28, de 23 de novembro de 2003.
- (f) ter verificado a situação patrimonial da Primeira Interviente Garantidora na data base de 30 de junho de 2005:

Patrimônio Líquido	Exigível Total	Ativo Permanente	Ativo Realizável
(valores em R\$ mil)			
280.966	1.062.531	564.399	787.305

- (g) ter verificado a situação patrimonial da Segunda Interviente Garantidora na data base de 30 de junho de 2005:

Patrimônio Líquido	Exigível Total	Ativo Permanente	Ativo Realizável
(valores em R\$ mil)			
62.006	87.792	65.049	85.439

[Assinatura]



DEBENTURAS

6.3. Substituição

6.3.1. Nas hipóteses de ausência, impedimentos temporários, renúncia, interdição, 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 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 de Debenturistas a que se refere o item 6.3.1 acima não ocorrer em até 15 (quinze) dias antes do término do prazo acima citado, caberá à Emissora efetua-la, 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 de Debenturistas que escolher o novo agente fiduciário, observado o disposto no subitem 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 previstos no artigo 8º da Instrução CVM nº 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 de 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 nesta 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;

✱



(c) 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 das 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 escritórios de registros públicos;

(i) solicitar, quando considerar necessário, e desde que permitido pela legislação aplicável, auditoria extraordinária na Emissora;

(j) convocar, quando necessário, a Assembléia 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 Assembléia Geral de Debenturistas;

(l) comparecer à Assembléia 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 Assembléia de Debenturistas, sumário das deliberações tomadas e, no prazo de 10 (dez) dias, cópia da ata da Assembléia de Debenturistas;

(n) elaborar relatório destinado aos debenturistas, nos termos do artigo 68, §1º, alínea "b", da Lei nº 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 da Remuneração 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;

o.2) no local indicado pelo Agente Fiduciário;

X



DEBENTURAS
S.A.

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 distribuição pública das Debêntures, na hipótese do prazo para a apresentação do relatório vencer antes do encerramento do prazo máximo da distribuição primária das Debêntures.

(p) 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 "o",

(q) manter atualizada a relação dos debenturistas e seus endereços, mediante, inclusive, gestões junto à Emissora, à instituição depositária das Debêntures, à CETIP e à CBLIC;

(r) 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;

(d) representar os debenturistas em processo de falência, recuperação judicial e/ou extrajudicial, intervenção ou liquidação extrajudicial da Emissora.

O Agente Fiduciário somente se eximirá da responsabilidade pela não adoção das medidas contempladas nas alíneas "a", "b" e "c" do caput deste item se, convocada a Assembleia 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

X



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 que compreende a elaboração de 1 (um) relatório anual, a ser paga da seguinte forma:

- (a) Parcelas anuais de R\$26.000,00 (vinte e seis mil reais) cada, devidas a primeira 5 (cinco) dias após a data de liquidação das Debêntures e as demais nos mesmos dias dos anos subsequentes;
- (b) Parcela de R\$3.500,00 (três mil e quinhentos reais) para a participação em reunião formal com a Emissora ou Debenturistas. Para a implementação das decisões tomadas nas reuniões ou assembléias, se houver, será devida uma remuneração adicional equivalente a R\$350,00 (trezentos e cinquenta reais) por hora-homem de trabalho dedicado a tais atividades, pagas 5 (cinco) dias após a comprovação da entrega, pelo Agente Fiduciário, de "relatório de horas" à Emissora;
- (c) A remuneração será devida mesmo após o vencimento das Debêntures, caso o Agente Fiduciário ainda esteja atuando na cobrança de inadimplências não sanadas pela Emissora (ou das Intervinentes Garantidoras);
- (d) As parcelas serão atualizadas anualmente pelo IGP-M a partir da Data de Emissão;
- (e) As remunerações não incluem despesas com viagens, estadias e publicações necessárias ao exercício das atribuições do Agente Fiduciário, durante ou após a implantação do serviço;
- (f) Em caso de inadimplência da Emissora, todas as despesas com procedimentos legais e administrativos, em que o Agente Fiduciário venha a incorrer para resguardar os interesses dos debenturistas deverão ser previamente aprovadas e adiantadas pelos debenturistas, sem prejuízo da remuneração e despesas reembolsáveis do Agente Fiduciário na hipótese da Emissora atrasá-las por um período superior a 30 (trinta) dias;
- (g) Os impostos e contribuições incidentes diretamente sobre os honorários (tais como ISS, IR Retido na Fonte, Cofins, PIS, Cofins, CSSL e outros que venham a incidir serão acrescidos à remuneração proposta às alíquotas vigentes na data dos pagamentos.

CLÁUSULA VII - DA ASSEMBLÉIA DE DEBENTURISTAS

7.1. Convocação

A Assembléia 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 assembléias gerais constantes da Lei nº 6.404/76, da regulamentação aplicável e desta Escritura.

7.2. Quorum de Instalação

A Assembléia de Debenturistas 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, excluídas aquelas mantidas em tesouraria pela Emissora, as de titularidade de empresas controladas e controladoras da Emissora, bem como as de titularidade dos administradores da Emissora, de suas controladas e controladoras.

7.3. Mesa Diretora

✕



A presidência da Assembleia de Debenturistas 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 de Debenturistas, 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 (i) na Remuneração e/ou vencimento antecipado e/ou prazo 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; e (ii) na Fiança prestada às Debêntures, conforme definido na Cláusula X abaixo, deverão contar com aprovação de debenturistas representando 90% (noventa 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 impossibilidade legal de aplicação de índice componente da Remuneração, o quorum necessário para definição da nova remuneração aplicável às Debêntures deverá ser composto por debenturistas que representem, no mínimo, 75% (setenta e cinco por cento) do total das Debêntures em circulação.

7.4.3. Para todas as deliberações, a Assembleia de Debenturistas se instalará, em primeira convocação, com a presença de Debenturistas que representem, no mínimo, 50% (cinquenta por cento) do total das Debêntures em circulação, e, em segunda convocação, com qualquer número.

7.4.4. Ressalvados os casos aqui previstos, a Assembleia de Debenturistas deverá deliberar mediante aprovação por titulares da maioria das Debêntures em circulação que estiverem representadas na Assembleia.

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 desta 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:

X



- (i) vencimento antecipado de qualquer obrigação estabelecida em qualquer desses contratos ou instrumentos;
- (ii) 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
- (iii) 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 ("Prospectos") da distribuição pública das Debêntures contém e conterão, no mínimo, e observadas as disposições legais e regulamentares pertinentes, todas as informações 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 nos Prospectos em relação à Emissora são verdadeiras e não são enganosas, incorretas ou inverídicas;
- (g) as opiniões, análises e expectativas expressas nos Prospectos 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 nos Prospectos, cuja omissão, no contexto dessa Emissão, faça com que alguma declaração relevante dos Prospectos seja enganosa, incorreta ou inverídica;
- (i) todos os esforços foram feitos pela Emissora para assegurar que as declarações, informações e fatos descritos nos Prospectos 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;
- (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; e
- (n) não têm conhecimento de fato que impeça o Agente Fiduciário de exercer, plenamente, suas funções, nos termos da Lei nº 6.404/76, e demais normas aplicáveis, inclusive regulamentares.

[Assinatura]



BOEPA

CLÁUSULA IX - DA CONDIÇÃO SUSPENSIVA

9.1. A celebração da presente Escritura pela Emissora e a prestação da Fiança pelas Intervinentes Garantidoras estavam sujeitas, para sua validade e eficácia, a condições suspensivas não implementadas, com as devidas autorizações concedidas nos termos 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 a BNDES Participações S.A. - BNDESPAR. A Emissão e a prestação da Fiança foram também submetidas à ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres (em conjunto com o Unibanco, BNDES e BNDESPAR, as "Entidades"). Desta forma, a presente Escritura e a Fiança são plenamente válidas e eficazes.

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., 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 nesta Escritura. As Intervinentes Garantidoras renunciaram, 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 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.

Cláusula Sexta - DISPOSIÇÕES FINAIS

6.1. O presente Aditamento é firmado em caráter irrevogável e irretratável, obrigando as partes e seus sucessores.

6.2. Os termos utilizados neste Aditamento e que não estiverem aqui definidos têm o mesmo significado que lhes foram atribuídos na Escritura.

X



E, por estarem justas e contratadas, firmam o presente em 4 (quatro) vias, de igual teor e forma, juntamente com 2 (duas) testemunhas, que também o assinam.

Curitiba, 14 de outubro de 2005.

17 10 05



Folha de Assinatura do Primeiro Aditamento à Escritura Particular da 1ª Emissão de Debêntures Simples, Não Conversíveis em Ações, da Espécie Quirografária, de Emissão da ALL - América Latina Logística S.A.

ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S.A.

NOME: RAMUNDO PIRES MARTINS DA COSTA

CARGO: DIRETOR

NOME: EDUARDO MACHADO DE CARVALHO PELLEISSONE

CARGO: DIRETOR



Folha de Assinatura do Primeiro Aditamento à Escritura Particular da 1ª Emissão de Debêntures Simples,
Não Conversíveis em Ações, da Espécie Quirografária, de Emissão da ALL - América Latina Logística S.A.

OLIVEIRA TRUST DISTRIBUIDORA DE TÍTULOS E VALORES MOBILIÁRIOS S.A.

NOME:
CARGO:

MARCO ANTONIO DE OLIVEIRA
Diretor

NOME:
CARGO:

Folha de Assinatura do Primeiro Aditamento à Escritura Particular de 1ª Emissão, de Debêntures Simples,
Não Conversíveis em Ações, da Espécie Quirografária, de Emissão da ALL - América Latina Logística S.A.

ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S.A.


NOME: BERNARDO VIEIRA HEES

CARGO: DIRETOR PRESIDENTE


NOME: EDUARDO MACHADO DE CARVALHO PELLEISSONE

CARGO: DIRETOR



Folha de Assinatura do Primeiro Aditamento à Escritura Particular da 1ª Emissão de Debêntures Simples,
Não Conversíveis em Ações, da Espécie Quirografia, de Emissão da ALL - América Latina Logística S.A.

ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA INTERMODAL S.A.

NOME: RAIMUNDO PIRES MARTINS DA COSTA
CARGO: DIRETOR

NOME: EDUARDO MACHADO DE CARVALHO PELLEISSONE
CARGO: DIRETOR



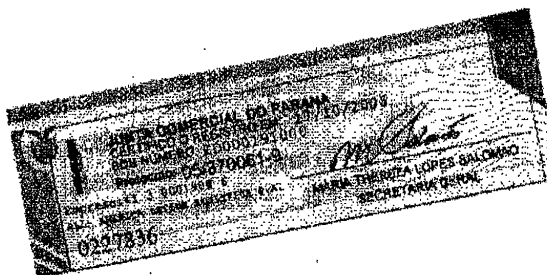
Folha de Assinatura do Primeiro Aditamento à Escritura Particular da Emissão de Debêntures Simples, Não Conversíveis em Ações, da Espécie Quirografária, de Emissão da ALL - América Latina Logística S.A.

17 10 05

Testemunhas:

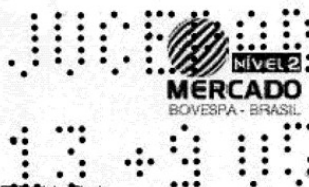
Nome: Anderson Henrique Prens
RG: R.G. 8.193.789-7 - SSP/PR

Nome: Vitor Augusto Fiochovich
RG: R.G. 7.923.083-2 - SSP/PR
CPF: 040.853.830-22



Ata da Reunião do Conselho de Administração da Emissora, de 2 de setembro de 2005

(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 2 DE SETEMBRO DE 2005**

FATO RELEVANTE

1. Data, hora e local: no dia 2 de setembro de 2005, às 18:00 horas, na sede da Companhia, na Rua Emílio Bertolini, 100, sala 01, Bairro Cajuru, 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. Autorizar a quinta emissão de debêntures simples, não conversíveis em ações, da Companhia (“Emissão” e “Debêntures”), sendo a quarta para distribuição pública, sob condição suspensiva representada pela obtenção de autorização para a Emissão e/ou Garantias, conforme o caso (i) do Unibanco – União de Bancos Brasileiros S.A. (ii) do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, (iii) da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, (iv) da BNDES Participações S.A. – BNDESPAR e eventuais outras entidades em razão de contratos firmados que exijam autorização para a realização da Emissão, sob as condições abaixo indicadas:

3.1.1. Data de Emissão

Para todos os efeitos legais, a data de emissão das Debêntures será o dia 1º de setembro de 2005 (“Data de Emissão”).

3.1.2. Valor da Emissão

O valor da Emissão é de R\$200.000.000,00 (duzentos milhões de reais), na Data de Emissão.

3.1.3. 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”).

3.1.4. Quantidade de Debêntures e Número de Séries

A Emissão será realizada em série única, constituída de 20.000 (vinte mil) Debêntures. Caso a opção de Lotes Adicionais (conforme abaixo definido) seja utilizada, a Emissão terá uma quantidade adicional de Debêntures, na proporção do exercício de Lotes Adicionais.



JUCEPAR

13 de 15

3.1.5. Forma e Conversibilidade

As Debêntures terão a forma nominativa, escritural e não serão conversíveis em ações.

3.1.6. Espécie

As Debêntures serão da espécie quirografária, com garantia fidejussória adicional da ALL – América Latina Logística do Brasil S.A. e da ALL – América Latina Logística Intermodal S.A., nos termos do art. 58 da Lei nº 6404/76.

3.1.7. Data de Vencimento

Para todos os efeitos legais, a data de vencimento das Debêntures será o dia 1º de setembro de 2012 (“Data de Vencimento”), data em que será pago o valor integral do Valor Nominal Unitário juntamente com o valor da Remuneração (conforme abaixo definida) eventualmente devida, em moeda corrente, nos termos da Escritura de Emissão das Debêntures.

3.1.8. Amortização

O valor do principal será pago por ocasião do vencimento das Debêntures.

3.1.9. Remuneração

As Debêntures farão jus a uma remuneração que contemplará juros remuneratórios, a partir da Data de Emissão, incidentes sobre seu Valor Nominal Unitário e estabelecidos com base na taxa média dos Depósitos Interfinanceiros DI de um dia, “over extra grupo”, expressa na forma percentual ao ano, base 252 dias, calculada e divulgada pela CETIP, no Informativo Diário, disponível em sua página na Internet (<http://www.cetip.com.br>) e no jornal “Gazeta Mercantil - Edição Nacional”, ou, na falta deste, em outro jornal de grande circulação (a “Taxa DI”), acrescida exponencialmente de *spread*, máximo de 1,30% (um inteiro e trinta centésimos por cento) ao ano, a ser definido em procedimento de *bookbuilding* (o “Acréscimo sobre a Taxa DI”, sendo a Taxa DI e o Acréscimo sobre a Taxa DI, em conjunto, referidos como a “Remuneração”). A Remuneração será calculada de forma exponencial e cumulativa *pro rata temporis* por dias úteis decorridos, incidentes sobre o Valor Nominal Unitário das Debêntures desde a Data de Emissão, ou da data de vencimento do último Período de Capitalização (conforme definido na Escritura de Emissão), conforme o caso, até a data do seu efetivo pagamento, observadas as demais condições estabelecidas na Escritura de Emissão.

A Remuneração correspondente aos Períodos de Capitalização será devida semestralmente, contados da Data de Emissão.

3.1.10. Bookbuilding

Para definição da Remuneração aplicável às Debêntures será adotado o procedimento de *bookbuilding*, observado o *spread* máximo indicado no item 3.1.9. acima, organizado pelas instituições financeiras contratadas para a realização da distribuição pública das Debêntures, em conjunto com a Emissora. Encerrado o processo de *bookbuilding*, o Conselho de Administração da Emissora ratificará, em reunião, a Remuneração apurada no processo de *bookbuilding*, devendo a Escritura de Emissão das Debêntures ser

9.

JUCEPAR

adaptada, mediante aditamento, assim como publicado no anúncio de início de distribuição pública das Debêntures.

10 49 00

3.1.11. Colocação

As Debêntures serão objeto de distribuição pública, sob o regime de garantia firme de subscrição de R\$200.000.000,00 (duzentos milhões de reais), por instituições financeiras integrantes do sistema de distribuição de títulos e valores mobiliários para negociação no mercado de bolsa e/ou de balcão organizado.

3.1.12. Preço de Subscrição e Integralização

O preço de subscrição das Debêntures será o seu Valor Nominal Unitário acrescido da Remuneração, calculada *pro rata temporis* desde a Data de Emissão até a data da efetiva integralização, de acordo com as condições estabelecidas na Escritura de Emissão das Debêntures.

A integralização das Debêntures será à vista, em moeda corrente nacional.

3.1.13. 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 3.1, 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 irrevogável e irretroatável para todos os efeitos legais, até o integral cumprimento, pela Emissora, das obrigações pecuniárias descritas na Escritura de Emissão das Debêntures. As Intervenientes Garantidoras renunciarão aos benefícios previstos nos Artigos 366, 827, 829, 834, 835, 837, 838 e 839 do Código Civil Brasileiro.

3.1.14. 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.

3.1.15. Repactuação

Não haverá repactuação das Debêntures.

3.1.16. Resgate Antecipado

A Companhia não efetuará o resgate antecipado das Debêntures.

3.1.17. Majoração da Emissão

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 Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, (iii) pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT; (iv) pela BNDES Participações S.A. - BNDESPAR e eventuais outras entidades em razão de contratos que exijam aprovação para a realização da Emissão e/ou prestação das Garantias, conforme o caso, instrumentos

g.

JUCEPAR

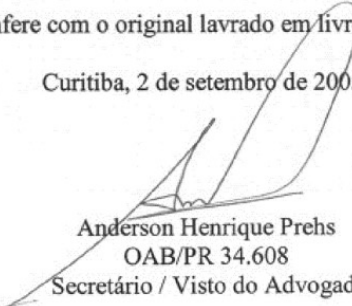
estes que se encontram arquivados na sede da Companhia, a Emissão poderá ser aumentada: (i) conforme permitido pelo artigo 14, §2º da Instrução da Comissão de Valores Mobiliários ("CVM") nº 400, de 29 de dezembro de 2003 ("ICVM 400"), a critério da Emissora, caso em que as instituições intermediárias farão a distribuição desse lote adicional em regime de melhores esforços, ou seja, sem garantia firme de subscrição; e/ou (ii) conforme permitido pelo artigo 24 da ICVM 400, pelo qual a Emissora poderá outorgar às instituições intermediárias a opção de distribuição de lote suplementar, caso em que as instituições intermediárias farão a distribuição desse lote suplementar em regime de melhores esforços, ou seja, sem garantia firme de subscrição ("Lotes Adicionais").

3.2. 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 às providências para obtenção do registro para distribuição pública junto à CVM, 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; (ii) praticar todos os demais atos e providências necessários à formalização, efetivação e administração das deliberações desta reunião, incluindo, mas não se limitando a, firmar ou aditar a Escritura de Emissão das Debêntures, contratos e outros documentos relativos à Emissão; e (iii) ratificar todos os atos anteriormente praticados pela Diretoria no âmbito da 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; Alexandre Behring Costa, Co-Presidente; Antonio Carlos Augusto Ribeiro Bonchristiano; Benjamin Powell Sessions; Bernardo Vieira Hees; Bruce Mansfield Flohr; Márcio Tabatchnik Trigueiro; Mauro Bergstein; Pedro Pullen Parente; Randolph Freiberg e Riccardo Arduini, Conselheiros.*

Confere com o original lavrado em livro próprio.

Curitiba, 2 de setembro de 2005.


Anderson Henrique Prehs
OAB/PR 34.608
Secretário / Visto do Advogado



Ata da Reunião do Conselho de Administração da Emissora de 6 de outubro de 2005

(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
6 DE OUTUBRO DE 2005**

1. **Data, hora e local:** Dia 6 de outubro de 2005, às 12 horas, na sede da Companhia, situada na Rua Emílio Bertolini, 100, sala 01, Bairro Cajuru, 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 quinta emissão, sendo a quarta emissão pública, de debêntures não conversíveis da Companhia (“Emissão” e “Debêntures”), para distribuição pública, aprovada na Reunião do Conselho de Administração realizada em 02 de setembro de 2005.

3.2. Aprovar o Acréscimo sobre a Taxa DI (conforme definido na Escritura) de 1,30% (um inteiro e trinta centésimos por cento) ao ano, conforme apurado por meio de procedimento de *bookbuilding* realizado nesta data, ficando a Remuneração das Debêntures estabelecida com base na taxa média dos Depósitos Interfinanceiros DI de um dia, “over extra grupo”, expressa na forma percentual ao ano, base 252 (duzentos e cinquenta e dois) dias, calculada e divulgada pela CETIP, no Informativo Diário, disponível em sua página na Internet (<http://www.cetip.com.br>) e no jornal “Gazeta Mercantil - Edição Nacional”, ou, na falta deste, em outro jornal de grande circulação (a “Taxa DI”), acrescida exponencialmente de spread de 1,30% (um inteiro e trinta centésimos por cento) ao ano;

3.3. Aprovar o montante final da distribuição, no valor de R\$200.000.000,00 (duzentos milhões de reais), que será realizada em série única, constituída de 20.000 (vinte mil) Debêntures.

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; Alexandre Behring Costa, Co-Presidente; Antonio Carlos Augusto Ribeiro Bonchristiano; Benjamin Powell Sessions; Bernardo Vieira Hees; Bruce Mansfield Flohr; Márcio Tabatchnik Trigueiro; Mauro Bergstein; Pedro Pullen Parente; Randolph Freiberg e Riccardo Arduini, Conselheiros.*

Confere com o original lavrado em livro próprio.

Curitiba, 6 de outubro de 2005.

Anderson Henrique Prehs

OAB/PR 34.608

Secretário / Visto do Advogado



(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

Ata da Reunião do Conselho de Administração da Emissora de 7 de outubro de 2005

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)



ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S.A.
CNPJ/MF n.º 02.387.241/0001-60
NIRE n.º 41300019886
Companhia Aberta

ATA DA REUNIÃO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO REALIZADA EM
07 DE OUTUBRO DE 2005

“FATO RELEVANTE”

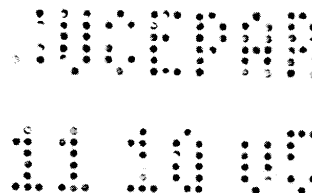
1. **Data, hora e local:** Dia 7 de outubro de 2005, às 18 horas, na sede da Companhia, situada na Rua Emílio Bertolini, 100, sala 01, Bairro Cajuru, na Cidade de Curitiba, Estado do Paraná.
2. **Presença:** Todos os membros do Conselho de Administração, independentemente de convocação.
3. **Deliberações:** Tomadas por unanimidade de voto dos conselheiros presentes:

Em conformidade com o disposto no artigo 59, VI da Lei 6.404/76, ratificar as hipóteses de vencimento, amortização e resgate das debêntures da quinta emissão da Companhia, as quais foram, respectivamente, objeto das deliberações 3.1.7, 3.1.8 e 3.1.16 da reunião realizada em 02 de setembro de 2005, bem como as demais deliberações ali tomadas, e ainda rerratificar as hipóteses de vencimento antecipado constantes do item 4.2 da Escritura Particular da 5ª Emissão de Debêntures Simples, Não Conversíveis em Ações, da Espécie Quirografária, de Emissão da Companhia, datada de 16 de setembro de 2005 (“Escritura”):

3.1 São considerados eventos de antecipação do vencimento das debêntures da quinta emissão da Companhia (“Debêntures”), independentemente de prévio aviso, interpelação ou notificação judicial:

- (a) apresentação de proposta de recuperação judicial ou extrajudicial, de autofalência ou decretação de falência, ou, ainda, de qualquer procedimento análogo que venha a ser criado por lei, requerido pela Companhia e/ou por suas empresas controladoras e controladas;
- (b) se a Companhia propuser plano de recuperação extrajudicial a qualquer credor ou classe de credores, independentemente de ter sido requerida ou obtida homologação judicial do referido plano; ou se a Companhia ingressar em juízo com requerimento de recuperação judicial, independentemente de deferimento do processamento da recuperação ou de sua concessão pelo juiz competente;
- (c) liquidação e dissolução da Companhia e/ou suas empresas controladoras;





(d) cisão, fusão, incorporação ou qualquer forma de reorganização societária envolvendo a Companhia e/ou suas empresas controladoras, que possam, de qualquer modo, a exclusivo critério da Assembleia de Debenturistas a ser convocada, vir a prejudicar o cumprimento das obrigações decorrentes da Escritura, conforme o disposto na legislação vigente;

(e) alteração do atual controle acionário da Companhia, direto ou indireto, sem que os titulares das Debêntures (“Debenturistas”) previamente reunidos em Assembleia de Debenturistas, especialmente convocada para esse fim, aprovem referida alteração, observado o quorum de 75% (setenta e cinco por cento) das Debêntures em circulação;

(f) falta de pagamento de quaisquer valores devidos aos Debenturistas nas respectivas datas de vencimento, não sanado em 3 (três) dias úteis, contados da respectiva data de vencimento;

(g) protestos legítimos de títulos contra a Companhia ou qualquer de suas empresas 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 Companhia 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 legalmente comprovado pela Companhia;

(h) pagamento de dividendos, juros sobre capital próprio ou qualquer outra participação no lucro estatutariamente prevista, quando estiver em mora perante os Debenturistas;

(i) falta de cumprimento pela Companhia de qualquer obrigação prevista na Escritura, não sanada em 30 (trinta) dias, contados do aviso escrito que lhe for enviado pelo Agente Fiduciário;

(j) falta de pagamento, pela Companhia ou por qualquer de suas empresas 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;

(k) vencimento antecipado de qualquer dívida financeira da Companhia, ou de qualquer empresa controlada da Companhia, de valor unitário igual ou superior a R\$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais);

(l) se as obrigações de pagar da Companhia previstas na Escritura deixarem de concorrer, no mínimo, *pari passu* com as demais dívidas quirografárias da Companhia, ressalvadas as obrigações que gozem de preferência por força de disposição legal;

(m) transferência ou qualquer forma de cessão ou promessa de cessão a terceiros, pela Companhia, das obrigações assumidas na Escritura, sem a prévia anuência dos Debenturistas reunidos em Assembleia de Debenturistas;



COMPANHIA

DEBÊNTURES

venda, cessão ou transferência no pagamento de dívidas de sua titularidade, excluídas as dívidas entre quaisquer das seguintes sociedades: (i) a Companhia, (ii) quaisquer controladoras ou controladas, diretas ou indiretas, da Companhia, e (iii) quaisquer coligadas da Companhia. Fica excluída do disposto neste item a eventual alienação das ações da Geodex Communications do Brasil S.A. ("Geodex"), de titularidade da Companhia;

(u) caso sejam desrespeitados os seguintes limites financeiros, apurados trimestralmente a cada publicação das demonstrações financeiras consolidadas da Companhia: (a) limite máximo de 2,5 (dois inteiros e cinco décimos) vezes para o índice correspondente à divisão da Dívida Líquida Consolidada pelo EBITDA Consolidado dos últimos 4 (quatro) trimestres; (b) limite mínimo de 1,3 (um inteiro e três décimos) vezes para o índice correspondente à divisão do EBITDA Consolidado dos últimos 4 (quatro) trimestres da Companhia pela sua Despesa Financeira Líquida Consolidada dos últimos 4 (quatro) trimestres da Companhia.

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 Companhia 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 Companhia e suas coligadas consolidadas, menos as receitas obtidas em aplicações financeiras;

(v) realização, pela Companhia ou por qualquer de suas empresas controladas, de investimentos, ou permissão, pela Companhia ou por qualquer de suas empresas controladas, que sejam realizados investimentos, caso imediatamente após realizado tal investimento, a Companhia descumpra o índice e limite financeiro a que se refere o item "u" acima

3.1.1. A ocorrência de quaisquer dos eventos indicados nos subitens (a), (b), (c), (f), (g), (h), (k) e (n) do item 3.1. acima acarretará o vencimento antecipado automático das Debêntures, independentemente de aviso ou notificação, judicial ou extrajudicial.

3.1.2. Na ocorrência de qualquer dos demais eventos indicados nos subitens do item 3.1 acima, o vencimento antecipado das Debêntures dependerá de prévia deliberação da Assembleia de Debenturistas, que deverá ser convocada pelo Agente Fiduciário em até 15 (quinze) dias contados da data em que tomar conhecimento do evento.



573

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

Ata da Reunião do Conselho de Administração da ALL – América Latina Logística do Brasil S.A.,
de 16 de setembro de 2005

(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
16 DE SETEMBRO DE 2005**

Às 8:30 horas do dia 16 de setembro de 2005, 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, autorizar a Companhia a 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 (a) do empréstimo contratado junto ao HSBC Bank Brasil S.A. – Banco Múltiplo, no valor de R\$200.000.000,00 (duzentos milhões de reais), realizado como condição precedente à Emissão (abaixo definida); e (b) da quinta emissão de debêntures, sendo a quarta para distribuição pública, pela Emissora, nos termos da escritura de emissão de debêntures simples, não conversíveis em ações, e eventuais aditamentos a serem firmados pela Emissora, de 20.000 (vinte mil) debêntures simples, não conversíveis em ações da espécie quirografária, com valor nominal unitário de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), no valor total de R\$ 200.000.000,00 (duzentos milhões de reais) (a “Emissão”), a qual poderá ser majorada para até R\$ 270.000.000,00 (duzentos e setenta milhões de reais), na forma dos artigos 14, § 2º, e 24 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, ratificando-se todos os atos anteriormente praticados em relação às operações aprovadas nesta reunião, incluindo mas não se limitando à celebração do Contrato para Financiamento de Capital de Giro – Indexador CDI n.º 0054-1263471. 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 Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social; (iii) da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, sem prejuízo de demais outras autorizações exigidas de outros contratos 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.) *Bernardo Vieira Hees, Presidente; Sérgio Messias Pedreiro e Marco Antônio Giordani Araújo, Conselheiros.*

Curitiba, 16 de setembro de 2005.

Confere com o original lavrado em livro próprio.

Anderson Henrique Prehs
OAB/PR 34.608

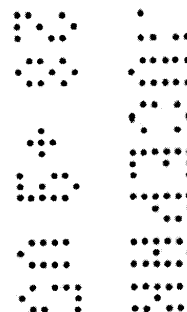
	JUNTA COMERCIAL DO PARANÁ CERTIFICO O REGISTRO EM: 28/09/2005 SOB NÚMERO: 20053472241 Protocolo: 05/347224-1	
	Empresa: 41 3 0001995 9 ALL AMERICA LATINA LOGISTICA DO BRASIL S.A. 0198868	

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

Ata da Assembléia Geral Extraordinária da ALL – América Latina Logística Intermodal S.A.,
de 16 de setembro de 2005

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA INTERMODAL S.A.
CNPJ/MF nº 03.172.874/0001-14
NIRE 413 000 20957
Companhia Fechada



**ATA DE ASSEMBLÉIA GERAL EXTRAORDINÁRIA REALIZADA EM
16 DE SETEMBRO DE 2005**

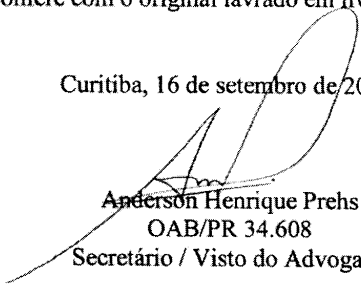
1. Local, data e hora: Na sede social da Companhia, localizada na Rua Emílio Bertolini, 100, parte, Cajuru, Curitiba, Paraná, às 8 horas do dia 16 de setembro de 2005.
2. Presenças: Acionistas representando a totalidade do capital da Companhia, indicados no item 6 abaixo.
3. Mesa: Bernardo Vieira Hees, Presidente; Anderson Henrique Prehs, 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, com abstenção dos legalmente impedidos:
 - 5.1. Autorizar a Companhia a 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 (a) do empréstimo contratado junto ao HSBC Bank Brasil S.A. – Banco Múltiplo, no valor de R\$200.000.000,00 (duzentos milhões de reais), realizado como condição precedente à Emissão (abaixo definida); e (b) da quinta emissão de debêntures, sendo a quarta para distribuição pública, pela Emissora, nos termos da escritura de emissão de debêntures simples, não conversíveis em ações, e eventuais aditamentos a serem firmados pela Emissora, de 20.000 (vinte mil) debêntures simples, não conversíveis em ações da espécie quirografária, com valor nominal unitário de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), no valor total de R\$ 200.000.000,00 (duzentos milhões de reais) (a “Emissão”), a qual poderá ser majorada para até R\$ 270.000.000,00 (duzentos e setenta milhões de reais), na forma dos artigos 14, § 2º, e 24 da Instrução CVM nº 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 Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES e de eventuais outras autorizações exigidas por outros contratos 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, ratificando-se todos os

atos anteriormente praticados em relação às operações aprovadas nesta reunião, incluindo, mas não se limitando, à celebração do Contrato para Financiamento de Capital de Giro – Indexador CDI n.º 0054-1263471.

- 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 nº 6.404/76.
6. Encerramento: Nada mais havendo a tratar, foi a presente ata lavrada, e depois lida, aprovada e assinada por todos os acionistas. (Ass.) 01. ALL – América Latina Logística S.A. e 02. Sérgio Messias Pedreiro.

Confere com o original lavrado em livro próprio.

Curitiba, 16 de setembro de 2005.


Anderson Henrique Prehs
OAB/PR 34.608
Secretário / Visto do Advogado



Súmula de Classificação de Risco da Emissão emitida pela Fitch Ratings

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

Ferrovia/Brasil Relatório Sintético

ALL – América Latina Logística S.A.

Rating Emissão Classe	Rating Atual	Rating Anterior	Última Alteração
Escala Nacional	A-(bra)	BBB+(bra)	18/5/05
Moeda	BB-	NA	4/8/05
Estrangeira			
Moeda Local	BB-	NA	4/8/05
Debêntures – 2ª	BBB+(bra)	NA	4/8/05
Debêntures – 3ª	A-(bra)	NA	4/8/05
Debêntures – 4ª	A-(bra)	NA	4/8/05
Debêntures – 5ª	A-(bra)	NA	12/9/05

Bra – Escala Nacional para o Brasil.

Analistas

Gisele Paolino
55 21 4503-2600
gisele.paolino@fitchratings.com

Anita Saha, CFA
1 312 368-3179
anita.saha@fitchratings.com

Perfil

A ALL é uma holding que controla diretamente ALL Brasil e a ALL Intermodal, sediadas no Brasil; e, indiretamente, a ALL Central e ALL Meso, ambas na Argentina. As malhas ferroviárias da ALL, de cerca de 16,4 mil quilômetros de extensão, servem principalmente ao transporte de soja, bem como de outros produtos agrícolas e industriais, na Região Sul do Brasil, parte do Estado de São Paulo e regiões Central e Nordeste da Argentina. A composição do capital votante da ALL é de 39,69% de fundos de investimentos administrados pelo Grupo GP; 11,71% da Jurodi Administração Empreendimentos e Participações S.A., 10,8% da Delara do Brasil Ltda, 7,47% por fundo de investimento pertencente ao Grupo Pactual, e outros cuja participação não ultrapassa 5% do total.

Principais Pontos Fortes de Crédito

- Grupo detentor da única opção de transporte ferroviário na região de atuação;
- Elevado potencial de crescimento da atividade;
- Forte geração operacional de caixa;
- Perfil financeiro adequado.
- Limitada concorrência com outros modais de transporte

Principais Riscos de Crédito

- Necessidade de constantes investimentos;
- Forte correlação com performance agrícola na região de abrangência de suas operações.

Fundamentos do Rating

Os ratings refletem a forte e crescente geração operacional de caixa do grupo, o seu equilibrado perfil financeiro, a posição do grupo como detentor da única opção de transporte ferroviário na Região Sul do Brasil, o seu potencial de crescimento na área de atuação e a limitada concorrência com outros modais de transporte. As classificações também incorporam os riscos associados ao forte investimento necessário para suprir a demanda de transporte em sua região de atuação e à representatividade do transporte de produtos agrícolas na receita da ALL. Os ratings consideram as políticas irrestritas de distribuição de caixa das empresas operacionais do grupo e no fato das principais dívidas da ALL possuírem garantia das empresas operacionais brasileiras, ALL Brasil e ALL Intermodal, que limitam as questões relativas à subordinação estrutural destas dívidas. O rating da segunda emissão de debêntures considera o fato desta não apresentar garantia de empresas operacionais do grupo, refletido no desconto de um nível em relação aos demais ratings nacionais.

O perfil financeiro da empresa é sólido e vem melhorando. Apesar dos desafios enfrentados em 2004, relativos à redução no volume transportado de soja e derivados, devido, principalmente, à quebra de safra no Rio Grande do Sul e à menor demanda da China, o grupo foi capaz de implementar tarifas mais altas, aumentar o transporte de outras modalidades de carga e atingir melhorias operacionais significativas. Como resultado, o EBITDAR operacional, definido pela Fitch como EBITDA operacional mais as obrigações com arrendamento e concessão, cresceu para BRL401 milhões, em 2004, frente a BRL285 milhões, em 2003; e a margem de EBITDAR operacional evoluiu para 42,3% de 32,0%, na comparação entre os mesmos períodos. Em 2004, o EBITDAR operacional cobriu as despesas de juros mais as despesas com arrendamento e concessão em 2,4 vezes, uma melhoria em relação ao índice de 1,4 vez, apurado em 2003, e a média de 1,2 vez apurada nos quatro anos anteriores. A combinação da melhor eficiência operacional e os maiores volumes transportados, de aproximadamente trinta milhões de toneladas, em 2005, deverá permitir à ALL gerar em torno de BRL500 milhões de EBITDAR operacional no período. No primeiro semestre de 2005, o EBITDAR operacional atingiu BRL204,9 milhões, 14,8% maior que o do mesmo período de 2004.

O perfil de dívida da ALL é administrável. Em junho de 2005, sua dívida total consolidada era de BRL1,3 bilhão, incluindo BRL412,8 milhões referentes às obrigações com arrendamento e concessão, conforme critérios de cálculo da Fitch. A partir de 2004, a estrutura da dívida melhorou, passando a dívida de curto prazo a representar 10% do total, ao final de 2004 e no primeiro semestre de 2005, frente a 22%, ao final de 2003. No primeiro semestre de 2005, o índice de dívida total/EBITDAR operacional foi de 3,2 vezes, representando uma melhoria em

16 de Setembro de 2005

www.fitchratings.com / www.fitchratings.com.br

FitchRatings

Corporates

relação aos índices de 3,3 vezes e 4,0 vezes, apurados em 2004 e 2003, respectivamente.

A Fitch considera que a dívida total do grupo poderá crescer em 2005, refletindo as maiores obrigações com os clientes, à medida que os mesmos façam investimentos em ativos para o grupo, a serem compensados através de descontos nas tarifas de transporte. Porém, o índice dívida total/EBITDAR operacional deverá apresentar melhorias, uma vez que são esperados incrementos no EBITDAR operacional, viabilizadas pelos investimentos para aumento do volume de carga transportada. A ALL mantém forte posição de liquidez, com um saldo de caixa e aplicações financeiras de BRL656,3 milhões, ao final de junho de 2005, que poderá fazer frente aos demais investimentos do grupo e às obrigações financeiras de curto prazo.

A ALL também apresenta como ponto positivo a expectativa de aumento de demanda dos seus principais clientes, como a Bunge Alimentos S.A. (Bunge), que demonstrou capacidade e disposição para firmar contrato de longo prazo com a empresa. Estes acordos prevêem que os clientes

forneçam vagões para atender parte da necessidade de investimentos para aumento da capacidade de transporte da ALL. A Bunge e outros clientes representativos para a ALL usam o serviço do grupo como principal opção de transporte, em detrimento ao transporte rodoviário, que tem maior custo e menor eficiência logística.

A quinta emissão de debêntures simples, não conversíveis em ações, no valor de BRL200 milhões, terá prazo de sete anos, com pagamento de juros semestrais e principal final, e terá garantia firme de colocação dos coordenadores (Banco HSBC e Unibanco). As debêntures terão garantia de aval das controladas ALL Brasil e ALL Intermodal. Sobre o valor nominal unitário das debêntures incidirão juros remuneratórios equivalentes à taxa DI, acrescidos de um spread a ser definido em processo de bookbuilding de, no máximo, 1,3%a.a. Os recursos da emissão poderão ser utilizados para alongamento do perfil de dívida, caso haja pré-pagamento de dívidas de condições menos favoráveis que as desta emissão e/ou mantidos em disponibilidade, visando formação de liquidez para fazer frente ao seu programa de investimento.

ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S.A (Consolidado) - PRO FORMA (Legislação Societária Brasileira)

	- 6 Meses - 30/06/05	- 6 Meses - 30/06/04	2004	2003	2002	2001	2000
Índices de Crédito							
EBITDA/Despesa com Juros (X)	2,5	3,9	2,7	1,4	1,2	1,1	1,3
EBITDA/Despesa com Juros + Despesas com Arrendamento e Concessão	2,3	3,1	2,4	1,4	1,1	1,1	1,1
(EBITDA-Investimentos no Imobilizado)/Despesa com Juros (X)	1,0	1,8	1,3	0,9	0,6	0,2	-0,2
Dívida Total/EBITDA (X)	2,5	2,4	2,6	3,3	4,3	5,4	3,9
Dívida Líquida/EBITDA (X)	0,6	0,9	0,5	2,2	4,0	4,9	3,0
Dívida Total Ajustada/EBITDAR (X)	3,2	3,1	3,3	4,0	5,0	6,0	3,9
Dívida Líquida Ajustada/EBITDAR (X)	1,6	1,8	1,3	3,1	4,7	5,6	3,0
Dívida Total/Capitalização (%)	51,8%	53,0%	55,9%	70,7%	61,0%	72,6%	67,1%
Dívida Total Ajustada/Capitalização Ajustada †(%)	61,2%	62,5%	63,9%	77,5%	69,0%	78,9%	67,1%
Resultados							
Receita Líquida	535.760	484.579	947.694	892.721	741.965	591.014	415.585
% Variação da Receita	10,6%	-	6,2%	20,3%	25,5%	42,2%	-
EBITDAR	204.865	178.536	401.013	285.332	185.766	145.643	118.602
Margem de EBITDAR (%)	38,2%	36,8%	42,3%	32,0%	25,0%	24,6%	28,5%
EBITDA	179.065	155.936	354.813	242.432	151.166	113.843	118.602
Margem de EBITDA (%)	33,4%	32,2%	37,4%	27,2%	20,4%	19,3%	28,5%
Despesa com Arrendamento e Concessão	-25.800	-22.600	-46.200	-42.900	-34.600	-31.800	N/D
Depreciação e Amortização	39.466	36.260	69.920	53.536	46.914	23.224	27.630
EBIT	147.799	124.876	293.693	195.096	102.352	97.219	76.762
Despesa com Juros	-72.800	-40.299	-129.400	-170.125	-128.557	-101.512	-94.141
Custo Financeiro Implícito (%)*	15,2%	11,1%	14,4%	20,6%	18,1%	20,0%	-
Lucro Líquido	49.630	51.648	150.605	4.462	22.155	9.714	-1.647
Retorno sobre Patrimônio Líquido Médio (%)	12,7%	20,6%	28,1%	1,2%	6,8%	4,2%	-
Fluxo de Caixa							
Caixa Gerado pelas Atividades Operacionais	222.496	180.874	316.149	N/D	N/D	N/D	N/D
Variação do Capital de Giro Próprio	-121.931	-44.691	45.463	N/D	N/D	N/D	N/D
Caixa Líquido Proveniente das Atividades Operacionais	100.565	136.183	361.612	N/D	N/D	N/D	N/D
Investimentos em Imobilizado	-106.473	-82.145	-183.451	N/D	N/D	N/D	N/D
Venda de Imobilizado	0	0	0	N/D	N/D	N/D	N/D
Aquisições e Desinvestimentos, Líquido	0	0	67.000	N/D	N/D	N/D	N/D
Outros Investimentos, Líquido	0	0	0	N/D	N/D	N/D	N/D
Captações de Dívida, Líquido	-137.607	-100.420	18.122	N/D	N/D	N/D	N/D
Recursos de Capital, Líquido	35.200	275.712	284.778	N/D	N/D	N/D	N/D
Dividendos	-301	0	-36.776	N/D	N/D	N/D	N/D
Outros	0	0	32	N/D	N/D	N/D	N/D
Variação do Saldo de Caixa	-108.616	229.330	511.317	N/D	N/D	N/D	N/D
Fluxo de Caixa Livre**	-122.139	-11.199	87.425	N/D	N/D	N/D	N/D
Balanco Patrimonial							
Caixa, Equivalentes e Títulos de Valores Mobiliários	656.341	482.970	764.957	253.640	56.841	63.751	106.025
Ativo Total	2.137.811	1.849.904	2.149.327	1.467.297	1.392.862	1.110.329	877.695
Dívida de Curto Prazo	123.719	182.740	134.797	241.936	284.695	235.131	137.477
Dívida de Longo Prazo	760.662	577.656	801.509	555.719	370.372	382.735	323.305
Dívida Total	884.381	760.396	936.306	797.655	655.067	617.866	460.782
Dívida Fora do Balanço	412.800	361.600	369.600	343.200	276.800	254.400	0
Dívida Total Ajustada *	1.297.181	1.121.996	1.305.906	1.140.855	931.867	872.266	460.782
Patrimônio Líquido (Incluindo Participações Minoritárias)	823.673	673.601	738.844	331.242	418.481	233.531	226.409
Capitalização Total Ajustada	2.120.854	1.795.597	2.044.750	1.472.097	1.350.348	1.105.797	687.191
Liquidez							
Dívida de Curto Prazo/Dívida Total	9,5%	16,3%	10,3%	21,2%	30,6%	27,0%	29,8%
Caixa, Equivalentes e Títulos/Dívida de Curto Prazo (X)	5,3	2,6	5,7	1,0	0,2	0,3	0,8
EBITDA/(Dívida de Curto Prazo + Despesa com Juros) (X)	1,3	1,2	1,3	0,6	0,4	0,3	0,5
Amortização da Dívida de Longo Prazo							
Ano	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Em diante
Vencimentos	73.818	198.560	285.734	194.608	7.942	0	0

† Capitalização Ajustada = Dívida Total Ajustada + Patrimônio Líquido (inclui Participações Minoritárias) * Custo Financeiro Implícito = (Despesas com Juros + Arrendamento e Concessão) / Saldo Médio da Dívida Total Ajustada. ** Fluxo de Caixa Livre = EBITDA - Despesas com Juros + Variação do Capital Giro Próprio - Investimento no Imobilizado. * Dívida Total Ajustada inclui Dívida fora do Balanço. EBITDAR = EBITDA + Despesas com Arrendamento e Concessão. EBITDA = Lucro Operacional antes Resultado Financeiro + Depreciação e Amortização. EBIT = Lucro Operacional antes de Resultado Financeiro. N/D = Não Disponível. NS = Não Significativo.

Copyright © 2005 da Fitch, Inc., Fitch Ratings Ltd., Fitch Ratings Brasil Ltda. e suas subsidiárias. One State Street Plaza, NY, NY 10004.
Telefone: 1-800-753-4624, (212) 908-0500. Fax: (212) 480-4435.

Proibida a reprodução, integral ou parcial, exceto quando autorizada. Todos os direitos reservados. Todas as informações aqui contidas baseiam-se em dados obtidos de emissores, outros coobrigados, underwriters e de outras fontes que a Fitch acredita serem confiáveis. A Fitch não audita ou verifica a veracidade ou precisão de quaisquer destas informações. Em consequência, as informações prestadas neste relatório são fornecidas "no estado", sem que ofereçam qualquer tipo de garantia. Um rating da Fitch constitui opinião sobre o perfil de crédito de um título. O rating não cobre o risco de perdas em função de outros riscos que não seja o de crédito, a menos que tal risco esteja especificamente mencionado. A Fitch não está envolvida na oferta ou venda de qualquer título. Um relatório que contenha um rating atribuído pela Fitch não constitui um prospecto, nem substitui as informações montadas, verificadas e apresentadas aos investidores pelo emissor e seus agentes, em conexão com a venda dos títulos. Os ratings podem ser modificados, suspensos ou retirados, a qualquer tempo, por qualquer razão, a critério exclusivo da Fitch. A agência não oferece aconselhamento sobre investimentos de qualquer tipo. Os ratings não constituem recomendação de compra, venda ou retenção de qualquer título. Os ratings não comentam a correção dos preços de mercado, a adequação de qualquer título a um determinado investidor ou a natureza de isenção de impostos ou taxa sobre pagamentos efetuados com respeito a qualquer título. A Fitch recebe honorários de emissores, seguradores, garantidores, outros coobrigados e underwriters para avaliar os títulos. Estes honorários geralmente variam entre US\$1.000 e US\$750.000 (ou o equivalente em moeda local aplicável), por emissão. Em certos casos, a Fitch analisará todas ou um determinado número de emissões efetuadas por um emissor em particular ou seguradas ou garantidas por uma determinada seguradora ou garantidor, mediante o pagamento de uma única taxa anual. Tais honorários podem variar de US\$10.000 a US\$1.500.000 (ou o equivalente em moeda local aplicável). A atribuição, publicação ou disseminação de um rating pela Fitch não implicará consentimento da Fitch para utilização de seu nome como especialista, com respeito a qualquer declaração de registro submetida mediante a legislação referente a títulos em vigor nos Estados Unidos da América, a Lei de Serviços Financeiros e Mercado, de 2000, da Grã-Bretanha ou a legislação referente a títulos de qualquer outra jurisdição, em particular. Devido à relativa eficiência da publicação e distribuição por meios eletrônicos, a pesquisa da Fitch poderá ser disponibilizada para os assinantes eletrônicos até três dias antes do acesso para os assinantes dos impressos.

Súmula de Classificação de Risco da Emissão emitida pela Austing Rating

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)



Rating Preliminar

AA

Baixo Risco de Crédito

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

ALL América Latina Logística S/A

Rodrigo Campos - Tel.: (41) 2141 74 59
e-mail: rodrigo.campos@all.logistica.com

Relatório de Risco

Data: 25/ago/2005 Validade: 25/ago/2006

A EMISSÃO E A CLASSIFICAÇÃO OBTIDA

O Comitê de Classificação de Risco da Austin Rating, em reunião realizada no dia 25 de agosto de 2005, concedeu o rating preliminar **AA** para a 5ª emissão pública de debêntures da ALL – América Latina Logística S/A, a ser realizada em 01 de setembro de 2005. A manutenção da presente nota fica sujeita à apresentação da escritura definitiva das debêntures e do prospecto de emissão.

Serão emitidas 20.000 debêntures simples, não conversíveis em ações, da espécie quirografia, em série única, no montante de R\$200 milhões, na data de emissão, ou seja, 1º de setembro de 2005. As debêntures serão colocadas em regime de garantia firme, e contarão com fiança da ALL – América Latina Logística do Brasil S.A. (ALL Brasil) e da ALL – América Latina Logística Intermodal S.A. (ALL Intermodal). O prazo da emissão será de 7 anos, com amortização no vencimento, e sua remuneração, a ser paga semestralmente, a primeira em 1º de março de 2006, será definida em processo de bookbuilding, com teto de na variação acumulada das taxas médias diárias dos DI (Depósitos Interfinanceiros) de um dia, Extra Grupo, divulgados pela CETIP acrescida de 1,30% ao ano

Os recursos desta emissão poderão ser utilizados para alongamento do perfil de dívida, e também mantidos em disponibilidade, visando a formação de liquidez para garantir o seu programa de investimentos e expansão.

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.

Desde a privatização ocorrida em 1997, a operação brasileira – principal fonte de resultados da holding – tem atingido ano a ano as metas de crescimento estabelecidas em seu plano de negócios. Os volumes transportados, o faturamento alcançado e a produtividade dos funcionários, das locomotivas e caminhões, aumentou substancialmente, o que se traduziu em um crescimento composto do faturamento bruto e do EBITDA, respectivamente de 28% e 68% nos últimos 8 anos, bem como uma relação Dívida Líquida/ EBITDA em declínio, de 11,7x em 1997 para 0,5x em 2004.

A estratégia corporativa de ALL tem sido bem sucedida e foi testada com sucesso no primeiro semestre deste ano quando, em uma conjuntura operacional desfavorável, marcada pela quebra de safra ocorrida no Estado do Rio Grande do Sul e o acidente ocorrido perto do Porto de Paranaguá, a gestão, a despeito deste fatores, recuperou a queda de faturamento registrada no primeiro trimestre e a redução nos volumes transportados, com aumento das tarifas médias, com receitas *take-or-pay* de clientes do Rio Grande do Sul e o deslocamento das operações para outras áreas da malha não atingidas pela seca.

No primeiro semestre deste ano, a *holding* apresentou receita bruta 10% superior a igual período em 2004, totalizando R\$ 610 milhões. O EBITDA cresceu 16%, montando R\$ 210 milhões. A margem EBITDA evoluiu de 37% em junho de 2004 para 39% no final do semestre corrente.

As ações empreendidas no período, validam a estratégia de longo prazo desenhada no plano de negócios, com a busca contínua de eficiência operacional, uma maior presença, embora ainda não representativa, da operação argentina e do modal rodoviário, visando uma menor dependência da unidade de negócios de *commodities* agrícolas. Cumpre ressaltar que dentro das atividades desta unidade, predominam os contratos comerciais de longo prazo celebrados entre a ALL e grandes empresas, conferindo uma maior previsibilidade de faturamento e preços, deixando a empresa, no caso específico e relevante da soja, menos vulnerável à queda de volumes e tarifas no mercado *spot*.

O *rating* levou em conta o excelente desempenho da empresa nos últimos 8 anos e, particularmente no primeiro semestre deste ano, quando a gestão foi testada e se mostrou bem sucedida. A expectativa do Comitê é favorável quanto ao sucesso da estratégia adotada, com perspectivas de aumento no faturamento e nos EBITDA gerados.

Entendemos como factível o alcance das metas de crescimento desenhadas no planejamento estratégico da ALL. A empresa continuará apresentando fundamentos comerciais e financeiros compatíveis com um crescimento contínuo do EBITDA permitindo-lhe por em funcionamento seu plano de investimentos que contempla a adoção contínua de novas tecnologias, ampliação no número de locomotivas e caminhões em atividade, o que lhe permitirá, aumentar sua base de clientes e alavancagem operacional, com maior segurança na operação.

Consideramos, pelo excelente histórico de desempenho e o potencial de mercado conquistado e aquele com condições de ser capturável, que a ALL tem amplas possibilidades de ampliar os resultados registrados e manter os indicadores econômicos e financeiros reportados.

Do ponto de vista financeiro, com o lançamento das ações da companhia na BOVESPA e o alongamento do passivo oneroso, aliados ao aumento contínuo de sua geração de caixa, a relação dívida líquida/EBITDA ficou sensivelmente reduzida. Pela previsibilidade do negócio e os indicadores financeiros, a empresa exhibe condições de honrar a amortização de presente emissão daqui a sete anos. Da mesma forma, para as parcelas a serem pagas semestralmente.

A presença de um elevado nível de caixa disponível, um adequado plano de investimentos e uma estrutura de endividamento mais alongada a um custo menos elevado, são elementos que apontam para ótimas margens de cobertura para a emitente. O *rating* é AA.

➤ 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 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;
- A despeito da depreciação do peso frente o real no primeiro semestre do ano, a retomada do crescimento econômico na Argentina, tem colaborado para o resultado gerencial consolidado da ALL.

> FATORES EM OBSERVAÇÃO

- Recente intervenção pelo poder concedente na concessão estadual paranaense Ferropar - haja vista os atrasos nos pagamentos das outorgas - tem impacto de apenas 2% nas receitas consolidadas da ALL, porém elimina ao menos no curto prazo possibilidade de ser explorado de maneira rentável trecho de destacada potencialidade econômica (Cascavel – Paranaguá);
- 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 cinco anos;
- As condições econômicas favoráveis internacionais apresentadas nos dois últimos anos, com a valorização das *commodities* agrícolas poderiam vir a não se reproduzir o que, em um ambiente de valorização do Real, reduziria em tese o volume de *commodities* exportáveis, podendo de alguma maneira impactar o negócio ;
- Embora louvável o esforço no sentido de diversificação de negócios para o intermodal, com produtos industriais e soluções logísticas é destacável o peso das *commodities* agrícolas no faturamento, expondo a companhia à fatores exógenos devidamente contornáveis pela estratégia em cursos e gestão em atividade;
- 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;
- Apesar de apresentar uma parcela de remuneração pré fixada, a presente emissão em particular encontra-se exposta ao aumento das taxas de juros básicas da economia brasileira;
- Impacto direto do aumento do custo do *diesel* no rodoviário e limites máximos de preços a serem praticados pelo órgão regulador no ferroviário, podem afetar a margem financeira da atividade de transportes.

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.

Informações Anuais da Emissora relativas ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2004

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
CVM - COMISSÃO DE VALORES MOBILIÁRIOS
IAN - INFORMAÇÕES ANUAIS

Reapresentação Espontânea



Divulgação Externa
Data-Base - 31/12/2004

O REGISTRO NA CVM NÃO IMPLICA QUALQUER APRECIACÃO SOBRE A COMPANHIA, SENDO OS SEUS ADMINISTRADORES RESPONSÁVEIS PELA VERACIDADE DAS INFORMAÇÕES PRESTADAS.

01.01 - IDENTIFICAÇÃO

1 - Código CVM 017450	2 - Denominação Social ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S.A.	3 - CNPJ 02.387.241/0001-60	4 - Denominação Comercial ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S.A.
5 - Denominação Social Anterior PIUMA PARTICIPAÇÕES S.A.	6 - NIRE 41300019886	7 - SITE www.all-logistica.com	

01.02 - SEDE

1 - Endereço Completo Rua Emílio Bertolini, 100 - sala 02	2 - Bairro ou Distrito Cajuru	3 - CEP 82920-030	4 - Município Curitiba	5 - UF PR
6 - DDD 41	7 - Telefone 2141-7369	8 - Telefone 41	9 - Telefone 2141-7520	10 - Telex -
11 - DDD 41	12 - Fax 2141-7484	13 - Fax -	14 - Fax -	15 - E-mail elainecs@all-logistica.com

01.03 - DEPARTAMENTO DE ACIONISTAS

ATENDIMENTO NA EMPRESA

1 - Nome Rodrigo Barros de Moura Campos	2 - Cargo Gerente de RI	3 - Endereço Completo Rua Emílio Bertolini, 100, Sala 02	4 - Bairro ou Distrito Cajuru
5 - CEP 82920-030	6 - Município Curitiba	7 - UF PR	8 - DDD 41
9 - Telefone 2141-7459	10 - Telefone 2141-7432	11 - Telefone 2141-7374	
12 - Telex -	13 - DDD 41	14 - Fax 2141-7484	15 - Fax 2141-7367
16 - Fax -	17 - E-mail rodrigo.campos@all-logistica.com		

AGENTE EMISSOR/INSTITUIÇÃO FINANCEIRA DEPOSITÁRIA

18 - Nome Banco Itau S.A.	19 - Contato Rosana Pereira de Souza	20 - Endereço Completo Av. Engenheiro Armando de Arruda Pereira, 707, 9º andar, Torre Villela	21 - Bairro ou Distrito Jabaquara
22 - CEP 04344-902	23 - Município São Paulo	24 - UF SP	25 - DDD 11
26 - Telefone 5029-1917	27 - Telefone 5029-1917	28 - Telefone 5029-1918	
29 - Telex -	30 - DDD 11	31 - Fax 5029-1917	32 - Fax -
33 - Fax -	34 - E-mail rosana.souza@itau.com.br		

OUTROS LOCAIS DE ATENDIMENTO A ACIONISTAS

35 - Item	36 - Município	37 - UF	38 - DDD	39 - Telefone	40 - Telefone
01	Brasília	DF	61	316-4850	-
02	Belo Horizonte	MG	31	3249-3524	-
03	São Paulo	SP	11	3247-3139	-
04	Porto Alegre	RS	51	3210-9150	-

01.04 - DIRETOR DE RELAÇÕES COM INVESTIDORES (Endereço para Correspondência com a Companhia)

1 - Nome Sérgio Messias Pedreiro	2 - Endereço Completo Rua Emílio Bertolini, 100, Sala 02	3 - Bairro ou Distrito Vila Oficinas
4 - CEP 82920-030	5 - Município Curitiba	6 - UF PR
7 - DDD 41	8 - Telefone 2141-7369	9 - Telefone 2141-7520
10 - Telefone 2141-7512	11 - Telex -	
12 - DDD 41	13 - Fax 2141-7484	14 - Fax -
15 - Fax -	16 - E-mail sergiop@all-logistica.com	
17 - Diretor Brasileiro Sim	18 - CPF 065.223.478-06	18 - Passaporte

01.05 - REFERÊNCIA/AUDITOR

1 - Data de Início do Último Exercício Social 01/01/2004	2 - Data de Término do Último Exercício Social 31/12/2004	3 - Data de Início do Exercício Social em Curso 01/01/2005	4 - Data de Término do Exercício Social em Curso 31/12/2005
5 - Nome/Razão Social do Auditor Ernest & Young Auditores Independentes S.A.	6 - Código CVM 00471-5	7 - Nome do Responsável Técnico Marcos Antonio Quintanilha	8 - CPF do Resp. Técnico 006.840.298-80

01.06 - CARACTERÍSTICAS DA EMPRESA

1 - Bolsa de Valores onde Possui Registro <input type="checkbox"/> BVBAAL <input type="checkbox"/> BVES <input type="checkbox"/> BVMESEB <input type="checkbox"/> BVPP <input type="checkbox"/> BVPR <input type="checkbox"/> BVRG <input type="checkbox"/> BVRJ <input checked="" type="checkbox"/> BOVESPA <input type="checkbox"/> BVST	2 - Mercado de Negociação Bolsa	3 - Tipo de Situação Operacional	4 - Código de Atividade 134 - Emp. Adm. Participações	5 - Atividade Principal Participações e Administração
--	---	--	---	---

01.07 - CONTROLE ACIONÁRIO/VALORES MOBILIÁRIOS

1 - Natureza do Controle Acionário Nacional Holding	2 - Valores Mobiliários Emitidos pela Cia. <input checked="" type="checkbox"/> Ações <input checked="" type="checkbox"/> Debêntures Conversíveis em Ações <input type="checkbox"/> Ações Resgatáveis <input type="checkbox"/> Partes Beneficiárias	<input checked="" type="checkbox"/> Debêntures Simples <input checked="" type="checkbox"/> Bônus de Subscrição <input type="checkbox"/> Certificado de Investimento Coletivo (CIC) <input type="checkbox"/> Certificado de Recebíveis Imobiliários (CRI)	<input type="checkbox"/> Notas Promissórias (NP) <input type="checkbox"/> BDR <input type="checkbox"/> Outros <input type="checkbox"/> Descrição
---	---	---	---

01.08 - PUBLICAÇÕES DE DOCUMENTOS

1 - Aviso aos Acionistas sobre Disponibilidade das DFs. 01/06/2005	2 - Ata da AGO que aprovou as DFs. 01/06/2005	3 - Convocação da AGO para Aprovação das DFs. 15/03/2005	4 - Publicação das Demonstrações Financeiras 01/03/2005
--	---	--	---

01.09 - JORNAIS ONDE A CIA. DIVULGA INFORMAÇÕES

1 - Item	2 - Título do Jornal	3 - UF
01	Diário Oficial do Estado	PR
02	Jornal Indústria e Comércio	PR
03	Valor Econômico	SP

01.10 - DIRETOR DE RELAÇÕES COM INVESTIDORES

1 - Data 27/09/2005	2 - Assinatura
-------------------------------	-----------------------

02.01.01 - COMPOSIÇÃO ATUAL DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO E DIRETORIA

Item	Nome do Administrador	CPF	Data da Eleição	Prazo do Mandato	Código Tipo do Administrador *	Eleito p/ Controlador	Cargo/ Função	Função
01	Alexandre Behring Costa	938.551.687-68	01/04/2005	30/04/2006	3	Sim	39	Co-Presidente do CA
02	Bernardo Vieira Hees	014.274.977-02	05/04/2005	05/04/2007	1		10	Diretor Presidente/ Superintendente
03	Bernardo Vieira Hees	014.274.977-02	01/04/2005	30/04/2006	2	Sim	22	Conselho de Administração (Efetivo)
04	Raimundo Pires Martins da Costa	486.731.966-04	05/04/2005	05/04/2007	1		19	Diretor
05	Pedro Roberto Oliveira Almeida	072.101.325-20	05/04/2005	05/04/2007	1		19	Diretor
06	Eduardo Machado de Carvalho Pelleissone	271.675.948-06	05/04/2005	05/04/2007	1		19	Diretor
07	Riccardo Arduini	066.751.668-91	01/04/2005	30/04/2006	2	Sim	29	Conselheiro Efetivo do CA
08	Alexandre de Jesus Santoro	586.362.345-49	05/04/2005	05/04/2007	1		19	Diretor
09	Pedro Pullen Parente	059.326.371-53	01/04/2005	30/04/2006	2	Sim	22	Conselho de Administração (Efetivo)
12	Sérgio Messias Pedreiro	065.223.478-06	05/04/2005	05/04/2007	1		12	Diretor de Relações com Investidores
19	Márcio Tabatchnik Trigueiro	832.302.464-20	01/04/2005	30/04/2006	2	Sim	22	Conselho de Administração (Efetivo)
20	Wilson Ferro de Lara	184.955.169-34	01/04/2005	30/04/2006	2	Sim	29	Co-Presidente do CA
21	Bruce Mansfield Flohr	010.901.269-05	01/04/2005	30/04/2006	2	Sim	22	Conselho de Administração (Efetivo)
22	Antonio Carlos Augusto R. Bonchristiano	086.323.078-43	01/04/2005	30/04/2006	2	Sim	22	Conselho de Administração (Efetivo)
26	Paulo Luiz de Araujo Basilio	665.169.511-87	18/07/2005	05/04/2007	1		19	Diretor
27	Bruce Hamilton MacLeod	999.999.999-99	01/04/2005	30/04/2006	2	Sim	23	Conselho de Administração (Suplente)
28	Julia Dora Antonia Koranyi Arduini	573.420.168-53	01/04/2005	30/04/2006	2	Sim	23	Conselho de Administração (Suplente)
29	Benjamin Powell Sessions	999.999.999-99	01/04/2005	30/04/2006	2	Sim	22	Conselho de Administração (Efetivo)
30	Randolph Freiberg	077.748.298-30	01/04/2005	30/04/2006	2	Não	22	Conselho de Administração (Efetivo)
32	Mauro Bergstein	926.374.347-91	01/04/2005	30/04/2006	2	Sim	22	Conselho de Administração (Efetivo)

* CÓDIGO: 1 - Pertence apenas à Diretoria;
2 - Pertence apenas ao Conselho de Administração;
3 - Pertence à Diretoria e ao Conselho de Administração.

02.01.02 - COMPOSIÇÃO ATUAL DO CONSELHO FISCAL

1 - Conselho Fiscal Instalado
Sim

2 - Permanente
Sim

Item	Nome do Conselheiro	CPF	Data da Eleição	Prazo do Mandato	Cargo/ Função	Função
01	Ricardo Scalzo	370.933.557-49	01/04/2005	30/04/2006	43	C.F.(EFETIVO) ELEITO P/CONTROLADOR
02	Edson Martins Lecheta	759.972.407-97	01/04/2005	30/04/2006	46	C.F.(SUPLENTE)ELEITO P/CONTROLADOR
03	Emanuel Sotelino Schifferle	009.251.367-00	01/04/2005	30/04/2006	43	C.F.(EFETIVO)ELEITO P/CONTROLADOR
04	Gerson Vazin Moura da Silva	704.802.309-00	01/04/2005	30/04/2006	46	C.F.(SUPLENTE)ELEITO P/CONTROLADOR
05	Newton de Souza Junior	848.556.657-20	01/04/2005	30/04/2006	43	C.F.(EFETIVO)ELEITO P/CONTROLADOR
06	Teógenes Leite Cavalcante	324.143.318-87	01/04/2005	30/04/2006	46	C.F.(SUPLENTE)ELEITO P/CONTROLADOR

02.02 - EXPERIÊNCIA PROFISSIONAL E FORMAÇÃO ACADÊMICA DE CADA CONSELHEIRO (ADMINISTRAÇÃO E FISCAL) E DIRETOR

ALEXANDRE BEHRING COSTA

Data de Nascimento: 20/02/67

Experiência Acadêmica Engenharia Elétrica – PUC
Mestrado em Adm. de Empresas
Harvard Graduate School of Business Administration Boston, MA
Goldman, Sachs & Co – New York

Experiência Profissional 94 – Associado de Verão, Fusões e Aquisições
Modus Osi Technologies, Inc – Boca Raton – FL
89/93 Vice Presidente e Acionista
Citibank, na Pompano Beach – FL
88 - Associado de Verão

BERNARDO VIEIRA HEES

Data de Nascimento: 28/10/69

Experiência Acadêmica 88/92 Bacharelado em Economia – Universidade Católica do Rio de Janeiro
95 – Pós Graduação Planejamento Tributário – KPMG – Universidade Cândido Mendes
96 – Pós Graduação Administração Financeira – Fundação Getúlio Vargas
97/98 – MBA – Warwick Business School - Inglaterra

Experiência Profissional 91 – BNDES - Trainee no Departamento de Pesquisas
92 – Shell Brazil Oil – Trainee no Departamento de Estratégia
93/94 – Banco Nacional S/A – Analista Financeiro
95 - Supervisor de Informática- Banco Marka S/A
96/97 – Supervisor da Mesa de Controle- Banco Marka S/A

RAIMUNDO PIRES MARTINS DA COSTA

Data de nascimento: 19/11/60

Experiência acadêmica 80/84 - Engenharia Civil PUC Minas Gerais
97 – MBA Fundação Dom Cabral - Minas Gerais
Cia Vale do Rio Doce

Experiência Profissional 86/87 Gerente Programação de Trens
87/95 – Gerente de Pátios e Terminais Ferroviários
95/97 – Gerente de Manutenção da Via Permanente
98 – Assessor do Diretor do Sistema Sul

PEDRO ROBERTO OLIVEIRA ALMEIDA

Data de nascimento: 27/03/55

Experiência acadêmica Advocacia - Gama Filho Universidade – RJ Especialização em Direito do Trabalho

Experiência Profissional Agripec Construções
75 – Chefe Departamento Pessoal
Metalúrgica Ramos
75/76 – Chefe Departamento Pessoal
Grupo ceres
76/86 - Advogado e Chefe Departamento Pessoal
Lojas Americanas S/A
86/95 - Advogado
Supermar Supermercados
95/97 – Diretor de Logística

RICCARDO ARDUINI

Experiência acadêmica	Engenharia Mecânica Pós Graduação em Adm. de Empresas Macquay do Brasil
Experiência Profissional	Presidente Cia Industrial de Peças para Automóveis Cinpal Vice Presidente Ferrovia Centro Atlântica S/A Membro do Conselho de Administração

SÉRGIO MESSIAS PEDREIRO

Experiência Acadêmica	Engenheiro pelo Instituto Tecnológico de Aeronáutica - ITA
Experiência Profissional	Diretor Financeiro da ALL desde Janeiro de 2002. No Período de Junho 1996 a Maio de 2001 Ele Trabalhou na GP Investimentos onde foi Membro do Conselho de Administração da Gafisa S.A; Supermercados ABC, ALL e Outras. Antes de Juntar-se a GP Investimentos Trabalhou para a Mckinsey & Company, em São Paulo.

BRUCE HAMILTON MACLEOD

Experiência Acadêmica	Sediado no Exterior Ba – Yale University Mba – Columbia University Graduate School of Business
Experiência Profissional	Sócio Executivo

MARCIO TABATCHNIK TRIGUEIRO

Experiência Acadêmica	Engenharia Mecânica-Aeronautica (ITA) Mba – Harvard Business School
Experiência Profissional	Sócio Diretor da GP Investimentos S/C Ltda; Membro do Conselho de Administração do Hopi Hari Ex Associado da Mckinsey em São Paulo, com Concentração nos Setores Industriais e de Telecomunicações

WILSON FERRO DE LARA

Data de Nascimento:	25/07/55
Experiência Acadêmica	Economista Pós Graduação em Adm. de Empresas
Experiência Profissional	74/80 – Gerente de Vendas Randon S/A 80/89 – Diretor Geral - Transportes Cimensul Ltda 89/90 - Presidente - Delara Brasil Ltda

BRUCE MANSFIELD FLOHR

Data de Nascimento	1939
Experiência Acadêmica	Engenheiro Industrial – Stanford University, 1962 Administrador Industrial – Purdue University, 1965
Experiência Profissional	É Presidente da “Flohr Enterprise, Inc.” Empresa de Consultoria Ferroviaria(2000-2002) Presidente e Chefe Executivo da “Railtex, Inc.” (1977-2000) Administrador da Ferrovia do Governo Norte Americano (1975/1977) Superintendente da “Southern Pacific Transportation Company” (1965/1975) Membro da Diretoria da Railcomm, Inc.

ANTONIO C. AUGUSTO RIBEIRO BONCHRISTIANO

Experiência Acadêmica	Graduado em Política, Filosofia e Economia em Oxford - Londres
Experiência Profissional	Sócio Executivo da GP Investimentos Fundador do Submarino.Com Membro do Conselho da Gafisa, Sé Supermercados, ABC Supermercados e Playcenter Entre Fev/95 a Jun/97 foi Diretor Financeiro do Supermar Supermercados. Foi Sócio da Johnston Associates, Empresa de Consultoria Financeira Baseada em Londres. Trabalhou Também para a Salomon Brothers em Londres e Nova Iorque.

JULIA DORA K. ARDUÍNI

Experiência Acadêmica	Formada pela Fundação Getúlio Vargas
Experiência Profissional	Trabalha na Judori Adm e Empreend. Participações S/A onde é Membro Suplente do Conselho da Administração.

BENJAMIN POWELL SESSIONS

Experiência Acadêmica	Sediado no Exterior Ba – “Com Louvor” Soviética e Estudos do Oeste Europeu – Tufts University Mba – Economia Internacional – Johns Hopkins School For Advanced International Studies
Experiência Profissional	Analista de Investimentos da Global Environment Fund (Gef) Consultor da Ernest & Young Experiência em Investimentos nas Áreas de Serviços Logísticos, Saneamento, Água e Telecomunicações. Experiência Também em Projetos de Privatização.

PAULO LUÍZ ARAÚJO BASÍLIO

Data de Nascimento:	21/01/75
Experiência Acadêmica	Bacharel em Economia – UNB Mestrado – EPGE – FVG-RJ Economia
Experiência Profissional	Ingressou na Empresa em Outubro de 2000 e Ocupou os Cargos de Gerente Financeiro e Gerente de Planejamento, além de Atuar como Coordenador de Planejamento. Antes de Entrar na ALL trabalhou como Consultor no IBRE/FGV no Rio de Janeiro.

RANDOLPH FREIBERG

Experiência Acadêmica	Graduado Pela Universidade Da Carolina Do Norte Em Chapel Hill Mba Pela Tulane University
Experiência Profissional	Diretor Administrativo e Co-Diretor de Atividades de Finanças Corporativas para o Mercosul no Salomon Smith Barney, onde Esteve Envolvido em Atividades de Fusões e Aquisições, Dívidas Internacionais e Transações com Ações e Produtos de Renda Fixa. Chefiou a Operação do Bankers Trust Investment Bank.

MAURO BERGSTEIN

Experiência Acadêmica	Graduado em Economia pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro
Experiência Profissional	Controle de Operações nos Departamentos de Open, Cambio e Asset Trading Garantia Inc. em Nova York Trabalhou em Operações Voltadas para Investidores Institucionais Estrangeiros, em Renda Variável e Renda Fixa Juntou-se a Equipe que criou o Grupo de Asset Management, sendo Responsável pelos Fundos Externos de Renda Fixa

ALEXANDRE DE JESUS SANTORO

Experiência Acadêmica	Graduado em Economia pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro
Experiência Profissional	Controle de Operações nos Departamentos de Open, Cambio e Asset Trading Garantia Inc. em Nova York Trabalhou em Operações Voltadas para Investidores Institucionais Estrangeiros, em Renda Variável e Renda Fixa Juntou-se a Equipe que criou o Grupo de Asset Management, sendo responsável pelos Fundos Externos de Renda Fixa

EDUARDO MACHADO DE CARVALHO PELLEISSONE

Experiência Acadêmica	Graduado em Administração de Empresas pelo Instituto Mauá de Tecnologia; Mba em Logística e Serviços pelo Coppead-RJ.
Experiência Profissional	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.

PEDRO PULLEN PARENTE

Experiência Acadêmica	Graduado Engenharia Eletrônica pela Universidade de Brasília.
Experiência Profissional	Ministro Chefe AS Casa Cívil de Julho de 1999 a Dezembro de 2002 Ministro das Minas e Energia, Interino, em Março de 2001 Ministro do Planejamento, Orçamento e Gestão entre Abril e Julho de 1999 Secretário Executivo do Ministério da Fazenda Consultor do Fundo Monetário Nacional, Baseado em Washington – USA Secretário Nacional de Planejamento Presidente do Serpro – Serviço Federal de Processamento de Dados

MÁRCIO TABATCHNIK TRIGUEIRO

Experiência Acadêmica	Graduado Engenharia Mecânica Aeronáutica pelo Instituto Tecnológico de Aeronáutica, Mba em Harvard Business School.
Experiência Profissional	Ingressou na GP Investimentos em 2001 E é Sócio Executivo desde 2004. Trigueiro é Membro do Conselho de Administração da América Latina Logística e Hopi Hari. Trabalhou por mais de 3 Anos como Associado na McKinsey em São Paulo, com Concentração nos Setores Industriais e de Telecomunicações. Graduado em Engenharia Mecânica-Aeronáutica pelo Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA) e possui MBA pela Harvard Business School, onde foi Graduado com Distinção.

CONSELHO FISCAL

RICARDO SCALZO

Experiência Acadêmica	Formado em Física pela Universidade Federal do Rio de Janeiro.
Experiência Profissional	Membro do Conselho Fiscal das Lojas Americanas S.A. desde 2003 e da Ambev desde 1992. Trabalhou no Banco Garantia de 1982 à 1998.

TEÓGUENES LEITE CALVALCANTI

Experiência Acadêmica	Contador, CRC nº 82.210-PR-TR, formado pela Faculdade de Economia São Luis em São Paulo – SP. Mestre em Administração, com Ênfase em Finanças pela Universidad de Extremadura – Espanha.
Experiência Profissional	Contador, CRC nº 82.210-PR-TR, formado pela Faculdade de Economia São Luis em São Paulo – SP. 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.

EMANUEL MARTINS SCHIFFERLE

Experiência Acadêmica	Engenheiro formado pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.
Experiência Profissional	De Julho à Dezembro de 1996, foi Diretor Financeiro da Fca-Ferrovia Sul Atlântico. Ocupou Cargos de Direção em Empresas de Diversos Segmentos Tais como Telemar, Hopi Hari e, mais Recentemente, foi Diretor Administrativo-Financeiro da Mcom Wireless.

EDSON MARTINS LECHETA

Experiência Acadêmica	Analista de Sistemas Formado pelas Faculdades Spei, Especialização Em Administração, Planejamento e Metodologia Mestrado em Engenharia Elétrica e Informática Industrial (Cefet), Mestrado em Informática, Área de Concentração em Ciência da Computação Inteligência Artificial
Experiência Profissional	Atualmente como Diretor Administrativo Financeiro ISET (Instituto Superior de Ensino Tecnológico), Professor de Ensino Superior da FESP - Curitiba, Consultor em Desenvolvimento de Sistemas de Grandes Empresas como (Siemens, Isae, Souza Cruz).

GERSON VANZIN MOURA DA SILVA

Experiência Acadêmica	Advogado formado pela Universidade Federal de Santa Maria – RS e Especialista em Direito Financeiro Também pela Universidade Federal de Santa Maria - RS
Experiência Profissional	Advogado, Especialista em Direito Financeiro. Procurador do Banco Central do Brasil no Período de 1993 à 2000. Membro do Conselho Temático de Comércio Exterior da FIEP. Aob 19180-PR.

NEWTON DE SOUZA JUNIOR

Experiência Acadêmica Advogado formado pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro-UERJ e Pós Graduado em Direito Econômico e Empresarial pela Fgv. Mba Pela Coppead.

Experiência Profissional Ocupou de 2000 à 2003 várias Posições Executivas em Companhias que a GP Investimentos Participa, como, por Exemplo, a ALL e a Ferropar, Autou Ainda, na Companhia de 1997 à 200 como Consultor Corporativo, tendo sido no Mesmo Período Membro do Conselho de Administração da Ferropar.

03.01 - EVENTOS RELATIVOS À DISTRIBUIÇÃO DO CAPITAL

Evento	Data do	Pessoas Físicas	Invest.	Acordo de	Ações Prefer.	Ações Preferenciais	Data do Último
Base	Evento	e Jurídicas	Institucionais	Acionistas	com Direito a Voto	com Direito a Voto	Acordo de Acionistas
RCA	03/10/2005	1.392	520	Sim	Restrito	0	27/04/2004

Ações em Circulação no Mercado

Ordinárias		Preferenciais		Total	
Quantidade (Unidade)	Percentual	Quantidade (Unidade)	Percentual	Quantidade (Unidade)	Percentual
30.788.907	39,50	112.622.838	78,60	143.411.745	64,83

03.02 - POSIÇÃO ACIONÁRIA DOS ACIONISTAS COM MAIS DE 5% DE AÇÕES COM DIREITO A VOTO

Item	Nome/Razão Social CPF/CNPJ Nacionalidade/UF	Ações Ordinárias		Ações Preferenciais		Total de Ações		Comp. Cap. Soc.	Part. no Acordo de Acionistas	Controlador
		(Mil)	%	(Mil)	%	(Mil)	%			
01	Judori Adm. e Empr. Participações S.A. 01.089.464/0001-89/Brasileira/SP	10.791	11,49	10.395	6,82	21.186	9,58	10/03/2005	Sim	Sim
02	Emerging Markets Capital Investments 05.583.019/0001-21/EUA	9.940	12,75	1.579	1,04	11.519	5,20	10/03/2005	Sim	Sim
03	Ralph Partners I 05.541.557/0001-53/EUA	11.195	14,36	1.703	5,14	12.898	5,83	10/03/2005	Sim	Sim
04	Delara Brasil Ltda. 81.167.587/0001-20/Brasileira/PR	6.940	11,24	7.836	6,97	14.776	6,67	14/05/2004	Sim	Sim
97	AÇÕES EM TESOURARIA	0	0,00	0	0,00	0	0,00			
98	OUTROS	39.109	50,16	121.888	80,03	160.997	72,72			
99	TOTAL	77.975	100,00	143.401	100,00	221.376	100,00			

03.03 - DISTRIBUIÇÃO DO CAPITAL SOCIAL DOS CONTROLADORES ATÉ O NÍVEL DE PESSOA FÍSICA

Item	Controladora/Investidora	Data de Comp. Cap. Social
01	JUDORI ADM. E EMPR. PARTICIPAÇÕES S.A.	10/03/2005

Item	Nome/Razão Social CPF/CNPJ Nacionalidade/UF	Ações Ordinárias/Cotas		Ações Preferenciais		Ações/Cotas Total		Comp. Cap. Soc.
		(Unidades)	%	(Unidades)	%	(Unidades)	%	
0101	Julia Dora Antonia Koranyi Arduini 573.420.168-53/Brasileira/SP	17.613.930	80,00	0	0,00	17.613.930	51,38	
0102	Riccardo Arduini 066.751.668-91/Brasileira/SP	4.403.463	20,00	0	0,00	4.403.463	12,85	
0103	Aurea Particip. e Empreendimentos Ltda. 51.432.482/0001-90 Brasileira/SP	0	0,00	12.262.311	100,00	12.262.311	35,77	30/04/2004
0199	TOTAL	22.017.393	100,00	12.262.311	100,00	34.279.704	100,00	

03.03 - DISTRIBUIÇÃO DO CAPITAL SOCIAL DOS CONTROLADORES ATÉ O NÍVEL DE PESSOA FÍSICA

Item	Controladora/Investidora	Data de Comp. Cap. Social
0103	AUREA PARTICIP. E EMPREENDIMENTOS LTDA.	30/04/2004

Item	Nome/Razão Social CPF/CNPJ Nacionalidade/UF	Ações Ordinárias/Cotas (Unidades)	%	Ações Pre-ferenciais (Unidades)	%	Ações/Cotas Total (Unidades)	%	Comp. Cap. Soc.
------	---	---	---	------------------------------------	---	------------------------------------	---	-----------------------

03.03 - DISTRIBUIÇÃO DO CAPITAL SOCIAL DOS CONTROLADORES ATÉ O NÍVEL DE PESSOA FÍSICA

Item	Controladora/Investidora	Data de Comp. Cap. Social
02	EMERGING MARKETS CAPITAL INVESTMENTS	10/03/2005

Item	Nome/Razão Social CPF/CNPJ Nacionalidade/UF	Ações Ordinárias/Cotas (Unidades)	%	Ações Pre-ferenciais (Unidades)	%	Ações/Cotas Total (Unidades)	%	Comp. Cap. Soc.
------	---	---	---	------------------------------------	---	------------------------------------	---	-----------------------

03.03 - DISTRIBUIÇÃO DO CAPITAL SOCIAL DOS CONTROLADORES ATÉ O NÍVEL DE PESSOA FÍSICA

Item	Controladora/Investidora	Data de Comp. Cap. Social
03	RALPH PARTNERS I	10/03/2005

Item	Nome/Razão Social CPF/CNPJ Nacionalidade/UF	Ações Ordinárias/Cotas (Unidades)	%	Ações Pre-ferenciais (Unidades)	%	Ações/Cotas Total (Unidades)	%	Comp. Cap. Soc.
------	---	---	---	------------------------------------	---	------------------------------------	---	-----------------------

03.03 - DISTRIBUIÇÃO DO CAPITAL SOCIAL DOS CONTROLADORES ATÉ O NÍVEL DE PESSOA FÍSICA

Item	Controladora/Investidora	Data de Comp. Cap. Social
04	DELARA BRASIL LTDA.	14/05/2004

Item	Nome/Razão Social CPF/CNPJ Nacionalidade/UF	Ações Ordinárias/Cotas (Unidades)	%	Ações Pre-ferenciais (Unidades)	%	Ações/Cotas Total (Unidades)	%	Comp. Cap. Soc.
0401	Wilson Ferro Delara 184.955.169-34/Brasileira/PR	1.780.200	90,00	0	0,00	1.780.200	90,00	
0402	Rosangela Gapar Delara 354.657.789-20/Brasileira/PR	197.800	10,00	0	0,00	197.800	10,00	
0499	TOTAL	1.978.000	100,00	0	0,00	1.978.000	100,00	

04.01 - COMPOSIÇÃO DO CAPITAL SOCIAL

1 - Data da Última Alteração: 03/10/2005

Item	Espécie das Ações	Nominativa ou Escritural	Valor Nominal (Reais)	Qtd. de Ações (Mil)	Subscrito (Reais Mil)	Integralizado (Reais Mil)
01	Ordinárias	Escritural		77.976	238.954	238.954
02	Preferenciais	Escritural		143.400	439.442	439.442
03	Preferenciais Classe A			0	0	0
04	Preferenciais Classe B			0	0	0
05	Preferenciais Classe C			0	0	0
06	Preferenciais Classe D			0	0	0
07	Preferenciais Classe E			0	0	0
08	Preferenciais Classe F			0	0	0
09	Preferenciais Classe G			0	0	0
10	Preferenciais Classe H			0	0	0
11	Prefer. Outras Classes			0	0	0
99	Totais			221.376	678.396	678.396

04.02 - CAPITAL SOCIAL SUBSCRITO E ALTERAÇÕES NOS TRÊS ÚLTIMOS ANOS

Item	Data da Alteração	Valor do Capital Social (Reais Mil)	Valor da Alteração (Reais Mil)	Origem da Alteração	Quantidade de Ações Emitidas (Mil)	Preço da Ação na Emissão (Reais)
01	07/02/2001	220.117	17.201	Subscrição em Bens ou Créditos	876.878	0,0196157723
02	08/06/2001	219.592	(525)	Subscrição Particular em Dinheiro	26.767	0,1961577200
03	12/07/2001	215.644	(3.948)	Reserva de Capital	187.374	0,0210698990
04	27/07/2001	235.327	19.683	Subscrição Particular em Dinheiro	3.773.788	0,0521565000
05	30/08/2001	234.683	(644)	Subscrição Particular em Dinheiro	123.367	0,0052156500
06	01/10/2001	234.929	246	Subscrição Particular em Dinheiro	10.556	0,0232747000
07	12/08/2002	260.342	25.413	Subscrição Particular em Dinheiro	634.615	0,0400452000
08	14/02/2003	275.342	15.000	Subscrição Particular em Dinheiro	374.577	0,0400452000
09	31/12/2003	332.146	56.804	Subscrição Particular em Dinheiro	2.704.953	0,0210000000
10	10/12/2003	332.146	0	Conv. total das PN's em ON's	0	0,0000000000
11	11/05/2004	332.146	0	Conv.de 57,7% das ON's em PN's	0	0,0000000000
12	14/05/2004	332.146	0	Grupamento 1000 por 1 ação	0	0,0000000000
13	14/06/2004	333.872	1.726	Subscrição em Bens ou Créditos	47	36,8185390000
14	14/06/2004	335.961	2.089	Subscrição em Bens ou Créditos	59	35,1299810000
15	14/06/2004	336.645	684	Subscrição em Bens ou Créditos	18	37,6786350000
16	14/06/2004	338.527	1.882	Subscrição em Bens ou Créditos	48	39,4850330000
17	14/06/2004	340.117	1.590	Subscrição Particular em Dinheiro	68	23,5000000000
18	14/06/2004	340.408	291	Subscrição Particular em Dinheiro	12	23,5000000000
19	14/06/2004	340.483	75	Subscrição Particular em Dinheiro	3	23,5000000000
20	23/06/2004	607.857	267.375	Subscrição Pública	5.750	46,5000000000
21	08/07/2004	608.156	299	Subscrição em Bens ou Créditos	8	39,2599170000
22	08/07/2004	608.255	99	Subscrição em Bens ou Créditos	3	37,3486230000
23	08/07/2004	608.545	290	Subscrição em Bens ou Créditos	7	40,1770440000
24	08/07/2004	608.910	365	Subscrição em Bens ou Créditos	9	42,1032220000
25	08/07/2004	608.934	24	Subscrição em Bens ou Créditos	1	24,4474650000
26	21/07/2004	609.236	302	Subscrição em Bens ou Créditos	8	39,5548600000
27	21/07/2004	609.281	45	Subscrição em Bens ou Créditos	1	40,4788770000
28	11/08/2004	609.832	551	Subscrição em Bens ou Créditos	14	40,1031340000
29	11/08/2004	610.029	197	Subscrição em Bens ou Créditos	5	40,0399590000
30	11/08/2004	610.172	143	Subscrição em Bens ou Créditos	3	43,0075070000
31	11/10/2004	623.374	13.202	Subscrição Particular em Dinheiro	344	38,3300000000
32	11/10/2004	635.556	12.182	Subscrição Particular em Dinheiro	333	36,5800000000
33	11/10/2004	636.295	739	Subscrição Particular em Dinheiro	29	25,5500000000
34	11/10/2004	639.255	2.960	Subscrição Particular em Dinheiro	72	41,1100000000
35	11/10/2004	640.175	920	Subscrição Particular em Dinheiro	36	25,5500000000
36	11/10/2004	641.095	920	Subscrição Particular em Dinheiro	36	25,5500000000
37	11/10/2004	642.015	920	Subscrição Particular em Dinheiro	36	25,5500000000
38	04/11/2004	642.112	97	Subscrição em Bens ou Créditos	3	36,7000000000
39	04/11/2004	642.451	339	Subscrição Particular em Dinheiro	3	42,3400000000
40	04/11/2004	642.489	38	Subscrição em Bens ou Créditos	1	25,7600000000
41	15/12/2004	644.089	1.600	Subscrição em Bens ou Créditos	40	40,0000000000
42	28/02/2005	644.900	811	Subscrição Particular em Dinheiro	19	49,2195750000
43	23/03/2005	674.495	29.595	Subscrição em Bens ou Créditos	4.692	6,3074560000
44	28/04/2005	674.835	340	Subscrição em Bens ou Créditos	48	8,1196340000
46	24/05/2005	674.941	106	Subscrição em Bens ou Créditos	21	4,3280000000
48	09/06/2005	675.111	170	Subscrição Particular em Dinheiro	23	8,1020000000
50	13/06/2005	675.122	11	Subscrição em Bens ou Créditos	1	14,0000000000
51	14/09/2005	675.255	133	Subscrição Particular em Dinheiro	15	8,7360070000
52	20/09/2005	675.557	302	Subscrição Particular em Dinheiro	45	6,6610871049
53	27/09/2005	677.576	2.018	Subscrição Particular em Dinheiro	287	7,0339149010
54	03/10/2005	678.396	820	Subscrição Particular em Dinheiro	153	5,3594770000

04.03 - BONIFICAÇÃO/DESDOBRAMENTO OU GRUPAMENTO DE AÇÕES NOS TRÊS ÚLTIMOS ANOS

Item	Data da Aprovação	Valor Nominal por Ação Antes da Aprovação (Reais)	Valor Nominal por Ação Depois da Aprovação (Reais)	Quantidade de Ações Antes da Aprovação (Mil)	Quantidade de Ações Depois da Aprovação (Mil)
01	14/05/2004			36.197.170.987	36.197
02	10/03/2005			43.218	216.090

04.04 - CAPITAL SOCIAL AUTORIZADO

1 - Quantidade (Mil)	2 - Valor (Reais Mil)	3 - Data da Autorização
0	900.000	10/12/2003

04.05 - COMPOSIÇÃO DO CAPITAL AUTORIZADO

Item	Espécie	Classe	Quantidade de Ações Autorizadas à Emissão (Mil)
------	---------	--------	---

05.02 - PARTES BENEFICIÁRIAS, BÔNUS DE SUBSCRIÇÃO OU OPÇÃO DE COMPRA DE AÇÕES

Item	Valor Mobiliário	Data da Deliberação	Deliberação Evento	Data da Emissão	Quantidade em Circulação (Mil)	Valor Nominal (Reais Mil)	Vencimento	Conversível/ Exercível
01	Bônus de Subscrição	12/08/2002	RCA	12/08/2002	455.739	0,01	01/08/2005	Sim

06.01 - PROVENTOS DISTRIBUÍDOS NOS TRÊS ÚLTIMOS ANOS

Item	Provento	Aprovação da Distribuição Evento	Data da Aprovação Distribuição	Término do Exercício Social	Lucro ou Prejuízo Líquido no Período (Reais Mil)	Valor do Provento por Ação	Espécie das Ações	Classe das Ações	Montante do Provento (Reais Mil)	Data de Início de Pagamento
01	Dividendo	AGO/E	30/04/2002	31/12/2001	9.714	0,0000141508	Ordinária		173.000	30/04/2002
02	Dividendo	AGO/E	30/04/2002	31/12/2001	9.714	0,0000155659	Preferencial		316.000	30/04/2002
03	Juros sobre o Capital Próprio	RCA	30/12/2004	31/12/2004	0	0,8333354000	Preferencial		36.000	31/01/2005
04	Dividendo	AGO/E	01/04/2005	31/12/2004	150.605	0,0035153000	Ordinária		273.656	02/05/2005
05	Dividendo	AGO/E	01/04/2005	31/12/2004	150.605	0,0035153000	Preferencial		502.424	02/05/2005

06.03 - DISPOSIÇÕES ESTATUTÁRIAS DO CAPITAL SOCIAL

Item	Espécie da Ação	Classe da Ação	% do Capital Social	Conversível	Converte em	Direito a Voto	TAG a Long %	Prioridade no Reembolso de Capital	Prêmio	Tipo de Dividendo	% Dividendo	R\$/ Ação	Cumulativo	Prioritário	Calculado Sobre Lucro	Observação
01	Ordinária		42,50	Não		Pleno	100,00	Não	Não	Mínimo	25,00	0,00000	Não	Não	Líquido Ajustado	
02	Preferencial		57,50	Não		Restrito	100,00	Sim	Não	Mínimo	25,00	0,00000	Não	Sim	Líquido Ajustado	

06.04 - MODIFICAÇÃO ESTATUTÁRIA

1 - Data da Última Modificação do Estatuto	2 - Dividendo Obrigatório (% do Lucro)
10/03/2005	25,00

07.01. REMUNERAÇÃO E PARTICIPAÇÃO DOS ADMINISTRADORES NO LUCRO

Participação dos Administradores no Lucro	Valor da Remuneração Global dos Administradores (Reais Mil)	3 - Periodicidade
Sim	11.400	Anual

07.02. PARTICIPAÇÕES E CONTRIBUIÇÕES NOS TRÊS ÚLTIMOS ANOS

1 - Data Final do Último Exercício Social:	31/12/2003
2 - Data Final do Penúltimo Exercício Social:	31/12/2002
3 - Data Final do Antepenúltimo Exercício Social:	31/12/2001

Item	Descrição das Participações e Contribuições	Valor do Último Exercício (Reais Mil)	Valor do Penúltimo Exercício (Reais Mil)	Valor do Antepenúltimo Exercício (Reais Mil)
01	Participações-Debenturistas	0	0	0
02	Participações-Empregados	0	0	0
03	Participações-Administradores	0	0	0
04	Partic.-Partes Beneficiárias	0	0	0
05	Contribuições Fdo. Assistência	0	0	0
06	Contribuições Fdo. Previdência	0	0	0
07	Outras Contribuições	0	0	0
08	Lucro Líquido no Exercício	10.154	5.343	9.714
09	Prejuízo Líquido no Exercício	0	0	0

07.03. PARTICIPAÇÕES EM SOCIEDADES CONTROLADAS E/OU COLIGADAS

Item	Razão Social da Controlada/Coligada	CNPJ	Classificação	% Participação no Capital da Investida	% Patrimônio Líquido da Investidora	Tipo de Empresa
01	All América Lat. Logística do Brasil S/A	01.258.944/0001-26	Aberta Controlada	100,00	47,64	Empresa Comercial, Industrial e Outras
02	All-América Lat. Log. Intermodal S/A	03.172.874/0001-14	Fechada Controlada	100,00	10,86	Empresa Comercial, Industrial e Outras
04	América Latina Logística Arm.Gerais Ltda	03.247.098/0001-74	Investida da Controlada/Coligada	100,00	0,17	Empresa Comercial, Industrial e Outras
05	América Latina Logística Overseas Ltd	.. / -	Fechada Controlada	100,00	0,52	Empresa Comercial, Industrial e Outras
06	Geodex Communications do Brasil S.A.	02.808.710/0001-78	Aberta Coligada	43,69	18,60	Empresa Comercial, Industrial e Outras
07	Logispar Logística e Participações S.A.	03.469.006/0001-09	Fechada Controlada	100,00	62,69	Empresa Comercial, Industrial e Outras

08.01. CARACTERÍSTICAS DA EMISSÃO PÚBLICA OU PARTICULAR DE DEBÊNTURES

1 - ITEM	02
2 - Nº DE ORDEM	1ª
3 - Nº REGISTRO NA CVM	
4 - DATA DO REGISTRO CVM	
5 - SÉRIE EMITIDA	1
6 - TIPO DE EMISSÃO	SIMPLES
7 - NATUREZA EMISSÃO	PARTICULAR
8 - DATA DA EMISSÃO	01/02/2003
9 - DATA DE VENCIMENTO	08/02/2009
10 -ESPÉCIE DA DEBÊNTURE	FLUTUANTE
11 - CONDIÇÃO DE REMUNERAÇÃO VIGENTE	
12 - PRÊMIO/DESÁGIO	
13 - VALOR NOMINAL (Reais)	10.000
14 - MONTANTE EMITIDO (Reais Mil)	55.000
15 - Q. TÍTULOS EMITIDOS (UNIDADE)	5.500
16 - TÍTULO CIRCULAÇÃO (UNIDADE)	5.500
17 - TÍTULO TESOURARIA (UNIDADE)	0
18 - TÍTULO RESGATADO (UNIDADE)	0
19 - TÍTULO CONVERTIDO (UNIDADE)	0
20 - TÍTULO A COLOCAR (UNIDADE)	0
21 - DATA DA ÚLTIMA REPACTUAÇÃO	
22 - DATA DO PRÓXIMO EVENTO	

08.01. CARACTERÍSTICAS DA EMISSÃO PÚBLICA OU PARTICULAR DE DEBÊNTURES

1 - ITEM	03
2 - Nº DE ORDEM	3º
3 - Nº REGISTRO NA CVM	CVM/SRE/DEB/2004/012
4 - DATA DO REGISTRO CVM	23/06/2004
5 - SÉRIE EMITIDA	1
6 - TIPO DE EMISSÃO	SIMPLES
7 - NATUREZA EMISSÃO	PÚBLICA
8 - DATA DA EMISSÃO	01/06/2004
9 - DATA DE VENCIMENTO	01/06/2007
10 - ESPÉCIE DA DEBÊNTURE	FLUTUANTE
11 - CONDIÇÃO DE REMUNERAÇÃO VIGENTE	110% CDI
12 - PRÊMIO/DESÁGIO	
13 - VALOR NOMINAL (Reais)	10.000,00
14 - MONTANTE EMITIDO (Reais Mil)	120.000
15 - Q. TÍTULOS EMITIDOS (UNIDADE)	12.000
16 - TÍTULO CIRCULAÇÃO (UNIDADE)	12.000
17 - TÍTULO TESOURARIA (UNIDADE)	0
18 - TÍTULO RESGATADO (UNIDADE)	0
19 - TÍTULO CONVERTIDO (UNIDADE)	0
20 - TÍTULO A COLOCAR (UNIDADE)	0
21 - DATA DA ÚLTIMA REPACTUAÇÃO	
22 - DATA DO PRÓXIMO EVENTO	

08.01. CARACTERÍSTICAS DA EMISSÃO PÚBLICA OU PARTICULAR DE DEBÊNTURES

1 - ITEM	04
2 - Nº DE ORDEM	4º
3 - Nº REGISTRO NA CVM	CVM/SRE/DEB/2004/039
4 - DATA DO REGISTRO CVM	27/10/2004
5 - SÉRIE EMITIDA	1
6 - TIPO DE EMISSÃO	SIMPLES
7 - NATUREZA EMISSÃO	PÚBLICA
8 - DATA DA EMISSÃO	01/10/2004
9 - DATA DE VENCIMENTO	01/10/2009
10 - ESPÉCIE DA DEBÊNTURE	FLUTUANTE
11 - CONDIÇÃO DE REMUNERAÇÃO VIGENTE	108% CDI
12 - PRÊMIO/DESÁGIO	
13 - VALOR NOMINAL (Reais)	10.000,00
14 - MONTANTE EMITIDO (Reais Mil)	135.000
15 - Q. TÍTULOS EMITIDOS (UNIDADE)	13.500
16 - TÍTULO CIRCULAÇÃO (UNIDADE)	13.500
17 - TÍTULO TESOURARIA (UNIDADE)	0
18 - TÍTULO RESGATADO (UNIDADE)	0
19 - TÍTULO CONVERTIDO (UNIDADE)	0
20 - TÍTULO A COLOCAR (UNIDADE)	0
21 - DATA DA ÚLTIMA REPACTUAÇÃO	
22 - DATA DO PRÓXIMO EVENTO	

09.01 - BREVE HISTÓRICO DA EMPRESA

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 de bens 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, dentre eles o Convênio nº 29, que disciplina o tráfego mútuo entre a Concessionária Brasileira e a Ferropar, uma sub-concessionária de transporte ferroviário que opera um trecho de aproximadamente 200km na região nordeste do Paraná. Posteriormente, a Concessionária Brasileira adquiriu 25% do capital votante e total 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 Ferrobán, 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 Companhia efetuaram a aquisição de certas ações da ALL Central e ALL Mesopotâmica (à época denominadas Buenos Aires Al Pacífico San Martín e Ferrocarril Mesopotámico General Urquiza, respectivamente), que operam duas grandes malhas ferroviárias na Argentina:

- Buenos Aires Al Pacifico San Martin, que conecta Buenos Aires a Junín, Rufino, San Ruis, Mendoza, San Juan, San Rafael e Rosario com uma extensão de aproximadamente 5.757 quilômetros; e
- Ferrocarril Mesopotámico General Urquiza, que conecta Buenos Aires a Rojas, Concordia, Paraná, Paso de los Libres, Monte Caseros, Corrientes e Posadas, com uma extensão de aproximadamente 2.644 quilômetros.

Além disso, estes acionistas transferiram as ações para a ALL Argentina sujeitas à aprovação do governo argentino. Em 26 de abril de 2004, o poder concedente argentino outorgou, sujeito a algumas condições, tal autorização (ver “As Concessões Brasileiras e Argentinas – Compra e Venda da ALL Central e ALL Mesopotâmica”).

93

Em 1999, a Companhia alterou sua razão social para ALL - América Latina Logística S.A., para refletir tanto o seu foco em serviços de logística, como o seu alcance regional, estendendo-se além da fronteira do Brasil (ver “Informações Adicionais sobre a Emissão de Debêntures – Histórico”). As Concessionárias Argentinas foram renomeadas para América Latina Logística - Central S.A. e América Latina Logística - Mesopotâmica S.A.

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 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 frequentemente 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 à instabilidade na conjuntura política, social e econômica da Argentina, a ALL alienou seus direitos políticos e econômicos relativos à ALL Argentina à Logispar, empresa controlada por alguns dos principais acionistas da Companhia. Em dezembro de 2003, devido às relativas melhorias em tais condições na Argentina, a ALL readquiriu indiretamente tais direitos.

Realizações

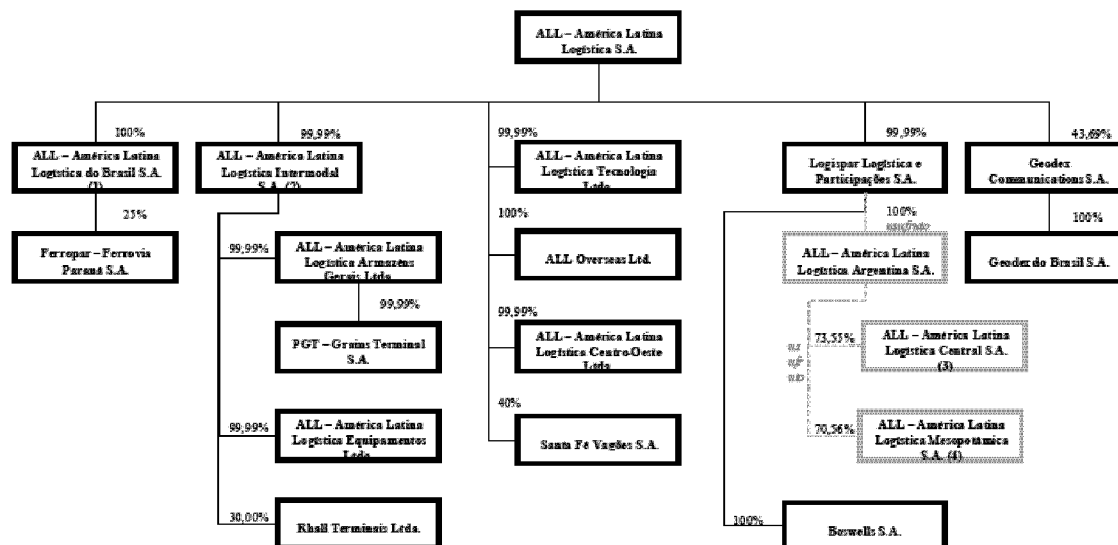
Desde a desestatização da Malha Sul em 1997, e desde a aquisição dos direitos relacionados com as Concessionárias Argentinas em 1999, a ALL obteve importantes melhorias nos seus negócios em termos de (a) aumento de receitas, apresentando crescimento de volumes e participação de mercado; (b) constante 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 de 25,3% na receita das operações brasileiras, de R\$194,0 milhões em 1997 para R\$937,5 milhões em 2004 (taxa média de inflação, INPC, de 7,8% no mesmo período);

- CAGR de 15,2% nas receitas das operações argentinas, de R\$95,6 milhões em 2001 para R\$146,3 milhões em 2004 (taxa média de inflação medida pelo índice geral de preços de 15,4% no mesmo período);
- CAGR aproximado de 13,2% no volume de frete transportado pelas operações brasileiras, de 6,2 bilhões TKU em 1997 para 14,8 bilhões TKU em 2004;
- CAGR aproximado de 15,0% no volume de frete transportado pelas operações argentinas, de 2,5 bilhões TKU em 2001 para 3,8 bilhões TKU em 2004;
- CAGR de aproximadamente 20,8% na produtividade por funcionário nas operações brasileiras, de 1,8 bilhão TKU/funcionário em 1997 para 6,8 bilhões TKU/funcionário em 2004;
- CAGR de aproximadamente 12,4% na produtividade das locomotivas das operações brasileiras, de 1.129 TKU/Kgf em 1997 para 2.552 TKU/Kgf em 2004;
- CAGR de aproximadamente 10,9% na produtividade dos vagões das operações brasileiras, de 0,6 milhão TKU/vagão em 1997 para 1,2 milhão TKU/vagão em 2004;
- Queda do ciclo médio dos vagões reduzido nas operações brasileiras, de 15,6 dias em 1997 para 7,8 dias em 2004. No semestre encerrado em 30 de junho de 2005, queda do ciclo médio dos vagões nas operações brasileiras de 7 dias; 94
- Consumo de combustível reduzido em 15,9% nas operações brasileiras, de 6,8 litros/mil TKB em 1997 para 5,75 litros/mil TKB em 2004. No semestre encerrado em 30 de junho de 2005, redução no consumo de combustível nas operações brasileiras de 5,70 litros/mil TKB;
- Implementação de uma cultura sólida de conscientização sobre os custos que gerou uma diminuição de 0,5% ao ano em custos fixos, de 1997 a 2004, enquanto os volumes aumentaram aproximadamente 139%, as receitas aumentaram aproximadamente 384% 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 2,8 acidentes por milhas de trem em 2004, 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 milhas de trem;
- A ALL atraiu mais de R\$480,0 milhões em investimentos feitos por clientes em material rodante (vagões e caminhões) e terminais operados em sua rede. No semestre encerrado em 30 de junho de 2005, tais investimentos totalizaram aproximadamente R\$60 milhões;
- 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 área metropolitana 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 argentina de negócios; e
- Estabeleceu um dos programas de “trainee” mais bem-sucedidos do Brasil, o qual atualmente atrai mais de 12.000 candidatos anualmente. 95

Estrutura Societária Resumida

O gráfico abaixo apresenta de forma resumida a estrutura societária da ALL, indicando suas principais subsidiárias e a participação, direta e indireta, no capital total de cada subsidiária. Veja “Informações Adicionais sobre a Emissão de Debêntures — Eventos Societários e Reestruturações Societárias Relevantes” para uma lista completa de suas subsidiárias.



- (1) Concessionária Brasileira.
- (2) Subsidiária operacional na área de transporte rodoviário e outros serviços de logística.
- (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 (Concessionárias Argentinas), uma subsidiária através da qual a ALL presta serviços de transporte rodoviário e outros serviços de logística, complementando a oferta 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 titular da concessão da Malha Sul, operando também na Região Sul da Malha Paulista, desde a sua desestatização em 1998, com a outorga da concessão à Ferrobán (formada pelos antigos participantes do Consórcio Ferrovias, vencedor da licitação). Inicialmente, a exploração da parte sul da Malha Paulista pela Concessionária Brasileira deu-se através de acordos operacionais firmados com o Consórcio Ferrovias, face ao direito da concessionária de contratar terceiros para o desenvolvimento das atividades objeto da concessão. Em momento posterior, foi realizada a transferência de parte da concessão da Ferrobán à Concessionária Brasileira, o que ocorreu por meio da operação de cisão da Ferrobán com versão parcial de seu patrimônio à Companhia, aprovada pelo Ministério dos Transportes em dezembro de 2000, o qual foi imediatamente após a cisão transferido à Concessionária Brasileira. Este procedimento foi objeto de denúncia apresentada junto ao Tribunal de Contas da União (TCU), que decidiu, em julgamento recente, pela sua improcedência, eis que não se tratava de hipótese de subconcessão, como alegava o denunciante, mas sim de transferência de concessão, não sendo necessária, portanto, a realização de novo procedimento licitatório. 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 – América Latina Logística Argentina S.A. controla a ALL Central e a ALL Mesopotâmica, por meio de um contrato de usufruto que concede à ALL – América Latina Logística Argentina S.A. 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 Companhia e a sua transferência à ALL – América Latina Logística Argentina S.A. depende da autorização do governo argentino. Em 26 de abril de 2004, o Poder Concedente argentino autorizou a transferência das ações, acima mencionadas, das Concessionárias Argentinas para a ALL – América Latina Logística Argentina S.A., desde que atendidas determinadas condições, que ainda não foram cumpridas. 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. Veja “As Concessões Brasileira e Argentina - Argentina -Termos das Concessões Argentinas”.

A Concessionária Brasileira detém uma participação de 25% na Ferropar, uma subconcessão de ferrovia de 200 quilômetros na região noroeste do Estado do Paraná. A participação na Ferropar teria sido reduzida a 4,26% do seu capital total 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 a sua desestatização em 1996, a Ferropar tem descumprido determinadas obrigações sob a Subconcessão, tendo sido decretada, pelo Poder Concedente, em 19 de agosto de 2005, a intervenção na Ferropar, pelo prazo de 180 dias. (Ver “Processos Judiciais – Ações Regulatórias”).

Além disso, a Companhia possui uma participação de 43,69% do capital total, e de 3,28% 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 Assembléia Geral Extraordinária a redução do capital social da Companhia, 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 pela 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 Companhia deliberou que ela não poderá aportar recursos, conceder mútuos ou garantias em favor da Geodex ou da Geodex Communications do Brasil S.A., salvo com a aprovação prévia da maioria dos acionistas preferencialistas reunidos em assembléia especial convocada para este fim. Veja “Informações sobre a Emissão– Eventos Societários e Reestruturações Societárias relevantes – 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 65 milhões de pessoas, correspondendo a aproximadamente 37% da população do Brasil, 50% de seu PIB e 65% de sua produção de grãos (incluindo soja, farelo, trigo, algodão, feijão, milho, arroz e açúcar) em 2004. 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.

Em 2003, 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 97 região ao sul de Córdoba, como também o 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 do norte até a fronteira paraguaia e do 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 65% das exportações totais de grãos na América do Sul em 2004. 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 49,9 milhões de toneladas na safra de 2003/2004.

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, aumentando assim 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.

A seguinte tabela relaciona a produção brasileira de determinadas *commodities* por estado e região em 2004.

	Soja	Milho	Arroz (em milhares de toneladas)	Total em 2004	Total (%)
Estados					
Paraná	10.037	11.192	175	21.403	22%
Rio Grande do Sul	5.559	3.500	6.302	15.361	16%
Santa Catarina	657	3.340	1.000	4.997	5%
Total Sul	16.253	18.032	7.476	41.761	43%
Mato Grosso	15.009	3.346	1.851	20.206	21%
Goiás	6.147	3.372	345	9.865	10%
Mato Grosso do Sul	3.325	2.353	240	5.918	6%
Total Centro-Oeste	24.481	9.355	2.436	36.404	37%
Minas Gerais	2.659	6.000	212	8.872	9%
São Paulo	1.815	4.500	106	6.420	7%
Total Sudeste	1.174	10.649	337	12.161	12%
Total Nordeste	3.539	3.066	1.229	7.834	8%

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 2004, o Mercosul foi responsável por 10% do comércio exterior no Brasil.

Acidente na Ponte São João

Em 19 de julho de 2004, ocorreu acidente ferroviário envolvendo um trem carregado com milho, farelo de soja, açúcar e produtos siderúrgicos, na ponte São João, na Serra de Paranaguá, entre Curitiba e Paranaguá. Trinta e cinco vagões descarrilharam, danificando a via permanente. Não houve vítimas. O trem era composto por 45 vagões e 3 locomotivas, sendo que estas permaneceram intactas, sendo que 35 vagões se tornaram irrecuperáveis.

A comissão especial da ANTT, criada para apurar as causas do acidente, entendeu que a falha eletromecânica no sistema de freio dinâmico da locomotiva comandante, o descumprimento de instruções referentes à condução do trem e de procedimentos especiais para circulação de composições em descidas de serras, estabelecidas em regulamentos de operação, foram as causas do referido acidente.

A comissão especial recomendou à ALL a adoção de algumas medidas, tais como: (a) cumprimento irrestrito da tabela do número de vagões e lotação; (b) aferição dos modelos matemáticos empregados para o dimensionamento do trem com a realização de uma ampla instrumentação da composição e da via permanente; (c) aumento dos esforços e recursos de manutenção entre Iguaçu e Paranaguá; e (d) a utilização de simuladores, até mesmo de outras concessionárias, para expor os maquinistas a situações de condução com imprevistos e estresses.

98

Tal acidente não teve impacto relevante no resultado da Companhia, pois a carga transportada encontrava-se coberta por seguro e os vagões danificados representavam apenas 0,2% da frota de vagões da Companhia. Adicionalmente, durante o período de reparos no trecho, parte da carga destinada a Paranaguá foi desviada para o Porto de São Francisco do Sul, em Santa Catarina, e para o Porto de Rio Grande, no Rio Grande do Sul. A reconstrução do trecho destruído da via ocorreu em 21 dias após o acidente. Depois de reaberta, foi necessária mais uma semana para que as operações deste trecho fossem normalizadas. O custo total em 30 de junho de 2005 do acidente para a Companhia foi de R\$12,39 milhões.

Apesar de o acidente ter ocorrido em julho de 2004, somente em agosto de 2005 a Companhia foi autuada pelo órgão ambiental estadual com a imposição de uma multa no valor de R\$ 1.234.300,00. A Companhia acredita contudo que o valor da multa sofrerá um abatimento, uma vez que já foram realizadas as atividades de recuperação ambiental.

Acidentes Recentes

Em 2 de março de 2005, duas locomotivas da Companhia colidiram dentro do pátio de manobras da Companhia, resultando em uma morte e ferimentos em outras três pessoas. As locomotivas e os respectivos vagões sofreram danos menores. Outro acidente havia ocorrido na última semana de fevereiro, resultando em ferimentos em uma pessoa. A ANTT designou uma comissão especial para investigar os acidentes. A Companhia encontrou-se com os representantes da comissão especial da ANTT em março passado para discutir as determinações e resultados da investigação efetuada pela própria Companhia sobre as causas dos acidentes. A comissão especial da ANTT emitiu relatório conclusivo sobre o caso, não tendo sido aplicada penalidade em face da Companhia e da Concessionária Brasileira.

Apesar desses recentes acidentes, a excelência dos índices de segurança da Companhia permanece inalterada e excede substancialmente o padrão mínimo exigido pela regulamentação da ANTT. A ALL não acredita que esses acidentes possam causar um impacto adverso relevante sobre a Companhia.

Ainda, como desdobramento do referido acidente, um dos feridos propôs ação de indenização por acidente de trabalho em face da Concessionária Brasileira, pleiteando o autor indenização por danos morais, custeio de cirurgia e de eventuais tratamentos necessários. A Concessionária Brasileira alegou em sua defesa que, não tendo sido comprovada sua culpa no acidente ferroviário, faltaria ao autor interesse de agir. Além disso, alega que a necessidade de cirurgia alegada pelo autor estaria desvinculada do referido acidente, revelando uma tentativa de aproveitamento indevido. Até a data deste Prospecto, não havia sido proferida decisão final nesta ação.

09.02 - CARACTERÍSTICA DO SETOR DE ATUAÇÃO

A INDÚSTRIA

Introdução

Entre 1991 e 1998, as ferrovias estatais na Argentina e no Brasil foram separadas em seis 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 não competem diretamente umas com as outras, sendo que, na maioria dos casos, o principal concorrente do transporte ferroviário é o transporte rodoviário.

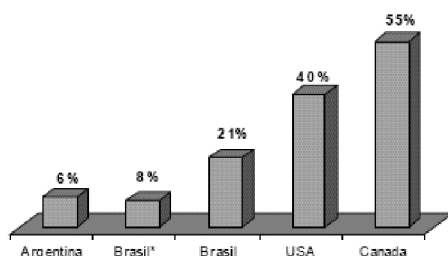
Historicamente, Brasil e Argentina têm apresentado uma infra-estrutura de transportes deficitária causada em grande parte pela falta de investimentos em transporte ferroviário e pela decisão do governo brasileiro de priorizar o transporte rodoviário na década de 60. A demanda por transportes ferroviários em ambos os países tem superado a capacidade do sistema que 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 de ferro) e 6% de todos os transportes de carga realizados no Brasil e na Argentina, respectivamente, comparado com 42% nos Estados Unidos e 55% no Canadá. 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, distâncias maiores de 500 km. Na medida em que a indústria amadurece e mais investimentos são feitos em infraestrutura, a capacidade de carga aumenta, 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, em 2003, os caminhoneiros autônomos respondem por 51% 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 7 anos.

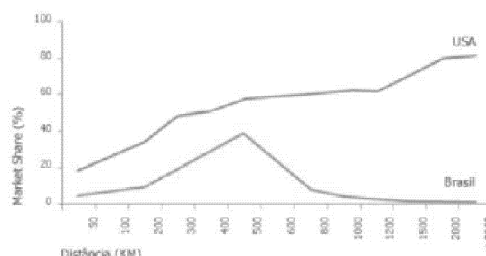
A indústria ferroviária no Brasil e na Argentina passou por uma completa reorganização. As principais linhas ferroviárias foram organizadas em seis malhas independentes em cada país, desde suas respectivas desestatizações.

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 de ferro 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, número 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 TKU/km e 15,4 milhões TKU/funcionário 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 65% 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 à 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 empresa que oferece 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 em um total de 29.798 quilômetros de linhas, que estão predominantemente concentradas nas regiões Sul, Sudeste, e Centro-Oeste do país. A malha ferroviária brasileira é a sétima maior do mundo em termos de transporte de carga, com 180 bilhões de TKUs transportados em 2003. Durante o mesmo ano, a área servida pela malha ferroviária brasileira respondeu por aproximadamente 74% 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 ferroviários 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.

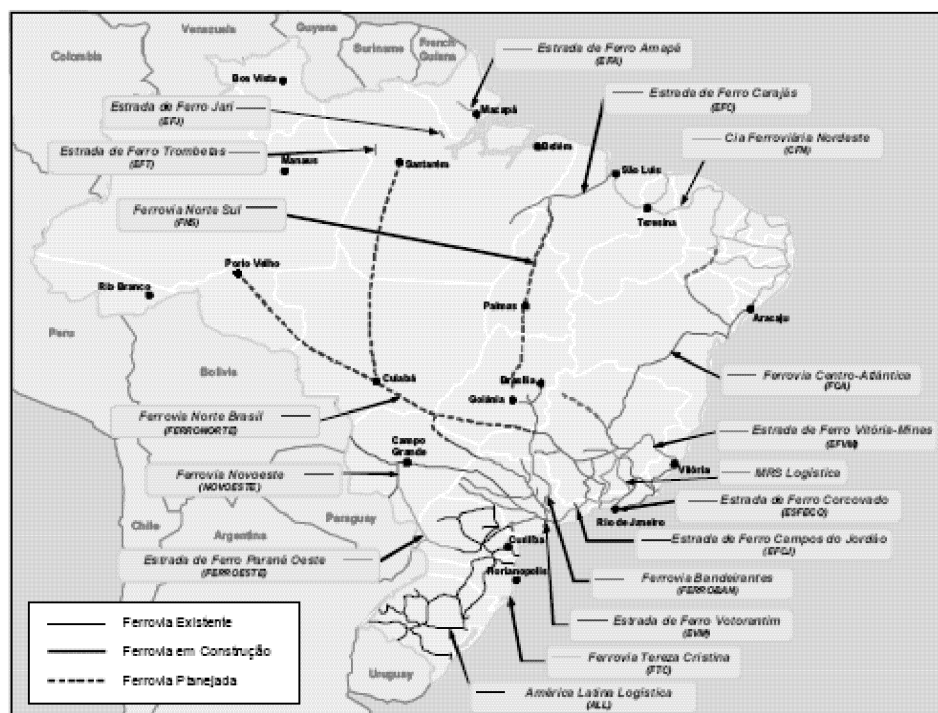
Na década de 60, a indústria ferroviária estagnou em consequência da decisão do governo brasileiro de priorizar o transporte rodoviário que, mesmo sendo mais caro a longo prazo, exigia investimentos iniciais menores. Durante as décadas que levaram à desestatização da malha ferroviária, a indústria foi afetada pela redução dos investimentos pelo governo brasileiro, uma consequência direta da crise financeira histórica que assolava a economia brasileira, combinada à 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 desestatização, 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 este (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 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 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 principais 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 2003:

			Exercício encerrado em 31 de dezembro de		
			1997	2003	
			(milhões de toneladas transportadas)		
América Latina Logística	7.200	Soja, Combustível, Milho, Cimento, Materiais de Construção	11.445	19.556	+70,9
Ferrovia Centro-Atlântica	7.080	Pedras Calcárias, Produtos de Aço, Materiais de Construção	16.880	21.499	+27,4
Companhia Ferroviária do Nordeste	4.534	Aço, Combustível, Containers	--	1.263	--
Ferrovia Bandeirantes (Ferroban)	3.622	Soja, Combustível, Aço	13.079	23.410	+79,0
MRS Logística	1.674	Minério, Aço, Soja	50.738	36.177	-69,8
Ferrovia Novoeste	1.621	Soja, Minério, Combustível	2.541	2.228	(-12,3)
Estrada de Ferro Vitória Minas	898	Minério, Carvão, Aço	106.860	118.512	+10,9
Estrada de Ferro Carajás	892	Minério, Aço	49.257	63.258	+28,4
Ferrovias Norte Brasil (Ferro Norte)	512	Soja, Açúcar	--	5.042	--
Ferroeste	248	Soja, Fertilizantes	400	1.751	+337,8
Ferrovia Tereza Cristina	164	Carvão	2.070	2.300	+11,1
Outros	1.353	--	14.525	--	--
Total	29.798	--	267.795	344.996	+28,8

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 baixavelocidade 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 1997 e 2003, o volume de cargas transportadas aumentou em 20% 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 44%, a produtividade foi duplicada e investimentos de aproximadamente R\$6,3 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	2003
TKU (milhões)	138.352	142.687	140.032	154.945	162.232	170.177	179.971
Ton. transportada (milhões)	253.113	260.755	260.026	291.003	305.277	320.992	345.096
Número de acidentes	3.988	3.932	3.954	3.447	2.672	2.625	2.239
Índice de acidentes (acidente/milhões trem-km):							
ALL – América Latina Logística	110	60,8	43,2	39,6	40,8	23,4	18,6
Estrada de Ferro Carajás	24,9	26,7	45,9	48,2	9,4	12,8	5,9
Estrada de Ferro Vitória Minas	38,9	37,5	40,2	40,8	24,1	24,8	14,8
Ferrovia Centro-Atlântica	103,2	84,3	90,2	91,5	82,3	77,7	66,5
Ferrovia Bandeirantes (Ferroban)	--	--	139,1	66,2	63,3	44,1	27,2
MRS Logística	59,9	52,7	46,5	33,8	26,7	25,3	22,7
Total da Indústria	75	68,7	77,7	60,4	60	54,9	35,7

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 têm 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 90% 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 2003:

Categoria do Produto	Exercício encerrado em 31 de dezembro de,		% de Crescimento 2000-2003
	2000	2003	
	(em mil toneladas transportadas)		
Minério de Ferro	184.580	202.315	9,6%
Carvão	12.105	12.632	4,4%
Soja e derivados	22.098	31.865	44,2%
Cimento e Cal	5.560	4.801	13,7%
Produtos de Aço	21.812	29.424	34,9%
Combustível	7.467	7.684	2,9%
Produção Agrícola	9.777	8.738	10,6%
Outros	41.853	47.637	13,8%
Total	305.252	345.096	13,1%

Fonte: ANTT.

Conforme indicado na tabela acima, o minério de ferro respondeu por mais de 58,6% de toda a carga transportada pelas ferrovias no Brasil em 2003. O transporte de minério de ferro 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 o menor crescimento no período de 2000 à 2003 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 outras, 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

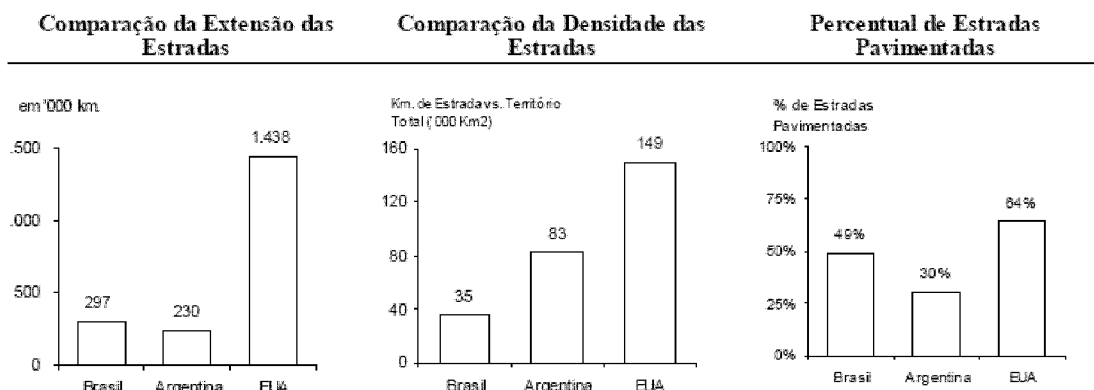
O setor de transporte rodoviário no Brasil é composto por mais de 39.500 empresas e cerca de 350.000 proprietários-operadores, empregando cerca de três milhões de pessoas. Este setor teve um faturamento superior a R\$50 bilhões no exercício que terminou em 31 de dezembro de 2002. De acordo com a ABTC, 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	297.333
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	195.529
Estaduais.....	791.525	451.057	1.242.582
Total.....	916.058	522.053	1.438.111
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 é normalmente fornecido por donos de caminhões independentes, sem a capacidade de oferecer serviços centralizados para grandes volumes de carga. De acordo com a NTC, motoristas autônomos controlam 51% de toda a frota de caminhões, e são responsáveis pelo transporte da maior parte das cargas no Brasil. Adicionalmente, de acordo com a NTC, em 31 de dezembro de 2002, cerca de 75% 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 as regras de livre mercado.

Não existe a necessidade de licença especial, nem do cumprimento de quaisquer exigências para entrar neste 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

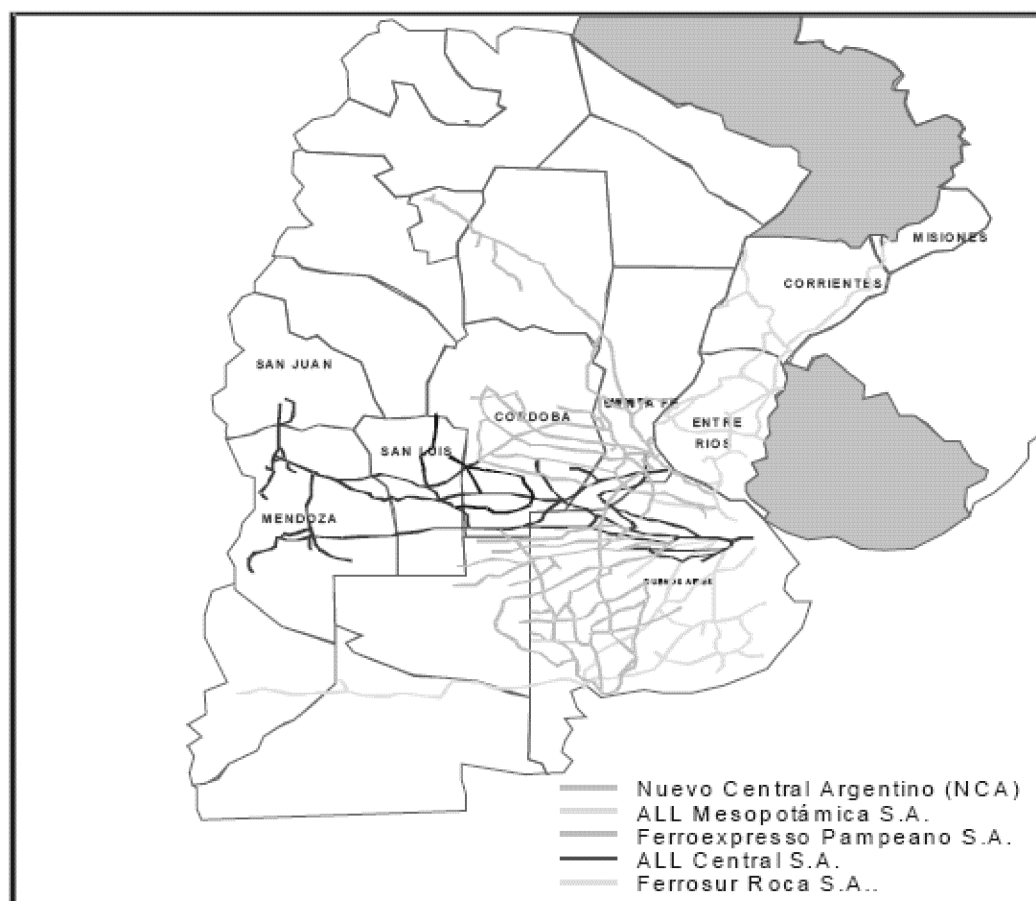
A malha ferroviária argentina possui 32.170 quilômetros que estão principalmente concentrados nas províncias de Buenos Aires, Córdoba, Santa Fé e Entre Ríos, transportando cerca de 11 bilhões de TKUs e 20,6 milhões de toneladas em 2003. De acordo com a CNRT, o transporte ferroviário na Argentina respondeu 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 10km 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 décima maior malha ferroviária do mundo. Em 1946, o governo argentino iniciou o 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 84 Pacífico S.A. (ALL - 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 aned Zapala; (d) Ferroexpreso Pampeano S.A., que liga San Martín-Rosario a Bahía Blanca; (e) Ferrocarril Mesopotámico S.A. (ALL - 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 2003:

	Extensão (km)	Locomotivas Adquiridas	Vagões Adquiridos	Exercício encerrado em 31 de dezembro de,	
				2001	2003
				(toneladas transportadas)	
ALL Central	5.254	109	5.256	2.854.788	3.197.654
ALL Mesopotâmica	2.704	47	2.139	657.312	1.224.103
Ferroeexpresso Pampeano	5.094	45	1.871	2.408.463	2.824.555
Ferrosur Roca	3.377	57	4.634	3.709.710	4.362.800
Nuevo Central Argentino	4.900	99	5.354	6.190.870	8.081.772
Belgrano Cargas	10.841	121	4.922	1.138.489	915.708
Total.....	32.170	478	24.176	16.959.632	20.606.592

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. A tabela abaixo mostra os índices de produtividade para os anos que terminaram em 31 de dezembro de 1998 a 2003:

	Exercício encerrado em 31 de dezembro de,					
	1998	1999	2000	2001	2002	2003
TKU (em milhões).....	9.824	9.102	8.696	8.989	9.444	10.989
Toneladas transportadas (em milhões).....	18.828	17.487	16.265	16.960	17.468	20.607

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 incapacidade 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 a data deste Prospecto, 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 puderam 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.

10.01 - PRODUTOS E SERVIÇOS OFERECIDOS

<u>Item</u>	<u>Principais Produtos e/ou Serviços</u>	<u>% da Receita Líquida</u>
01	Commodities Agrícolas	54,40
02	Intermodal Industrial	28,10
03	Rodoviário Industrial	17,50

10.02 - MATÉRIAS-PRIMAS E FORNECEDORES

<u>Item</u>	<u>Matéria-Prima</u>	<u>Importação</u>	<u>Valor da Importação (Reais Mil)</u>	<u>Disponível no Mercado Local</u>	<u>Disponível no Mercado Externo</u>	<u>Nome do Fornecedor</u>	<u>Tipo de Fornecedor</u>	<u>% de Fornecimento sobre o total das compras da companhia</u>
01	Óleo diesel combustível	Não	0	Sim	Sim	BR Distribuidora	Não Ligado	29,00

10.03 - CLIENTES PRINCIPAIS POR PRODUTOS E/OU SERVIÇOS

<u>1- ITEM</u>	<u>2- ITEM</u>	<u>3- NOME DO PRODUTO/ NOME DO CLIENTE</u>	<u>4- % DE PARTICIPAÇÃO DO CLIENTE NA RECEITA LÍQUIDA</u>
001		Transportes de Graneis Agrícolas	
001	001	Coamo	0,00
002		Transportes de Combustíveis e Derivados de Petróleo	
002	001	Esso	0,00
002	002	Petrobrás	0,00
002	003	Ipiranga	0,00
003		Transportes ferroviários de Fuidos e Carbono	
003	001	Siderar S/A	0,00
004		Transp. Ferroviários de Grãos de soja, farelo, trigo e milho	
004	001	Bungue Alimentos	0,00
004	002	Cargill	0,00
005		Transportes de Equipamento de grande capacidade	
005	005	Ford Motor Company	0,00

11.01 - PROCESSO DE PRODUÇÃO

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 2004, receita bruta de aproximadamente R\$501,1 milhões, representando aproximadamente 53% da receita bruta das operações brasileiras. No semestre encerrado em 30 de junho de 2005, a receita bruta da unidade brasileira de *commodities* agrícola foi de R\$ 301,0 milhões, representando aproximadamente 56% da receita bruta das operações brasileiras. O volume de soja e milho transportado em 2004 foi de 8,0 milhões de toneladas e 1,6 milhão de tonelada, representando aproximadamente 56% e 11%, respectivamente, do volume total de *commodities* transportada. No semestre encerrado em 30 de junho de 2005, foram transportados 2,9 de toneladas de soja, representando 25% do volume total de *commodities* transportado. Todo o volume de carga transportada foi direcionada à 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 industriais intermodais no Brasil teve em 2004, receita bruta de R\$287,1 milhões, representando aproximadamente 31% da receita bruta de suas operações brasileiras. No semestre encerrado em 30 de junho de 2005, a unidade de negócios de produtos industriais intermodais no Brasil teve receita bruta de R\$ 154,3 milhões, representando 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 2004, receita bruta de aproximadamente R\$149,3 milhões, representando aproximadamente 16% da receita bruta das operações brasileiras. No semestre encerrado em 30 de junho de 2005, a unidade de negócios baseada em transportes rodoviários no Brasil teve receita bruta de aproximadamente R\$ 78,3 milhões, representando aproximadamente 15% da receita bruta das 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 2004, receita bruta de R\$40,1 milhões, representando 27,4% da receita bruta das operações argentinas. No semestre encerrado em 30 de junho de 2005, a receita bruta da unidade de *commodities* agrícolas na Argentina foi de R\$15,5 milhões, representando 20% da receita bruta das 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 2004, receita bruta de aproximadamente R\$52,8 milhões, representando aproximadamente 36,1% da receita bruta das operações argentinas. No semestre encerrado em 30 de junho de 2005, a receita bruta da unidade de *commodities* industriais foi de R\$ 24,5 milhões, representando 32,3% da receita bruta das 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 2004, receita bruta de aproximadamente R\$44,3 milhões, representando aproximadamente 30,3% da receita bruta de suas operações argentinas. No semestre encerrado em 30 de junho de 2005, a receita bruta da unidade de negócios de produtos industriais foi de R\$29,6 milhões, representando, aproximadamente, 39,4% da receita bruta das 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.

• Ainda, outros negócios na Argentina tiveram, em 2004, receita bruta de aproximadamente R\$9,1 milhões, representando aproximadamente 6,2% da receita bruta de suas operações argentinas. Essas receitas são advindas de aluguéis e travessias (cross-road). No semestre encerrado em 30 de junho de 2005, a receita bruta de outros negócios foi de R\$ 6,0 milhões, representando, aproximadamente, 8% da receita bruta das operações argentinas.

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 36% no Brasil e 38% 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 2004:

	ALL 2004		Mercado Captável		Participação no Mercado (%)	
	Brasil	Argentina	Brasil	Argentina	Brasil	Argentina
	(MM tons)		(MM tons)		(MM tons)	
Commodities Agrícolas	14,5	3,4	37,0	6,4	39	53
Industrial	8,5	1,4	27,0	6,1	31	23
Total	23,0	4,8	64,0	12,5	36	38

Segundo estudo de planejamento estratégico interno, com investimentos em expansão de R\$949,0 milhões, a ALL poderia ter dobrado o volume transportado (TKU) em 2004. Desse total, aproximadamente 94% 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 27%, 59% e 14% do investimento total.

A ALL acredita ter oportunidades substanciais para aumentar sua participação de mercado nos portos de sua área de serviço. Em 2004, a participação de mercado da ALL nos portos de Paranaguá, São Francisco do Sul e Rio Grande foi de, aproximadamente, 47%, 78% e 78%, respectivamente. No semestre encerrado em 30 de junho de 2005, a participação da ALL nos referidos portos representava 59%, 90% e 100%, respectivamente.

Tarifa. De acordo com os contratos de concessão da Malha Sul e de subconcessão da Ferropar, 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. Em 24 de junho de 2004, a ANTT, através da Resolução nº 599, autorizou o reajuste das tarifas de referência do serviço de transporte ferroviário, em 5,69%, conforme cláusula 8.1 do contrato de concessão da Malha Sul. Atualmente, encontra-se sob a análise da Agência nova tabela tarifária, que deverá ser homologada em breve. 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 complementares 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. Atualmente, e como descrito anteriormente em "Fatores de Risco – As tarifas ferroviárias argentinas estão sujeitas a limites máximos estabelecidos pelo governo argentino", as tarifas são calculadas e cobradas em pesos, à cotação de P\$1,00 para US\$1,00, de acordo com a Lei de Emergência Pública. 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.

11.02 - PROCESSO DE COMERCIALIZAÇÃO, DISTRIBUIÇÃO, MERCADOS E EXPORTAÇÃO

Rede

A malha ferroviária brasileira da ALL consiste em 7.996 quilômetros de bitola métrica e cobre quatro estados brasileiros: 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 17.703 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 a utilizar 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. O governo argentino celebrou recentemente contrato para a realização de tais obras, tendo assumido as obras de infraestrutura o custo total de US\$ 50,8 milhões, dos quais US\$ 35,0 milhões serão financiados pela Corporación Andina de Fomento. Ver “Regulamentação Governamental – Argentina”.

Portos

A ALL fornece acesso aos portos de Paranaguá, São Francisco do Sul e Rio Grande, no Brasil, Rosario e Buenos Aires, na Argentina, e Valparaíso, no Chile, por meio de uma combinação intermodal de trens e caminhões. Os três portos brasileiros somados representaram cerca de 46% das exportações agrícolas brasileiras e aproximadamente 81% da tonelage embarcada por via ferroviária em 2004. O porto de Paranaguá é responsável pelo maior volume de exportações brasileiras de soja e seus derivados. Em 2004, o porto de Paranaguá movimentou um total de 32,6 milhões de toneladas de produtos e São Francisco do Sul movimentou 7,0 milhões de toneladas. O porto de Rio Grande está situado mais ao sul do Brasil, localizado na parte sul do Estado do Rio Grande do Sul. Em 2004, esse porto movimentou um total de 10,1 milhões de toneladas de frete.

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 30 de junho de 2005:

Locomotivas da ALL Brasil							
Tipo de Locomotiva	Fabricante	Frota Total	Peso (kg)	Total H.P.	Tração H.P.	Operacional	Não-operacional
						Novembro de 2004	
C-30	GE	110	162.000	3.300	3.000	59	51
GT1	EMD(GM)	49	108.000	2.450	2.250	45	4
GT2	EMD(GM)	10	120.000	2.475	2.250	8	2
GT26	EMD(GM)	15	111.500	2.875	2.600	15	0
G22UB	EMD(GM)	84	73.000	1.650	1.500	80	4
U20C	GE	13	108.000	2.150	2.000	8	5
U20C1	GE	18	94.494	2.150	1.990	15	3
UG-M1	EMD(GM)	36	73.000	2.450	2.250	36	0
UL-M1	ALL	17	80.000		1.000	16	1
UG-M2	EMD(GM)	13	105.000	2.200	2.000	13	0
UL-M2	ALL	5	106.000		1.000	4	1
G22UC	EMD(GM)	21	92.000	1.650	1.500	16	5
GT18	EMD(GM)	15	82.720	1.555	1.450	13	2
G26	EMD(GM)	15	96.000	2.200	2.000	5	10
G12	EMD(GM)	46	72.760	1.425	1.310	42	4
U3B	GE	7	49.895	600	540	7	0
GL8	EMD(GM)	30	56.700	950	875	24	6
B12	EMD(GM)	1	68.000	1.125	1.000	1	0
U6C	GE	1	64.000	448	400	0	1
B-36	GE	3*	180.000	3.900	3.600	0	3
B-30	GE	19*	162.000	3.300	3.000	0	19
Total		528				391	137

* Estas locomotivas foram adquiridas da National Railway Co. em 5 de maio de 2005, porém ainda não foram incorporadas à frota da ALL.

No momento da desestatização, somente 182 de 337 locomotivas eram operacionais e 6 eram consideradas sucatas. Ao final de junho de 2005, 391 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 menores investimentos 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. 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. Além disso, a ALL já incorporou à sua frota as 37 locomotivas adquiridas deste fornecedor. 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\$90 mil por locomotiva por ano. Incrementos adicionais em capacidade devem ser feitos com a adição dessas locomotivas recuperadas e por meio da compra de outras locomotivas.

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 3 falhas por dia em 2004. No semestre encerrado em 30 de junho de 2005, esta média era de 3 falhas por dia. 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	2004
MKBF	12.800	12.900	13.100	15.000	19.400	20.600	20.270
Disponibilidade	75,0%	80,0%	83,2%	84,9%	86,0%	86,4%	82,0%

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

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

Vagões. Em 30 de junho de 2005, os vagões próprios ou arrendados da ALL consistiam nos seguintes:

	Arrendados	Próprios*	Total
Hoppers	6.208	658	6.866
Vagão-Tanque	1.591	265	1.856
Plataforma	991	-	991
Gôndolas	685	-	685
Box	852	697	1.549
Outros	103	271	374
Total	10.430	1.891	12.321

(*) Inclui vagões pertencentes a clientes.

Atualmente, a ALL arrenda aproximadamente 10.430 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 240 vagões, e opera 1.651 vagões particulares de seus clientes. De toda a frota, cerca de 12.000 são totalmente operacionais. Em decorrência da celebração do contrato com a Bunge, em 2005, deverão ser disponibilizados 650 novos vagões para a ALL (ver "Informações Adicionais sobre a Emissão de Debêntures - Contratos Relevantes - Contratos Comerciais").

Caminhões. Atualmente a ALL possui aproximadamente 40% dos 1.639 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 30 de junho de 2005:

	Agregado	Arrendados	Próprios	Total
<i>Caminhão (trailer-tractor)</i>	160	-	155	315
<i>Dolly</i>	-	-	14	14
<i>Semi-Reboque</i>	372	114	334	820
<i>Toco</i>	-	-	144	144
<i>Road Railers</i>	-	134	-	134
<i>Caminhões (pequenos)</i>	203	-	9	212
Total	735	248	656	1.639

Desde o arrendamento dos ativos operacionais da Delara, a ALL vem mantendo estrategicamente parte da frota de caminhões sob seu controle. Além dos caminhões arrendados e próprios, a ALL também opera com caminhões de terceiros. Caminhões contratados e terceirizados representam 60% 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 e Vagões)

Locomotivas. Através da ALL Argentina, atualmente a ALL tem um total de 115 locomotivas em condições operacionais, 78 na ALL Central e 37 na ALL Mesopotâmica. Isso significa que, aproximadamente, 71% do total dessas locomotivas estão operacionais e 29% estão em instalações de reparo.

A ALL tem outras 46 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. A tabela abaixo mostra a frota total em 30 de junho de 2005:

Locomotivas da ALL Argentina						
Tipo de Locomotiva	Fabricante	Frota Total	Peso (kg)	Tração H.P.	Operacional	Não-operacional
					Junho de 2005	
ALL Mesopotâmica						
GM 22CW	General Motors	16	85.730	1.500	14	2
GE U12	General Electric	15	79.600	1.200	11	4
GE U13	General Electric	17	79.600	1.300	10	7
GA8	General Motors	2	56.000	800	2	0
ALL Central						
ALCO USA	ALCO	27	108.000	1.950	24	3
ALCO 321	ALCO	21	111.000	2.100	3	18
FPD7	ALCO	5	108.000	1.950	5	0
Montreal	ALCO	46	80.000	1.350	35	11
GAIA	General Motors	3	92.100	1.050	2	1
GA 8	General Motors	6	56.000	800	6	0
GT 22	General Motors	3	106.000	1.950	3	0
Total		161			115	4

Vagões. Atualmente, a ALL tem 6.489 vagões em sua frota de vagões argentinos, 4.381 dos quais fazem parte das operações da ALL Central e 2.108 das operações da ALL Mesopotâmica. Alguns desses vagões não estão operacionais e podem ser recuperados com pequenos investimentos e outros poderiam ser operados se houvesse uma demanda por tal tipo de vagões (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 30 de junho de 2005:

	Total
Grãos.....	581
Mineração a granel	90
Fertilizantes	82
Produtos de papel.....	186
Madeira.....	134
Chapas	255
Contêineres de 20 pés	74
Contêineres de 40 pés	256
Pedra.....	81
Combustível.....	51
Óleo vegetal.....	1.244
Produtos industrializados.....	1595
Paletes.....	639
Contêineres industriais	220
Gás carbônico	12
Carga geral.....	69
Outros	86
Não operacionais	834
Total	6.489

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 tráfego 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 sendo que alguns desses programas estão sendo vendidos pela ALL para outras empresas do setor. 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 os 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 14 em 2004.

11.03 - POSICIONAMENTO NO PROCESSO COMPETITIVO

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 do Estado 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 87% da soja produzida no Brasil e 70% 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 65% da exportação total de grãos da América do Sul em 2004. Além da exportação de grãos, esses portos são responsáveis por uma significativa movimentação de contêineres, totalizando 1,7 milhão de TEUS em 2004, 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 36% e 38% 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\$480,0 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. Recentemente, a ALL firmou contrato de longo prazo com a Bunge para o transporte de grãos agrícolas na malha ferroviária, atingindo aproximadamente 50 milhões de toneladas no período de 2005-2010 e aproximadamente 220 milhões de toneladas no

período de 2010-2027. Esse volume adicional assegura um crescimento significativo, visto que no ano de 2004 a ALL transportou um volume total de 22,7 milhões de toneladas. A Bunge disponibilizará os vagões necessários para esse volume adicional.

A ALL realizará os investimentos necessários em (i) via permanente, (ii) construção de novos pátios de manobras e cruzamentos, e (iii) aquisição de locomotivas. A ALL 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. Para maiores informações ver “Informações Adicionais sobre a Emissão de Debêntures – Contratos Relevantes – Contratos Comerciais”.

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 (ver “Plano de Remuneração Variável”). 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 (ver “Descrição do Capital Social – Plano de Opção de Compra de Ações”). 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 desestatizada escolhida, mais de uma vez, como uma das 100 melhores empresas para se trabalhar, segundo os *rankings* da revista EXAME. 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 em uma 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.*

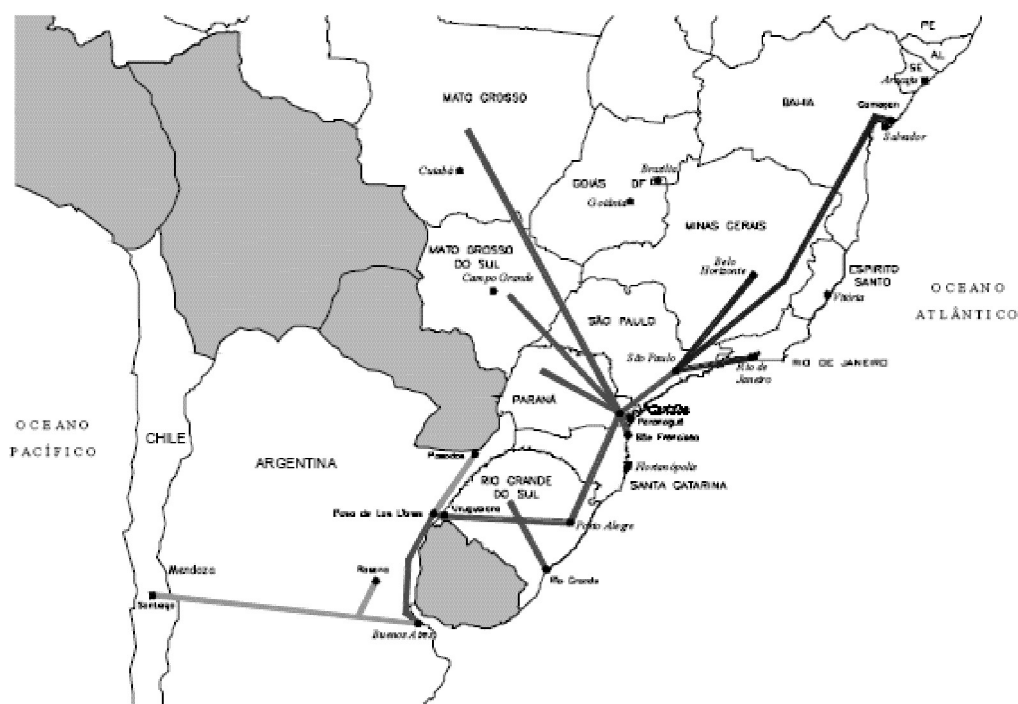
Os tradicionais clientes do transporte ferroviário, como os produtores de *commodities* agrícolas, são tipicamente aqueles com grandes volumes de cargas a granel que são movimentadas mais eficientemente por meio de ferrovias do que pelas rodovias, mas que vinham utilizando o transporte rodoviário como 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 representam 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 de 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.

Mendoza

Se comparados às Ferrovias Classe I americanas, a ALL ainda tem bastante espaço para aumentar o transporte de cargas em sua malha ferroviária. Em 2003, a densidade de carga na sua malha, medida em termos de TKU/quilômetro de linha ferroviária, representou 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, em 2004, a ALL operou com 53 locomotivas e 1.400 vagões por mil quilômetros de ferrovia, e gerou, aproximadamente, US\$37 milhões de receita bruta, 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 2004, 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 139% o volume transportado pela ALL Brasil, ou 13,2% ao ano, de 6,2 bilhões TKU para 14,8 bilhões TKU;
- a receita nas operações brasileiras da ALL aumentou 384%, ou 25,3% ao ano, de R\$193,6 milhões para R\$937,5 milhões;
- a inflação medida pelo IGP-M acumulou 139%, com aumento médio de 12% ao ano. No período de doze meses, encerrado em 30 de junho de 2005, a inflação medida pelo IGP-M acumulou 7%.

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, a ALL redefine suas despesas baseando-se em análises da sua 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, 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 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 12,4% ao ano, de 1.129 TKU/Kgf em 1997, para 2.552 TKU/Kgf em 2004, e reduzindo o ciclo médio dos vagões, de 15,6 dias em 1997 para 7,8 dias em 2004. No semestre encerrado em 30 de junho de 2005, o ciclo médio dos vagões reduziu para 7 dias. 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 reconicionados, por uma parte do custo dos equipamentos novos. Por meio de seus programas de utilização de ativos, aliados a uma metodologia disciplinada de investimentos em infra-estrutura, 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 em 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.

12.01 - PRINCIPAIS PATENTES, MARCAS COMERCIAIS E FRANQUIAS

Propriedade Intelectual

Marcas no Brasil e no Exterior

A ALL detém o total de 16 marcas depositadas no Instituto Nacional de Propriedade Intelectual (INPI), sendo que, dentre elas, 3 pedidos de registro de marca estão sendo objeto de oposição por terceiros, e 1 pedido de registro foi deferido pelo INPI em 05 de julho de 2005, abrindo, nesta data, prazo de 60 dias para pagamento das taxas para obtenção do respectivo registro.

A ALL também possui 5 marcas perante o Instituto Nacional de Propriedade Industrial da Argentina (“*Instituto Nacional de Propiedad Industrial*”) e dos pedidos de registro protocolados perante o mesmo instituto, sendo que um desses pedidos foi objeto de oposição por terceiros.

Atualmente, existe ação judicial em curso proposta pela titular da marca “American Logistic” face à ALL com o objetivo de obter declaração judicial de não admissibilidade da oposição feita pela ALL América Latina Logística S.A. junto ao Instituto Nacional de Propriedade Industrial da Argentina. Até a data deste Prospecto, não havia decisão definitiva a respeito.

A ALL Argentina, por sua vez, possui 1 marca registrada no mesmo Instituto. Em 14 de junho de 2002, a ALL Argentina ofereceu duas oposições ao pedido de registro de marca depositado por outra companhia argentina por ser bastante similar ao nome e ao nome comercial atualmente utilizados pela ALL Argentina.

A ALL Argentina detém os direitos autorais sobre um software denominado “*SIC – Sistema Integral de Conductores*” registrado perante a “*Dirección Nacional del Derecho de Autor*”.

A ALL Central possui quatro marcas depositadas perante o Instituto Nacional de Propriedade Intelectual da Argentina e um pedido de depósito de marca perante o mesmo Instituto.

Nomes de domínio no Brasil e no Exterior

A ALL é titular de 3 nomes de domínio registrados no Brasil e de 2 nomes de domínio registrados nos Estados Unidos.

A ALL Argentina é titular de nome de domínio registrado na Argentina.

A ALL Central é titular de um nome de domínio registrado na Argentina, que eventualmente se encontra em processo de baixa de registro

14.01 - PROJEÇÕES EMPRESARIAIS E/OU DE RESULTADOS

PPP

A Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, que instituiu normas gerais para licitação e contratação de PPP no âmbito da Administração Pública Federal, veio contribuir para captação de novos investimentos no desenvolvimento de projetos de infra-estrutura. O marco legal da PPP ainda carece de parcial regulamentação.

As concessões outorgadas pela PPP possuem como objeto a prestação de serviços públicos, precedida ou não da realização de obras públicas que requeiram, além da tarifa cobrada do usuário, contraprestação da administração pública ao parceiro privado podendo ser cobrada do usuário tarifa. São os casos em que o empreendimento não se configura como auto-sustentável, de modo que apenas a cobrança da tarifa não torna o projeto economicamente viável, como é o caso da construção de estradas de pouco movimento ou em casos nos quais a tarifa econômica e politicamente aceitável não tem condições de custear os investimentos necessários.

Cabe destacar a estrutura de remuneração do parceiro privado, em especial as modalidades de garantia da contraprestação devida por parte da administração pública. A esse respeito, a lei autoriza a criação, no nível federal, de um fundo de natureza privada, que garantirá os compromissos assumidos pelo parceiro público, denominado Fundo Garantidor de Parcerias Público - Privadas – FGP. Alguns estados também já autorizaram a criação de fundos similares.

Caso a administração pública não honre os compromissos assumidos, o parceiro privado poderá executar a garantia prestada pelo FGP, que, por sua vez, cobrará o crédito da administração pública contratante para a recomposição de seu patrimônio e, conseqüentemente, a assunção de obrigações referentes a outros contratos de PPP.

Além do FGP, o artigo 8º da Lei 11.079/04 estabeleceu outras modalidades de garantia da contraprestação pública. Outro ponto importante diz respeito à possibilidade de emissão de empenho em favor dos financiadores do projeto para que os mesmos possam receber, diretamente, a contraprestação devida pelo poder público. Além disso, o contrato poderá prever que eventuais pagamentos por parte dos garantidores e indenizações decorrentes da extinção antecipada do contrato sejam efetuados diretamente aos financiadores da parceria.

O Governo Federal, com base no plano plurianual relativo ao período de 2004 a 2007, apresentou a I Carteira de Projetos de Infra-Estrutura ("Carteira de Projetos") que poderá ser implementada através da PPP, destinada ao incremento dos setores rodoviário, ferroviário, portuário e de irrigação.

Dentre os projetos apresentados, há 11 ferroviários, de carga e de passageiros cuja relação é a seguinte:

- (i) construção do trecho Estreito-Balsas (MA), com 480 km de extensão, destinado a facilitar a captação de soja pela Ferrovia Norte Sul com valor da obra estimado em R\$240 milhões;
- (ii) construção do trecho Petrolina-Parnamirim-Salgueiro (PE), com 350 km, parte da Ferrovia Transnordestina, com obras iniciadas e interrompidas, no valor de R\$268 milhões;
- (iii) construção do trecho Salgueiro (PE)-Missão Velha (CE), outra parte da Ferrovia Transnordestina, com 350 km, obra avaliada em R\$96 milhões;
- (iv) construção do ramal do Gesso da Ferrovia Transnordestina, entre Parnamirim e Araripina (PE), com 112 km de extensão, avaliada em R\$346 milhões;
- (v) construção do Contorno de São Felix (BA), gargalo da FCA, com extensão de 17 km mais uma ponte de 610 m, tudo no valor de R\$ 40 milhões;
- (vi) construção do Ferroanel Sul, na Região Metropolitana de São Paulo, no valor de R\$369 milhões;
- (vii) construção do Ferroanel Norte, também na Região Metropolitana de São Paulo, com extensão de 60 km, no valor de R\$200 milhões;
- (viii) construção do Contorno de Curitiba, de 50 km, no valor de R\$150 milhões;
- (ix) construção da Variante Ipiranga-Guarapuava, de 110 km, no valor de R\$220 milhões;
- (x) construção do trecho Alto Taquari-Rondonópolis (MT), na Ferronorte, de 200 km, no valor de R\$400 milhões, que segundo a Carteira de Projetos deverá permitir à ferrovia transportar 564 mil toneladas em 2011;
- (xi) implantação do Trem Turístico do Pantanal, em 200 km de linha da Novoeste a ser remodelada, no valor de R\$200 milhões, incluindo material rodante.

A Companhia já manifestou ao Ministério dos Transportes sua intenção de realizar investimento em certos projetos ferroviários, entre os quais a Variante Ipiranga-Guarapuava. Até a data deste Prospecto, não houve resposta à manifestação endereçada pela Companhia.

14.02 - INFORMAÇÕES RECOMENDÁVEIS, MAS NÃO OBRIGATÓRIAS

I - COMPOSIÇÃO ACIONÁRIA DE TODOS QUE DETENHAM MAIS DE 5% DO CAPITAL VOTANTE, ATÉ O NÍVEL PESSOA FÍSICA, EM 04 DE OUTUBRO DE 2005.

ACIONISTA	ON	%	PN	%	UNITS**	%	TOTAL	TOTAL %
Judori Adm. e Empr. Participações S.A	8.192.510	19,33	0,00	0,00	2.598.581	7,30	21.185.415	9,57
Emerging Markets Capital Investments, LLC *	9.545.680	22,52	0,00	0,00	394.672	1,11	11.519.040	5,20
Ralph Partners I, LLC *	10.768.910	25,41	0,00	0,00	425.844	1,20	12.898.130	5,83
Delara Brasil Ltda	4.980.555	11,75	0,00	0,00	1.959.156	5,50	14.776.335	6,67
Em Tesouraria	29	0,00	51	0,01			80	0,00
Outros	8.895.283	20,99	1.027.507	99,99	30.214.891	84,89	160.997.245	72,73
TOTAL	42.382.967	100,00	1.027.558	100,00	35.593.144	100,00	221.376.245	100,00

* Capital Estrangeiro.

** UNIT é um certificado de depósito de ações correspondente à 1 ON e 4 PN.

1.1 - JUDORI ADM. E PARTICIPAÇÕES S.A.

ACIONISTA	ON	%	PN	%	TOTAL	TOTAL %
Julia Dora Antonia Koranyi Arduini	17.613.930	80,00	-	-	17.613.930	51,38
Riccardo Arduini	4.403.463	20,00	-	-	4.403.463	12,85
Aurea Particip e Empreendimentos Ltda	-	-	12.262.311	100,00	12.262.311	35,77
TOTAL	22.017.393	100,00	12.262.311	100,00	34.279.704	100,00

1.2- DELARA BRASIL LTDA

QUOTISTAS	QUOTAS	%	TOTAL	TOTAL %
Wilson Ferro Delara	1.780.200	90,00	1.780.200	90,00
Rosangela Gapar Delara	197.800	10,00	197.800	10,00
TOTAL	1.978.000	100,00	1.978.000	100,00

2. QUANTIDADE DE AÇÕES EM CIRCULAÇÃO EM 30 DE SETEMBRO DE 2005.

	ON	%	PN	%	UNITS*	%	TOTAL	TOTAL %
Total de ações em circulação	2.856.971	9,28	895.094	0,79	27.931.936	78,48	143.411.745	64,83

* UNIT é um certificado de depósito de ações correspondente a 1 ON e 4 PN.

3. QUANTIDADE E CARACTERISTICA DAS AÇÕES DE EMISSÃO DA COMPANHIA DE TITULARIDADE DOS CONTROLADORES, ADMINISTRADORES E COLABORADORES EM:

- 30 DE SETEMBRO DE 2005

PARTICIPANTES	ON	PN	UNITS	TOTAL
CONTROLADORES	39.495.455	10.300	7.631.167	77.661.590
CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO *	0	0	0	0
DIRETORIA *	0	0	0	0
CONSELHO FISCAL *	0	0	0	0
COLABORADORES	1.458	5.738	5.958	36.986

- 30 DE SETEMBRO DE 2004

PARTICIPANTES	ON	PN	TOTAL
CONTROLADORES	11.363.721	11.260.450	22.724.181
CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO	15	5	20
DIRETORIA	0	0	0
CONSELHO FISCAL	0	1.111	1.111
COLABORADORES	536	14.907	15.443

*** Os membros do Conselho de Administração e da Diretoria foram considerados como controladores da Companhia.**

COMUNICADO AO MERCADO

ALL - América Latina Logística S.A. em atendimento ao Ofício/CVM/SEP/GEA-2/N.º 305/05 e Instrução CVM n.º 381 de 14 de janeiro de 2003 (ratificada pelo Ofício Circular/CVM/SEP/SNC/Nº02/2005 de 20 de março de 2005) comunica ao mercado os serviços contratados pela Companhia e realizados pelo seu auditor independente Ernst & Young (“Auditor”) durante o semestre:

- (i) “Proposta de Serviços de Assessoria Tributária” celebrada em 3 de janeiro de 2005, relacionada à análise do tratamento fiscal, no Brasil, dos lucros auferidos por sua subsidiária América Latina Logística Argentina S.A. no exercício findo em 31.12.04. Os serviços consistiram na elaboração de memorando técnico com a análise do tratamento fiscal, no Brasil, dos lucros auferidos por subsidiárias argentinas de empresas brasileiras, e tiveram duração de 60 dias;
- (ii) “Proposta de Serviços de Assessoria Tributária” celebrada em 1º de junho de 2005, relacionada à análise das alternativas de transferência de recursos e/ou dívida decorrente das emissões de debêntures da Companhia. Os serviços consistiram na elaboração de memorando técnico demonstrando alternativas de transferência de recursos e/ou dívida decorrente das emissões de debêntures da Companhia, e tiveram duração de 10 dias. Ambas tiveram valor inferior a 5% do valor contratado a título de honorários de auditoria externa.

Informa ainda, que a fim de evitar a existência de conflito de interesses, perda de independência ou de objetividade dos auditores, a Companhia limitou os serviços contratados à solução de divergências quanto à matéria tributária envolvida, na forma do item 2.8.3.1(c) da Resolução n. 961 do Conselho Federal de Contabilidade, de 16 de maio de 2003. Para atender ao artigo 3º da Instrução referida, o Auditor se baseou no normativo do Conselho Federal de Contabilidade que considera inexistir perda real ou suposta de objetividade na assistência técnica na solução de divergências em matéria tributária (item 2.8.3.2 da Resolução CFC 961).

14.03 - OUTRAS INFORMAÇÕES CONSIDERADAS IMPORTANTES PARA MELHOR ENTENDIMENTO DA COMPANHIA

Posição acionária da ALL- América Latina Logística S.A em 30.09.2005

Acionista	Ações Ordinárias	%	Ações Preferenciais	%	Total	%
Controlador	47.126.622	60,44	30.534.968	21,29	77.661.590	35,08
Administradores						
Cons. de Administração						
Diretoria						
Conselho Fiscal						
Ações em Tesouraria	29	0	51	0	80	0
Outros Acionistas	30.849.460	39,56	112.865.115	78,71	131.825.040	64,92
Total	77.976.111	100	143.400.134	100	221.376.245	100
Ações em Circulação no Mercado	30.788.907	39,50	111.727.744	78,60	143.411.745	64,83

Posição acionária da ALL- América Latina Logística S.A em 30.09.2004

Acionista	Ações Ordinárias	%	Ações Preferenciais	%	Total	%
Controlador	11.363.731	73,87	15.516.118	57,73	19.536.156	46,23
Administradores						
Cons. de Administração						
Diretoria						
Conselho Fiscal			1.111		1.111	
Ações em Tesouraria						
Outros Acionistas	4.020.067	26,13	11.359.390	42,27	22.723.150	53,77
Total	15.383.798	100	26.876.619	100	42.260.417	100
Ações em Circulação no Mercado	4.020.038	26,13	15.516.118	57,73	19.536.156	46,23

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, a situação financeira e os 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, liquidez de suas Debêntures e resultados operacionais, salvo se disposto de maneira diversa ou quando, no contexto, seu significado for 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, determinada por lei, ou a caducidade, pelo 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 recebimento de indenização no valor dos 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 será suficiente para compensar o valor de tais ativos ou 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. Adicionalmente, alguns credores da Concessionária Brasileira terão prioridade no recebimento de tal indenização.

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

Nos termos do “Primeiro Aditivo à Escritura de Emissão de Debêntures Conversíveis em Ações Ordinárias de Emissão da ALL – América Latina Logística S.A.”, conforme aprovado na Assembléia de Debenturistas realizada em 12 de julho de 2004, a Companhia assumiu junto à BNDESPAR, único debenturista daquela emissão, a obrigação de aderir às regras do Novo Mercado da BOVESPA até 1º de fevereiro de 2006. Entretanto, as companhias listadas no Novo Mercado somente podem ter o seu capital dividido em ações ordinárias e, em virtude das restrições impostas pelo Edital e pelos contratos de concessão dos quais a Companhia é parte, a ALL necessitará de autorização prévia da ANTT para a alteração da estrutura do seu capital de forma a permitir a adequação às regras do Novo Mercado. Como não se pode garantir que a ANTT aprovará tal mudança societária, a não adesão às regras do Novo Mercado poderá causar efeito adverso nos negócios da Companhia em decorrência da decretação do vencimento antecipado da dívida representada pelas debêntures da segunda emissão e das dívidas oriundas de outros contratos financeiros celebrados pela Companhia que estipulem inadimplementos cruzados.

Para que a emissão e listagem em bolsa das Units fosse possível, foi necessária a alteração ao Estatuto Social da Companhia, que foi aprovada na Assembléia Geral Extraordinária realizada em 24 de dezembro de 2004.

De acordo com o Edital, qualquer alteração estatutária deverá ser submetida para aprovação prévia do Poder Concedente. Em 10 de janeiro de 2005, a Companhia comunicou à ANTT a alteração havida, juntamente com o pedido de aprovação da distribuição pública secundária das Units, tendo sido comunicada, em 19 de janeiro de 2005, pela ANTT, a sua não objeção à realização da distribuição pública secundária de Units e o descumprimento de alguns requisitos contratuais e editais de forma a adequar-se à operação pretendida e que, oportunamente, a Companhia seria notificada. Em 13 de maio de 2005, a Companhia foi notificada sobre a instauração de processo administrativo para apurar eventuais irregularidades praticadas pela ALL ao efetuar alterações em seu Estatuto Social, sem a prévia anuência da ANTT. Uma vez comprovado o referido descumprimento, a ANTT poderá aplicar as penalidades cabíveis, incluindo a possibilidade de extinção do contrato de concessão da Malha Sul.

A Concessionária Brasileira pode sofrer penalidades, incorrer prejuízos, pagar indenizações 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. Nos termos do Primeiro Termo de Aditamento e Ratificação ao Contrato de Subconcessão, aproximadamente 74% do valor anual das parcelas de 2000 a 2003 foram diferidas para o período de 2004 a 2026. Assim, a partir de 2004, a Ferropar deveria pagar pela subconcessão o valor inteiro das parcelas vencíveis em janeiro, abril, julho e outubro, acrescido do valor diferido, cobrado através de novas parcelas criadas pelo mencionado termo aditivo, vencíveis nas mesmas datas das parcelas originais. A Ferropar pagou apenas 26% do valor das parcelas devidas em janeiro e abril de 2004. Desde então, não foi efetuado mais nenhum pagamento. Em 19 de agosto de 2005, o poder subconcedente decretou intervenção na Ferropar, por um prazo de 180 dias. Declarada a intervenção, exige a lei que o poder subconcedente instaure processo administrativo para comprovar as causas determinantes da medida e apurar as responsabilidades pela inexecução das regras legais, editais e contratuais. A subconcessão poderá ser extinta no curso da intervenção e, caso a mesma não ocorra, a administração do serviço público deverá ser devolvida à Ferropar, precedida de prestação de contas pelo interventor. A Concessionária Brasileira poderá ser obrigada a prover os pagamentos pendentes no âmbito do Contrato de Subconcessão. Além disso, caso a Ferropar não tenha continuidade operacional, a Concessionária Brasileira poderá assumir determinados passivos da Ferropar. A Ferropar ingressou com uma ação judicial contra a Concessionária Brasileira e outros buscando indenização no valor de, aproximadamente, R\$70 milhões de danos materiais e R\$15 milhões de danos morais, 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 se materializar, mas eles poderão ter um impacto adverso sobre a sua situação financeira e sobre seus 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 amortização pelo governo argentino, falência ou o não cumprimento dos termos das concessões, incluindo, dentre outras coisas, as obrigações relativas ao pagamento da taxa de concessão, restrição à transferência de ações, investimentos mínimos, a manutenção de seguros e apólices de seguros, etc.

De acordo com os termos dos contratos de concessão argentinos, as Concessionárias Argentinas são obrigadas a cumprir determinadas metas de investimento. Se não forem cumpridos esses investimentos e o plano anual de investimentos atrasar-se em mais de seis meses, as Concessionárias Argentinas podem estar sujeitas à possível extinção de tais concessões. Se as concessões argentinas forem declaradas extintas pelo poder concedente argentino devido à falta de cumprimento das obrigações das Concessionárias Argentinas, inclusive pelas apontadas acima, as Concessionárias Argentinas não terão direito a prestar os serviços de transporte ferroviário na Argentina. Após tal extinção antecipada, 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) serão revertidos em favor do poder concedente argentino. Além disso, apesar de o poder concedente argentino estar obrigado a pagar às Concessionárias Argentinas um montante correspondente aos investimentos feitos e estipulados no processo para outorga da concessão, que não são amortizados no momento da decisão de sua resolução, o poder concedente argentino tem o direito de reter, de tal indenização, um montante fixo pela indenização por perda (de 40% a 50% de tal indenização). Adicionalmente, o governo argentino também terá o direito de executar os *Performance Bonds* que as Concessionárias Argentinas são obrigadas a manter, e se os *Performance Bonds* não forem suficientes para cobrir eventuais prejuízos, o governo argentino terá direito de reclamar esse saldo frente às Concessionárias Argentinas e seus acionistas. Até a data deste Prospecto, as Concessionárias Argentinas não apresentaram novos *Performance Bonds* e a ALL Argentina poderá ser obrigada a pagar o total do saldo devido em decorrência de prejuízos reclamados pelo governo argentino. Não se pode assegurar que os valores que a ALL Argentina venha a ser demandada em decorrência do descumprimento da obrigação de manter os *Performance Bonds* ou que o resultado do descumprimento da obrigação de manter os *Performance Bonds* não venham a causar um impacto adverso relevante sobre a Companhia.

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, de acordo com a Resolução 211/04, a transferência de 109.472 ações classe C emitidas pela ALL Central (73,55% das ações representativas do capital com direito a voto) e 67.737 ações classe C emitidas pela ALL Mesopotâmica (70,56% das ações representativas do capital com direito a voto) para a ALL – América Latina Logística Argentina S.A. sujeita às seguintes condições: (a) confirmação de que os acionistas vendedores (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) tenham participação acionária de, no mínimo, 69,34%, no capital social da ALL – América Latina Logística Argentina S.A. com relação à transferência de ações de emissão da ALL Central, e de, no mínimo, 72,28% no capital da ALL – América Latina Logística Argentina S.A. com relação à transferência de ações de emissão da ALL Mesopotâmica, que não poderão ser reduzidas

sem prévia autorização do governo argentino, (b) aprovação por parte da assembléia de acionistas realizada em 14 de maio de 2002 da capitalização dos aportes de capitais aprovados pela Diretoria da ALL – América Latina Logística Argentina S.A. e (c) aprovação, e o conseqüente registro e arquivamento no registro de comércio, da alteração do estatuto social da ALL – América Latina Logística Argentina S.A. para refletir a mudança de seu objeto social, de uma *holding company*, para uma companhia cujo objeto social será, exclusivamente, o investimento na ALL Central e ALL Mesopotâmica. O estatuto da ALL – América Latina Logística Argentina S.A. foi alterado em 6 de julho de 2004 e protocolado no registro de comércio para arquivamento em 20 de agosto de 2004, mas ainda não foi registrado devido a certas exigências apresentadas pelo referido órgão, as quais a ALL – América Latina Logística Argentina S.A. não pôde cumprir até a data deste Prospecto. Enquanto a eficácia desta autorização estiver pendente, e não forem satisfeitos os itens (a) a (c) acima, o usufruto detido pela ALL – América Latina Logística Argentina S.A. sobre as ações das Concessionárias Argentinas estará em vigor. Entretanto, não se pode garantir que o governo argentino considerará preenchidas todas as condições necessárias à transferência das ações autorizada pela Resolução 211/04. Enquanto a eficácia da transferência de tais ações estiver pendente e mesmo que ALL – América Latina Logística Argentina S.A. não exercite seu direito a voto garantido pelo contrato de usufruto mencionado acima, o governo argentino poderá entender que a celebração deste contrato de usufruto é uma violação aos termos e condições dos editais de desestatização e dos contratos de concessão, o que poderá resultar na extinção das respectivas concessões. Por outro lado, ainda no caso de a transferência de tais ações autorizada pela Resolução 211/04 se tornar eficaz, o governo argentino poderá também entender que o usufruto de todas as ações da ALL – América Latina Logística Argentina S.A. concedido por seus acionistas à Logispar viola os termos e condições da Resolução 211/04, podendo também resultar na extinção das concessões argentinas.

Além disso, conforme mencionado na seção “As Concessões Brasileira e Argentinas – Argentina – Desestatização”, a Poconé Participações S.A. foi incorporada pela Grucaí Participações S.A., e a Interférrea S.A. Serviços Ferroviários e Intermodais foi sucedida pelas Holding Brasil S.A., ITD Transportes Ltda., Spoornet do Brasil Ltda. e União Transportes Interestadual de Luxo S.A. O insucesso no arquivamento perante a autoridade competente (Ministério da Economia da Argentina) das mencionadas reorganizações pode resultar em uma violação do edital de desestatização e da Resolução 211/04 e na extinção antecipada das concessões argentinas. 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”.

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, além de cumprir com os planos de investimento provenientes dos contratos de concessão, podendo resultar na imposição, pelo governo argentino, de penalidades sobre as Concessionárias Argentinas e na extinção antecipada de tais contratos de concessão. As Concessionárias Argentinas estão renegociando suas concessões ferroviárias com o governo argentino com base na Lei nº 25.561 (“Lei de Emergência Pública”), para permitir que passem a cumprir suas obrigações. Em 14 de julho de 2004, o poder concedente argentino encaminhou suas propostas oficiais de renegociação das concessões através de um memorando de entendimentos. Em 16 de julho de 2004, as Concessionárias Argentinas submeteram sua proposta ao governo argentino. Desde então, a renegociação foi suspensa. Em 5 de julho de 2005, as 23 Concessionárias Argentinas assinaram um acordo sobre a renegociação dos contratos de concessão, cujos termos encontram-se em uma “Carta de Entendimento” que está sujeita à audiência pública (sem previsão), à aprovação do Congresso Nacional e posterior ratificação por decreto presidencial. Não se pode garantir que o resultado dessas renegociações será favorável. A extinção das concessões argentinas, por descumprimento dessas obrigações, poderia acarretar 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. Ver “Discussão e Análise da Administração sobre as Demonstrações Financeiras – Práticas Contábeis Críticas - Contabilização de Contingências”.

A ALL está sujeita a certas limitações em uma eventual emissão de capital primário.

Em 30 de junho de 2005, o capital social da Companhia encontrava-se dividido em 220.875.940 ações, sendo 77.876.050 ações ordinárias e 142.999.890 ações preferenciais, representando 35,26% e 64,74% do capital social total da Companhia, respectivamente. A Lei das Sociedades por Ações impõe um limite mínimo de 33,33% de ações ordinárias compondo o capital das sociedades anônimas brasileiras. De acordo com esta limitação, e a atual estrutura de capital da ALL, uma eventual emissão primária de novas ações pela Companhia deverá ser realizada, necessariamente, na proporção de 1/3 de ações ordinárias e 2/3 de ações preferenciais.

A fim de evitar a diluição das ações ordinárias do atual grupo de controle, o que resultaria no descumprimento de certas disposições constantes do contrato de concessão da Malha Sul e do Edital, que estipula que o grupo de controle deve deter, no mínimo, 50% mais uma ação ordinária da ALL, os acionistas membros do grupo de controle precisarão vincular um número adicional de ações ordinárias ao acordo de acionistas, ou precisarão adquirir, em conjunto, pelo menos 50% mais uma ação ordinária decorrentes de uma nova emissão primária de capital da ALL. Caso os acionistas integrantes do grupo de controle não vinculem mais ações ao acordo de acionistas, ou não adquiram ações em quantidade suficiente para evitar uma eventual diluição que resulte em uma participação menor de 50% mais uma ação ordinária do capital votante da ALL, a ANTT poderá entender que o contrato de concessão da Malha Sul e o Edital foram descumpridos e aplicar as devidas penalidades, incluindo a extinção do contrato de concessão da Malha Sul.

A ALL tem uma concentração de principais clientes.

Uma parcela significativa das receitas da ALL é proveniente de um número limitado de principais clientes.

Por exemplo, com relação à ALL Brasil, no semestre encerrado em 30 de junho de 2005, o seu maior cliente, e cinco de seus maiores clientes, juntos, representaram 23,6% e 41,1%, 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, poderá 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 transporte 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 clientes da ALL 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 de 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 operacionais 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\$857,3 milhões de endividamento total em 30 de junho de 2005) 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 o acesso da ALL a novos créditos. O custo dos serviços da dívida da ALL poderá aumentar significativamente se as taxas de juros aumentarem, limitando 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 de a ALL não alcançar o crescimento esperado, tal fato não terá impacto negativo na ALL ou na capacidade de a ALL honrar suas dívidas, especialmente em um cenário de taxas de juros altas.

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

Conforme o contrato de concessão da Malha Sul e o contrato de subconcessão, as tarifas dos serviços de transporte ferroviário estão sujeitas a limites máximos. No caso da Malha Sul, os valores atualmente em vigor foram homologados pela ANTT em 29 de junho de 2004, estando sob a análise do Poder Concedente nova tabela tarifária, que deverá ser homologada em breve. As tarifas são corrigidas monetariamente de acordo com a variação do IGPDI (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. Os preços praticados pela ALL encontram-se atualmente abaixo dos limites máximos determinados pela ANTT. Não é possível garantir que a concessionária será capaz, no futuro, de negociar e definir tarifas em níveis que lhe 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. Atualmente, as tarifas são calculadas e coletadas em pesos à cotação de P\$1,00 para US\$1,00 de acordo com a Lei de Emergência Pública. 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 permitam continuar a operar lucrativamente.

A maior parte das dívidas da ALL são indexadas a taxas de juros flutuantes. A ALL 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 de juros flutuantes, o que a expõe a um risco significativo. Tal risco é aumentado pelo fato de o Banco Central do Brasil estar freqüentemente intervindo no mercado e ajustando as taxas de juros, inclusive aumentando-as. Embora tenham sido, eventualmente, celebrados contratos de derivativos e outros instrumentos financeiros pela Companhia, que a protegem parcialmente desse risco, não se pode assegurar que a Companhia continuará a adotar medidas de proteção contra esse risco. Ainda, a dívida da Companhia poderia aumentar significativamente se as taxas de juros subirem, o que poderia prejudicar a capacidade de pagamento da Companhia, quanto à dívida já existente, e de incorrer em endividamento adicional no futuro.

As operações da ALL estão expostas à possibilidade de perdas por catástrofes e responsabilização.

O 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, assunção de responsabilidades ou aumento de custos. Adicionalmente, as operações da ALL podem ser afetadas periodicamente por quebras de safra (especialmente de soja 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 à 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 ou perigosos, 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, estando exposta à imposição de penalidades cíveis, criminais e administrativas em virtude de seu descumprimento que podem ser agravadas em caso de reincidência, conforme determinado pela entidade governamental competente, independentemente da obrigação de reparar ou indenizar, no âmbito civil, os danos causados ao meio ambiente e a terceiros afetados.

Para o cumprimento das leis ambientais, a ALL incorre, e continuará a incorrer, em despesas que podem ser relevantes. 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 e/ou compensação ainda não foram totalmente determinados. Além disso, no caso de acidentes, a ALL tem a obrigação de fazer a limpeza da contaminação resultante de tais acidentes e poderá ser obrigada a pagar multas a eles relacionadas, além dos procedimentos que possam vir a ser instaurados. 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 despendidos, podem variar muito em relação aos previstos atualmente (ver “Atividades – Regulamentação Ambiental”). A ALL possui uma apólice de seguro que oferece cobertura apenas para as hipóteses de responsabilização civil decorrentes de acidente ambiental súbito, que causem danos pessoais e/ou materiais a terceiros. Referida apólice exclui, dentre outros, custos e despesas incorridas pela ALL com a contenção, remoção e desintoxicação de poluentes.

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 a ALL se comprometeu junto às autoridades ambientais brasileiras, assim como o descumprimento das condicionantes estabelecidas nas licenças já obtidas, pode ter um efeito adverso relevante sobre as suas operações, podendo acarretar sanções de acordo com o contrato de concessão da Malha Sul e legislação aplicável, incluindo a aplicação de multas de até R\$10,0 milhões, conforme determinado pela entidade governamental competente, por violação praticada, suspensão das operações que não tiverem licença ou autorização ambiental, ou até mesmo a perda da concessão brasileira. Na Argentina, a não obtenção de licenças e permissões e o não cumprimento da legislação ambiental, podem acarretar às Concessionárias Argentinas penalidades que incluem (i) multa de até 200 vezes o valor do salário mínimo dos trabalhadores da administração por ação ou violação, (ii) suspensão das operações e (iii) extinção das respectivas concessões pelo governo federal.

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 processos administrativos regulatórios, incluindo ações tendo como objeto a extinção das concessões brasileiras e argentinas, tais como o processo administrativo que buscou responsabilizar a Concessionária Brasileira pela falta de manutenção do trecho cindido da Ferrobán, dentre outros descumprimentos de obrigações contratuais. Os resultados das ações e processos administrativos ainda em curso poderão impactar os negócios e a condição financeira da ALL. Adicionalmente, a ALL não pode garantir que não será parte em novas ações judiciais e/ou processos administrativos, inclusive no que se refere a investimentos brasileiros no exterior, e que o resultado de tais ações e/ou procedimentos será favorável para a Companhia. No caso de uma decisão contrária, a Companhia poderá ser compelida a pagar quantia que, no curto prazo, pode vir a afetar seu fluxo de caixa.

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 Intermodal estão arrolados para a garantia de 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 “Atividades – Processos Judiciais – Ações Fiscais – Delara”.

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

O controle da Companhia é detido por um número reduzido de acionistas, que podem eleger a maioria do Conselho de Administração da Companhia e determinar a realização da maioria dos atos que requerem a aprovação dos acionistas. Os interesses desses acionistas controladores podem conflitar com os interesses dos outros acionistas da Companhia, inclusive em relação a operações que resultem na alteração do controle e da época de pagamento de dividendos, se aplicável.

Determinadas garantias oferecidas pela Concessionária Brasileira precisam ser previamente aprovadas pelo Poder Concedente.

O contrato de concessão da Malha Sul dispõe que depende de aprovação prévia do Poder Concedente a prestação de garantias pela Concessionária Brasileira. Assim, a eventual ausência da referida aprovação prévia ao oferecimento de garantias pela Concessionária Brasileira poderá ensejar a instauração de processo administrativo para apurar descumprimento do contrato de concessão da Malha Sul e a aplicação das penalidades cabíveis, podendo, inclusive, ser decretada a extinção do contrato de concessão.

A Concessionária Brasileira firmou, entre outubro de 2002 e fevereiro de 2004, contratos de financiamento com BNDES, DEG e UNIBANCO/IFC, cujos valores totalizam R\$110,0 milhões, US\$20,0 milhões e R\$90,0 milhões, respectivamente (ver “Informações Adicionais sobre a Emissão de Debêntures – Contratos Relevantes – Contratos Financeiros”). Nos termos dos mencionados acordos, as garantias oferecidas e certas receitas vinculadas da Concessionária Brasileira seriam compartilhadas entre BNDES, DEG e UNIBANCO.

A constituição do penhor das ações de emissão da Concessionária Brasileira em favor do IFC só foi comunicada à ANTT em 21 de maio de 2004, tendo o contrato sido celebrado em novembro de 2002 e os recursos já disponibilizados para a ALL. Por outro lado, os recursos objeto dos contratos de empréstimo celebrados com DEG e BNDES ainda não foram disponibilizados, uma vez que dependem da autorização da ANTT quanto ao oferecimento de garantias (ver “Processos Administrativos”). Recentemente, em 19 de maio, a Concessionária Brasileira recebeu do BNDES notificação determinando prazo de 30 dias para a regularização da situação jurídica das garantias oferecidas no respectivo contrato de financiamento, sob pena de cancelamento do desembolso dos recursos. Até a data marcada, a ANTT não havia se manifestado a respeito; porém, a Concessionária Brasileira até a data deste Prospecto não foi formalmente comunicada pelo BNDES do cancelamento do desembolso financeiro. Em 20 de junho de 2005, a Concessionária Brasileira notificou o DEG do cancelamento do referido contrato de financiamento em virtude da não manifestação do Poder Concedente sobre o oferecimento das garantias contratuais. Não se pode garantir que o eventual cancelamento do contrato de financiamento junto ao BNDES e o cancelamento do contrato de financiamento junto ao DEG afete a capacidade da Emissora em implementar a sua estratégia de crescimento (ver “A ALL pode ser incapaz de implementar com sucesso sua capacidade de crescimento” acima).

A capacidade da ALL em distribuir dividendos está sujeita a limitações.

A Concessionária Brasileira e a ALL Intermodal estão sujeitas a restrições contratuais quanto ao pagamento de dividendos até 2011. Caso os acionistas aprovem a distribuição de dividendos obrigatórios, a Companhia deverá necessariamente recapitalizar suas subsidiárias nesse mesmo montante. Além disso, determinados contratos de financiamento proíbem a Companhia de promover qualquer distribuição de dividendos ou pagamento de juros sobre capital próprio aos acionistas, que não os obrigatórios. Por conta dessas disposições, a capacidade da Companhia em distribuir dividendos até esta data estará afetada. O recebimento de dividendos após o vencimento desses contratos ou após a concessão de dispensa de tais restrições dependerá (a) do nível de dividendo mínimo obrigatório exigido pela Lei das Sociedades por Ações, (b) da condição financeira da ALL, e (c) de seus acionistas, que poderão determinar que sua condição financeira não justifica a distribuição de dividendos. Atualmente, apenas o contrato de financiamento do BNDES impõe restrições quanto ao pagamento de dividendos, face à dispensa incondicional prestada pelo UNIBANCO em novembro de 2004, e o cancelamento do contrato do DEG pela Concessionária Brasileira, em 20 de junho de 2005 (ver “Descrição do Capital Social – Pagamento de Dividendos e Juros sobre Capital Próprio”).

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 INPC, 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. Em 2004, o INPC acumulou alta de 6,13%.

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, R\$2,889, em 31 de dezembro de 2003, R\$2,654, em 31 de dezembro de 2004 e R\$2,3504, em 30 de junho de 2005. 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 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 federal, que freqüentemente 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 freqüentemente 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;
- crise política envolvendo pessoas do alto escalão do governo; e
- outros fatores políticos, diplomáticos, sociais e econômicos no Brasil ou que afetem o mesmo.

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

Em 30 de junho de 2005, a receita bruta consolidada da ALL Argentina foi aproximadamente R\$76,0 milhões enquanto a da ALL Brasil foi aproximadamente R\$533,6 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 pública externa argentina com o FMI, outras organizações internacionais provedoras de crédito e pessoas físicas;
- (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 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 EMISSÃO E ÀS 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 ocorresse.

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 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.

INFORMAÇÕES SOBRE A TAXA DE CÂMBIO

Brasil

A regulamentação cambial brasileira sofreu recente mudança. Anteriormente à essa alteração, existiam 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.

Em 14 de março de 2005, entrou em vigor a Resolução 3.265 do Conselho Monetário Nacional, de 4 de março de 2005, que unificou o mercado de câmbio comercial e o mercado de câmbio flutuante. Moedas estrangeiras somente podem ser adquiridas por intermédio de um banco brasileiro autorizado a operar nesses mercados. As taxas são negociadas livremente, mas podem ser influenciadas pela intervenção do Banco Central do Brasil para controlar eventuais flutuações nas taxas. Em 1999, o Banco Central do Brasil já havia colocado 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. Assim, mesmo antes da unificação (desde 1º de fevereiro de 1999), a taxa do mercado de câmbio flutuante já era igual à taxa do mercado de câmbio comercial.

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			
	Encerramento	Média para o período ⁽¹⁾	Mínima	Máxima
Exercício encerrado em 31 de dezembro de,				
2000	1,955	1,829	1,723	1,985
2001	2,32	2,352	1,936	2,801
2002	3,533	2,931	2,271	3,955
2003	2,889	3,072	2,822	3,662
2004	2,654	2,926	2,654	3,205
Mês				
Julho de 2004	3,027	3,037	2,994	3,075
Agosto de 2004	2,934	3,003	2,934	3,064
Setembro de 2004	2,859	2,891	2,859	2,936
Outubro de 2004	2,856	2,853	2,824	2,885
Novembro de 2004	2,731	2,786	2,731	2,859
Dezembro de 2004	2,654	2,718	2,654	2,787
Janeiro de 2005	2,625	2,693	2,625	2,722
Fevereiro de 2005	2,595	2,598	2,562	2,632
Março de 2005	2,666	2,705	2,601	2,762
Abril de 2005	2,531	2,579	2,520	2,660
Maio de 2005	2,404	2,453	2,378	2,515
Junho de 2005	2,350	2,414	2,350	2,489
Julho de 2005	2,390	2,374	2,330	2,466
Agosto de 2005	2,364	2,3361	2,277	2,432

Fonte: Banco Central do Brasil.

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

Em 15 de setembro de 2005, a taxa de venda do dólar comercial era de R\$2,301 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 até março de 1991, a taxa de câmbio vigente na Argentina era livre para todas as operações de moeda estrangeira. Em 27 de março de 1991, o Congresso Argentino aprovou a Lei de Conversibilidade que entrou em vigor em 1º de abril de 1991. Em cumprimento à referida Lei, o Banco Central da Argentina (a) tinha de manter 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 P\$1,00 por US\$1,00. 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.

A Lei de Conversibilidade vigorou até 6 de janeiro de 2002, quando o Congresso Argentino aprovou a Lei de Emergência Pública, colocando um fim em dez anos de paridade dólar-peso e eliminando a exigência de que as reservas do Banco Central da Argentina em ouro e moeda estrangeira fossem a todo momento ao menos iguais ao valor agregado da base monetária. A Lei de Emergência Pública garantiu ao Poder Executivo Argentino o poder de estabelecer a taxa de câmbio entre o peso e moedas estrangeiras e de emitir regulamentações relacionadas ao mercado de câmbio. Em 9 de janeiro de 2002, o Poder Executivo Argentino estabeleceu um sistema de taxa de câmbio duplo: uma abrangendo as exportações e as importações essenciais, que foi estabelecida a uma taxa de P\$1,40 por US\$1,00, e a outra, cobrindo todas as outras transações, era livremente determinada pelo mercado. Em 3 de fevereiro de 2002, o Poder Executivo Argentino acabou com o duplo sistema de taxa cambial, e desde 11 de fevereiro de 2002, vem sendo utilizado somente o sistema de livre flutuação cambial. O peso continuou a flutuar significativamente e o Banco Central da Argentina interveio em várias ocasiões por meio da venda ou compra de dólares americanos na tentativa de controlar as flutuações da taxa cambial.

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 repatriar o produto de exportações em moeda estrangeira e convertê-los 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.

Embora menos rígidas, algumas medidas acima mencionadas continuam em vigor.

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 em 2004. 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 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 ⁽¹⁾	Mínima	Máxima
Exercício encerrado em 31 de dezembro de,				
2000	1,000	1,000	1,000	1,000
2001	1,000	1,000	1,000	1,000
2002	3,370	3,204	1,400	3,900
2003	2,935	2,946	2,760	3,350
2004	2,979	2,944	2,803	3,06
Mês				
Julho de 2004	2,980	2,955	2,938	2,978
Agosto de 2004	2,997	3,014	2,985	3,072
Setembro de 2004	2,981	2,996	2,980	3,010
Outubro de 2004	2,970	2,969	2,956	2,979
Novembro de 2004	2,945	2,955	2,934	2,976
Dezembro de 2004	2,979	2,971	2,942	2,991
Janeiro de 2005	2,938	2,946	2,923	2,972
Fevereiro de 2005	2,938	2,915	2,889	2,935
Março de 2005	2,917	2,927	2,914	2,952
Abril de 2005	2,909	2,900	2,882	2,919
Maio de 2005	2,881	2,891	2,884	2,904
Junho de 2005	2,886	2,884	2,865	2,896
Julho de 2005	2,861	2,870	2,860	2,887
Agosto de 2005	2,910	2,888	2,859	2,912

Fonte: Banco Central de la República Argentina.

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

Em 15 de setembro de 2005, a taxa de venda do peso era de P\$2,904 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.

	Fechamento	Reais por peso Média para o período ⁽¹⁾	Mínima	Máxima
Exercício encerrado em 31 de dezembro de,				
2000	1.963	1.839	1.728	1.989
2001	2.327	2.363	1.94	2.808
2002	1.051	0.975	0.697	2.394
2003	0.985	1.039	0.979	1.184
2004	0.896	0.996	0.896	1.089
Mês				
Julho de 2004	1.020	1.028	1.015	1.043
Agosto de 2004	0.979	0.998	0.979	1.026
Setembro de 2004	0.957	0.965	0.955	0.977
Outubro de 2004	0.966	0.962	0.950	0.974
Novembro de 2004	0.933	0.946	0.929	0.968
Dezembro de 2004	0.896	0.918	0.896	0.945
Janeiro de 2005	0.897	0.912	0.897	0.922
Fevereiro de 2005	0.893	0.893	0.881	0.906
Março de 2005	0.914	0.928	0.889	0.950
Abril de 2005	0.874	0.889	0.869	0.911
Maio de 2005	0.833	0.849	0.823	0.870
Junho de 2005	0.815	0.838	0.814	0.861
Julho de 2005	0.835	0.828	0.813	0.862
Agosto de 2005	0.812	0.818	0.792	0.836

Fonte: Banco Central do Brasil.

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

Em 15 de setembro de 2005, a taxa de venda era de R\$0,789 por P\$1.00.

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 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

	Exercício encerrado em 31 de dezembro de,			Semestre encerrado em 30 de junho de,	
	(em milhões de R\$)				
	2002	2003	2004	2004	2005
Fluxo de Caixa Operacional.....	R\$172,7	R\$224,7	R\$332,2	R\$111,5	R\$115,7
Fluxo de Caixa de Investimentos	(70,6)	(78,8)	(83,1)	(73,5)	(88,5)
Fluxo de Caixa de Financiamentos	(112,9)	45,0	268,7	192,0	(145,5)

Fluxo de Caixa Operacional: A principal fonte de liquidez da ALL Brasil nos dois últimos anos consiste do caixa gerado pelas operações. O fluxo de caixa obtido pelas operações cresceu consistentemente nos últimos 4 anos, de uma entrada de caixa de R\$172,7 milhões em 2002, para uma entrada de caixa de R\$224,7 milhões em 2003 e R\$332,2 milhões em 2004. No primeiro semestre de 2005 a geração de caixa operacional somou R\$115,7 milhões enquanto no primeiro semestre de 2004 o volume de caixa gerado pelas atividades operacionais foi de R\$111,5 milhões. Este aumento foi decorrente principalmente do aumento das receitas e da gestão eficiente do "contas a receber", combinado com controles rígidos de custos e a alavancagem do negócio, que resultaram em maiores margens operacionais.

Fluxo de Caixa de Investimentos: Historicamente, a ALL Brasil realizou investimentos de capital para, entre outras finalidades, fazer a manutenção de sua malha ferroviária, aumentar a capacidade e modernizar os equipamentos e instalações. As saídas de caixa relativas a investimentos foram de R\$70,6 milhões em 2002 e de R\$78,8 milhões em 2003. Em 2004, as saídas de caixa foram de R\$83,1 milhões em comparação a R\$78,8 milhões em 2003, refletindo o aumento nos investimentos da ALL Brasil em: (a) aquisição de locomotivas em preparação para o ano 2005; (b) o investimento feito com recursos de clientes; e (c) o investimento para reconstruir a Ponte São João (ver "Atividades – Acidente na Ponte São João"), parcialmente compensada pela entrada de caixa fruto da venda da nossa participação de 25,5% na Terlogs. No primeiro semestre de 2005, as saídas de caixa para investimentos foram de R\$88,5 milhões, representando um crescimento significativo em comparação aos R\$73,5 milhões desembolsados para investimentos no primeiro semestre de 2004.

Fluxo de Caixa de Financiamentos: Os investimentos foram financiados através da combinação de fundos gerados internamente, bem como através de emissão de títulos de dívida ou de ações. Em 2003, a ALL Brasil captou aproximadamente R\$340,2 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 representou uma saída de caixa de R\$112,9 milhões em 2002 e uma entrada de caixa de R\$45,0 milhões em 2003. No ano de 2004, o fluxo de caixa de atividades de financiamento foi positivo em R\$268,7 milhões, com a entrada de R\$267,4 milhões fruto da distribuição pública inicial de ações. No primeiro semestre de 2005, o fluxo de caixa de atividades de financiamento foi negativo em R\$145,5 milhões, devido principalmente a amortizações de dívida de R\$137,5 milhões, enquanto no primeiro semestre de 2004 o fluxo de caixa foi positivo em R\$192,0 milhões, devido a entrada de R\$267,4 milhões da distribuição pública inicial de ações.

ALL Argentina

	Exercício encerrado em 31 de dezembro de,			Semestre encerrado em 30 de junho de,	
	(em milhões de R\$)				
	2002	2003	2004	2004	2005
Fluxo de Caixa Operacional.....	R\$19,1	R\$24,7	R\$29,4	R\$8,7	24,3
Fluxo de Caixa de Investimentos	(13,8)	(14,8)	(33,4)	(8,6)	(18,0)
Fluxo de Caixa de Financiamentos	(2,0)	(5,8)	(2,5)	(0,8)	3,4

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\$19,1 milhões em 2002 e para R\$24,7 milhões em 2003. Este aumento deveu-se principalmente ao aumento de faturamento. Em 2004, o fluxo de caixa operacional foi de R\$29,4 milhões, contra um fluxo operacional de R\$24,7 milhões em 2003, principalmente devido à desvalorização do Peso contra o Real no período. No primeiro semestre de 2005, o fluxo de caixa operacional da ALL Argentina foi de R\$24,3 milhões, representando um crescimento de 179,3% em relação aos R\$8,7 milhões registrados no primeiro semestre de 2004.

Fluxo de Caixa de Investimentos: Historicamente, a ALL Argentina tem realizado investimentos de capital para, entre outras finalidades, a manutenção da malha ferroviária, aumentar a capacidade e modernizar os equipamentos e instalações. As saídas de caixa foram de R\$13,8 milhões em 2002 e R\$14,8 milhões em 2003, ou 7,2%. Em 2004, o fluxo de caixa de investimentos foi negativo em R\$33,4 milhões comparado a um fluxo negativo de R\$14,8 milhões em 2003, com aumento de 125,7%, refletindo o aumento nos investimentos em expansão e no Terminal Aliança no período. O fluxo de caixa em atividades de investimento da ALL Argentina cresceu de R\$8,6 milhões no primeiro semestre de 2004 para R\$18,0 milhões no primeiro semestre de 2005, ou um crescimento de 109,3%.

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\$5,8 milhões em 2003 e R\$2,5 milhões em 2004. No primeiro semestre de 2004, as atividades de financiamento geraram um fluxo de caixa negativo de R\$0,8 milhão, enquanto no primeiro semestre de 2005 o fluxo de caixa de financiamentos foi positivo em R\$3,4 milhões, devido a empréstimos locais de aproximadamente R\$12,9 milhões.

Investimentos

Os investimentos acumulados realizados pela Concessionária Brasileira e pelas Concessionárias Argentinas, desde as datas de suas respectivas concessões, chegaram a R\$801,5 milhões e a R\$145,4 milhões, respectivamente, até 30 de junho de 2005, frente a R\$617,6 milhões e R\$116,4 milhões, respectivamente, até 30 de junho de 2004.

ALL Brasil

Em 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. 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.

Em 2004, os investimentos somaram R\$155,2 milhões, um aumento de 75,6% em relação aos R\$88,4 milhões investidos em 2003. Deste total, R\$62,9 milhões foram gastos para ampliar a sua capacidade e os R\$92,3 milhões restantes foram investidos na modernização e manutenção dos equipamentos e na atualização da tecnologia de informações para expansão de capacidade.

No primeiro semestre de 2005, foram investidos pela ALL Brasil R\$95,7 milhões, representando um aumento de 42,8% em relação aos R\$67,0 milhões investidos no primeiro semestre de 2004. Do total de recursos investidos no primeiro semestre de 2005, R\$52,3 milhões foram desembolsados para a manutenção da capacidade da ALL Brasil e os R\$43,4 milhões restantes foram gastos para expandir a sua capacidade operacional. No primeiro semestre de 2004, foram gastos R\$39,6 milhões para a manutenção dos equipamentos e R\$27,4 milhões para expandir a sua capacidade operacional.

A tabela a seguir apresenta os investimentos da ALL Brasil desde que adquiriu a concessão até 30 de junho de 2005:

	Exercício encerrado em								Semestre encerrado em	
	31 de dezembro de,								30 de junho de,	
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2004	2005
	(em milhões de R\$)									
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\$92,3	R\$39,6	R\$52,3
Investimentos para expandir a										
Capacidade operacional	11,2	10,5	48	32,3	28,7	16,1	25,9	62,9	27,4	43,4
Total	R\$67,1	R\$40,3	R\$95,5	R\$86,9	R\$91,6	R\$80,8	R\$88,4	R\$155,2	R\$67,0	R\$95,7

ALL Argentina

A ALL 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. 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.

Em 2004, os investimentos somaram R\$33,4 milhões, um aumento de 125,7% em relação aos R\$14,8 milhões investidos em 2003. Destes valores, R\$18,9 milhões foram gastos na expansão da capacidade e os R\$14,5 milhões restantes foram investidos na manutenção dos equipamentos e instalações.

No primeiro semestre de 2005, foram investidos pela ALL Argentina R\$10,8 milhões. Deste total, R\$7,0 milhões foram investidos para a manutenção da sua capacidade operacional e R\$3,8 milhões foram gastos a fim de expandir a sua capacidade operacional.

A tabela a seguir apresenta os investimentos da ALL Argentina desde a aquisição das concessões ferroviárias operadas pelas Concessionárias Argentinas até 30 de junho de 2005:

	Exercício encerrado em						Semestre encerrado em	
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2004	2005
	31 de dezembro de,						30 de junho de,	
	(em milhões de R\$)						(em milhões de R\$)	
Investimentos para manter a								
capacidade operacional.....	R\$10,4	R\$11,5	R\$14,6	R\$11,6	R\$10,0	R\$14,5	R\$10,2	R\$7,0
Investimentos para expandir a								
capacidade operacional.....	14,6	12,4	9,1	2,2	4,8	18,9	5,0	3,8
Total.....	R\$25,0	R\$23,9	R\$23,7	R\$13,8	R\$14,8	R\$33,4	R\$15,2	R\$10,8

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.

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 valor por dívida da ALL Brasil, por ano de vencimento, em 30 de junho 2005:

		Taxa Média de Juros	Total do Principal	2005	2006	2007	2008 em diante
(em milhões de R\$)							
Dívida de curto prazo							
Denominada em dólares			-	-	-	-	-
Denominada em reais			-	-	-	-	-
Total dívida de curto prazo			-	-	-	-	-
Dívida de longo prazo							
Denominada em dólares			75,4	13,5	22,6	21,7	17,6
IFC Loan	Libor + 7,10% a.a.		61,7	8,8	17,6	17,6	17,6
Spornet Loan	10% a.a.		13,7	4,7	5,0	4,0	-
Denominadas em reais			678,5	23,5	46,6	172,2	436,2
Bancos comerciais	116% do CDI		29,0	6,0	12,0	11,0	-
BNDES	TJLP + 6% a.a		126,1	17,5	34,6	32,9	41,1
Debêntures	110% do CDI		120,0	-	-	120,0	-
Debêntures	108% do CDI		135,0	-	-	-	135,0
Debêntures	TJLP + 6,25%a.a.		27,5	-	-	8,2	19,2
CCB	106,3% do CDI		240,9	-	-	-	240,9
Total dívida de longo prazo			753,9	37,0	69,3	193,8	453,8
Total dívida⁽¹⁾			753,9	37,0	69,3	193,8	453,8

(1) Não inclui juros incorridos e não pagos no valor de R\$ 103,4 milhões em 30 de junho de 2005.

Em 30 de junho de 2005, 96,9% da dívida da ALL, ou R\$857,3 milhões, eram devidos pela ALL Brasil. Os 3,1% restantes eram devidos pela ALL Argentina.

Em 30 de junho de 2005, os empréstimos e financiamentos da ALL Brasil somavam R\$857,3 milhões, enquanto o caixa e as aplicações financeiras totalizavam R\$655,0 milhões, ou seja, representavam um endividamento líquido de R\$202,4 milhões.

A redução do endividamento líquido de 2002 para 2003 foi resultado dos aportes de capital ocorridos no período, parcialmente contrabalançado pela contratação de uma nova dívida com o IFC e pela emissão de debêntures conversíveis, subscritas pela BNDESPAR.

A redução do endividamento líquido entre o final de 2003 e o final de 2004 deveu-se principalmente à entrada de novos recursos em função da distribuição pública primária de ações preferenciais e à geração de caixa operacional da ALL.

Os principais contratos de longo prazo celebrados pela ALL e atualmente em vigor são (ver "Informações Adicionais sobre a Emissão- Contratos Financeiros"):

- Acordo de financiamento com o BNDES e a 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. Em 19 de maio de 2005, o BNDES concedeu um prazo de 30 dias à Concessionária Brasileira para a regularização da situação jurídica das garantias oferecidas no respectivo contrato, sob pena de cancelamento do desembolso dos recursos. Entretanto, até a data deste Prospecto, a ANTT não havia expedido qualquer ofício aprovando ou rejeitando as garantias, bem como o BNDES não havia se manifestado formalmente sobre o referido cancelamento (ver "Fatores de Risco – Determinadas Garantias oferecidas pela Concessionária Brasileira precisam ser previamente aprovadas pelo Poder Concedente");

- Acordo de financiamento entre o UNIBANCO e a Concessionária Brasileira, de 4 de novembro de 2002, relacionado a um empréstimo de R\$90,0 milhões, para financiar a aquisição de reformas de material rodante, investimento em via permanente, terminais intermodais, bem como em informática e treinamento, entre outros. Este empréstimo será amortizado por meio de pagamentos mensais, iniciando-se em dezembro 2004 e terminando em dezembro de 2008. O empréstimo tem garantias compartilhadas com o BNDES.

A Companhia emitiu, em outubro de 2004, 13.500 debêntures não-conversíveis, com valor nominal unitário de R\$10 mil, totalizando R\$135,0 milhões. Trata-se da 4ª emissão de debêntures da Companhia, sendo a terceira para distribuição pública. As debêntures têm a forma nominativa e escritural, espécie quirografária, emitidas em série única, com garantia fidejussória prestada pela ALL Intermodal e pela Concessionária Brasileira e vencimento em 1º de outubro de 2009. A partir da data de emissão (que, para os efeitos legais, é 1º de outubro de 2004), as debêntures farão jus a juros remuneratórios de 108% da Taxa DI.

A Concessionária Brasileira emitiu, em dezembro de 2004, Cédulas de Crédito Bancário no valor total de R\$240,9 milhões, com garantia fidejussória prestada pela Companhia e vencimento em 4 de agosto de 2008. A partir da data de emissão (10 de dezembro de 2004), as cédulas de crédito bancário farão jus a juros remuneratórios de 106,30% da Taxa DI.

A tabela a seguir apresenta o endividamento total e valor por dívida, por ano de vencimento, da ALL Argentina, em 30 de junho de 2005:

	Taxa Média de Juros	Total do Principal (em milhões de R\$)	2005	2006	2007	2008
Dívida de curto prazo						
Denominada em dólares	8,40%	9,4	0	9,4	0	0
Denominada em pesos:						
Bancos comerciais	8% + CER	5,1	0	3,3	0,9	0,9
Total dívida de curto prazo		14,5	0	12,7	0,9	0,9
Dívida de longo prazo						
Denominada em dólares ...	8,40%	0	0	0	0	0
Pesos	8% a 11% a.a.	10,7	10,7	0	0	0
Total dívida de longo prazo		10,7	10,7	0	0	0
Total dívida		25,2	10,7	12,7	0,9	0,9

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 30 de junho de 2005, cerca de 7,5% da dívida da ALL, ou aproximadamente R\$64,5 milhões, era atrelada ao dólar. A ALL celebrou contratos de *swap* de taxa de câmbio e juros para quase a totalidade de seu endividamento atrelado ao dólar com o objetivo de 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 estão, 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 dezembro de 2004, a ALL possuía R\$909,2 milhões de dívidas atreladas a taxas flutuantes, e R\$764,3 milhões em caixas e investimentos de curto prazo. Em 30 de junho de 2005, a ALL possuía R\$857,3 milhões de dívidas atreladas a taxas flutuantes, e R\$656,3 milhões em caixas 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 de futuros de compra não estão disponíveis nos mercados brasileiro e argentino.

Seguros

A ALL, como uma companhia ferroviária e de logística, enfrenta vários riscos (ver “Fatores de Risco – As operações da ALL estão expostas à possibilidade de perdas por catástrofes, acidentes e responsabilização”) e procura adotar medidas que visem a 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 responsabilidade civil de transportes e danos a automóveis, não possuindo, contudo, cobertura securitária para danos ambientais de natureza paulatina que ocorrem ao longo do tempo, nem para as despesas incorridas pela ALL com a contenção, remoção e desintoxicação de poluentes, não possuindo também cobertura securitária para danos decorrentes de riscos operacionais.

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 nº 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 a data da reforma do setor de transportes, qual seja a vigência da Lei nº 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.

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 leiloadada 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 à RFFSA.

Nos termos do Edital, a RFFSA permaneceu responsável pelos passivos originados anteriormente à data da assinatura do contrato de concessão, 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 a 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 14 de setembro de 2005, referido capital social era de R\$ 675.254.861,25, dividido em 220.891.175 ações, sendo 77.879.097 ações ordinárias e 143.012.078 ações preferenciais.

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% 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 único 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.

O Edital e o contrato de concessão estabelecem vedações à transferência de direitos emergentes da concessão brasileira, do arrendamento de ativos ou de quaisquer ativos objeto do arrendamento, salvo autorização prévia do Poder Concedente. 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, 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. Foi indicado pelos demais empregados o Sr. Marco Antônio Giordani Araújo, atual membro do Conselho de Administração 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 tráfego mútuo) 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 referida 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 a 2004, 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 na 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 2004, a frequência de acidentes caiu para 14 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, entra 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 emergentes 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 estão 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 da 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 à 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.

Eventos Societários e Reestruturações Societárias Relevantes

Durante os últimos cinco anos, ocorreram as seguintes alterações significativas no grupo de controle da Companhia:

Cisão da Inteférrea S.A. – Serviços Ferroviários e Intermodais

A Inteférrea, um dos acionistas controladores da Companhia, foi cindida e as ações por ela detidas no capital social da Companhia foram atribuídas a quatro novos acionistas, Holding Brasil S.A., ITD Transportes Ltda, Spornet do Brasil Ltda. e União Transporte 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 União Transporte Interestadual de Luxo S.A.

A União Transporte Interestadual de Luxo S.A., sucessora da Inteférrea S.A., foi cindida em 22 de agosto de 2002, tendo parte das ações por ela detidas no capital social da Companhia 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 Companhia em 18 de maio de 2004.

Cisão da Gruçaf Participações S.A.

Os sócios da Gruçaf Participações S.A. aprovaram em 24 de março de 2004 a sua cisão, tendo a Mauriti Administradora de Ativos S.A., hoje Mauriti Administradora de Ativos Ltda, incorporado 1.347.477 ações ordinárias representativas do capital social da Companhia de titularidade da empresa cindida.

A Companhia envolveu-se nos seguintes eventos societários e operações de reestruturação societária nos últimos cinco anos:

Aquisição das Ações da Concessionária Brasileira

O Ministro dos Transportes, em despacho de 24 de fevereiro de 1999, autorizou que o capital social da Concessionária Brasileira fosse integralizado por uma holding – a Companhia – a ser constituída pelos acionistas, à época, da Concessionária Brasileira. Adicionalmente, constou do referido despacho a obrigação de a Companhia obedecer às exigências do Edital no que diz respeito às obrigações societárias da Concessionária Brasileira. Em 1º de abril de 1999, a Companhia incorporou todas as ações representativas do capital social da Concessionária Brasileira, tendo se tornado subsidiária integral da Companhia. A Companhia 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 Companhia 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 – América Latina Logística Argentina S.A.

Ver “As Concessões Brasileiras e Argentinas – Argentina – Compra da ALL Central e da ALL Mesopotâmica”. *Cessão de Direitos sobre as Ações da ALL – América Latina Logística Argentina S.A. para a Logispar* Ver “Discussão e Análise da Administração sobre as Demonstrações Financeiras – Venda e Recompra da ALL Argentina”.

Aquisição da Logispar

Em 31 de dezembro de 2003, a Companhia adquiriu praticamente a totalidade das ações de emissão da Logispar, com exceção das 11 ações pertencentes aos membros do Conselho de Administração, por valor simbólico e assumindo todos os passivos e contingências. Através dessa aquisição, a Companhia tornou-se, indiretamente, titular dos direitos patrimoniais e políticos sobre as ações da ALL Argentina.

Aquisição da ALL Overseas Em 1º de dezembro de 1999, foi autorizada a aquisição pela Companhia 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 Companhia contra a ALL Overseas, no valor de US\$4,6 milhões, em capital, o mesmo tendo ocorrido em 31 de julho de 2002 e 30 de setembro de 2002, pelos valores de US\$11,2 milhões e US\$12,437 milhões.

Aquisição da ALL Tecnologia

Em 31 de janeiro de 2000, Gruçaf Participações S.A., Judori Administração, Empreendimentos e Participações S.A., Railtex Global Investments e Ralph Partners I, LLC participaram de aumento de capital social da Companhia 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 Companhia 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 Companhia e 16.573.431 ações de titularidade da Concessionária Brasileira. Em contrapartida, a Companhia recebeu R\$29,82 milhões, que se encontravam em poder da Companhia por força de contrato de mútuo celebrado entre a Companhia 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 Companhia, no valor de R\$1 mil. Em 28 de dezembro de 2003, a Companhia alienou 999 ações ordinárias representativas do capital social da ALL Tecnologia à Caianda Participações S.A., pelo preço de R\$3,0 milhões, a serem pagos 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 Companhia alienou 1 ação 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

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 Companhia 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 Companhia e a Concessionária Brasileira passaram a ter participação recíproca. A fim de eliminar esta participação recíproca, em 12 de julho de 2001, a Companhia adquiriu da Concessionária Brasileira a totalidade das ações detidas por ela no capital social da Companhia, ou seja, 187.373.825 ações preferenciais, mediante o pagamento com reserva de capital. Em ato subsequente, a Companhia 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 Ferropar. Como resultado da incorporação ora descrita, a Companhia passou a deter, diretamente, participação no capital da Ferropar. A Companhia deixou de ser acionista da Ferropar quando da cisão desta ocorrida em 30 de abril de 2001.

Subconcessão 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, sendo 108.501 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 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 do poder subconcedente e da ANTT. Não obstante, em 20 de dezembro de 2002, a Gemon – Geral de Engenharia e Montagens S.A., uma das acionistas da Ferropar, procedeu à venda de suas ações naquela empresa para a Euroinvest S.A. sem autorização do poder subconcedente, representado pela Ferroeste, e da ANTT. Até o momento, a autorização não foi concedida. Em 19 de agosto de 2005, o Poder Concedente decretou intervenção na Ferropar, por um prazo de 180 dias. Ver “Fatores de Risco – A Concessionária Brasileira pode sofrer penalidades, incorrer prejuízos, pagar indenizações e ser obrigada a apontar recursos na Ferropar” e “Atividades – Processos Judiciais – Ações Cíveis e Regulatórias”.

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 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 2000.

Em 8 de dezembro de 2000, o Conselho de Administração da Companhia 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 Mesopotámico General Urquiza S.A., atual ALL Mesopotámica, em 1º de dezembro de 2000.

Em 21 de dezembro de 2000, a Companhia 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 Companhia 22.342.855 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 Communications do Brasil S.A., então denominada 294 Participações S.A., mediante a aquisição de ações representativas de 99,99% do capital da Geodex Communications do Brasil S.A.. 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 Communications

do Brasil S.A., 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 Communications do Brasil S.A. 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 Communications do Brasil S.A. sucedeu a Geodex em todos os direitos e obrigações relativos ao patrimônio cindido, em relação ao qual a Geodex permaneceu solidária com a Geodex Communications do Brasil S.A.

Em 03 de outubro de 2001, a Concessionária Brasileira vendeu para a Companhia 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 5 de março de 2004, os acionistas da Companhia reunidos em Assembléia Geral Extraordinária deliberaram a redução do seu capital social, mediante a dação em pagamento das ações detidas diretamente pela Companhia 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 da BNDESPAR, na qualidade de debenturista da Companhia, e ao exercício do direito de preferência pelos demais acionistas da Geodex. Ocorre no entanto que, em 9 de março de 2004, a BNDESPAR não aprovou tal redução do capital tornando-se a mesma sem eficácia. Atualmente, a participação da Companhia na Geodex representa 43,69% do seu capital social. Em 18 de maio de 2004, o Conselho de Administração da Companhia deliberou que ela não poderá aportar recursos, concederá mútuos ou garantias em favor da Geodex ou da Geodex Communications do Brasil S.A., salvo com a aprovação prévia da maioria dos acionistas preferencialistas reunidos em assembléia especial convocada para este fim.

Arrendamento de Ativos Operacionais da Delara

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 mil.

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 e Aumento do Capital Social da ALL Equipamentos

A ALL Equipamentos foi constituída em 17 de outubro 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 Companhia e 1 ação detida pelo Sr. Sérgio Messias Pedreiro, diretor financeiro e de relações com investidores da ALL.

Em 30 de agosto de 2004, a Companhia retirou-se da sociedade, cedendo e transferindo a totalidade das 159.999 quotas de sua propriedade para a ALL Intermodal.

Em Assembléia Geral Extraordinária realizada em 30 de agosto de 2004, os sócios da ALL Equipamentos deliberaram aumento do capital social original em R\$10.282.079,00, através da emissão de 10.282.079,00 quotas, a serem totalmente subscritas e integralizadas através de conferência de bens, conforme laudo de avaliação aprovado na mesma data.

Novo aumento do capital social foi deliberado em 31 de dezembro de 2004, tendo sido totalmente integralizado pela sócia ALL Intermodal mediante contribuição de 37 locomotivas ao capital. O valor de referido aumento, segundo laudo de avaliação emitido naquela data é de R\$13.750.553,00, disso resultando um capital social total integralmente subscrito e integralizado no valor de R\$24.192.632,00, dividido em 24.192.632 quotas. O sócio minoritário, Sr. Sérgio Messias Pedreiro, continua detendo apenas 1 quota na sociedade.

Constituição da Rhall Terminais Ltda

A Rhall Terminais Ltda. (“Rhall”), sociedade com sede na Cidade de Maringá, no Estado do Paraná, foi constituída em 07 de dezembro de 2003, pela ALL Intermodal e Rhodes S/A, tendo por principal objeto o desenvolvimento e exploração de atividades de armazém geral; operações de logística, mediante a utilização dos diversos modais de transporte, terminais e instalações rodoviários, ferroviários e portuários, bem como de complexos e terminais intermodais, importação e exportação de bens, prestação e contratação de serviços relacionados com suas atividades operacionais, representações comerciais nacionais e internacionais, de qualquer natureza e participação em outras sociedades.

O capital social da Rhall, na data da constituição, era de aproximadamente R\$2,8 milhões, representado por 28.580 quotas no valor nominal de R\$100 cada, sendo 8.574 quotas detidas pela ALL Intermodal e 20.006 quotas detidas pela Rhodes S/A, não tendo sofrido alteração.

A Rhall é administrada por um Conselho de Administração, que atua por unanimidade, e por uma Gerência. O Conselho de Administração é composto de 4 membros, eleitos em Reunião de Sócios, com mandato de 3 anos, cabendo a indicação de 2 membros pela ALL Intermodal e de 2 membros pela Rhodes S/A. A Gerência é composta de 1 membro.

Em 3 de janeiro de 2005, a Rhall requereu à Junta Comercial do Paraná a autorização para que sua sede funcione como de armazém geral, o que foi deferido em 13 de junho de 2005.

Reaquisição da ALL Tecnologia

Em 10 de dezembro de 2004, Caianda Participações S.A. e Laudemir N. Miyhasita venderam, respectivamente, 999 ações e 1 ação que detinham no capital da ALL Tecnologia para a Companhia e Carlos Henrique Cavalcanti Corrêa, respectivamente.

A aquisição das ações pela Companhia foi feita pelo valor de R\$3.433.635,81, a qual se deu por meio da compensação integral de créditos detidos frente à Caianda Participações S.A., em decorrência da venda para esta última, em 28 de dezembro de 2003, das mesmas ações ora readquiridas. Já a aquisição da ação de Laudemir N. Miyhasita foi feita por valor simbólico, equivalente a R\$0,50.

Distribuição Pública Primária e Secundária de Ações Preferenciais

A Companhia e alguns de seus principais acionistas concluíram, em julho de 2004, oferta pública que compreendeu, simultaneamente, a distribuição pública primária de 5.750.000 ações preferenciais e a distribuição pública secundária de 2.331.462 ações preferenciais. Concomitantemente, outros acionistas da Companhia realizaram no exterior a colocação de 4.568.538 ações preferenciais, sob a forma de Global Depositary Receipts (“GDRs”). A distribuição primária das ações preferenciais foi aprovada pelas Reuniões do Conselho de Administração da Companhia realizadas em 11 de maio de 2004 e 23 de junho de 2004.

Constituição da PGT

Em 5 de julho de 2004, foi constituída a PGT, cujo objeto social é a construção e a operação, arrendamento e exploração de instalações portuárias e daquelas destinadas ao apoio e suporte de transporte intermodal no Porto de Paranaguá, no Estado do Paraná, incluindo a atuação como operador portuário e a prestação de serviços correlatos, tais como a recepção, armazenagem, movimentação, carregamento e descarregamento de grãos e outros produtos.

O capital social da PGT é atualmente de R\$240.050,00, representado por 240.050 ações emitidas no valor de R\$1 cada, sendo 120.025 ações ordinárias e 120.025 ações preferenciais. A ALL Armazéns Gerais detém atualmente todas as ações da PGT, exceto por 1 ação ordinária e 1 ação preferencial.

Constituição da ALL Centro-Oeste

A ALL Centro-Oeste foi constituída em 1º de novembro de 2004, tendo como sede a Cidade de Campo Grande, MS. Seu objeto consiste na prestação de serviços de contração de transporte rodoviário de cargas nos âmbitos intermunicipal, interestadual e internacional, aliado ao transporte de cargas pelos modais ferroviário e aquaviário, bem como atividades relacionadas ao transporte de cargas tais como: logística, operação portuária, movimentação e armazenagem de mercadorias e contêineres, agenciamento de cargas, exploração e administração de entrepostos de armazenagem, 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 sociedade.

O capital social da ALL Centro-Oeste é de R\$500 mil, representado por 500.000 quotas a serem integralizadas até 28 de fevereiro de 2005, distribuídas entre a Companhia, detentora de 499.999 quotas, e uma pessoa física, detentora de 1 quota.

Venda da Terlogs

Em 11 de outubro de 2004 a Companhia recebeu proposta firme da Bunge Alimentos S.A. para a compra da totalidade das quotas de emissão da Terlogs detida pela Companhia. Em 18 de outubro de 2004, a Companhia notificou a Sogo – South Ocean Grãos e Óleos Comércio, Exportação e Importação Ltda. (“Sogo”), nos termos do Acordo de Quotistas, abrindo-se o prazo para a Sogo exercer o direito de preferência previsto no Acordo de Quotistas (“Direito de Preferência”). Em 25 de novembro de 2004, a Sogo exerceu o respectivo Direito de Preferência, tendo realizado o pagamento relativo à aquisição das respectivas quotas em 20 de dezembro de 2004.

Em 9 de novembro de 2004, a Companhia, a Concessionária Brasileira, a ALL Intermodal, a Terlogs, a Sogo e a Inlogs Logística S.A. (“Inlogs”, sociedade ligada à Sogo) firmaram Termo de Compromisso, cuja eficácia estaria condicionada à aquisição pela Sogo das quotas de emissão da Terlogs detidas pela Companhia, dentro do prazo acima mencionado. De acordo com o Termo de Compromisso, a Concessionária Brasileira assegura tarifas ferroviárias competitivas à Terlogs e à Inlogs, bem como determinados níveis de volumes a serem transportados, e disponibiliza à Terlogs nova área para a expansão do terminal já existente, ao lado da área que já é objeto de comodato. Adicionalmente, a Terlogs deverá pagar à ALL US\$0.10 por tonelada movimentada no novo terminal, até atingir o montante de US\$1,5 milhões. Ainda de acordo com o Termo de Compromisso, a Inlogs comprometeu-se a ceder, aproximadamente, 240 vagões novos à Concessionária Brasileira e a Concessionária Brasileira terá exclusividade para o transporte de mercadorias a ser movimentada no novo terminal da Terlogs.

Em 16 de dezembro de 2004, a Concessionária Brasileira firmou com a Inlogs contrato de prestação de serviços de transporte ferroviário de cargas, a fim de transportar *commodities* agrícolas, em volumes mínimos anuais de 1 milhão de toneladas, no período entre 2005 e 2027, sob o regime de volumes garantidos, conhecido como *take or pay*. Por meio desse contrato a Inlogs disponibilizará à Concessionária Brasileira, em 2005, um total de 240 vagões para o transporte exclusivo desses produtos. Os volumes e tarifas serão renegociados anualmente (ver “Contratos Relevantes – Contratos Comerciais – Inlogs” abaixo).

A Sogo efetuou, em 17 de dezembro de 2004, o pagamento do preço nos mesmos termos propostos pela Bunge. A alteração contratual contemplando a transferência das quotas da Companhia para a Sogo foi firmada em 16 de dezembro de 2004.

Ver “Descrição do Capital Social – Títulos e Valores Mobiliários” acima.

Distribuição Pública Secundária de Certificados de Depósito de Ações (“Units”)

Distribuição pública secundária de 7.908.924 Units, cada uma representando 1 ação ordinária e 4 ações preferenciais de emissão da Companhia, feita por determinados acionistas da mesma, em março de 2005.

3ª e 4ª Emissões Públicas de Debêntures

A Companhia emitiu, em outubro de 2004, 13.500 debêntures, com valor nominal unitário de R\$10 mil, totalizando R\$135 milhões. Trata-se da 4ª emissão de debêntures da Companhia, sendo a terceira para distribuição pública. As debêntures têm a forma nominativa e escritural, espécie quirografária, emitidas em série única, com garantia fidejussória prestada pela ALL Intermodal e pela Concessionária Brasileira e vencimento em 1º de outubro de 2009. A partir da data de emissão (que, para os efeitos legais, é 1º de outubro de 2004), as debêntures farão jus a juros remuneratórios de 108% da Taxa DI. Ver “Descrição do Capital Social – Valores Mobiliários – 4ª Emissão Pública de Debêntures”.

A Companhia emitiu, em junho de 2004, 12.000 debêntures, com valor nominal unitário de R\$10 mil, totalizando R\$120 milhões. Trata-se da 3ª emissão de debêntures da Companhia, sendo a segunda para distribuição pública. As debêntures têm a forma nominativa e escritural, espécie quirografária, emitidas em série única, com garantia fidejussória prestada pela ALL Intermodal e pela Concessionária Brasileira e vencimento em 1º de junho de 2007. A partir da data de emissão (que, para os efeitos legais, é 1º de junho de 2004), as debêntures farão jus a juros remuneratórios de 110% da Taxa DI. Ver “Descrição do Capital Social – Valores Mobiliários – 3ª Emissão Pública de Debêntures”.

Transformação da ALL Tecnologia em Sociedade Empresária Limitada

Em 2 de fevereiro de 2005, por meio de Assembléia Geral Extraordinária, re-ratificada pela Ata de Assembléia Geral de Sócios Quotistas realizada em 9 de agosto de 2005 os acionistas da ALL Tecnologia decidiram transformá-la, de uma sociedade por ações, em uma sociedade empresária limitada, passando a adotar o nome empresarial ALL – América Latina Logística Tecnologia Ltda.

A referida transformação de tipo societário não causou a dissolução, liquidação ou solução de continuidade em relação aos negócios da ALL Tecnologia, nem tampouco qualquer alteração de seu patrimônio.

Em virtude da transformação, o capital da sociedade, de R\$1.000,00, totalmente integralizado em moeda corrente nacional e dividido em 1.000 ações ordinárias, nominativas e sem valor nominal, passou a ser dividido na proporção de 1 quota para cada 1 ação original, no valor nominal de R\$1,00 cada quota, cabendo aos acionistas quotas na mesma proporção.

A ALL Tecnologia é atualmente detida pela Companhia, que detém 999 quotas e pelo Sr. Carlos Henrique Cavalcanti Corrêa, que detém 1 quota.

Aprovação de Código de Conduta para Divulgação de Uso de Informações e Negociação de Valores Mobiliários de Emissão da Companhia: Em 7 de março de 2005, por meio de Reunião do Conselho de Administração, foi aprovado o Código de Conduta para Divulgação de Uso de Informações e Negociação de Valores Mobiliários de Emissão da Companhia, o qual visou substituir o Código aprovado em Reunião do Conselho de Administração de 26 de julho de 2002. O Código aprovado tem por finalidade estabelecer elevados padrões de conduta e transparência, a serem compulsoriamente observados, a fim de adequar a política interna da Companhia ao princípio da transparência e às boas práticas de conduta no uso e divulgação de informações relevantes e na negociação de valores mobiliários da Companhia.

Encontram-se sujeitos à observância das regras em questão (i) acionistas controladores da Companhia, (ii) administradores, (iii) Conselheiros Fiscais, (iv) integrantes dos demais órgãos com funções técnicas ou consultivas da Companhia, (v) empregados e executivos com acesso a informação relevante, (vi) beneficiários de Plano de Opção de Compra de Ações e (vii) quem quer que, em virtude de cargo, função ou posição detida na Companhia, suas sociedades controladoras, controladas e coligadas tenha conhecimento de ato ou fato relevante sobre a Companhia.

Instituição de Domicílio Legal da Companhia e ALL Intermodal na Argentina

Por meio das Atas de Reunião de Diretoria da Companhia e ALL Intermodal, realizadas em 30 de março de 2005, deliberou-se (i) a constituição de domicílio legal da Companhia e da ALL Intermodal na cidade de Buenos Aires, Argentina, (ii) aprovação das medidas necessárias para que a Companhia e a ALL Intermodal, na qualidade de sociedades estrangeiras perante a República Argentina, possam efetuar registro ou alterações destes perante os órgãos pertinentes, com a finalidade de constituir sociedades, participar de sociedades já existentes ou participar de sociedades a serem constituídas no futuro, sujeitas às leis vigentes na República Argentina, (iii) nomeação de representantes legais para os fins acima.

Constituição da Santa Fé Vagões

Em 11 de agosto de 2005, a Companhia e a Millinium Investimentos Ltda. (“Millinium”), subsidiária da sociedade indiana Besco Engineering and Services Private Limited, celebraram alguns contratos tendo por finalidade a constituição da Santa Fé Vagões S/A, sociedade cujo principal objeto social será a fabricação, manutenção, comercialização e negociação de itens e serviços relacionados a materiais rodantes, sistemas ferroviários, equipamentos de tração, trilhos, sinalizações e equipamentos mecânicos relacionados a atividades ferroviárias, assim como suas peças, partes e componentes, bem como a importação, exportação, compra, venda, distribuição, arrendamento, locação e empréstimo de vagões, máquinas, equipamentos e insumos relacionados com atividades ferroviárias.

A sede da Santa Fé Vagões será localizada na cidade de Santa Maria - RS. O investimento pré-operacional na Santa Fé Vagões será de R\$2 milhões, na proporção de 60% (R\$1,2 milhões) pela Companhia e 40% (R\$800 milhões) pela Millinium. Até o presente momento, o capital social subscrito e integralizado da Santa Fé Vagões é de R\$250.100,00, sendo que a Companhia e Millinium detêm, cada uma, 50% do capital votante e 40% e 60% do capital social total, respectivamente. A Companhia e a Millinium se comprometeram a integralizar o capital social da Santa Fé Vagões em até 6 meses.

De acordo com os contratos supra-referidos, a Millinium comprometeu-se a fornecer à Santa Fé Vagões todo o suporte técnico e “know-how” necessários à fabricação dos vagões. A Companhia, por sua vez, dará em comodato à Santa Fé Vagões uma área localizada na cidade de Santa Maria – RS, incluindo certos equipamentos a serem utilizados pela Santa Fé Vagões no desenvolvimento de seu objeto social, para utilização nas suas atividades industriais, comerciais e administrativas. Ver “Atividades - Processos Administrativos”.

A Santa Fé Vagões dará, ainda, preferência à Companhia, demais empresas do grupo e seus clientes no fornecimento de vagões produzidos pela Santa Fé Vagões, para uso ou para venda. A Companhia se obriga a conferir direito de preferência a Santa Fé Vagões sempre que qualquer de seus clientes manifestar interesse em adquirir vagões com as características dos produzidos pela Santa Fé Vagões.

Em 12 de agosto de 2005, a Companhia e Millinium firmaram um Acordo de Acionistas tendo por finalidade regular o direito de voto, a eleição de administradores e a transferência e oneração de ações.

A operação supra-referida terá por finalidade atender a demanda de vagões no mercado nacional, criar oportunidades de exportação e atender às necessidades de material rodante da Concessionária Brasileira, demais empresas do grupo, bem como de seus clientes em geral.

Em 25 de agosto de 2005, a Santa Fé Vagões, o Estado do Rio Grande do Sul e o Município de Santa Maria firmaram termo de compromisso, de acordo com o qual a Santa Fé Vagões comprometeu-se a, entre outros, (i) construir suas instalações fabris no Município de Santa Maria, e realizar os investimentos necessários ao exercício de sua atividade, (ii) responsabilizar-se pelo atendimento da legislação aplicável à atividade econômica desenvolvida, inclusive a legislação ambiental, e (iii) recolher o ICMS sobre o seu faturamento. O Estado do Rio Grande do Sul comprometeu-se a conceder benefícios fiscais, viabilizar a concessão de crédito, e o Município de Santa Maria a propiciar infra-estrutura básica e conceder benefícios fiscais.

Cabe ressaltar, por fim, que, o Contrato de Financiamento Mediante Abertura de Crédito Nº 02.2.957.3.1 firmado com o BNDES, determina a solicitação de autorização prévia ao BNDES para a criação ou aquisição de subsidiárias pela Companhia, podendo, em última instância, acarretar a decretação do vencimento antecipado do contrato em referência, dos demais contratos firmados com a entidade e o imediato pagamento da dívida, independentemente da aplicação de outras eventuais sanções. A Companhia já solicitou ao BNDES a dispensa da obrigação acima, mas esta, até o momento, não foi concedida; entretanto, a Companhia entende remota a probabilidade de sua não-obtenção.

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 Companhia, e suas subsidiárias, firmaram os seguintes contratos de financiamento:

Contrato Para Financiamento de Capital de Giro - Indexador CDI com o HSBC n. 0054-1263471

A Companhia, em 05 de setembro de 2005, assinou Contrato para Financiamento de Capital de Giro – Indexador CDI (“Contrato de Capital de Giro”), com o HSBC, no valor de R\$200 milhões, cuja validade foi condicionada à celebração pela Companhia e pelo HSBC do Contrato de Colocação, resultante da Proposta para Coordenação, Escrituração, Registro e Distribuição Pública da 5ª Emissão de Debêntures Simples, Não Conversíveis em Ações, no montante de R\$200 milhões, da Companhia (“Proposta”). Esse contrato é garantido pela Concessionária Brasileira e pela ALL Intermodal, por meio de fiança. O pagamento de todas as importâncias relativas às obrigações desse contrato, inclusive juros, será efetuado em uma única parcela, com vencimento em 04 de novembro de 2005 ou na data da liquidação financeira das Debêntures, o que ocorrer primeiro. Sobre o crédito aberto incide a variação do CDI, acrescida de *spread* de 1.30% a.a.

Dentre as hipóteses de vencimento antecipado destacam-se as seguintes: (i) cisão, fusão, incorporação ou qualquer forma de reorganização societária envolvendo a Companhia e/ou as garantidoras ou suas respectivas controladoras, que possam, de qualquer modo, a exclusivo critério do HSBC, vir a prejudicar o cumprimento das obrigações assumidas no contrato; (ii) caso a autorização para a prestação da garantia seja negada pelo Unibanco e/ou BNDES ou não seja obtida em 30 dias corridos, contados da assinatura do contrato; (iii) na hipótese de resilição voluntária da Proposta ou do Contrato de Colocação, conforme previsto neste último; (iv) caso, a qualquer tempo, se descubra seja necessária a obtenção de qualquer autorização para prestação de garantia, excluídas as necessárias acima.

Contrato de financiamento com o BNDES n. 02.2.957.3.1

O contrato com o BNDES, assinado em 11 de fevereiro de 2004, com a Concessionária Brasileira, e como intervenientes a Companhia e a ALL Intermodal, 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 ao 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 Companhia de emissão da Concessionária Brasileira; (b) penhor de 25% da totalidade das ações de titularidade da Companhia 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 (i) R\$50,0 milhões, reajustado anualmente pelo IGP-M ou (ii) 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”, conforme definido no item II abaixo; (e) cessão de indenização decorrente dos direitos emergentes da concessão; 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 58 vagões e 50 locomotivas especificados no contrato, 1.028 vagões a serem adquiridos pela Concessionária Brasileira ou qualquer outro bem que venha a compor o projeto a partir do ano de 2003, excetuando-se os caminhões e semi-reboques; e IV – Vinculação de no mínimo 30% da totalidade da receita da Concessionária Brasileira e da ALL Intermodal em conta vinculada.

A Companhia 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 Companhia mantiver uma relação de dívida líquida/EBITDA Ajustado maior que 1,20, salvo com autorização prévia do BNDES. 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 anexo ao contrato. A Companhia, 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 nem a qualquer outra empresa coligada, tanto diretamente quanto por meio de suas controladas, durante o prazo do financiamento, excetuando-se: (i) as transações entre a Concessionária Brasileira e a ALL Intermodal; e (ii) as transações entre a Companhia com a Concessionária Brasileira e/ou a ALL Intermodal 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 por estas, nem celebrarem operação com função ou efeito de empréstimo com as empresas aqui descritas, excetuando-se: (i) as transações entre a Concessionária Brasileira e a ALL Intermodal; e (ii) as transações entre a ALL Logística com a Concessionária Brasileira e/ou a ALL Intermodal quando ambas forem as beneficiárias dos empréstimos; (c) não contratar operação de financiamento cujas garantias sejam preferenciais em relação às garantias oferecidas ao BNDES nesse contrato, excetuando-se (i) financiamentos tendo como garantia penhor de direitos creditórios de contratos comerciais que não ultrapassem o valor, no agregado das 3 empresas (Concessionária Brasileira, Companhia e ALL Intermodal), de R\$50,0 milhões por ano, corrigido anualmente pelo IGP-M durante a vigência do contrato de financiamento; (ii) financiamentos para substituição de material rodante; (iii) operações de leasing ou (iv) financiamento para aquisição de ativos, tendo como garantia a propriedade fiduciária do próprio ativo; (d) não prestar garantia real ou fidejussória a qualquer dívida ou obrigações de terceiros, às suas controladas ou coligadas, com seus controladores diretos ou indiretos, ou com as sociedades controladas por estes ou próprias, nem celebrar qualquer operação que tenha função ou efeito de garantia de dívida, sem a prévia anuência do BNDES, salvo nas hipóteses especificadas no contrato; (e) 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 (f) obterem prévia anuência do BNDES para alterar o objeto social, bem como para realizar operações de fusão, cisão, incorporação e transformação, criar ou adquirir subsidiárias, excetuando operações envolvendo as ações de emissão da Geodex 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 Companhia e a ALL Intermodal prestaram fiança para garantir as obrigações assumidas pela Concessionária Brasileira no contrato de financiamento.

Em Assembléia Geral Extraordinária realizada em 18 de abril de 2005, os acionistas da ALL Intermodal alteraram o objeto da sociedade para nele fazer constar (i) a aquisição de peças, partes e componentes, (ii) montagem, beneficiamento e

reforma de contêineres, locomotivas, vagões e caminhões, bem como a compra, venda e locação de locomotivas, vagões e caminhões”. Segundo o ato societário em questão, dita alteração teve por finalidade melhor explicitar, para os investidores e para o mercado em geral, as atividades compreendidas no objeto social da companhia. Ainda não foi solicitada a competente autorização do BNDES para fins de realização de referida alteração ao objeto social.

São hipóteses de vencimento antecipado desse contrato, entre outras: (a) 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 de matérias que limitem o controle de qualquer dessas empresas pelos respectivos controladores; e (b) o não exercício pela ALL Intermodal de opção de compra dos ativos objeto de arrendamento prevista no Contrato de Arrendamento de Ativos e Outras Avenças, celebrado em 23 de julho de 2001 com a Delara.

Em 19 de maio de 2005, o BNDES comunicou à Companhia o prazo de 30 dias para a regularização da situação jurídica das garantias oferecidas neste Contrato, sob pena do cancelamento do desembolso dos recursos. Até a data deste Prospecto, a ANTT não havia ainda se manifestado sobre a aprovação, ou não, da outorga das referidas garantias e tampouco o BNDES cancelou o desembolso previsto.

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, tem como garantidoras a Companhia e a ALL Intermodal. Foram fixados juros na taxa LIBOR com prazo de 6 meses, acrescida de 5,50% a.a.. Como garantia do empréstimo, a Concessionária Brasileira ofereceu (a) a propriedade fiduciária de 58 vagões e de 20 locomotivas especificados no Sistema de Gerenciamento 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 C30-7 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 por ano, o que for maior; (d) penhor de recursos depositados em conta de reserva de serviço da dívida, de acordo com os termos do Debt Service Reserve Account Assignment Agreement; (e) cessão condicional de direito à indenização decorrentes do contrato de concessão, no caso de rescisão do mesmo, na forma regulada no Amendment to the Assignment Agreement of Indemnification Rights; e (f) 30% de todas as receitas nos termos do Instrumento Particular de Contrato de Vinculação de Receitas. Para fins de garantir o empréstimo, juros e outras obrigações, a Companhia deve (x) empenhar 25% das ações de emissão da Concessionária Brasileira detidas pela Companhia sob a forma de um Contrato de Penhor de Ações; (y) empenhar 25% das ações de emissão da ALL Intermodal detidas pela Companhia, sob a forma de um Contrato de Penhor das Ações da Intermodal; e (z) prestar garantia nos termos do Contrato de Garantia da Companhia. Para fins de garantir o empréstimo, juros e outras obrigações, a ALL Intermodal deve: (i) constituir garantia ao DEG nos termos do Contrato de Garantia da ALL Intermodal; e (ii) oferecer 30% de todas as receitas nos termos do Instrumento Particular de Contrato de Vinculação de Receitas. As garantias indicadas nos itens “a”, “b”, “c”, “e”, “f”, “x”, “y” e “ii” acima deverão ser compartilhadas entre DEG, UNIBANCO e BNDES. Nos termos desse contrato, a Companhia deve, como acionista controladora da Concessionária Brasileira e da ALL Intermodal, deliberar a não distribuição de dividendos ou juros sobre capital próprio pela Concessionária Brasileira ou ALL Intermodal até 2011 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, salvo se houver autorização do DEG, a Companhia não deve: (a) transferir fundos, inclusive através de operações de empréstimo, ou conceder garantias, diretamente ou através de controladas, em benefício: (i) de seus acionistas diretos ou indiretos; (ii) da ALL – América Latina Logística Argentina S.A.; (iii) da Logispar; (iv) de qualquer subsidiária ou afiliada da ALL – América Latina Logística Argentina S.A. e da Logispar; (b) distribuir dividendos aos seus acionistas, ressalvados os obrigatórios; (c) realizar ou permitir a fusão, incorporação, liquidação ou reorganização, exceto com relação às operações envolvendo ações da Geodex. Da mesma forma, estabelece o contrato que, salvo se houver autorização do DEG, a ALL Intermodal não deve: (a) transferir fundos ou conceder garantias, diretamente ou através de controladas, em benefício: (i) de seus acionistas diretos ou indiretos; (ii) da ALL – América Latina Logística Argentina S.A.; (iii) da Logispar; (iv) de qualquer subsidiária ou afiliada da ALL – América Latina Logística Argentina S.A. ou da Logispar; (b) realizar ou permitir a fusão, incorporação, liquidação ou reorganização. Dentre as cláusulas de vencimento antecipado, destacam-se: (a) a fusão, cisão, incorporação ou quaisquer outros processos de reorganização; (b) a alteração de controle da Companhia 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 a maioria dos votos nas deliberações em assembléia geral; (ii) eleger a maioria dos administradores da Concessionária Brasileira, da Companhia 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 Companhia ou da ALL

Intermodal; e (c) incluir em qualquer documento societário da Concessionária Brasileira, da Companhia ou da ALL Intermodal de quorum qualificado de deliberação para a aprovação de matérias que possam limitar o exercício do controle das referidas companhias pelos seus respectivos controladores.

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 do DEG, exceto, (i) para financiamentos de valor não superior a R\$50,0 milhões por ano garantidos por acordos comerciais; (ii) para financiar a reposição de material rodante; (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; (c) conceder garantias com relação a obrigações ou dívidas de terceiros sem consentimento prévio do DEG, exceto (i) para financiamentos à Concessionária Brasileira de valor não superior a R\$50,0 milhões por ano garantidos por acordos comerciais; (ii) para financiamento a fim de assegurar à Concessionária Brasileira e à ALL Intermodal a reposição de material rodante; (iii) operações de arrendamento; e (iv) para financiamento à Concessionária Brasileira ou à ALL Intermodal referente à compra de ativos cujas garantias sejam alienações fiduciárias ou propriedades fiduciárias dos próprios bens adquiridos; (d) participar de qualquer sociedade, compartilhamento de lucros ou acordo semelhante através do qual a renda ou lucro da Concessionária Brasileira possa ser compartilhada com outra pessoa ou participar de contrato em razão do qual os negócios ou operações da Concessionária Brasileira possam ser administrados por terceiros; (e) participar ou manter relação comercial com seus acionistas, empregados ou companhias relacionadas exceto sob termos comerciais negociados em bases equitativas; (f) realizar ou autorizar a fusão, incorporação, liquidação ou reorganização; (g) criar ou adquirir subsidiárias, sem consentimento prévio do DEG.

Adicionalmente, a Concessionária Brasileira, a Companhia e a ALL Intermodal devem obter a aprovação prévia do DEG com relação a qualquer mudança de controle, definida (a) no caso da Companhia, como 50% das ações ordinárias de sua emissão mais 7 ações ordinárias ou tantas outras ações ordinárias 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.

Em 20 de junho de 2005, a Concessionária Brasileira enviou carta ao DEG informando o cancelamento do referido contrato em decorrência da não manifestação da ANTT em relação às garantias oferecidas, o que tornou inviável a consecução do contrato.

Contrato de Financiamento Mediante Repasse de Recursos Contratados com o IFC – no. 276576-6

Este contrato foi celebrado em 4 de novembro de 2002 (e aditado em 24 de fevereiro de 2003 e em 02 de dezembro de 2003) entre a Concessionária Brasileira, o UNIBANCO e, como garantidoras, a Companhia 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 15/12/2004 e a última em 15/12/2008. O contrato estabelece juros de 7,10% a.a. calculados sobre o saldo devedor do financiamento, acrescidos da taxa LIBOR com prazo de 6 meses. Ainda, com a finalidade de assegurar o pagamento das obrigações decorrentes desse contrato, foram firmados, em 16 de dezembro de 2002 (i) contrato de penhor de 25% das quotas da ALL Intermodal, celebrado entre a Companhia e o UNIBANCO, e, como intervenientes, a ALL Intermodal, a Concessionária Brasileira e outros, bem como (ii) contrato de caução de ações, entre a Companhia e o UNIBANCO, na qualidade de partes, e a ALL Intermodal e a Concessionária Brasileira, na qualidade de intervenientes, tendo por objeto a constituição de caução, em favor do UNIBANCO, de ações representativas de 25% do capital social da Concessionária Brasileira, detidas pela Companhia.

Segundo o contrato referido no item “i” acima, a Companhia, conjuntamente com outros sócios quotistas da ALL Intermodal, obrigaram-se a, sem prévio consentimento por escrito do UNIBANCO: (a) não alterar o objeto social da ALL Intermodal; (b) não constituir sobre 75% das quotas do capital social da ALL Intermodal de sua titularidade qualquer outro ônus ou gravame; (c) não vender, ceder, transferir ou alienar 75% das quotas do capital social da ALL Intermodal de sua titularidade; ou (d) não alterar o Contrato Social da ALL Intermodal de forma a, direta ou indiretamente, afetar negativamente a garantia empenhada ou os direitos do UNIBANCO decorrentes desse contrato. Ademais, somente com prévio e expresso consentimento do UNIBANCO, a Companhia e o Sr. Sérgio Messias Pedreiro poderão deliberar em reunião de quotistas ou assembléia sobre: (a) emissão de novas quotas, sendo que, nesse caso, a Companhia deverá integralizar o capital subscrito em 90 dias contados da deliberação de aumento de capital; (b) outorga de opção de compra

de novas quotas; (c) criação de nova espécie ou classe de quotas; (d) desdobramento de quotas; (e) redução do capital social; (f) qualquer operação de fusão, cisão ou incorporação; (g) declaração de auto-falência ou concordata preventiva; (h) qualquer alteração no Contrato Social que diga respeito às obrigações previstas nesse contrato; e (i) qualquer alteração na participação societária de cada quotista da ALL Intermodal.

Conforme informado anteriormente, favor notar que em Assembléia Geral Extraordinária realizada em 18.4.2005, os acionistas da ALL Intermodal alteraram o objeto da sociedade. A Companhia ainda não solicitou a competente autorização do UNIBANCO para fins de realização de referida alteração ao objeto social.

Segundo o contrato referido no item “ii” acima, a Companhia obriga-se a, entre outros, sem prévio consentimento por escrito do UNIBANCO: (a) não alterar o objeto social da Concessionária Brasileira; (b) não constituir sobre 75% das ações ordinárias e 25% das ações preferenciais em que se divide o capital da Concessionária Brasileira qualquer outro ônus ou gravame além da caução objeto desse contrato; (c) não vender, ceder, transferir ou alienar 75% das ações ordinárias e 25% das ações preferenciais emitidas pela Concessionária Brasileira; e (d) não alterar o Estatuto Social da Companhia de forma a afetar negativamente a garantia caucionada ou os direitos do UNIBANCO decorrentes desse contrato. Além disso, somente com o prévio e expresse consentimento do UNIBANCO, a Companhia poderá, em assembléia geral da Concessionária Brasileira, deliberar sobre: (a) a criação de nova espécie ou classe de ações; (b) a redução do capital social; (c) qualquer operação de fusão, cisão ou incorporação; (d) declaração de auto-falência ou concordata preventiva; (e) qualquer alteração na participação societária ou admissão de outros acionistas na Concessionária Brasileira, hipótese em que a Concessionária Brasileira deixará de ser subsidiária integral da Companhia; (f) a emissão de novas ações, sendo que, nesse caso, a Companhia deverá integralizar o capital subscrito em 90 dias contados da deliberação de aumento de capital.

Em 22 de janeiro de 2003, foram aditados os contratos mencionados nos itens (i) e (ii) acima, a fim de estender tais garantias para assegurar as obrigações da Concessionária Brasileira decorrentes do Contrato de Promessa de Realização de Operações de Assunção de Obrigações Decorrentes de Variação de Taxas e/ou Índices n.º 279.318-0 – Contrato de “Swap”.

Esse financiamento, conforme descrito acima, tem garantias compartilhadas entre o UNIBANCO, 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 por ano, (ii) de financiamento para substituição de material rodante, e (iii) de operações de leasing ou financiamento para aquisição de ativos tendo como garantia a alienação fiduciária do próprio bem; (b) da Concessionária Brasileira, Companhia 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, Companhia 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, a Companhia e a ALL Intermodal não garantirem, real ou fidejussoriamente, quaisquer dívidas ou obrigações de terceiros, nem celebrar qualquer operação que tenha função ou efeito de garantia de dívida de terceiro, sem a prévia anuência do UNIBANCO, exceto nos casos (i) de financiamentos tendo como garantia contratos comerciais da Concessionária Brasileira que não ultrapassem o valor, no agregado, de R\$50 milhões ao ano; (ii) financiamentos para substituição de material rodante; (iii) operações de leasing; ou (iv) financiamentos para aquisição de ativos tendo como garantia a alienação fiduciária do próprio ativo;

(e) da Concessionária Brasileira, Companhia e ALL Intermodal não alterarem seu objeto social sem prévia anuência do UNIBANCO; (f) da Concessionária Brasileira, Companhia, ALL Intermodal não realizarem operações de fusão, incorporação, transformação ou cisão, bem como criar ou adquirir subsidiárias, sem a prévia anuência do UNIBANCO; (g) da Companhia não contratar, sem prévia aprovação do UNIBANCO, outros financiamentos de longo prazo além aqueles já apresentado ao UNIBANCO, exceto (i) de financiamento tendo como garantia contratos comerciais da Concessionária Brasileira, cujo valor agregado não supere R\$50,0 milhões por ano, (ii) de financiamento para substituição de material rodante, e (iii) operações de leasing; (h) da Companhia não distribuir dividendos, enquanto a Companhia 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 estabelecidos no contrato; e (i) da Companhia não deliberar a distribuição de lucros, dividendos ou juros sobre capital próprio pela Concessionária Brasileira e pela ALL Intermodal até 2008, exceto se obrigado por lei, caso este em que os montantes distribuídos devem ser objeto de deliberação de aumento de capital dessas Companhias para aumento e integralização de capital.

Conforme informado anteriormente, favor notar que em Assembléia Geral Extraordinária realizada em 18.4.2005, os acionistas da ALL Intermodal alteraram o objeto da sociedade. A Companhia ainda não solicitou a competente autorização do UNIBANCO para fins de realização de referida alteração ao objeto social.

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.

Esse financiamento possui as seguintes garantias: (a) propriedade fiduciária de 58 vagões tanque e 20 locomotivas da Concessionária Brasileira especificados no contrato; (b) penhor de direitos creditórios decorrentes de contratos comerciais celebrados pela Concessionária Brasileira e ALL Intermodal; (c) vinculação de, no mínimo, 30% da receita total da Concessionária Brasileira e da ALL Intermodal na conta vinculada, conforme Termo de Vinculação de Receitas; (d) penhor de 25% das ações da Concessionária Brasileira; (e) penhor de 25% das quotas da ALL Intermodal; (e) propriedade fiduciária 1.028 vagões a serem adquiridos pela Concessionária Brasileira, ou qualquer outro bem que venha a compor o projeto a partir do ano de 2003, excetuando-se os caminhões semi-reboque.

Em novembro de 2004, o UNIBANCO concedeu à ALL dispensa incondicional da restrição de distribuição de dividendos.

Contrato para Abertura de Crédito mediante Repasse do Empréstimo Contratado com o BNDES nº 10/658.267-0 – UNIBANCO

O contrato entre a Concessionária Brasileira e 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 outubro 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, celebrado em 11.10.1999, entre a Concessionária Brasileira, o UNIBANCO, o BNDES e, como intervenientes, o Banco Real S.A. e o Banco Bradesco S.A., igualmente descrito abaixo.

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 Companhia, e suas subsidiárias, assinaram outros contratos financeiros relevantes, a fim de desenvolver suas atividades conforme descrito abaixo:

Contrato de Financiamento Nº. 97.2.582.3.1, de 10 de fevereiro de 1998, entre BNDES e Concessionária Brasileira; Aditivo No. 1, de 11 de outubro de 1999, e Aditivo No. 2, de 18 de setembro de 2000

O contrato de repasse de recursos do BNDES foi celebrado entre a Concessionária Brasileira, Banco Real S.A., Banco Bradesco S.A. e UNIBANCO, 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 3,0% a.a. acima da TJLP e para o sub-crédito B, de 6,25% a.a. acima da TJLP. A Concessionária Brasileira obrigou-se a, caso exigido pelo BNDES, emitir debêntures simples no valor do saldo devedor do sub-crédito B, sujeitas às mesmas taxas de juros fixadas para o sub-crédito B e às demais condições estabelecidas no contrato. Na hipótese da não emissão de debêntures, tal como previsto no contrato, a taxa de juros incidente sobre o sub-crédito A será automaticamente majorada para 5% a.a. acima da TJLP.

A Concessionária Brasileira obrigou-se a não constituir, salvo autorização prévia e expressa do BNDES, garantias junto a outros credores de longo prazo, sem que seja prestada a mesma garantia ao BNDES, a não efetuar pagamento de dividendos que possa vir a limitar a sua capacidade de investimento, bem como a exercer somente atividade empresarial associada à prestação de serviço público de transporte ferroviário objeto do contrato de concessão. Ainda, 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.

São hipóteses de vencimento antecipado do contrato, entre outras: (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 de matérias que limitem ou cerceiem o controle de qualquer dessas empresas, pelos respectivos controladores; (b) alteração do contrato de concessão sem conhecimento prévio 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 em questão, bem como o Contrato para Abertura de Crédito mediante Repasse do Empréstimo Contratado com o BNDES nº 10/658.267-0, acima referido, são garantidos pelo Contrato de Cessão de Indenização, Reserva de Meios de Pagamento e Outras Avenças, celebrado em 11.10.1999, entre a Concessionária Brasileira, o BNDES, o UNIBANCO e, como intervenientes, o Banco Real S.A. e o Banco Bradesco S.A.. Nos termos desse contrato, a Concessionária Brasileira, a fim de assegurar os pagamentos previstos nos mencionados contratos de financiamento, deu em garantia o valor equivalente a 30% dos saldos devedores dos contratos de financiamento da seguinte forma: (i) conta caução de 5% do valor dos saldos devedores dos contratos de financiamento; (ii) fiança bancária que, somada ao valor depositado na conta caução, perfaça o valor mínimo de 10% dos saldos devedores dos contratos de financiamento; e (iii) garantia real em valor equivalente a, no máximo, 20% dos saldos devedores dos contratos de financiamento. Ainda segundo esse contrato, a Concessionária Brasileira obrigou-se a: (a) não transferir o controle acionário sem a prévia anuência do BNDES e do UNIBANCO; (b) não efetuar pagamento de dividendos que possam limitar sua capacidade de investimento; (c) submeter previamente ao BNDES a sua participação como sócio em outras empresas.

Contrato de Mútuo com Banco Safra S.A.

A Companhia, 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. Esse contrato é garantido pela Concessionária Brasileira através, entre outros, de penhor sobre direitos creditórios.

Dentre as hipóteses de vencimento antecipado, destacam-se as seguintes: (a) se, sem o expresso consentimento do Banco Safra, a Companhia tiver o seu controle total ou parcialmente cedido, transferido ou de qualquer maneira alienado; e (b) se, sem o expresso consentimento do Banco Safra, Companhia submeter-se a qualquer forma de transformação, fusão, incorporação ou cisão.

Em 22 de junho de 2004, a Concessionária Brasileira firmou com a Companhia contrato de assunção de obrigações, com a anuência do Banco Safra S.A., por meio do qual a Concessionária Brasileira assumiu as obrigações decorrentes do contrato original, correspondente a um saldo, naquela data, de R\$39,8 mil.

Cédula de Crédito Bancário nº IE4.01/01

Em 13 de maio de 2004, a Concessionária Brasileira emitiu, em favor do Banco Itaú BBA S.A., cédula de crédito bancário no valor de R\$15,0 milhões, com pagamento em 9 parcelas trimestrais, iniciando-se em 9 de maio de 2005 e vencendo-se a última em 27 de abril de 2007, tendo a Companhia como avalista. Sobre o montante devido, incidem juros de 115% do CDI. Dentre as hipóteses de vencimento antecipado, está prevista a alteração do objeto social da Concessionária Brasileira ou da Companhia, a redução ou alteração da composição do capital social da Concessionária Brasileira ou da Companhia, ou a transferência, direta ou indireta, do controle da Companhia, sem a prévia autorização do banco.

Este contrato foi objeto de pré-pagamento pela Concessionária Brasileira em 5 de novembro de 2004.

Export Prepayment Agreement nº G-1566/02

Em 10 de junho de 2002, a Companhia e o ABN Amro Bank N.V. celebraram contrato de pré-pagamento 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 3,90% ao ano. Nessa mesma data, o Banco ABN Amro Real S.A. celebrou Contrato de Prestação de Garantia com a Companhia e, como garantidora, a Concessionária Brasileira, mediante o qual o banco garantiu o pagamento do contrato de prépagamento de exportação e recebeu em garantia caução de títulos, de quotas de fundos de investimentos e de duplicatas.

Este contrato foi objeto de pré-pagamento em 3 de dezembro de 2004.

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 janeiro de 2003. 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 ALL América Latina Logística S.A. 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; (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, e (d) cumprir com a contratação dos seguros obrigatórios pelos respectivos contrato de concessão.

Contrato de Empréstimo No. 23.121.503 entre Banco ABC Brasil S.A.– Cayman Islands Branch e ALL Argentina.

Este empréstimo foi firmado de forma precificada, na razão de P\$ 1= US\$1, conforme a Lei de Emergência Econômica, nº 25.561, o Decreto de Poder Executivo nº 214/2002 e a Comunicação “A 3507” do Banco Central da República Argentina. O capital foi ajustado de acordo com um coeficiente de atualização, denominado “Coeficiente de Estabilização de Referência” (CER), o qual é calculado pelo Banco Central da República 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 27 de dezembro de 2006. Os juros de 8,40% 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.

Cédulas de Crédito Bancário nos 101211 a 101219

Em 10 de dezembro de 2004, a Concessionária Brasileira emitiu, em favor do Banco de Investimento Credit Suisse First Boston S.A., cédulas de crédito bancário no valor total de, aproximadamente, R\$241,0 milhões, todas com vencimento em 4 de agosto de 2008, tendo a Companhia como avalista. Sobre os montantes devidos, incidem juros de 106,30% do CDI. Dentre as hipóteses de vencimento antecipado, está prevista (i) a alteração do objeto social da Concessionária Brasileira ou da Companhia; (ii) o não pagamento pela Companhia de quaisquer valores devidos a seus debenturistas nas datas previstas nas respectivas escrituras de emissão, salvo se o inadimplemento for sanado em 15 dias corridos; (iii) venda, cessão ou qualquer outro tipo de transferência pela Concessionária Brasileira, pela Companhia ou suas controladas de bens do ativo permanente ou de participação em outras sociedades ou de ativos essenciais à sua atividade em valor superior a R\$75,0 milhões; e (iv) criação de ônus ou encargos sobre ativos da Concessionária Brasileira, da Companhia ou de suas controladas que afetem a capacidade de pagamento das mesmas em relação a estas cédulas.

Contratos Comerciais

A Companhia, através de suas subsidiárias operacionais, presta serviços de transporte de carga ferroviário e intermodal para diferentes ramos de atividade. Seguem abaixo as principais características dos contratos comerciais relevantes e atualmente vigor ou em fase de renegociação:

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, aditado em 1º de novembro de 2003, com vigência até 1º de novembro de 2004, que, embora não tenha sido formalmente renovado, continua sendo regularmente cumprido pelas partes. 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) ressarcir a Texaco no caso de produto perdido em caso de acidente ou violação de lacre; (e) 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 (f) 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, trigo 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. Esse contrato vigorará até 31 de janeiro de 2007. Entre as obrigações da Concessionária Brasileira destacam-se: (i) ressarcimento à Cargill por variações no peso da mercadoria transportada, observados os parâmetros estabelecidos no contrato; (ii) indenizar a Cargill pela falta do produto decorrente de tombamento do vagão, roubo, furto e infiltração de água, entre outros; (iii) isentar a Cargill de ressarcimento das perdas ocorridas em sinistros após a entrega dos vagões para descarga no terminal da Cargill ou de terceiros por ela indicados. Em 17 de dezembro de 2004, nos termos do primeiro aditivo, o contrato passou a prever o pagamento antecipado de determinado montante a ser reembolsado à Cargill entre fevereiro e setembro de 2005, em oito parcelas correspondentes a 50% de cada faturamento mensal até atingir o limite mensal de R\$625,0 mil, até a liquidação integral da antecipação. Ainda, a Cargill garantiu à Concessionária Brasileira que não realizará descargas de quantidades diárias de vagões acima dos limites máximos especificados nesse contrato.

Ambev – Em 1º de setembro de 1997, foi celebrado contrato para prestação de serviços de transporte ferroviário entre a Delara e a Companhia Cervejaria Brahma – Filial Continental (“Ambev”). 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 1,6% 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 Companhia e a Delara em julho de 2001. A vigência deste contrato era de 72 meses tendo o mesmo vencido. Entretanto, os serviços continuam sendo prestados à Ambev.

Ambev – 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. 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 Ambev 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 Companhia e a Delara em julho de 2001. A vigência deste contrato era de 72 meses tendo o mesmo vencido. Entretanto, os serviços continuam sendo prestados à Ambev.

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. Esse contrato encontra-se, atualmente, em fase de renegociação. 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, aditado em 1º de novembro de 2003, 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) ressarcir a Esso por quaisquer danos a cargas, incluindo todos os acidentes, perdas, deficiências, alteração de especificações técnicas, roubos e perdas das mesmas; (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 com vagão, independentemente da responsabilidade da Concessionária Brasileira, e (b) confirmação de vazamentos, mesmo quando os lacres se mostrassem intactos.

Bunge Alimentos – Em 30 de setembro de 2004, foram assinados contratos entre a Concessionária Brasileira e a Bunge Alimentos S.A. (“Bunge”) para regular (i) o transporte de grãos agrícolas na malha ferroviária da Concessionária Brasileira, (ii) o compromisso de investimento da Bunge em vagões a serem disponibilizados à Concessionária Brasileira, bem como (iii) a cessão em comodato à Bunge de terreno arrendado à Concessionária Brasileira em decorrência dos contratos de arrendamento de bens ferroviários firmados com a RFFSA (veja “As Concessões Brasileira e Argentinas”). Referidos contratos têm por finalidade o incremento do volume de grãos transportado pela Concessionária Brasileira para a Bunge na malha ferroviária sob concessão da Concessionária Brasileira. A fim de viabilizar este objetivo, foi firmado o Contrato de Comodato, em que a Concessionária Brasileira comprometeu-se a ceder em comodato à Bunge parte de um terreno localizado no pátio ferroviário de Paranaguá – PR, do qual a Concessionária Brasileira é arrendatária, para fins de construção e operação, pela Bunge, a seu exclusivo custo, de um terminal multimodal com capacidade para, no mínimo, 90 mil toneladas de grãos. De acordo com o mencionado contrato, a Bunge será responsável pela construção e operação do terminal, devendo finalizar a obra até junho de 2006, correndo por sua exclusiva conta todos os custos e as despesas necessárias à viabilização da construção. Os contratos indicados nos itens “i” e “iii” acima possuem vigência até 27 de fevereiro de 2027 e, em caso de renovação da vigência do contrato de concessão, pelo qual a Concessionária Brasileira recebeu a concessão da Malha Sul, e do Contrato de Arrendamento de Bens Vinculados à Prestação de Serviço Público de Transporte Ferroviário - nº 005/97, firmado com a RFFSA, a Bunge terá a opção de prorrogá-lo pelo mesmo período da renovação daqueles contratos. O contrato referido no item “ii” acima vigorará enquanto houver investimentos a serem realizados nos termos previstos no mesmo. De acordo com o contrato referido no item “i” acima, a Concessionária Brasileira obrigou-se, entre outros, a: (a) indenizar a Bunge pelas perdas ocorridas no transporte, observados os limites percentuais de tolerância estabelecidos no contrato; (b) indenizar a Bunge por perdas de cargas decorrentes de tombamentos, roubo, furto, infiltração de água, avarias, assim como problemas de qualidade, desde que sob responsabilidade comprovada da Concessionária Brasileira. Ademais, a multa contratual por rescisão para a parte que lhe der causa é de R\$150 milhões. Cabe ressaltar, ainda, que a Concessionária Brasileira, na qualidade de arrendatária do bem dado em comodato, solicitou autorização à RFFSA para a cessão em comodato da área em questão pelo prazo de vigência do contrato de concessão e do contrato de arrendamento firmado com a RFFSA, estando, atualmente, no aguardo de parecer da RFFSA. Em contrapartida à referida obrigação de transporte e dação de imóvel em comodato pela Concessionária Brasileira, a Bunge se comprometeu a fornecer-lhe vagões novos e adequados a rodar, em quantidade suficiente e necessária para o atendimento de suas necessidades, para utilização exclusivamente na malha ferroviária da Concessionária Brasileira. Somente em 2005, 650 novos vagões deverão ser disponibilizados. No entanto, os Contratos de Disponibilização de Vagões ainda serão negociados. Por enquanto, é possível afirmar que seu objeto consistirá em estabelecer os termos e condições aplicáveis à disponibilização de vagões por parte da Bunge para a Concessionária Brasileira com o escopo de servir ao Contrato de Transportes Ferroviários. Estima-se que com a assinatura dos referidos contratos, o transporte de grãos agrícolas na malha ferroviária atinja, aproximadamente, 50 milhões de toneladas no período entre 2050 e 2010 e aproximadamente 220 milhões de toneladas no período entre 2010 e 2027. Referido volume adicional assegura um crescimento significativo, visto que no ano de 2003, foram transportados pela Concessionária Brasileira um volume total de 22,2 milhões de toneladas. As obrigações das partes sob os contratos em referência estão sujeitas a determinadas condições contratuais.

Votoran – Em 1º de abril de 2002, a Concessionária Brasileira e a 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 1º de abril de 2012); (b) cimento a granel (com vigência até 1º 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), furto, 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.

VCP – Em 27 de fevereiro de 2003, a Concessionária Brasileira e a Votorantim Celulose e Papel S.A. (“VCP”) celebraram contrato de prestação de serviço de transporte intermodal de determinados volumes mínimos de toras de madeira, vigente até que seja completado o transporte de certo volume de toras, estimado em cinco anos. Nos termos do contrato a Concessionária Brasileira se comprometeu a efetuar a reforma de vagões, sendo o custo desse investimento arcado pela VCP. A Concessionária Brasileira obrigou-se, ainda, a indenizar a VCP perdas decorrentes do transporte, movimentação e

armazenagem, com exceção de casos fortuitos e de força maior. Ademais, caso a Concessionária Brasileira não efetue o transporte dos volumes mínimos estabelecidos, seja por modal rodoviário ou ferroviário, deverá ressarcir a VCP os valores decorrentes da contratação de terceiros para prestação de tais serviços.

Petrobrás – Em 1º de junho de 2003, a Concessionária Brasileira e a Petrobrás Distribuidora S.A. (“Petrobrás Distribuidora”) celebraram um contrato de transporte ferroviário de gasolina, diesel e álcoois, vigente até 31 de maio de 2004. Esse contrato encontra-se, atualmente, em fase de renegociação. 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 perda que exceda os percentuais de tolerância estabelecidos no contrato, perdas decorrentes de acidentes, vazamentos ou violações, desvio, degradação da qualidade das mercadorias transportadas, danos causados às instalações, equipamentos, empregados ou prepostos da Petrobrás Distribuidora, bem como outras pessoas ou bens, em consequência, tanto da execução dos serviços contratados, quanto de quaisquer atos da Concessionária Brasileira, seus empregados ou prepostos; (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) 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; e (f) pelas sanções impostas de natureza ambiental por todos e quaisquer danos causados ao meio ambiente decorrentes do exercício de suas atividades ou sinistros de qualquer ordem.

Distribuidora Ipiranga – No dia 13 de setembro de 2002, a Concessionária Brasileira e a Distribuidora de Produtos de Petróleo Ipiranga S.A. (“Distribuidora Ipiranga”) celebraram contrato de transporte abrangendo álcool combustível e derivados de petróleo, em vigor até 13 de setembro de 2004. Esse contrato encontra-se, atualmente, em fase de renegociação. A remuneração devida à Concessionária Brasileira pelos serviços decorrentes do contrato deveria ser baseada no volume total de mercadorias carregadas e na 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 perdas ou avarias, se comprovada a violação do lacre e/ou vagão, por perdas de produtos em acidentes, bem como ressarcir os danos causados à Ipiranga ou a terceiros, decorrentes de incêndio, explosão e abalroamentos, e os de natureza ambiental, enquanto os serviços contratados forem executados, incluindo quaisquer despesas e multas decorrentes da inobservância da legislação aplicável e responsabilidade por contaminação de solo, água ou ar em decorrência do transporte por via férrea; (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 ferroviário de álcool combustível e derivados de petróleo, em vigor até 2 de setembro de 2004. Esse contrato encontra-se, atualmente, em fase de renegociação. 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 perdas ou avarias, se comprovada a violação do lacre e/ou vagão, e por perdas de produtos em acidentes, bem como ressarcir os danos causados à Ipiranga ou a terceiros, decorrentes de incêndio, explosão e abalroamentos, e os 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 (“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, desde que comprovados o dano e a responsabilidade da Concessionária Brasileira ou de seus empregados na causa dos mesmos; 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.

Inlogs – Em 16 de dezembro de 2004, a Concessionária Brasileira firmou com a Inlogs Contrato de Prestação de Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas, a fim de transportar *commodities* agrícolas (mais especificamente, soja, milho, farelos, açúcar, sorgo, malte, trigo e fertilizantes a granel), em volumes mínimos anuais de 1 milhão de toneladas, no período entre 2005 e 2027, sob o regime de volumes garantidos, conhecido como *take or pay*. O conceito de *take or pay* prevê que, da totalidade do volume anual estabelecido, a Inlogs se compromete a entregar um percentual mínimo, como volume de pagamento garantido, enquanto que a Concessionária Brasileira se compromete a transportar um percentual mínimo do volume anual, como volume transportado garantido. Por meio desse contrato a Inlogs disponibilizará à Concessionária Brasileira, em 2005, um total de 240 vagões para o transporte exclusivo desses produtos. A Concessionária Brasileira garante, ainda, a disponibilização dos ativos suficientes para execução do referido volume. Os volumes e tarifas serão renegociados anualmente em acordo mútuo das partes, sendo respeitadas as oscilações causadas durante os períodos de entressafra. O contrato tem vigência até 27 de fevereiro de 2027, podendo ser prorrogado, a critério exclusivo da Inlogs, caso o Contrato de Concessão venha a ser renovado, por igual período. A Concessionária Brasileira se obrigou a indenizar a Inlogs por perdas de produtos decorrentes de tombamentos, roubo, furto, infiltração de água, sujeiras, avarias, contaminações, bem como outros problemas que ocorram por culpa exclusiva e comprovada da Concessionária Brasileira.

CSN – Em dezembro de 2004, a Concessionária Brasileira e a Companhia Siderúrgica Nacional (“CSN”) celebraram contrato de transporte ferroviário de produtos siderúrgicos, com vigência até 1º de janeiro de 2010. O contrato envolve volumes mínimos a serem transportados mensalmente. Em contrapartida pelo transporte ferroviário, a CSN se comprometeu a financiar a reforma de 200 vagões da Concessionária Brasileira, e a pagar antecipadamente R\$10 milhões, correspondente a parte da tarifa do serviço de transporte contratado. Em contrapartida, a ALL se comprometeu a conceder um desconto mensal sobre o valor das tarifas. A manutenção dos vagões será de responsabilidade da Concessionária Brasileira. No entanto, as avarias causadas na carga e descarga dos vagões nos terminais da CSN ficarão sob a responsabilidade da CSN. Ainda, se a CSN exceder o volume mínimo mensal, a Concessionária Brasileira se comprometeu a conceder um desconto sobre os valores adicionais. Nos termos do contrato, a Concessionária Brasileira se obrigou a: (i) arcar com as despesas decorrentes da execução dos serviços, inclusive acidentes com terceiros, danos ao meio ambiente, multas fiscais e outros incidentes, desde que por culpa comprovada da Concessionária Brasileira; (ii) após o recebimento dos vagões, responsabilizar-se pelas despesas e ônus causados à CSN e/ou a terceiros por ação ou omissão de seus funcionários; e (iii) responsabilizar-se por indenização devida em decorrência de danos e/ou prejuízos comprovadamente causados à CSN e/ou a terceiros por ação ou omissão de seus funcionários, bem como pelo pagamento de encargos em decorrência da inobservância ou infração de disposições legais e por danos sofridos pela CSN em virtude da não adequação dos serviços ao escopo previsto no contrato, obrigações essas que deverão sobreviver ao término do mesmo.

COAMO – Em 16 de dezembro de 2004, a Concessionária Brasileira e a Coamo Agroindustrial Cooperativa (“COAMO”) celebraram contrato de transporte ferroviário de produtos agroindustriais, com vigência até 15 de dezembro de 2005. Nos termos do contrato, caberá à Concessionária Brasileira indenizar a COAMO pelas perdas de produtos, decorrentes de tombamentos, roubo, furto, infiltração de água, sujeiras, avarias e outros decorrentes do transporte. O contrato estipula, ainda, volumes mínimos de produtos a serem transportados.

IMCOPA – Em 1º de março de 2005, a Concessionária Brasileira e a Imcopa - Importação, Exportação e Indústria de Óleos Ltda. (“IMCOPA”) celebraram contrato de prestação de serviços de transporte ferroviário de carga (farelo e soja), sob condição de que a IMCOPA disponibilize, em 2005, 250 vagões novos para a Concessionária Brasileira, conforme estipulado no contrato de disponibilização de vagões firmado entre a Concessionária Brasileira e a IMCOPA em 8 de abril de 2005. Por meio desse contrato, a Concessionária Brasileira sublocará os vagões da IMCOPA, pagando a esta a mesma remuneração estipulada nos contratos de locação firmados entre a IMCOPA e a MRC (proprietária dos vagões) em 8 de abril de 2005. O volume mínimo de carga a ser transportada pela Concessionária Brasileira, de 2006 até o término da

vigência do contrato é de 1.230 mil toneladas métricas, podendo esse valor ser reduzido em até 300 mil toneladas caso a IMCOPA devolva as fábricas de Guarapuava ou Cambe, pró-rata o volume da fábrica. Os vagões adicionais necessários para a realização do volume acordado serão disponibilizados pela Concessionária Brasileira. De acordo com este contrato, a Concessionária Brasileira obriga-se a: (a) indenizar a IMCOPA pelas perdas incorridas no transporte, sendo considerada perda a diferença entre o peso carregado na origem e o peso descarregado no destino (a indenização só será devida caso a perda seja superior a 0,25% por lote, sendo 0,3% por vagão); (b) utilizar na prestação dos serviços os vagões viabilizados pela IMCOPA; (c) indenizar a IMCOPA a interrupção eventual do tráfego em trecho habitualmente utilizado no transporte de mercadorias; (d) indenizar a IMCOPA por perdas de cargas decorrentes de tombamentos, roubo, furto, infiltração de água, sujeiras, avarias, assim como por problemas de qualidade e por outros problemas decorrentes do transporte ou verificados no transporte, desde que sob responsabilidade comprovada da ALL, (e) padronizar o sistema de operação ferroviária (carga, trânsito e descarga), e (f) criação de frota específica para os vagões disponibilizados pela IMCOPA e informação de localização dos mesmos na malha ferroviária. O contrato é válido de 1º de janeiro de 2005 até 31 de dezembro de 2015, devendo ser aditado anualmente para sua validação no ano subsequente, podendo, ainda, ser renovado por igual período de vigência. Em caso de rescisão do contrato, por qualquer uma das partes, nos termos da legislação aplicável, a parte culpada pela rescisão pagará a outra parte multa de 40% do faturamento relativo ao volume faltante para completar o contrato, mais atualização do IGP-M, contados a partir da data de assinatura do contrato até a data do pagamento a referida multa.

Vega do Sul – Em 12 de maio de 2005, a Concessionária Brasileira e a Vega do Sul S.A. (“Vega do Sul”) celebraram contrato de prestação de serviços de transporte ferroviário de produtos siderúrgicos. O contrato envolve volumes a serem transportados mensalmente, no período entre 2005 e 2010, sob o regime de volumes garantidos, conhecido como *take or pay*. O conceito de *take or pay* prevê que, da totalidade do volume mensal estabelecido, a Vega do Sul se compromete a entregar um percentual mínimo, como volume de pagamento garantido, enquanto que a Concessionária Brasileira se compromete a transportar um percentual mínimo do volume mensal. Por meio desse contrato a Vega do Sul se compromete, entre outros, a (i) informar, mensalmente, para a Concessionária Brasileira o volume a ser escoado no mês seguinte, (ii) providenciar o carregamento dos vagões, bem como a estrutura necessária para fazê-lo, e (iii) responsabilizar-se pelas operações de descarga dos vagões no destino. A Concessionária Brasileira obriga-se, entre outros, (i) a disponibilizar vagões, bobineiros reformados/adaptados, para o transporte dos volumes mínimos contratados, (ii) monitorar o transporte das bobinas de aço sobre os vagões, através do controle de seus posicionamentos via sistema GPS ou outro sistema alternativo e prover à Vega do Sul acesso ao referido rastreamento via Internet e CAALL (Centro de Atendimento da América Latina Logística), (iii) responsabilizar-se pelos aspectos trabalhistas, fiscais e ambientais, (iv) arcar com toda e qualquer despesa ou ônus causado a Vega do Sul e/ou a terceiros decorrente da execução dos serviços, desde que comprovada a sua culpa, e (v) manter todos os seguros necessário a cobertura de todos os riscos oriundos da prestação de serviços. Os preços estabelecidos no contrato são fixos e irrevogáveis, salvo quando não houver condição da manutenção de seu equilíbrio econômico financeiro. Nesse caso, os preços poderão ser reajustados anualmente, tendo como data base o dia 1º de julho, com base na variação do preço do óleo diesel e do IGP-M, respeitada as seguintes proporções (i) 30% do preço reajustado pela variação do óleo diesel, e (ii) 70% do preço reajustado pela variação do IGP-M. A Vega do Sul poderá proceder, ainda, a uma revisão do preço contratual no caso de (i) a variação acumulada do preço do óleo diesel atingir 5%, a partir do último reajuste concedido, e (ii) a cada seis meses a partir do último ajuste concedido, quando a variação acumulada do preço do óleo diesel neste período for menor que 5%. O contrato tem vigência até maio de 2010, podendo ser prorrogado mediante emissão de “Aditivo Contratual”, indicando a prorrogação e o novo tempo de duração. Em contrapartida pelo transporte ferroviário, a Vega do Sul e a Concessionária Brasileira firmaram contrato de compromisso de reforma e adaptação de vagões, em que a Vega do Sul se compromete a financiar a reforma e adaptação de 83 vagões plataforma, efetuando um adiantamento de fretes ferroviários de bobinas de aço a serem realizados pela Concessionária Brasileira. A Concessionária Brasileira, por sua vez, comprometeu-se a conceder desconto para cada tonelada transportada, e no prazo de cinco anos amortizar o adiantamento concedido pela Vega do Sul, com a taxa de juros de 15% ao ano.

Adicionalmente, a Concessionária Brasileira e a Vega do Sul firmaram protocolo de intenções para possibilitar o planejamento de investimento de recursos da Concessionária Brasileira necessários para a operação de transporte ferroviário de bobinas de aço, no curto, médio e longo prazos.

Sadia – Em 19 de outubro de 2004, a Concessionária Brasileira acordou a celebração de contrato de transporte ferroviário e outras avenças com a Sadia S.A. (“Sadia”), cujo objeto é a prestação de serviços de transporte ferroviário de produtos alimentícios refrigerados destinados ao consumo humano, de fabricação e/ou comercialização da Sadia. A Concessionária Brasileira se comprometeu a efetuar a reforma e adaptação de certos vagões para o transporte dos produtos refrigerados, custos estes que serão arcados pela Sadia. Em contrapartida, o valor do investimento efetuado pela Sadia será considerado para a redução do valor do frete a ser pago pela Sadia para a Concessionária Brasileira pelos serviços prestados. A Concessionária Brasileira obriga-se, ainda, a: (a) indenizar a Sadia por perdas e danos (total ou parcial), decorrentes do transporte ferroviário, desde que ocorram por culpa exclusiva e comprovada da Concessionária Brasileira; (b) responder

pelos danos causados ao meio ambiente; (c) manter sigilo e confidencialidade sobre os produtos transportados e a tecnologia empregada no transporte; (d) dar prioridade à Sadia para aumento do volume transportado em caso de aumento de capacidade operacional pela incorporação de novos vagões plataformas adaptados para o transporte de produtos refrigerados. O contrato é válido até 19 de outubro de 2009, admitida sua renovação. Até a data deste Prospecto, o referido contrato não foi assinado apesar de estar sendo cumprido por ambas as partes.

Seara – Em 4 de dezembro de 2002, a Concessionária Brasileira firmou Acordo Comercial de Transporte Ferroviário com a Seara – Indústria e Comércio de Produtos Agropecuários Ltda. (“Seara”), com duração de 25 anos, podendo ser prorrogado, e cujo objeto é a prestação de serviços de transportes de graneis.

A Seara comprometeu-se a transportar o volume mínimo de 100.000 toneladas/ano, de cargas própria ou de terceiros, em programações a serem feitas anual e mensalmente pelas partes, na modalidade de volume de pagamento garantido, no conceito *take or pay*. Caso a Seara disponibilize volumes excedentes ao limite mensal acordado, a Concessionária Brasileira compromete-se a atender a demanda de acordo com sua disponibilidade operacional, devendo avisar a Seara quando não tiver disponibilidade para atender o excedente. Após 24 horas da comunicação pela Concessionária Brasileira à Seara de sua indisponibilidade operacional para realizar o carregamento do excedente, a Seara poderá transportar os referidos excedentes da forma que melhor lhe convier.

Dentre as obrigações da Concessionária Brasileira estão: (i) receber os produtos carregados e efetuar o transporte dos mesmos entre os pontos de origem e de destinos; (ii) fornecer vagões adequados e limpos em número suficiente para o transporte dos produtos; (iii) indenizar a Seara por perdas, furtos e avarias ocorridos nos produtos transportados, por culpa comprovada e exclusiva da Concessionária Brasileira. A Seara, por sua vez, compromete-se, dentre outros, a (i) encaminhar mensalmente à Concessionária Brasileira, para transporte, os volumes especificados para cada destino; (ii) informar com antecedência máxima de 24 horas quaisquer alterações nos fluxos de carregamento diário, salvo em caso de caso fortuito ou força maior; (iii) obter todas as licenças e registros exigidos pelo Poder Público para que o contrato seja executado.

Em 25 de fevereiro de 2004, as partes celebraram Primeiro Termo Aditivo ao Acordo de Transporte Ferroviário, tendo a Seara se comprometido a transportar o volume mínimo de 200.000/ano toneladas, em programações a serem feitas anual e mensalmente pelas partes. A Concessionária Brasileira, por sua vez, comprometeu-se a disponibilizar para a Seara 40 vagões por dia, durante o período de março a maio de 2004. Para os demais meses, a disponibilização de vagões será acordada entre as partes.

Em 31 de janeiro de 2005, as partes celebraram Segundo Aditivo ao Acordo de Transporte Ferroviário, tendo a Seara se comprometido a transportar o volume mínimo de 300.000 toneladas/ano. A Concessionária Brasileira, por sua vez, comprometeu-se a disponibilizar o número suficiente de ativos para a demanda acordada.

Além disso, a Seara, comprometeu-se a disponibilizar os vagões para o transporte da carga, pelo período de 11 anos, conforme previsto no Contrato de Disponibilização de Vagões nº 1/2005, datado de 31 de janeiro de 2005. A disponibilização destes vagões para o transporte da carga conferirá a Seara um crédito mensal contra a Concessionária Brasileira, equivalente ao valor que a Seara pagar mensalmente ao proprietário dos vagões.

Compañía Argentaria de Granos – Em 3 de janeiro de 2005, a América Central firmou um contrato de serviços de transporte de cargas à Compañía Argentaria de Granos. Este contrato tem vigência de 12 meses contados a partir de 1º de janeiro de 2005. De acordo com o contrato, a ALL Central obrigou-se a prestar o serviço de transporte de cargas, sendo responsável por: (a) recepção do vagão vedado e acoplado e a entrega do mesmo, conforme determinação prévia sobre a entrega em condições de vedação para sua descarga final; (b) peso, qualidade e condição da mercadoria transportada, sempre que, frente eventual reclamação, o fato seja imputável à ALL Central; (c) cumprimento do prazo e forma das viagens estabelecido no *Programa Diario de Suministro de Carga y Vagones*, de acordo com o programa mensal acordado; e (d) disponibilidade de vagões equivalente a 80% do volume acordado para a alta temporada (1º de março a 30 de junho).

SIDERAR S.A.I.C – Em 1º de outubro de 2004, SIDERAR S.A.I.C (“Siderar”) contratou com a ALL Central o serviço de transporte ferroviário de fluídos e carbono. Em virtude de tal contratação, que tem vigência de 1º de outubro de 2004 a 15 de janeiro de 2007, a ALL Central se obriga a: (a) disponibilizar para o transporte as unidades de tração e vagões em quantidade e capacidade suficientes para cumprir a programação mensal de transportes de fluídos acordada com a Siderar; e (b) disponibilizar para o transporte as unidades de tração e vagões em quantidade e capacidade suficientes para comportar a carga de carbono de petróleo de três comboios de 20 vagões cada um, três vezes por semana, ou a quantidade que acordarem eventualmente no programa de transporte. A ALL Central assume os riscos e a responsabilidade civil perante terceiros por danos que se produzam enquanto os vagões e/ou os comboios se encontrarem sob sua custódia.

Nidera S.A. – Em 19 de novembro de 2004, a ALL Central e Nidera Sociedad Anónima (“Nidera”) celebraram um contrato pelo qual a ALL Central prestará à Nidera o serviço de transporte ferroviário de grãos, sementes oleaginosas e subprodutos oleaginosos. O contrato, que tem duração de 24 meses contados a partir de 19 de novembro de 2004, prevê que: (a) a responsabilidade da ALL Central começa com a recepção da carga e termina com a entrega da mesma para sua descarga no destino final; (b) a ALL Central deve indenizar e se compromete a manter a Nidera isenta de qualquer reclamação, processo ou ação de responsabilidade civil perante terceiros ocasionados durante o transporte, liberando-a de toda responsabilidade sobre estes danos; (c) a ALL Central será responsável pela perda ou alteração da mercadoria, danificada por ação ou omissão que lhe sejam imputáveis, indenizando nesse caso a Nidera conforme o valor declarado no comprovante de embarque ou em documento que o substitua, salvo para o caso de perda ou alteração da mercadoria acarretadas pelo não cumprimento por parte da Nidera do procedimento estabelecido para o fechamento do vagão, sua vedação e acoplamento; e (d) a ALL Central se compromete a apresentar vagões aptos, em tempo hábil e forma oportuna, para posterior carga e transporte conforme o plano mensal pactuado, e de não cumprir com esta obrigação acima de um nível de tolerância de quinze por cento dos volumes pactuados, devendo, neste caso, abonar em favor da Nidera uma multa equivalente a quinze por cento do preço do serviço de transporte, pela quantidade de toneladas não transportadas, salvo se isso se dever à falta de observância por parte da Nidera.

Juan Minetti S.A. – Em 26 de março de 2004, a ALL Central firmou contrato com Juan Minetti Sociedad Anónima (“Juan Minetti”) cujo objeto é a prestação de serviços de transporte ferroviário de cargas argentino.

De acordo com o contrato, que tem vigência de 24 meses contados a partir de 1º de abril de 2004: (a) a responsabilidade da ALL Central começa com os vagões carregados com a mercadoria e a posterior entrega do comprovante de embarque correspondente nos pontos de carga pactuados, e finaliza com a entrega da mesma nos pontos de entrega acordados; (b) a ALL Central assume o risco e a responsabilidade civil perante terceiros pelos danos que lhe sejam imputáveis ao funcionamento do serviço de transporte entre o ponto de origem e de destino, liberando a Juan Minetti de qualquer ação decorrente de danos assegurados pelos mesmos, devendo a ALL Central, assim, realizar a contratação de seguros trabalhistas para o pessoal que se encontra afetado por esse funcionamento; e (c) a ALL Central se liberará da responsabilidade pelas alterações que a mercadoria transportada possa sofrer por sua própria natureza, cumprindo com as condições de transporte pactuadas.

YPF S.A. – Em 11 de janeiro de 2005, a ALL Central firmou com Y.P.F. Sociedad Anónima (“YPF”) um serviço de transporte de carbono de petróleo, pela qual a ALL Central: (a) se obriga a realizar os serviços de transporte mantendo uma organização adequada com relação ao seu quadro de funcionários e recursos de transporte; (b) será responsável por qualquer dano ou perda da carga por ocasião do transporte; (c) se obriga a não alterar, adulterar nem modificar de modo algum a carga; (d) se obriga a arcar exclusivamente com todos os gastos necessários e convenientes para o cumprimento das obrigações emergentes do contrato; (e) se obriga a não utilizar a carga de forma não autorizada expressamente pelo contrato; (f) se obriga a manter suas unidades de carga, de tração, vias em que operar, etc., relacionadas ao serviço de transporte objeto do contrato, em perfeitas condições de apresentação, conservação e manutenção; (g) se obriga a apresentar os vagões para a carga dentro dos horários previstos no contrato; (h) será responsável por todo dano causado por seus empregados e/ou maquinário, como também pelos danos causados pelos funcionários subcontratados, devendo indenizar a YPF e mantê-la isenta de qualquer ação judicial por acidentes, multas e gastos consequentes, incluindo honorários advocatícios e custos judiciais; (i) deverá contratar seguros de risco de acidentes de trabalho, de vida obrigatório e de responsabilidade civil, em companhias autorizadas de plena satisfação da YPF; (j) deverá entregar à YPF a *Declaración Ambiental y Plan de Contingencias* autorizada/aprovada pelo organismo de controle (CNRT) e à inteira satisfação da YPF, 30 dias antes de iniciar o serviço. O prazo de duração do contrato será de 24 meses a contar do dia 1º de julho de 2004. A presente emissão se considerará aceita quando a YPF realizar o depósito de dez mil pesos na conta acordada e apresentar à ALL Central o comprovante de depósito deste montante.

Contrato de Comercialização, Implantação, Desenvolvimento e Adequação do Sistema Translogic A ALL e a ENGESIS – Engenharia e Sistemas Ltda. (“ENGESIS”) são co-titulares, em partes iguais, dos direitos de comercialização do software Translogic, cuja funcionalidade principal é a gestão, planejamento e operação ferroviária. A ALL e a ENGESIS acordaram comercializar o software Translogic a terceiros, por meio de licenças de uso de programa de computador. As licenças deverão ser remuneradas por valor não inferior a R\$1,5 milhão ou US\$500 mil, o que for maior, devendo este valor mínimo auferido ser dividido, em partes iguais, entre a ALL e a ENGESIS. Até a data deste Prospecto, não havido sido ainda formalizado o contrato regulando as referidas obrigações. Em 25 de maio de 2004, a ALL Tecnologia e a ENGESIS firmaram Contrato de Licença de Uso de Programa de Computador com a Companhia Vale do Rio Doce, a fim de licenciar a esta o uso do programa Translogic, pelo valor de, aproximadamente, R\$1,6 milhão.

Contrato de Prestação de Serviços celebrado entre a Concessionária Brasileira e Deltacore Consultoria em Sistemas de Informações Ltda:

A ALL celebrou Contrato de Prestação de Serviços com Deltacore Consultoria em Sistemas de Informações Ltda em 24 de março de 2005, para que a Deltacore desenvolva sistema de informações de suporte ao relacionamento com clientes, denominado “Projeto CRM”, pagos da seguinte forma: R\$33,00 por hora técnica trabalhada, sendo estimado valor total de R\$50.127,00, a serem pagos em 3 vezes: 15% no aceite da proposta, 55% durante o desenvolvimento (após as entregas), e 30% no aceite, quando realizada a homologação do sistema. O Contrato tem duração até 21 de setembro de 2005, podendo ser prorrogado, se houver interesse das partes.

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 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 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 10a. Região (“SRRF”) e a Concessionária Brasileira, em 19 de dezembro de 2003.

Os serviços contratados foram objeto de dispensa de licitação devido à ocorrência de situação emergencial em conformidade com o disposto no artigo 24, IV, da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993. O prazo de vigência da permissão expirou, tendo sido deferida liminar com efeito suspensivo, no âmbito do agravo de instrumento interposto pela Concessionária Brasileira contra despacho proferido pelo Juízo da 6ª Vara Federal do Rio Grande do Sul, nos autos do mandado de segurança nº 2004.71.00.021508-7, prorrogando a vigência do contrato até novembro de 2004. Expirada a prorrogação, foi celebrado entre as partes, em 13 de dezembro de 2004, novo instrumento contratual com o mesmo objeto (“Instrumento de Formalização de Contrato de Permissão para Prestação de Serviços Públicos de Estadia e Pesagem de Veículos e Unidades de Carga, Movimentação e Armazenamento de Mercadorias nos Portos Secos Ferroviários de Santana do Livramento - RS e Uruguaiana-RS, em Caráter Emergencial e Sob Condição Resolutiva Expressa”).

Em razão do término do prazo contratual, a permissão celebrada em 13 de dezembro de 2004 foi substituída pelo “Instrumento de Contrato de Concessão para Prestação de Serviços Públicos de Estadia e Pesagem de Veículos e Unidades de Carga, Movimentação e Armazenagem de Mercadorias em Portos Secos Ferroviários, em Caráter Emergencial e Sujeito à Condição Resolutiva Expressa” (doravante denominado “Concessão”), assinado em 11 de maio de 2005. A vigência da Concessão teve início em 12 de maio de 2005 no que se refere ao Porto Seco de Santana do Livramento, e em 13 de maio de 2005 em relação ao Porto Seco de Uruguaiana. A Concessão permanecerá em vigor por um período de 180 dias, sendo vedada a sua prorrogação. Apesar disso, o termo final de vigência da Concessão poderá ser antecipado, desde que o extrato do contrato celebrado com a empresa vencedora da licitação conduzida pela SRRF, através do 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 de serviços ligados ao objeto da Concessão.

Além de estar sujeita a penalidades por infringir a legislação aduaneira, a Concessionária Brasileira está sujeita às seguintes penalidades: (a) advertência; (b) multa de (i) R\$1 mil por dia de atraso no início da operação; (ii) 2% da receita obtida no mês anterior por infração a qualquer cláusula do contrato, aplicada em dobro no caso de violação repetida; e (iii) R\$10 mil por retirar-se da Concessão, após ter assinado o contrato;

(c) suspensão temporária de participar de licitações e impedimento de ser contratada pelo Ministério da Fazenda, por um período não superior a 2 anos; e (d) declaração de idoneidade para licitar ou contratar com a Administração Pública, enquanto perdurarem os motivos determinantes da punição ou até que seja promovida a reabilitação perante a autoridade que aplicou a penalidade.

A Concessão prevê as seguintes hipóteses de extinção: (a) expiração do prazo contratual; (b) encampação – retomada da prestação do serviço pelo poder concedente por razão de interesse público, por meio de uma determinação legal específica e mediante prévio pagamento da indenização devida; (c) caducidade – extinção da Concessão em decorrência da inexecução total ou parcial do contrato; (d) rescisão; (e) anulação; e (f) falência ou extinção da Concessionária Brasileira.

A Concessão também se extinguirá se ela for transferida ou o controle acionário da Concessionária Brasileira for transferido, sem a prévia anuência do Poder Concedente, bem como no caso de atraso no recolhimento do Fundo Especial de Desenvolvimento e Aprimoramento - FUNDAF por mais de 30 dias. Fica vedada a subconcessão, a associação da Concessionária Brasileira com outra pessoa e a cessão total ou parcial da concessão outorgada. Finda a Concessão, prevê o contrato que haverá reversão dos bens, conforme estabelecido no Termo de Permissão de Uso, analisado a seguir.

Complementando a atividade da Concessionária Brasileira como fornecedora de serviços de manuseio e armazenagem de mercadorias nos portos secos mencionados acima, foi celebrado entre a RFFSA e a Concessionária Brasileira, em 20 de novembro de 2003, Termo de Permissão de Uso dos ativos pertencentes à RFFSA, localizados nos Postos Aduaneiros Ferroviários na fronteira de Uruguaiana e de Santana do Livramento. Mencionado instrumento contratual também teve seu prazo prorrogado por determinação judicial (de acordo com o mandado de segurança referido acima), tendo sido substituído por novo Termo de Permissão de Uso, assinado em 16 de novembro de 2004 (“Permissão de Uso”).

O prazo de vigência da Permissão de Uso é de 24 meses, contados da data de sua assinatura e prorrogáveis automaticamente por igual período. A remuneração foi acordada em prestações mensais de R\$40 mil, não estando incluídos os tributos federais, estaduais e municipais que incidam ou venham a incidir sobre os bens objeto do contrato. Em caso de atraso no pagamento, a Concessionária Brasileira estará sujeita a multa de 2% mais juros de 1% ao mês, sobre o valor da contraprestação.

A Concessionária Brasileira não pode promover acessões, obras, modificações ou melhorias sem a prévia autorização por escrito da RFFSA. A Permissão de Uso 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 dos bens objeto da Permissão de Uso; e (f) extinção da Concessão celebrada entre a SRRF e a Concessionária Brasileira, analisada acima. Uma vez rescindida a Permissão de Uso, será conferido à Concessionária Brasileira prazo de 30 dias para devolver os ativos objeto do contrato. A Concessionária Brasileira está sujeita a 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 judiciais para a desocupação dos imóveis.

Relacionamento entre os Coordenadores, Instituições Sub-Contratadas e a Companhia

O HSBC mantém um relacionamento de banco comercial com a Companhia, realizando diversas modalidades de operações financeiras, dentre elas: contratos para abertura de cartas de crédito de importação, contratos de repasses de empréstimos do BNDES, operações com derivativos e aplicações financeiras.

O HSBC celebrou com a Companhia um contrato de capital de giro no montante de R\$ 200 milhões com o objetivo de antecipar os recursos a serem captados com a Emissão, conforme descrito em “Informações Adicionais sobre a Emissão de Debêntures - Contratos Relevantes – Contratos Financeiros” neste Prospecto.

A Companhia realiza diversas operações financeiras com o Unibanco, tendo celebrado (i) o Contrato de Financiamento Mediante Repasse de Recursos Contratos com o IFC e (ii) o Contrato de Abertura de Crédito Mediante Repasse do Empréstimo Contratado com o BNDES nº 10/658.26-0 (ver “Informações Adicionais sobre a Emissão de Debêntures – Contratos Relevantes – Contratos Financeiros”). Ainda, o Unibanco foi o coordenador líder da 1ª emissão pública de debêntures da Companhia e da 1ª emissão pública de debêntures da Concessionária Brasileira.

15.01 - PROBLEMAS AMBIENTAIS

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 e álcool, gás liquefeito e outros produtos químicos corresponderam a aproximadamente 19% dos produtos transportados em sua rede ferroviária brasileira no semestre encerrado em 30 de junho de 2005. 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, estando sujeita a um cronograma de licenciamento para a estrutura ferroviária, acordado com o IBAMA, 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 ambientais, ou o descumprimento das condicionantes estabelecidas nas licenças e autorizações ambientais que já foram obtidas, poderia ter um efeito adverso sobre as suas operações, podendo levar a sanções penais e administrativas de acordo com a legislação ambiental brasileira, com a imposição de multas de até R\$10,0 milhões, que podem ser aplicadas em dobro ou em triplo no caso de reincidência, por violação, como determinado pela autoridade governamental competente, suspensão daquelas operações que não tiverem autorização ou até mesmo a perda da concessão brasileira.

Em janeiro de 2005, a ALL foi autuada pelo órgão ambiental estadual com a imposição de uma multa no valor de R\$ 1,5 milhões, em razão da falta de licença ambiental para operar um terminal de cargas localizado na cidade de Cascavel, Paraná. Além da aplicação da multa, o terminal foi também interditado pelo órgão ambiental estadual.

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 e 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 resíduos sólidos e perigosos, e reduções nas emissões atmosféricas em operações de pintura.

Os membros do conselho de administração, diretores, membros de conselho fiscal, auditores, gerentes e prepostos ou mandatários de pessoas jurídicas estarão sujeitos às sanções penais estabelecidas na Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, quando tiverem conhecimento da prática de uma conduta criminosa da empresa e deixarem de impedi-la, quando podiam agir para evitá-la.

A responsabilização civil por danos ambientais independe da comprovação de culpa, bastando, para tanto, a demonstração da existência do dano e do nexo causal entre este e a atividade poluidora. Mesmo nos eventos de caso fortuito ou de força maior, a legislação brasileira admite o estabelecimento da obrigação de indenizar e/ou reparar o dano ambiental causado em função do risco intrínseco à natureza da atividade

desenvolvida pelo causador do dano. Além disso, a personalidade jurídica de uma empresa poluidora poderá ser desconsiderada para viabilizar o ressarcimento dos prejuízos causados à qualidade do meio ambiente.

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 de certificação pela norma ISO 14001), 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.

16.01 - AÇÕES JUDICIAIS COM VALOR SUPERIOR A 5% DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO OU DO LUCRO LÍQUIDO

Item	Descrição	% do Patrimônio Líquido	% do Lucro Líquido	Provisão	Valor (Reais Mil)
01	Trabalhista	0,00	0,00	SIM	7.084
02	Fiscal/tributária	0,00	0,00		0
03	Outras	0,00	0,00		0

17.01 - OPERAÇÕES COM EMPRESAS RELACIONADAS

TRANSAÇÕES COM PARTES RELACIONADAS

Eventualmente, a Companhia, suas subsidiárias, alguns acionistas e sociedades ligadas à Companhia 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 Companhia assumiu parte dessa dívida no valor de US\$4,4 milhões, ficando a Concessionária Brasileira responsável pelo saldo da dívida. Para garantir o pagamento das parcelas devidas, 24 dessas locomotivas foram alienadas fiduciariamente em favor da Spoornet do Brasil Ltda. Em 30 de junho de 2005, o saldo da dívida totalizava US\$9.5 milhões.

Contratos de Locação de Bem Móvel e Outras Avenças (Locação de Locomotivas)

Em 1º de agosto de 2005, a Concessionária Brasileira e a ALL Intermodal celebraram Contrato de Locação de Bem Móvel e Outras Avenças no qual a ALL Intermodal aluga à Concessionária Brasileira 60 vagões novos, no valor mensal de R\$1.800,00 por vagão locado. O prazo de vigência do contrato é de 5 anos contados a partir da data de assinatura, sendo automaticamente renovado por períodos de 1 ano caso não haja manifestação em contrário das partes nos 30 dias anteriores a renovação.

Em 1º de janeiro de 2005, a Concessionária Brasileira e a ALL Intermodal celebraram Contrato de Locação de Bem Móvel e Outras Avenças no qual a ALL Intermodal aluga à Concessionária Brasileira 60 locomotivas novas, no valor mensal de R\$1.800,00 por locomotiva alugada. O prazo de vigência do contrato é de 5 anos contados a partir da data de assinatura, sendo automaticamente renovado por períodos de 1 ano caso não haja manifestação em contrário das partes nos 30 dias anteriores a renovação.

Em 1º de janeiro de 2005, a ALL Equipamentos e a Concessionária Brasileira celebraram Contrato de Locação de Bem Móvel e Outras Avenças no qual a ALL Equipamentos aluga à Concessionária Brasileira 35 locomotivas usadas pelo valor fixo mensal de R\$35.000,00 por locomotiva alugada. Este contrato tem vigência de 5 anos contados a partir da data de assinatura, sendo automaticamente renovado por períodos de 1 ano caso não haja manifestação em contrário das partes nos 30 dias anteriores a renovação.

Em 1º de setembro de 2004, a Concessionária Brasileira e a ALL Equipamentos celebraram Contrato de Locação de Bem Móvel e Outras Avenças no qual a ALL Equipamentos aluga à Concessionária Brasileira 30 locomotivas usadas, no valor fixo mensal de R\$35.000,00 por locomotiva alugada. A Concessionária Brasileira adiantará à ALL Equipamentos o montante de R\$200.000,00, o qual será proporcionalmente abatido dos valores mensais devidos pela locatária a título de aluguel, e será integralmente utilizado pela locadora para pagamento de impostos. O prazo de vigência deste contrato é de 5 anos contados a partir da data de assinatura, sendo automaticamente renovado por períodos de 1 ano caso não haja manifestação em contrário das partes nos 30 dias anteriores a renovação.

Preferred Supply Agreement

Em 12 de agosto de 2005, a Companhia celebrou Contrato de Fornecimento Preferencial de vagões para transporte de grãos com a Santa Fé Vagões S.A. (“Santa Fé Vagões”). De acordo com o contrato, a ALL se compromete a empregar melhores esforços para que ela ou qualquer de suas subsidiárias adquiram vagões para transporte de grãos da Santa Fé Vagões, garantindo preferência sobre os demais fornecedores, respeitadas as condições de mercado. Em contrapartida, a Santa Fé Vagões se comprometeu a (i) fornecer os vagões para transporte de grãos para a ALL ou qualquer de suas subsidiárias com preços inferiores ao de mercado, aplicando um percentual de desconto ao preço médio de mercado e (ii) priorizar a demanda da ALL e de suas subsidiárias frente aos demais pedidos. A ALL, por sua vez, comprometeu-se a realizar um pedido preliminar de 150 vagões de grãos no prazo de 30 dias a contar da data da assinatura do contrato, comprometendo-se, ainda, ao pagamento antecipado do preço correspondente à aquisição dos materiais necessários para a produção dos vagões. O contrato tem vigência até a data do término da concessão da Concessionária Brasileira, 1º de março de 2027.

Contrato de Arrendamento de Ativos e Outras Avenças

Em 23 de julho de 2001, a Companhia e a ALL Intermodal celebraram um contrato de arrendamento com a Delara, incluindo o conselheiro Wilson Ferro de Lara e Rosângela Gaspar Lara (sócios quotistas da 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 informadas à ALL Intermodal;
- contingências tributárias informadas à ALL Intermodal; 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 Companhia, não tem ativos significativos e pode não ser capaz de reembolsar tais prejuízos. Durante o prazo do contrato, os ativos objeto de arrendamento não podem ser cedidos ou onerados. 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, ou pelo prazo de 5 anos contados a partir do momento em que Wilson Ferro de Lara e Rosângela Gaspar Lara deixarem de ser acionistas da Companhia, o que ocorrer primeiro.

Esse contrato vigorará até 31 de julho de 2006, quando a ALL Intermodal poderá exercer a opção irrevogável de compra dos ativos objeto do contrato ao final do arrendamento por R\$100 mil, acrescido do CDI, a partir de 1º de julho de 2001. 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 Companhia, excluídas as ações detidas pela Ralph Inversiones S.A. (hoje, ALL – América Latina Logística S.A.);

- 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 1.862.580 ações representativas do capital social da ALL por R\$1,04313 por ação.

Após aditamento ao contrato de arrendamento e sucessivos encontros de contas entra a Delara e a ALL Intermodal o saldo que deveria ser pago em 28 de fevereiro de 2003 totaliza, em 30 de junho de 2005, o valor de R\$6.9 milhões.

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 Companhia, 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 Companhia, as ações objeto da opção compensatória não poderão ser alienadas sob qualquer forma, sem anuência da Companhia.

Caso a opção seja exercida, serão transferidas primeiramente ações preferenciais da Companhia. As ações ordinárias só serão adquiridas quando não restarem mais ações preferenciais da Companhia de propriedade da Delara a serem transferidas.

No caso de um IPO (*Initial Public Offering*) relativo a emissões de ações 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.

Adicionalmente, foi assegurado à ALL Intermodal opção irrevogável de compra, tendo a Delara obrigação de venda, dos ativos objeto do contrato em questão, a ser exercida entre 31 de julho de 2001 e 2006.

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 Companhia, 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 30 de junho de 2005, o saldo devido pela AmBev à ALL Intermodal, nos termos do contrato, era inexistente.

Contrato de Tráfego Mútuo e Direito de Passagem entre Concessionária Brasileira e a Ferropar O Convênio nº 29, celebrado originalmente entre RFFSA e Ferroeste, em 25 de junho de 1996, encontrase em vigor. Posteriormente, a Concessionária Brasileira sub-rogou-se nos direitos e obrigações da RFFSA e a Ferropar sub-rogou-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. Não houve apresentação de recurso e a Concessionária Brasileira efetuou o pagamento da multa aplicada. 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. Até a data deste Prospecto, este contrato não havia sido assinado.

Com relação ao Acordo Operacional de 15 de julho de 1998, e aos Convênios n°s 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 Companhia – 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.

Outros Contratos

Contratos com Latin Freight Company LLC

Em 13 de junho de 2003, a Companhia e alguns de seus acionistas celebraram com a Latin Freight Company LLC o Instrumento Particular de Contrato de Subscrição de Ações que garante à Latin Freight Company LLC alguns direitos, dentre os quais (i) de receber indenização da Companhia decorrente de declarações inverídicas por esta prestadas no Instrumento Particular de Contrato de Subscrição de Ações, pelo qual a Latin Freight subscreveu ações da Companhia, violação de cláusulas contratuais pela Companhia ou

pelos acionistas signatários e por insubsistências ativas ou superveniências passivas relativas à Companhia ou suas subsidiárias decorrentes de fatos, atos ou eventos ocorridos anteriormente à data de subscrição das ações pela Latin Freight, sujeito a determinadas limitações, (ii) de eleger um membro do Conselho de Administração da Companhia enquanto permanecer como titular de pelo menos 45% das ações subscritas de acordo com o Instrumento Particular de Contrato de Subscrição de Ações; e (iii) de ser protegido em caso de diluição acionária desde que a emissão de ações ou valores mobiliários conversíveis em ou permutáveis por ações do capital social da Companhia ocorra no período de 2 anos contados da data de subscrição das ações, bem como seja por preço inferior ao preço de emissão das ações atribuídas à Latin Freight em virtude daquele contrato, devidamente atualizado, excluídas algumas hipóteses específicas previstas contratualmente. A obrigação de indenização referida no item (i) acima persistirá até o término do prazo de prescrição respectivo ou por um período de 10 anos contados da data de assinatura do referido instrumento, o que ocorrer primeiro.

Na mesma data, a Companhia e alguns de seus acionistas celebraram com a Latin Freight Company LLC um Instrumento Particular de Contrato de Retorno de Garantia de Investimento com o objetivo de garantir à Latin Freight um retorno mínimo ao investimento por ela feito na Companhia. O Instrumento Particular de Contrato de Retorno de Garantia de Investimento foi objeto de distrato celebrado entre as partes signatárias do contrato original em 24 de junho de 2004.

Contratos de Autorização de Direito de Passagem para Instalação de Dutos e Cabos de Fibras Óticas e

Pactos Adjuntos

Em 1º de dezembro de 2000, a Companhia celebrou com a ALL Central e com a ALL Mesopotâmica (ALL Central e ALL Mesopotâmica em conjunto as “Permitentes”) dois “Contratos de Autorização de Direito de Passagem para Instalação de Dutos e Cabos de Fibras Óticas e Pactos Adjuntos” (“Contratos de Direito de Passagem”), por meio dos quais as Permitentes outorgaram à Companhia, 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 Companhia 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 Companhia 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 Companhia dos direitos oriundos dos Contratos de Direito de Passagem.

A vigência dos presentes Contratos 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 Companhia.

A Companhia 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 Companhia comprometeu-se a pagar à ALL Central o valor de, aproximadamente, US\$339 mil, e à ALL Mesopotâmica o valor de, aproximadamente, US\$165 mil, a serem pagos, em ambos os casos, anualmente até o dia 31 de dezembro, em 22 parcelas de, aproximadamente, US\$15 mil e US\$7 mil, respectivamente, a partir de 2001, inclusive.

Convencionou-se também que a Companhia 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 Adjeto

Em 8 de dezembro de 2000, a Companhia celebrou com a Convexx Communications do 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 Adjeto” (“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 Adjeto” celebrados pela Companhia com a ALL Central e com a ALL Mesopotâmica em 1º de dezembro de 2000. Por meio desses Contratos de Cessão, a Companhia 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 Mesopotâmica em virtude dos mesmos, encargos que permanecem sob integral e exclusiva responsabilidade da Companhia, tendo a ALL Central e a ALL Mesopotâmica manifestado expressamente concordância quanto às cessões realizadas.

Como contraprestação do Contrato de Cessão relativo ao Contrato de Direito de Passagem celebrado entre a Companhia e a ALL Central, a Companhia 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 Companhia e a ALL Mesopotâmica,

a Companhia 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 Fibras Óticas e Pactos

Adjeto

No dia 15 de agosto de 2000, a Concessionária Brasileira celebrou com a Amari Participações S.A. (posteriormente sucedida pela Convexx Communications do Brasil S.A., atual “Geodex”) “Contrato de Cessão de Direito de Passagem para Instalação de Dutos e Cabos de Fibras Óticas e Pactos Adjeto”, 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 compromete-se 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 da Malha Sul, 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. A contraprestação ocorreu através da emissão, em 6 de dezembro de 2000, de 10.000.000 de ações ordinárias da Geodex, subscritas pela Concessionária Brasileira e integralizadas mediante crédito detido contra a Geodex.

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.

Contratos de Mútuo com a Ferropar

Entre setembro de 2004 e fevereiro de 2005, a Companhia celebrou com a Ferropar contratos de mútuo no montante total de, aproximadamente, R\$3,7 milhões, com juros de 130% da variação do CDI e terão prazo de vencimento de 1 ano, entre novembro de 2005 e fevereiro de 2006.

Contratos de Prestação de Serviços Assessoria e Consultoria Financeira

Em 24 de junho de 2004, a Concessionária Brasileira e a ALL Intermodal, na qualidade de

contratantes, firmaram com a Companhia contratos de prestação de serviços assessoria e consultoria na prospecção, estruturação e negociação de operações de captação financeira, nas modalidades de capital, endividamento, estruturas mistas e outras modalidades de negócio, junto a clientes, fornecedores, instituições bancárias, investidores institucionais ou não, órgãos governamentais, entre outros. Tais serviços foram prestados durante o ano de 2004. Como contraprestação pelos serviços prestados pela Companhia, a Concessionária Brasileira e a ALL Intermodal pagaram um montante de R\$25,6 milhões e R\$1,1 milhão, respectivamente, ambas liquidadas em 28 de fevereiro de 2005.

Contratos de Prestação de Serviços de Desenvolvimento, Manutenção, Modificação, Melhorias e Suporte Técnico

A ALL Tecnologia celebrou com a Concessionária Brasileira e a ALL Intermodal diversos Contratos de Prestação de Serviços de Desenvolvimento, Manutenção, Modificação, Melhorias e Suporte Técnico, todos com vigência até 31 de dezembro de 2007, renováveis a critério das partes, conforme descrição abaixo:

1) Contratos celebrados entre a ALL Tecnologia e a Concessionária Brasileira:

Sistema Translogic Ferroviário – TELERODO Contrato celebrado em 19 de novembro de 2004, pago da seguinte forma: R\$2.100.000,00, pela criação e desenvolvimento do sistema, pago em 30 de novembro de 2004, e R\$400.000,00, ao ano, pela manutenção, suporte e outros serviços correlatos, a serem pagos no mês de dezembro, a partir de 2005.

O Sistema Translogic Ferroviário – TELERODO – é um sistema operacional ferroviário, composto por módulos de planejamento, operação, indicadores e consultas.

Sistema de Operação Logística – SOL

Contrato celebrado em 19 de novembro de 2004, pago da seguinte forma: R\$1.000.000,00, pelo desenvolvimento, pago em duas parcelas, a primeira vencida em 30 de novembro de 2004, no valor de R\$950.000,00, e a segunda em 30 de dezembro de 2004, no valor de R\$50.000,00, e R\$200.000,00, ao ano, pela manutenção, suporte e outros serviços correlatos, a serem pagos no mês de dezembro, a partir de 2005.

O Sistema de Operação Logística – SOL tem por objetivo integrar os diversos sistemas especialistas da empresa, utilizado como uma interface única pelos usuários. Os sistemas integrados pelo SOL são Translogic Ferroviário, Translogic Rodoviário e SAP.

Sistema de TAG

Contrato celebrado em 15 de dezembro de 2004, pago da seguinte forma: R\$1.000.000,00, pela criação e desenvolvimento do sistema, pago em 30 de dezembro de 2004, e quatro parcelas de R\$250.000,00, pagas trimestralmente, já liquidadas as parcelas nos meses de março e junho de 2005.

O Sistema de TAG é uma sistema para controle de ativos (vagões) através de leitura automática / identificação dos TAG's. Possui interface com o Sistema Translogic.

Sistema Alternativo de Satélites Contrato celebrado em 15 de dezembro de 2004, pago em uma única parcela anual no valor de R\$500.000,00, vencível no segundo semestre a partir de 2005.

O Sistema Alternativo de Satélites é um provedor de serviço de comunicação via satélite entre centro de controle e locomotivas / autos de linha.

2) Contratos celebrados entre a ALL Tecnologia e a ALL Intermodal:

Sistema de Operação Logística – SOL

Contrato celebrado em 19 de novembro de 2004, pago da seguinte forma: R\$1.000.000,00, pelo desenvolvimento, pago em duas parcelas, a primeira vencida em 30 de novembro de 2004, no valor de R\$950.000,00, e a segunda em 30 de dezembro de 2004, no valor de R\$50.000,00, e R\$200.000,00, ao ano, pela manutenção, suporte e outros serviços correlatos, a serem pagos no mês de novembro, a partir de 2005.

O Sistema de Operação Logística – SOL tem por objetivo integrar os diversos sistemas especialistas da empresa, utilizado como uma interface única pelos usuários. Os sistemas integrados pelo SOL são Translogic Ferroviário, Translogic Rodoviário e SAP.

Sistema Translogic Rodoviário – TELERODO

Contrato celebrado em 15 de dezembro de 2004, cujos valores serão pagos da seguinte forma:

R\$1.000.000,00, pela criação e desenvolvimento do sistema, pago em 30 de dezembro de 2004, e R\$600.000,00, ao ano, pela manutenção, suporte e outros serviços correlatos, liquidados em duas parcelas em 30 de abril e 29 de junho de 2005.

É um sistema operacional ferroviário, composto por módulos de planejamento, operação, indicadores e consultas.

Sistema de Contêineres

Contrato celebrado em 15 de dezembro de 2004, pago da seguinte forma: R\$300.000,00, pela criação e desenvolvimento do sistema, e R\$80.000,00 pela manutenção, suporte e outros serviços correlatos, devidos durante o ano de 2005.

É um sistema de controle de gestão de contêineres.

Aportes Irrevogáveis de Capital

A Companhia efetuou, diversas remessas de capital para a ALL Overseas e para a ALL Argentina para futuro aumento de capital em cada uma dessas sociedades (i) em 2001, os valores das remessas para a ALL Overseas totalizaram o montante agregado de R\$20,7 milhões, e (ii) de 1999 a 30 de novembro de 2001, as contribuições para a ALL Argentina somaram P\$116,4 milhões. Todos os valores envolvidos ainda não foram utilizados para integralização do capital social das empresas aqui mencionadas.

Em ata de reunião dos membros do Conselho de Administração da ALL Overseas, deliberou-se elevar o limite do capital autorizado desta sociedade de US\$ 5.000,00 para US\$ 50.000,00 por meio da criação de 45.000 novas ações ordinárias no valor de R\$1,00 cada. Ainda, em reuniões do Conselho de Administração realizadas em 10 de junho de 2005 e em 23 de junho de 2005, respectivamente, realizaram-se aumentos de capital nos valores de US\$ 1.023.750,00 e US\$ 867.778,00, por meio da emissão de 1.000 ações em cada aumento, nos montantes de US\$ 1.023,75 e US\$ 867,778 por ação, respectivamente, todas subscritas pela Companhia. Segundo as atas em referência, a quantia de US\$ 1,00 por ação constituiu valor nominal, tendo sido atribuídos à conta de reserva de capital US\$ 1.022,75 e US\$ 866,778 por ação, em cada um dos aumentos de capital supra-referidos, respectivamente. Como resultado da deliberação acima, o capital social da ALL Overseas passou a estar dividido em 7.000 ações, sendo 5.000 ações detidas pela Companhia e 2.000 ações em tesouraria.

Em dezembro de 2001 e durante 2002, a Logispar efetuou remessas à ALL Argentina na qualidade de adiantamentos para futuros aumentos de capital no valor de P\$1,4 milhões e P\$ 915.000, respectivamente.

Essas quantias ainda não foram usadas para aumentar o capital social da ALL Argentina.

A Logispar possuía créditos perante a Boswells, em 2002, no valor de R\$32,2 milhões, contabilizados como adiantamento para futuro aumento de capital. Parte desse total foi utilizado para integralização de saldo pendente no capital social da Boswells. Ao longo de 2003 e 2004, a Boswells, por sua vez, pagou à Logispar R\$22,6 milhões, restando portanto saldo de R\$9,4 milhões, os quais permanecem contabilizados como adiantamento para futuro aumento de capital.

Ainda, segundo Acta de Directorio da Boswells realizada em 22 de julho de 2005, a Logispar remeteu nova quantia de US\$ 5.000,00 para a Boswells, a qual será igualmente atribuída à conta de Adiantamento para Futuro Aumento de Capital.

A Boswells, desde 2003, figura como credora da ALL Central no valor de R\$35,0 milhões, créditos esses cedidos pela Logispar. Em consequência da referida cessão, a Logispar possui adiantamentos para futuro aumento de capital na Boswells.

Em 2002, a Logispar efetuou remessa relativa a adiantamento para futuro aumento de capital à Boswells, no valor de R\$25,3 milhões. Cabe ressaltar, por fim, que a totalidade das ações da Boswells é detida pela Logispar. Todavia, em 2002, por meio do "Contrato de Constitución de Usufructo de Acciones" e respectivo aditivo, esta sociedade deu em usufruto à ALL – América Latina Logística Argentina S.A. a totalidade de referidas ações, incluindo os direitos políticos e econômicos delas decorrentes. Como contraprestação, a ALL – América Latina Logística Argentina S.A. deveria pagar à Logispar montante equivalente a US\$60 mil. Em 2004, a Logispar e a ALL – América Latina Logística Argentina S.A. distrataram o referido usufruto tendo em vista a contraprestação acima não ter sido paga à Logispar até então.

A ALL Argentina deverá capitalizar a importância de P\$118,683,607 em decorrência de um adiantamento para futuro aumento de capital feito pela Logispar em 4 de novembro de 2004 ("Afac"), uma vez que o governo argentino tenha aprovado a emissão pela ALL Argentina de ações preferenciais a serem subscritas pela Logispar ("Aprovação Governamental").

Na data de 8 de fevereiro de 2005, foi publicada no Diário Oficial da República Argentina, a Resolução nº 1/2005 editada pela IGJ, dispondo que todo Afac realizado antes de 22 de dezembro de 2004 deve ser destinado ao aumento do capital social da companhia beneficiária do aporte, no prazo de 180 dias, contados a partir de 8 de fevereiro de 2005. Entretanto, em 25 de agosto de 2005, o governo argentino estabeleceu novo prazo de 180 dias para que capitalizações como essa sejam realizadas. Caso contrário, o Afac não capitalizado deve ser contabilizado como dívida.

Entretanto, como a emissão de ações preferenciais decorrentes da capitalização do Afac depende de aprovação do governo argentino, e se tal aprovação não ocorrer dentro do prazo mencionado acima, o Registro Público de Comércio poderá considerar que o valor relativo ao Afac deverá ser contabilizado como dívida.

Caso o prazo estabelecido pelo Decreto nº 540/2005 não seja prorrogado até 10 de dezembro de 2005 e o valor contabilizado como prejuízos acumulados ultrapasse a soma das reservas contábeis da Companhia e do seu capital social, os seus acionistas poderão realizar aportes adicionais de recursos para sanar tal situação ou deliberar pela sua dissolução. Entretanto, não há como garantir que tal situação não acarrete a dissolução da ALL Argentina.

Até a data deste Prospecto, os Afac's feitos na ALL Argentina não haviam sido capitalizados.

Em virtude da Resolução nº 211/204, a ALL Argentina está impossibilitada de realizar tal capitalização. Por esta razão, a ALL Argentina requereu ao IGJ dispensa dos requisitos, o que foi negado. De acordo com a própria orientação da IGJ, caso a ALL Argentina não capitalize os Afac's no prazo assinalado, será considerado apenas como dívida o valor de P\$118.683.607,00, enquanto que os ajustes sobre este montante, no total de P\$141.688.006,00 serão mantidos à conta de patrimônio líquido. Entretanto, não há como se garantir qual posição será adotada pela IGJ.

Contrato de Préstamo Intercompany

Contrato de Mútuo celebrado originalmente entre a ALL Central e a ALL Overseas, no valor de US\$9,238,793, em 01 de fevereiro de 2002. Depois de várias cessões e renegociações, a última, datada de 01 de julho de 2003, entre Logispar, ALL Central e Boswells definiu (i) a conversão da dívida para reais, no montante de aproximadamente R\$35 milhões, (ii) a alteração da data de vencimento para 31 de dezembro de 2013, (iii) o estabelecimento do pagamento de juros semestrais a uma taxa de 25% a.a. (não há data pré determinada para o pagamento dos juros), (iv) a renegociação, a cada seis meses, da taxa de juros incidente sobre o empréstimo. Caso as partes não cheguem a um acordo, incide a taxa SELIC divulgada pelo Conselho Monetário Nacional do Brasil, (v) que, a partir de 31 de dezembro de 2004, as partes podem renegociar os termos e condições do empréstimo. Caso não cheguem a novos termos, inicia-se um prazo de amortização do principal e juros, pagáveis parceladamente, até o prazo de vencimento e (vi) a cessão do empréstimo pela Logispar à Boswells. Em 31 de dezembro de 2004, o saldo do referido contrato era de R\$39.141.158.

Pagamentos de dívidas da ALL Central pela ALL Argentina

A ALL Argentina pagou por conta e ordem da ALL Central dívidas de aproximadamente US\$3,200,00. Como consequência, a ALL Argentina teria um crédito contra a ALL Central neste valor. Em 30 de junho de 2005, o saldo atualizado desta dívida equivale em reais a R\$9,1 milhões.

Nas demonstrações financeiras da ALL Argentina de 31 de dezembro de 2004, existe um crédito com a ALL Central no valor de P\$11.053.838 e uma dívida com a ALL Central no valor de P\$5.419.675 (essa última em razão de um Acordo de Dívida, datado de 10 de dezembro de 2004).

Emissão de Debêntures

Em 14 de junho de 2005, a Concessionária Brasileira emitiu, por meio de uma emissão privada, 27.459 debêntures não-conversíveis, com valor nominal unitário de R\$10 mil, totalizando R\$274.590.000,00.

As debêntures deverão ser subscritas, integralmente, pela Companhia. (ver “Descrição do Capital Social – Valores Mobiliários – ALL– América Latina Logística do Brasil S.A. – 2ª Emissão de Debêntures”).

Encontra-se abaixo o saldo em aberto das operações realizadas entre a Companhia e demais sociedades ligadas à Companhia, em 30 de junho de 2005:

	Realizável a longo prazo (R\$ milhões)	Exigível a longo prazo (R\$ milhões)	Receita de prestação de serviços (R\$ milhões)	
	30 de Junho de 2005	30 de Junho de 2005	30 de junho	
			2005	2004
ALL Argentina	74			
ALL Central		1.000		
ALL Brasil	4.836		480	26.095
ALL Intermodal	12.231			1.123
ALL Equipamentos	637			
Caiana Participações S.A.	234			
Geodex Communications do Brasil S.A.	2			
Logispar Logística e Participações S.A.		892		80
ALL – América Latina Logística Tecnologia Ltda.	650			
Ferropar Ferrovia Paraná S.A.	4.037			
	22.701	1.892	480	27.298
ALL Brasil – Investimentos de longo prazo	111.475			
	134.176	1.892	480	27.298

18.01 - ESTATUTO SOCIAL

ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S.A.

CNPJ n.º 02.387.241/0001-60

NIRE n.º 413.000.19886

Companhia Aberta

ESTATUTO SOCIAL

Estatuto Social Consolidado na AGE Realizada em 10.03.05

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\$ 678.396.344,13 (seiscentos e setenta e oito milhões, trezentos e noventa e seis mil, trezentos e quarenta e quatro reais e treze centavos), dividido em 221.376.245 (duzentos e vinte e um milhões, trezentos e setenta e seis mil, duzentos e quarenta e cinco) ações, sendo 77.976.111 (setenta e sete milhões, novecentos e setenta e seis mil cento e onze) ações ordinárias e 143.400.134 (cento e quarenta e três milhões, quatrocentos mil, cento e trinta e quatro) 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.

§ 1º. A posse dos administradores estará condicionada à prévia subscrição do Termo de Anuência dos Administradores aludido no Regulamento do Nível 2 da BOVESPA.

§ 2º. Além do Comitê de Auditoria, que será de funcionamento obrigatório, o Conselho de Administração poderá, quando julgar necessário, criar comitês com funções de assessoramento e instrução dos assuntos que lhe sejam afetos, definindo a respectiva composição e atribuições específicas.

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 confiram 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 – COMITÊ DE AUDITORIA

Artigo 18. O Comitê de Auditoria será composto de 3 (três) membros eleitos pelo Conselho de Administração. Os membros do Comitê de Auditoria deverão ter notória experiência e capacidade técnica em questões financeiras, contábeis ou corporativas.

Artigo 19. O início do prazo de gestão dos membros do Comitê de Auditoria se dará a partir de sua nomeação pelo Conselho de Administração e o término coincidirá sempre com o término do prazo de gestão dos membros do Conselho de Administração, permitida a recondução.

Artigo 20. Os membros do Comitê de Auditoria serão remunerados conforme estabelecido pelo Conselho de Administração da sociedade, sendo que aqueles que forem administradores da sociedade deverão optar entre a remuneração pelo exercício da função de administrador e a remuneração pelo exercício da função de membro do Comitê de Auditoria.

Artigo 21. O funcionamento do Comitê de Auditoria será regulado em regimento interno, aprovado pelo Conselho de Administração.

Artigo 22. Os membros do Comitê de Auditoria estarão sujeitos aos mesmos deveres e responsabilidades dos administradores.

Artigo 23. O Comitê de Auditoria não tem função executiva e suas propostas deverão ser encaminhadas ao Conselho de Administração para deliberação.

Artigo 24. São atribuições do Comitê de Auditoria, além de outras que forem fixadas pelo Conselho de Administração:

I – recomendar ao Conselho de Administração a entidade a ser contratada, para prestação de serviços de auditoria independente, e a sua substituição, caso necessária;

II – revisar, previamente à publicação, as demonstrações contábeis trimestrais, inclusive notas explicativas, relatórios de administração e parecer do auditor independente;

III - analisar o Relatório Anual de Administração, bem como as Demonstrações Financeiras da sociedade e fazer recomendações que julgar apropriadas ao Conselho de Administração;

IV – recomendar ao Conselho de Administração a correção ou aprimoramento de políticas, práticas e procedimentos identificados no âmbito de suas atribuições;

V - acompanhar os resultados da auditoria interna da sociedade e identificar e propor ao Conselho de Administração ações acerca da mesma;

VI - avaliar o cumprimento, pela administração da sociedade, das recomendações feitas pelo auditor independente ou pelo órgão de auditoria interna.

SEÇÃO IV – DIRETORIA

Artigo 25. 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 26. A Diretoria reúne-se sempre que convocada pelo Diretor-Presidente.

Artigo 27. 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 28. Compete aos Diretores assegurar a gestão permanente dos negócios sociais e dar execução às deliberações do Conselho de Administração.

Artigo 29. 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 30. 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 31. 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 32. 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 33. 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 34. 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 35. 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 36. 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 34 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 34 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 34. 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 37. 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 assembleias 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 38. 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 39. A oferta pública referida no artigo 38 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 40. 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 38 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 41. Na verificação da ocorrência da aquisição do Poder de Controle nos termos dos artigos 39 e 40 serão aplicados os critérios definidos no parágrafo 4º do artigo 37 e nos parágrafos 1º a 3º do artigo 38.

CAPÍTULO VIII – CANCELAMENTO DE REGISTRO DE COMPANHIA ABERTA

Artigo 42. 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 43. 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 44. Caso o laudo de avaliação referido no artigo 43 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 42 e 43, 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 45. 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 42 e 43 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 46. 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 47. 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 48. 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 49. 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 50. 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.

CAPÍTULO XIII – DISPOSIÇÕES FINAIS – EMISSÃO DE UNITS

Artigo 51. A Companhia poderá patrocinar a emissão de certificados de depósito de ações (doravante designados como “Units” ou individualmente como “Unit”).

Cada Unit representará 1 (uma) ação ordinária e 4 (quatro) ações preferenciais de emissão da Companhia e somente será emitida mediante solicitação dos acionistas que o desejarem, observadas as regras a serem fixadas pelo Conselho de Administração de acordo com o disposto neste Estatuto.

Somente ações livres de ônus e gravames poderão ser objeto de depósito para a emissão de Units.

Artigo 52. As Units terão a forma escritural e, exceto na hipótese de cancelamento das Units, a propriedade das ações representadas pelas Units somente será transferida mediante transferência das Units.

O titular de Units terá o direito de, a qualquer tempo, solicitar à instituição financeira depositária o cancelamento das Units e a entrega das respectivas ações depositadas, observadas as regras a serem fixadas pelo Conselho de Administração de acordo com o disposto neste Estatuto.

O Conselho de Administração da Companhia poderá, a qualquer tempo, suspender, por prazo determinado, a possibilidade de cancelamento de Units prevista no § 1º deste artigo, nas seguintes hipóteses:

I – anúncio pela Companhia da possibilidade de os seus acionistas solicitarem a conversão de ações, nos termos do artigo 54 deste Estatuto, sendo que neste caso o prazo de suspensão não poderá ser superior a 60 (sessenta) dias;

II – início de oferta pública de distribuição primária e/ou secundária de Units, no mercado local e/ou internacional, sendo que neste caso o prazo de suspensão não poderá ser superior a 30 (trinta) dias.

As Units que tenham ônus, gravames ou embaraços não poderão ser canceladas.

Artigo 53. As Units conferirão aos seus titulares os mesmos direitos e vantagens das ações depositadas.

O direito de participar das Assembléias Gerais da Companhia e nelas exercer todas as prerrogativas conferidas às ações representadas pelas Units, mediante comprovação de sua titularidade, cabe exclusivamente ao titular das Units.

Na hipótese de desdobramento, grupamento, bonificação ou emissão de novas ações mediante a capitalização de lucros ou reservas, serão observadas as seguintes regras com relação às Units:

I - Caso ocorra aumento da quantidade de ações de emissão da Companhia, a instituição financeira depositária registrará o depósito das novas ações e creditará novas Units na conta dos respectivos titulares, de modo a refletir o novo número de ações detidas pelos titulares das Units, guardada sempre a proporção de 1 (uma) ação ordinária e 4 (quatro) ações preferenciais de emissão da Companhia para cada Unit, sendo que as ações que não forem passíveis de constituir Units serão creditadas diretamente aos acionistas, sem a emissão de Units.

II - Caso ocorra redução da quantidade de ações de emissão da Companhia, a instituição financeira depositária debitará as contas de depósito de Units dos titulares das ações grupadas, efetuando o cancelamento automático de Units em número suficiente para refletir o novo número de ações detidas pelos titulares das Units, guardada sempre a proporção de 1 (uma) ação ordinária e 4 ações preferenciais de emissão da Companhia para cada Unit, sendo que as ações remanescentes que não forem passíveis de constituir Units serão entregues diretamente aos acionistas, sem a emissão de Units.”

CAPÍTULO XIV – DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

Artigo 54. Os acionistas da Companhia poderão solicitar a conversão de ações preferenciais de emissão da Companhia em ações ordinárias, bem como de ações ordinárias de emissão da Companhia em ações preferenciais, observado o disposto neste artigo.

§ 1º. A conversão mencionada no caput deste artigo observará as seguintes condições:

(i) Para cada grupo de 5 (cinco) ações preferenciais de emissão da Companhia, o acionista titular dessas ações terá o direito de converter 1 (uma) ação preferencial em 1 (uma) ação ordinária

(ii) Para cada ação preferencial que for convertida em ação ordinária, nos termos estabelecidos no item (i) acima, os acionistas titulares de ações ordinárias de emissão da Companhia terão o direito de converter 1 (uma) ação ordinária em 1 (uma) ação preferencial.

§ 2º. Competirá ao Conselho de Administração da Companhia estabelecer os termos, prazos e condições para o exercício do direito de conversão previsto neste artigo, podendo praticar todos os atos necessários à sua implementação.

20.00 - INFORMAÇÕES SOBRE GOVERNANÇA CORPORATIVA

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, o “Novo Mercado” e dois Níveis Diferenciados de Governança Corporativa (“Nível 1” e “Nível 2”, respectivamente), nos quais se incluem as Companhias que se comprometem, voluntariamente, a adotar práticas de governança corporativa adicionais às exigidas 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 adesão a qualquer dos Níveis Diferenciados 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. Esta adesão é feita mediante a celebração de um contrato entre a BOVESPA, a Companhia, seus Administradores e acionista(s) controlador(es), o qual obriga os signatários a cumprir as regras de governança corporativa previstas no Regulamento dos Níveis Diferenciados de Governança Corporativa relativo ao Nível 1 e ao Nível 2 (“Regulamento”).

A Companhia deliberou a adesão ao Nível 2 na Assembléia Geral Extraordinária realizada em 11 de maio de 2004. Os acionistas da Companhia gozam dos direitos aplicáveis ao Nível 2 previstos no Regulamento desde a data de publicação do anúncio de início de distribuição pública de ações preferenciais, e, ainda, os acionistas preferencialistas gozam de direito de venda conjunta de suas ações (*tag along*) pelo mesmo valor oferecido aos detentores de ações ordinárias, em caso de alienação de controle, conforme aprovado naquela mesma Assembléia Geral Extraordinária.

Nível 2 da BOVESPA

Ações preferenciais com direito a voto em determinadas matérias

É assegurado o direito de voto aos titulares de ações preferenciais, em relação às seguintes matérias: (a) transformação, incorporação, fusão ou cisão da Companhia; (b) avaliação de bens destinados à integralização de aumento de capital da Companhia; (c) seleção de companhia especializada para determinação do valor econômico das ações da Companhia; (d) aprovação de contratos entre a Companhia 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 esteja sujeita à deliberação em Assembléia Geral; e (e) alteração ou revogação de dispositivos do Estatuto Social que resultem no descumprimento pela Companhia das exigências previstas no Regulamento, para que a Companhia 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 uma companhia listada no Nível 2 deve ser contratada sob a condição, suspensiva ou resolutiva, de que o adquirente se obrigue a realizar, no prazo máximo de 90 dias, oferta pública de aquisição das 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% do valor oferecido aos detentores de ações ordinárias. A Companhia voluntariamente adotou disposição estatutária segundo a qual o preço pago por ação preferencial deverá também ser igual ao preço pago por ação detida pelo acionista controlador, na hipótese de alienação de controle. 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 meses, devidamente atualizado e o preço pago pelas ações do acionista alienante do controle.

Ações em circulação

A Companhia deve 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 observado durante todo o período em que os valores mobiliários emitidos pela Companhia permanecerem registrados para negociação no Nível 2.

Caso a Companhia realize um aumento de capital que 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, que tenha por efeito a redução do percentual mínimo de ações em circulação definido acima, briga-o a tomar as medidas necessárias para recompor o *free float* mínimo de 25% dentro dos 6 meses subseqüentes à subscrição. O mesmo se aplica caso ocorra a alienação do controle da Companhia - 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 Companhia.

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 Companhia deverá envidar melhores esforços com o fim de alcançar dispersão acionária, com adoção de procedimentos especiais, os quais devem 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 Companhia 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 Companhia 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 detenha 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 (ii) acima, em relação aos respectivos valores mobiliários, nos 12 meses imediatamente anteriores;
- (v) incluir, em notas explicativas, a Demonstração dos Fluxos de Caixa da Companhia e

Consolidado, se a Companhia 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.

Nas Informações Anuais (IAN), a Companhia deverá incluir, além daquelas previstas em lei, as informações previstas nos itens (iii), (iv) e (vi) acima.

Além disso, as Informações Trimestrais devem 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.

A partir do segundo exercício social após a assinatura do contrato de adesão ao Nível 2, a Companhia deverá apresentar, após o encerramento de cada exercício social, adicionalmente ao previsto na legislação e regulamentação vigentes (i) demonstrações financeiras e demonstrações consolidadas, em inglês, elaboradas de acordo com os padrões internacionais US GAAP ou IAS, informando também o lucro líquido e o patrimônio líquido no final do exercício em questão, conforme apurados segundo os princípios contábeis brasileiros; ou (ii) demonstrações 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, evidenciando as principais diferenças entre os critérios contábeis aplicados. Além disso, as Demonstrações Financeiras Padronizadas – DFP deverão incluir, em nota explicativa, a demonstração do fluxo de caixa da Companhia 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 Companhia

Os administradores, os acionistas controladores e os membros do Conselho Fiscal da Companhia devem comunicar à BOVESPA a quantidade e as características dos valores mobiliários de emissão da Companhia 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, devem ser comunicadas em detalhe (informando-se inclusive o preço) à BOVESPA, 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 da Companhia.

Acordo de Acionistas, Programas de Opções (Stock Options) e contratos com o mesmo grupo econômico

A Companhia deverá enviar à BOVESPA cópia de todos os acordos de acionistas que se encontrarem arquivados na sua sede social e comunicar a realização das averbações de acordos em seus livros. Igualmente, quando da celebração de novos acordos ou alterações a quaisquer acordos existentes, o envio e a comunicação deverão ocorrer nos 5 dias subseqüentes ao seu arquivamento e/ou assinatura, devendo ser indicada a data de sua assinatura e/ou arquivamento na sede social da Companhia.

Cópia dos eventuais programas de opções de aquisição de ações ou de outros títulos ou valores mobiliários de emissão da Companhia (*Stock Options*), destinados aos seus funcionários ou administradores, também deverão ser encaminhados à BOVESPA e divulgados. Finalmente, a Companhia divulgará informações de todo e qualquer contrato celebrado com suas controlada(s) e coligada(s), seus administradores e seus acionistas controladores, bem como entre a Companhia 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 ao que for maior entre: (i) R\$200 mil e (ii) 1% do patrimônio líquido da Companhia.

Solução de controvérsias por meio de arbitragem

A Companhia, seus acionistas controladores, administradores e membros do Conselho Fiscal deverão resolver toda e qualquer disputa ou controvérsia relacionada ao Regulamento, ao Estatuto Social da Companhia, 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 Companhia, com o conseqüente cancelamento do registro de companhia aberta ou o cancelamento do registro de negociação no Nível 2, exigirão a realização de oferta pública pelo acionista controlador, para aquisição da totalidade das ações da Companhia em circulação. O preço mínimo a ser pago por ação será determinado por laudo de avaliação das ações da Companhia, pelo respectivo valor econômico, devendo tal laudo ser elaborado por empresa especializada, com experiência

comprovada e independência quanto ao poder de decisão da Companhia, 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 Assembléia Geral escolherá empresa especializada responsável pela eventual determinação do valor econômico da Companhia, a partir da lista tríplice apresentada pelo Conselho de Administração, devendo a respectiva deliberação ser tomada por maioria absoluta de votos das ações em circulação, não se computando os votos em branco. Os custos da elaboração do laudo de avaliação serão integralmente assumidos pelos acionistas controladores.

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, 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 referida 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 Companhia após a saída do Nível 2

Caso a Companhia venha a sair do Nível 2 e, nos 12 meses subsequentes, ocorra a alienação de seu controle acionário, os acionistas controladores alienantes do controle e o adquirente, conjunta e solidariamente, estarão obrigados 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. Se 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 (ver “Fechamento de Capital e Cancelamento de Negociação no Nível 2”), os acionistas controladores alienantes e o adquirente do controle ficarão conjunta e solidariamente, obrigados a pagar a diferença entre o valor apurado na operação de alienação de controle e o valor pago aos aceitantes da oferta pública.

Adicionalmente, a Companhia e seu acionista controlador estão obrigados a averbar no Livro de Registro de Ações da Companhia a obrigação de observar o disposto nos parágrafos acima.

20.01 - DESCRIÇÃO DAS INFORMAÇÕES ALTERADAS

- Alteração de capital em quadro de acionistas.

Informações Trimestrais da Emissora relativas ao semestre encerrado em 30 de junho de 2005

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
CVM - COMISSÃO DE VALORES MOBILIÁRIOS
ITR - INFORMAÇÕES TRIMESTRAIS
EMPRESA COMERCIAL, INDUSTRIAL E OUTRAS
Representação Espontânea

Divulgação Externa
Legislação Societária

DATA-BASE - 30/06/2005

O REGISTRO NA CVM NÃO IMPLICA QUALQUER APRECIACÃO SOBRE A COMPANHIA, SENDO OS SEUS ADMINISTRADORES RESPONSÁVEIS PELA VERACIDADE DAS INFORMAÇÕES PRESTADAS.

01.01 - IDENTIFICAÇÃO

1 - Código CVM 01745-0	2 - Denominação Social ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S.A.	3 - CNPJ 02.387.241/0001-60	4 - NIRE 41300019886
---------------------------	---	--------------------------------	-------------------------

01.02 - SEDE

1 - Endereço Completo Rua Emílio Bertolini, 100 - sala 01	2 - Bairro ou Distrito Vila Oficinas	3 - CEP 82920-030	4 - Município Curitiba	5 - UF PR
6 - DDD 41	7 - Telefone 2141-7369	8 - Telefone 2141-7520	9 - Telefone -	10 - Telex -
11 - DDD 41	12 - Fax 2141-7220	13 - Fax -	14 - Fax -	15 - E-mail elaineacs@all-logistica.com

01.03 - DIRETOR DE RELAÇÕES COM INVESTIDORES (Endereço para Correspondência com a Companhia)

1 - Nome Sergio Messias Pedreiro	2 - Endereço Completo Rua Emílio Bertolini, 100 - sala 02	3 - Bairro ou Distrito Vila Oficinas	4 - CEP 82920-030	5 - Município Curitiba	6 - UF PR	7 - DDD 41	8 - Telefone 2141-7369	9 - Telefone 2141-7520	10 - Telefone -
11 - Telex -	12 - DDD 41	13 - Fax 2141-7220	14 - Fax -	15 - Fax -	16 - E-mail sergiop@all-logistica.com				

01.04 - REFERÊNCIA/AUDITOR

Exercício Social em Curso		Trimestre Atual			Trimestre Anterior		
1 - Início 01/01/2005	2 - Término 31/12/2005	3 - Número 2	4 - Início 01/04/2005	5 - Término 30/06/2005	6 - Número 1	7 - Início 01/01/2005	8 - Término 31/03/2005
9 - Nome/Razão Social do Auditor Ernst & Young Auditores Independentes S/S		10 - Código CVM 00471-5	11 - Nome do Responsável Técnico Marcos Antonio Quintanilha		12 - CPF do Responsável Técnico 006.840.298-80		

01.05 - COMPOSIÇÃO DO CAPITAL SOCIAL

Número de Ações (Mil)	1 - Trimestre Atual 30/06/2005	2 - Trimestre Anterior 31/03/2005	3 - Igual Trimestre Ex. Anterior 30/06/2004
Do Capital Integralizado			
1 - Ordinárias	77.876	77.857	15.384
2 - Preferenciais	143.000	142.925	26.819
3 - Total	220.876	220.782	42.203
Em Tesouraria			
4 - Ordinárias	0	0	0
5 - Preferenciais	0	0	0
6 - Total	0	0	0

01.06 - CARACTERÍSTICAS DA EMPRESA

1 - Tipo de Empresa Empresa Comercial, Industrial e Outras	2 - Tipo de Situação Operacional	3 - Natureza do Controle Acionário Nacional Holding	4 - Código Atividade 134 - Emp. Adm. Participações
5 - Atividade Principal Participação e Administração	6 - Tipo de Consolidação Total	7 - Tipo do Relatório dos Auditores Sem Ressalva	

01.07 - SOCIEDADES NÃO INCLUÍDAS NAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS

1 - Item	2 - CNPJ	3 - Denominação Social
----------	----------	------------------------

01.08 - PROVENTOS EM DINHEIRO DELIBERADOS E/OU PAGOS DURANTE E APÓS O TRIMESTRE

1 - Item	2 - Evento	3 - Aprovação	4 - Provento	5 - Início Pagto.	6 - Tipo Ação	7 - Valor do Provento p/Ação
01	AGO	01/04/2005	Dividendo	-	ON	0,0035153000
02	AGO	01/04/2005	Dividendo	-	PN	0,0035153000

01.09 - CAPITAL SOCIAL SUBSCRITO E ALTERAÇÕES NO EXERCÍCIO SOCIAL EM CURSO

1 - Item	2 - Data da Alteração	3 - Valor do Capital Social (Reais Mil)	4 - Valor da Alteração (Reais Mil)	5 - Origem da Alteração	7 - Quantidade de Ações Emitidas (Mil)	8 - Preço da Ação na Emissão (Reais)
01	22/02/2005	644.900	811	Plano Opção Compra de Ações	19	0,0422395833
02	23/03/2005	674.495	29.595	Conv. debêntures em Cap. Social	4.692	0,0063074238
03	28/04/2005	674.738	243	Plano Opção Compra de Ações	30	0,0081196340
04	28/04/2005	674.835	97	Plano Opção Compra de Ações	18	0,0054454800
05	24/05/2005	674.941	106	Plano Opção Compra de Ações	21	0,0053460000
06	09/06/2005	675.111	170	Plano Opção Compra de Ações	24	0,0054600000
07	13/06/2005	675.122	11	Plano Opção Compra de Ações	1	0,0140000000

01.10 - DIRETOR DE RELAÇÕES COM INVESTIDORES

1 - Data 30/06/2005	2 - Assinatura
------------------------	----------------

02.01 - BALANÇO PATRIMONIAL ATIVO (Reais Mil)

<u>Código</u>	<u>Descrição</u>	<u>30/06/2005</u>	<u>31/03/2005</u>
1	Ativo Total	1.159.248	1.137.525
1.01	Ativo Circulante	240.372	287.240
1.01.01	Disponibilidades	205.932	266.510
1.01.01.01	Caixa e Bancos	618	13.981
1.01.01.02	Aplicações Financeiras	205.314	252.529
1.01.02	Créditos	0	0
1.01.03	Estoques	0	0
1.01.04	Outros	34.440	20.730
1.01.04.01	Tributos a Recuperar	21.425	15.492
1.01.04.02	Despesas Pagas Antecipadamente	1.279	762
1.01.04.03	Adiantamentos e Outras Contas a Receber	5.786	3.149
1.01.04.04	Juros sobre Capital Próprio	5.950	0
1.01.04.05	Dividendos a Receber	0	1.327
1.01.04.06	Outras Contas a Receber	0	0
1.02	Ativo Realizável a Longo Prazo	158.183	121.397
1.02.01	Créditos Diversos	0	0
1.02.02	Créditos com Pessoas Ligadas	111.475	0
1.02.02.01	Com Coligadas	0	0
1.02.02.02	Com Controladas	0	0
1.02.02.03	Com Outras Pessoas Ligadas	111.475	0
1.02.02.03.01	Investimentos de Longo Prazo	111.475	0
1.02.03	Outros	46.708	121.397
1.02.03.01	Despesas Pagas Antecipadamente	2.398	3.289
1.02.03.02	Contas a Receber- Controladas	22.701	94.144
1.02.03.03	Direitos Vinculados a Operações Futuras	0	0
1.02.03.04	Tributos a Recuperar	21.579	23.946
1.02.03.05	Outras Contas a Receber	30	18
1.02.03.06	Depósitos Judiciais	0	0
1.03	Ativo Permanente	760.693	728.888
1.03.01	Investimentos	760.556	728.751
1.03.01.01	Participações em Coligadas	0	0
1.03.01.02	Participações em Controladas	0	0
1.03.01.03	Outros Investimentos	0	0
1.03.02	Imobilizado	137	137
1.03.03	Diferido	0	0

02.02 - BALANÇO PATRIMONIAL PASSIVO (Reais Mil)

<u>Código</u>	<u>Descrição</u>	<u>30/06/2005</u>	<u>31/03/2005</u>
2	Passivo Total	1.159.248	1.137.525
2.01	Passivo Circulante	15.451	28.414
2.01.01	Empréstimos e Financiamentos	3.881	3.933
2.01.02	Debêntures	10.050	20.665
2.01.03	Fornecedores	344	222
2.01.04	Impostos, Taxas e Contribuições	13	1.469
2.01.05	Dividendos a Pagar	0	0
2.01.06	Provisões	0	0
2.01.07	Dívidas com Pessoas Ligadas	0	0
2.01.08	Outros	1.163	2.125
2.02	Passivo Exigível a Longo Prazo	308.082	308.200
2.02.01	Empréstimos e Financiamentos	4.036	4.581
2.02.02	Debêntures	285.445	284.653
2.02.03	Provisões	16.709	16.895
2.02.04	Dívidas com Pessoas Ligadas	1.892	2.071
2.02.05	Outros	0	0
2.03	Resultados de Exercícios Futuros	0	0
2.05	Patrimônio Líquido	835.715	800.911
2.05.01	Capital Social Realizado	657.173	656.557
2.05.01.01	Capital Social Integralizado	675.121	674.495
2.05.01.02	Capital Social a Integralizar	(22.998)	(22.998)
2.05.01.03	AFAC	5.050	5.060
2.05.02	Reservas de Capital	32	32
2.05.03	Reservas de Reavaliação	0	0
2.05.03.01	Ativos Próprios	0	0
2.05.03.02	Controladas/Coligadas	0	0
2.05.04	Reservas de Lucro	129.570	129.570
2.05.04.01	Legal	0	0
2.05.04.02	Estatutária	0	0
2.05.04.03	Para Contingências	0	0
2.05.04.04	De Lucros a Realizar	0	0
2.05.04.05	Retenção de Lucros	0	0
2.05.04.06	Especial p/Dividendos Não Distribuídos	0	0
2.05.04.07	Outras Reservas de Lucro	0	0
2.05.05	Lucros/Prejuízos Acumulados	48.940	14.752

03.01 - DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO (Reais Mil)

Código	Descrição	01/04/2005 a	01/01/2005 a	01/04/2004 a	01/01/2004 a
		30/06/2005	30/06/2005	30/06/2004	30/06/2004
3.01	Receita Bruta de Vendas e/ou Serviços	240	480	27.058	27.298
3.02	Deduções da Receita Bruta	(22)	(48)	(974)	(996)
3.03	Receita Líquida de Vendas e/ou Serviços	218	432	26.084	26.302
3.04	Custo de Bens e/ou Serviços Vendidos	0	0	0	0
3.05	Resultado Bruto	218	432	26.084	26.302
3.06	Despesas/Receitas Operacionais	32.993	47.531	18.771	24.781
3.06.01	Com Vendas	0	0	0	0
3.06.02	Gerais e Administrativas	(1.677)	(2.400)	(823)	(1.558)
3.06.03	Financeiras	(2.914)	(5.212)	(16.810)	(30.945)
3.06.03.01	Receitas Financeiras	12.232	25.498	836	1.640
3.06.03.02	Despesas Financeiras	(15.146)	(30.710)	(17.646)	(32.585)
3.06.04	Outras Receitas Operacionais	186	372	185	372
3.06.05	Outras Despesas Operacionais	(1.816)	(3.632)	(1.817)	(3.633)
3.06.05.01	Amortização Ágio	(1.816)	(3.632)	(1.817)	(3.633)
3.06.06	Resultado da Equivalência Patrimonial	39.214	58.403	38.036	60.545
3.06.06.01	Equivalência Patrimonial	39.214	58.403	38.036	60.545
3.07	Resultado Operacional	33.211	47.963	44.855	51.083
3.08	Resultado Não Operacional	0	0	0	0
3.08.01	Receitas	0	0	0	0
3.08.02	Despesas	0	0	0	0
3.09	Resultado Antes Tributação/Participações	33.211	47.963	44.855	51.083
3.10	Provisão para IR e Contribuição Social	0	0	0	0
3.11	IR Diferido	977	977	0	0
3.12	Participações/Contribuições Estatutárias	0	0	0	0
3.12.01	Participações	0	0	0	0
3.12.02	Contribuições	0	0	0	0
3.13	Reversão dos Juros sobre Capital Próprio	0	0	0	0
3.15	Lucro/Prejuízo do Período	34.188	48.940	44.855	51.083
	NÚMERO AÇÕES, EX-TESOURARIA (Mil)	220.876	220.876	42.203	42.203
	LUCRO POR AÇÃO	0,15478	0,22157	1,06284	1,21041
	PREJUÍZO POR AÇÃO				

04.01 - NOTAS EXPLICATIVAS

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 ALL, visando o potencial de valorização dos seus ativos, bem como oferecer aos seus investidores e ao mercado transparência absoluta em seus negócios, aderiu, em 31 de maio de 2004, ao nível 2 de Práticas Diferenciadas de Governança Corporativa da BOVESPA, onde suas ações são negociadas. A ALL é a primeira empresa do setor de transporte terrestre de cargas a ingressar neste nível diferenciado de governança corporativa, comprometendo-se ao pleno atendimento das exigências estabelecidas.

De acordo com os compromissos assumidos pela controladora ALL - América Latina Logística S.A., perante o BNDES, a companhia deveria adaptar o seu estatuto social às regras do Novo Mercado da BOVESPA até 1º de fevereiro de 2004. A administração solicitou e obteve do BNDES em 12 de julho de 2004, a aprovação deste prazo para 1º de fevereiro de 2006, portanto, extinguindo-se todas as penalidades estabelecidas (vencimento antecipado da dívida e execução das garantias).

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).

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, com prazo até agosto de 2023, prorrogável por mais 10 anos. 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. Em Uruguiana essas malhas 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 irrevocabes” 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 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, a companhia adquiriu, a valor de mercado, a totalidade das ações da Logispar.

As atividades da Companhia estão centradas no controle e planejamento das atividades operacionais, comerciais e de estratégia das controladas, além do suprimento de recursos financeiros para a viabilização das operações das controladas.

(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.

Na eventualidade de ocorrer 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. Principais práticas contábeis – controladora e consolidado

(a) Apresentação e elaboração das Informações Trimestrais

As práticas contábeis adotadas no Brasil para a contabilização das operações e apresentação das informações trimestrais emanam da Lei das Sociedades por Ações, associadas às normas e instruções do IBRACON e 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 devidos ajustes entre princípios contábeis na Argentina, no Uruguai e no Brasil.

A taxa de câmbio utilizada para conversão dos balanços patrimoniais e demonstração do resultado do período findo em 30 de junho de 2005 foi de R\$ 0,814697 para P\$ 1,00 (peso argentino) (31 de março de 2005 - R\$ 0,914128 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 até as datas dos balanços.

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.

Os itens de almoxarifado encontram-se avaliados por seus custos médios de aquisição, que não superam os valores de realização.

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. As parcelas correspondentes à fase pré-operacional das operações no Brasil foram diferidas e estão sendo amortizadas 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 controladas e coligadas foram avaliados pelo método da equivalência patrimonial, conforme demonstrado na Nota Explicativa 14. O ágio pago quando da aquisição de controladas, com base em expectativas de 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, às taxas anuais mencionadas na Nota Explicativa 15;
- a amortização do diferido é registrada de acordo com o prazo da Concessão de cada empresa, conforme descrito na Nota Explicativa 16 e, para gastos diversos 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.

(f) Adiantamentos para futuro aumento de capital

A Companhia registra os valores referentes a adiantamentos para futuro aumento de capital, recebidos de participantes do Plano de Opções de Compra de Ações descrito na Nota Explicativa 23, em conta do patrimônio líquido, tendo em vista o controle e a expectativa que a Companhia possui para deliberação da conversão dos adiantamentos em aumento de capital.

(g) Demonstrações do fluxo de caixa

A companhia está apresentando como informações complementares, as demonstrações do fluxo de caixa de acordo com a NPC20 – Demonstração do fluxo de caixa emitida pelo IBRACON – Instituto dos Auditores Independentes do Brasil.

3. Demonstrações financeiras consolidadas

As demonstrações financeiras consolidadas foram preparadas de acordo com os critérios técnicos de consolidação previstos na Instrução nº 247/96 da Comissão de Valores Mobiliários – CVM.

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, lucros não realizados 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 nas Notas Explicativas 13 e 14.

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 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 daquela 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.

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 março de 2005, cujo controle societário foi adquirido em 31 de dezembro de 2003, 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 destas medidas e as demonstrações financeiras consolidadas da Companhia devem ser lidas à luz dessas circunstâncias.

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 devengado”. 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 negociações 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 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 se continuou o 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 atualização de dados e mantiveram várias reuniões com os funcionários e assessores do Ministério do Planejamento Federal.

Em 18 de julho de 2005, foi publicado no Boletim Oficial do Governo Argentino, a Disposição 18/2005 e 19/2005 da Unidade de Renegociação e Análise de Contratos de Serviços Públicos, referente à Carta de Entendimentos resultante das renegociações dos compromissos do contrato de concessão entre a ALL Central e ALL Mesopotâmica com o Governo Argentino. Os efeitos e compromissos decorrentes desta, ainda não estão sendo refletidos nas Informações Trimestrais – ITR’s, tendo em vista que a referida Carta será analisada e previamente aprovada em audiência pública no dia 12 de agosto de 2005, onde segue para análise no Congresso Nacional Argentino e posteriormente deverá ser sancionada pelo Presidente da República da Argentina. A referida Carta representa o primeiro passo concreto no processo de renegociação da concessão e, basicamente, estabelece o seguinte:

(i) Plano anual de investimentos

A partir de janeiro de 2005, as concessionárias deverão efetuar investimentos anuais em montante equivalente a 9,5% das receitas com fretes ferroviários, líquidos de impostos, respeitando os limites mínimos de investimentos de R\$9.500 pela ALL Central e R\$3.300 pela ALL Mesopotâmica.

(ii) Tarifa de concessão (“canon”)

A partir de 1 de janeiro de 2005, será considerado como valor da tarifa de concessão (“canon”), o valor correspondente a 3% das receitas líquidas totais da ALL Central e ALL Mesopotâmica referentes ao exercício anterior.

Conforme descrito na nota 5 (c), as discussões com o Governo Argentino sobre as tarifas de concessão referentes aos períodos trianuais anteriores continuam em andamento.

(iii) Compromissos de investimentos não cumpridos

Com relação aos compromissos de investimentos que não foram cumpridos pelas concessionárias até 31 de dezembro de 2004, tendo em vista o processo de renegociação, a Carta de Entendimento estabelece que as obrigações de investimentos no valor aproximado de R\$44.000 da ALL Central e R\$16.000 da ALL Mesopotâmica deverão ser realizadas anualmente a partir de 2005, mediante investimento em infraestrutura de vias, por valor que corresponda a 2,95% das receitas com fretes ferroviários, líquidos dos impostos, pela ALL Central e em 3,03% pela ALL Mesopotâmica, respeitando os limites mínimos anuais de aproximadamente R\$2.200 pela ALL Central e R\$850 pela ALL Mesopotâmica, até atingir os valores das obrigações anteriormente citados.

(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, sendo que em 26 de abril de 2004 aquele governo autorizou a transferência das respectivas ações, cuja efetivação está em andamento.

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 findar-se-á na efetivação da transferência das ações da ALL Central e ALL Mesopotâmica para a ALL Argentina.

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 Explicativas 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 30 de junho de 2005, os 5 acionistas são os acionistas registrados da ALL Central e da 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)**

A controlada indireta ALL Central continua discutindo os direitos de concessão (canon), estimados em R\$ 23.640 em 30 de junho de 2005 (31 de março de 2005 - R\$ 24.807), com o Ministério da Economia da Argentina. A Administração da ALL Central, amparada na opinião de seus consultores jurídicos, que entendem que tais valores não são devidos, tendo em vista o desequilíbrio econômico-financeiro apresentado pela concessão, decidiu não registrar o valor por considerá-lo contingente e de risco remoto. A Carta de Entendimentos mencionada na nota 5 (a), favorece a renegociação no sentido de obter uma maior estabilidade jurídica no que diz respeito a este assunto.

Adicionalmente, a Carta de Entendimento descrita acima estabelece que as obrigações decorrentes dos direitos de concessão (canon) da ALL Central, referentes a períodos trianuais anteriores, caso não sejam dispensados de pagamento, serão incluídos no acordo que prevê o cumprimento do cronograma de investimentos durante o prazo remanescente da concessão.

6. Aplicações financeiras – controladora e consolidado

São representadas substancialmente por aplicações em Certificados de Depósitos Bancários – CDB's de longo prazo e fundos de investimentos, ambas com taxas atreladas à variação do Certificado de Depósito Interfinanceiro – CDI (taxas de 99% a 103%) e com liquidez diária. O investimento vinculado às Notas Austríacas são remunerados à 83,5% da variação do CDI e possuem vencimento em 3 de agosto de 2008, com benefício fiscal de isenção de Imposto de Renda e liquidez diária. O saldo de aplicações financeiras está demonstrado a seguir:

Instituição	Tipo de aplicação	30 de Junho de 2005	31 de Março de 2005
Controladora			
UNIBANCO - União de Bancos Brasileiros S.A.	Fundo de Investimento	4.447	4.314
FAQ Exclusivo Paranaguá	Fundo de Investimento	50.599	44.420
Banco ABN AMRO Real S.A.	CDB – CDI	7.103	20.789
Banco ABC Brasil S.A.	CDB – CDI		5.511
Banco Alfa S.A.	CDB – CDI		10.549
Banco Brascan S.A.	CDB – CDI	5.483	5.274
Banco do Brasil S.A.	CDB – CDI	5.413	5.220
Banco Caixa Econômica Federal S.A.	CDB – CDI	10.931	10.541
Banco Itaú BBAS S.A.	CDB – CDI	3.279	6.196
Banco J Safra S.A.	CDB – CDI	4.376	4.218
Banco Modal S.A.	CDB – CDI	110	2.755
Banco Pactual S.A.	CDB – CDI	22.907	22.030
Banco Panamericano S.A.	CDB – CDI	50	48
Banco Safra S.A.	CDB – CDI	20.777	20.002
Banco Santander S.A.	CDB – CDI	20.738	19.961
Banco Votorantim S.A.	CDB – CDI	22.603	24.764
Banco Industrial e Comercial S.A.	CDB – CDI	3.626	3.485
CSFB Garantia	CDB – CDI	1.409	17.201
HSBC Bank Brasil S.A.	CDB – CDI	21.463	20.684
Banco Pactual S.A.	Fundo de Investimento		4.567
		<u>205.314</u>	<u>252.529</u>
Controlada direta - Brasil			
FAQ Exclusivo Paranaguá	Fundo de Investimento	24.045	23.263
Fundo Mellon Brascan	Fundo de Investimento	3.552	3.458
UNIBANCO - União de Bancos Brasileiros S.A.	Fundo de Investimento	8.987	8.719
Banco Pactual S.A.	Fundo de Investimento	6.542	6.366
Banco ABC Brasil S.A.	CDB – CDI	5.745	
Banco Alfa S.A.	CDB – CDI	10.884	
Banco BMG S.A.	CDB – CDI	581	558
Banco Del Istmo Internacional Ltda	TD – US\$	2.996	3.226
Banco do Brasil S.A.	CDB – CDI	9.526	3.205
Banco Fibra S.A.	CDB – CDI	207	199
Banco Itaú BBAS S.A.	CDB – CDI	3.263	134
Banco Modal S.A.	CDB – CDI	403	623

<u>Instituição</u>	<u>Tipo de aplicação</u>	<u>30 de Junho de 2005</u>	<u>31 de Março de 2005</u>
Banco Pine S.A.	CDB – CDI	116	123
Banco Votorantim S.A.	CDB – CDI	47	46
Banco Santander S.A.	CDB – CDI	1.730	1.661
Credit Suisse First Boston	CDB – CDI	16.331	
Credit Suisse First Boston	Notas Austríacas	260.951	251.416
UNIBANCO - União de Bancos Brasileiros S.A.	CDB – CDI	31.840	30.648
		<u>387.746</u>	<u>333.645</u>
Controladas indiretas – Logispar e Argentina			
Banco Itaú BBA S.A.	CDB – CDI	6.620	8.594
Controlada Direta – Intermodal			
Banco do Brasil S.A.	CDB – CDI	2.030	
Unibanco- União de Bancos Brasileiros S.A	CDB – CDI	109	105
		<u>2.139</u>	<u>105</u>
Controlada Direta- Armazéns Gerais			
Banco ABNAMRO Real S.A.	CDB – CDI	1.128	1.086
Consolidado		<u>602.947</u>	<u>595.959</u>

7 Contas a receber de clientes - consolidado

Decorrem das operações ferroviárias e rodoviárias, compostas por:

	<u>30 de Junho de 2005</u>	<u>31 de Março de 2005</u>
ALL Brasil	40.690	32.872
ALL Intermodal	21.941	18.645
ALL – América Latina Logística Armazéns Gerais Ltda.	313	267
ALL Central	32.308	40.123
ALL Mesopotâmica	10.382	5.921
	<u>105.634</u>	<u>97.828</u>
(-) Provisão para créditos de cobrança duvidosa		
ALL Brasil	(1.644)	(1.644)
ALL Intermodal	(28)	(28)
ALL Central	(16.463)	(18.624)
ALL Mesopotâmica	(3.525)	(1.023)
	<u>83.974</u>	<u>76.509</u>

A ALL Central e a ALL Mesopotâmica reconheceram provisão sobre valores a receber referentes a receita de pedágio no montante de R\$ 15.965 (R\$ 17.913 em 31 de março de 2005), que, considerando as baixas realizadas permanece ainda uma provisão de R\$ 12.086 (R\$ 13.561 em 31 de março de 2005).

8 Almoxarifado – consolidado

	<u>30 de Junho de 2005</u>	<u>31 de Março de 2005</u>
Almoxarifado de manutenção	11.870	14.620
Combustíveis	3.471	2.287
Adiantamentos a fornecedores	8.256	6.713
Materiais em trânsito e outros	2.537	2.264
	<u>26.134</u>	<u>25.884</u>

9. Arrendamentos e concessão – consolidado

	30 de junho de 2005		31 de março de 2005	
	Ativo Circulante	Realizável a longo prazo	Ativo Circulante	Realizável a longo prazo
Arrendamentos				
ALL Brasil	2.734	56.511	2.734	57.194
ALL Intermodal	11.839	10	11.839	3.241
Antecipação direito de passagem				
ALL Brasil	1.261	26.882	1.261	27.198
Concessão - ALL Brasil	150	3.107	150	3.144
	<u>15.984</u>	<u>86.510</u>	<u>15.984</u>	<u>90.777</u>

O arrendamento dos bens da RFFSA, pelo prazo de 30 anos, foi contratado pela ALL Brasil 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 19.

O contrato de arrendamento de longo prazo da ALL Intermodal, relativamente a material rodante pertence à Delara Brasil Ltda., e outros bens acessórios desse material rodante, tem como contrapartida o pagamento de valores fixos em dinheiro e ações da Companhia. O arrendamento está sendo amortizado linearmente pelo prazo contratual de 60 meses.

Antecipação direito de passagem 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/Apiáí a Iperó (SP), conforme contrato de operação dos referidos trechos por 30 anos, prazo igual de sua amortização contábil.

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 19.

10. Tributos a recuperar

	30 de junho de 2005		31 de março de 2005	
	Ativo Circulante	Realizável a longo prazo	Ativo circulante	Realizável a longo prazo
Controladora				
Imposto de renda retido na fonte – IRRF	3.269		2.377	
IR e CS a recuperar – antecipações	10.022		8.325	
Imposto de Renda (IR) diferido (Nota Explicativa 24(b))	5.981	15.867	3.522	17.607
Contribuição Social (CS) diferida (Nota Explicativa 24(b))	2.153	5.712	1.268	6.339
	<u>21.425</u>	<u>21.579</u>	<u>15.492</u>	<u>23.946</u>
Controladas				
Imposto sobre circulação de Mercadorias e serviços - ICMS	13.148	5.757	10.082	5.646
Imposto sobre valor agregado - IVA	1.885	668	1.112	2.369
Imposto de renda retido na fonte – IRRF	287	3.630	2.309	4.701
Imposto de renda (IR) diferido (Nota Explicativa 24)	12.481	15.345	20.535	13.196
Contribuição social (CS) diferida (Nota Explicativa 24)	1.575	2.573	3.921	1.617
IR e CS a recuperar - antecipações	4.738		5.228	
Créditos Federais a Compensar	29.268		36.407	
Outros	3.807	763	4.835	750
	<u>67.189</u>	<u>28.736</u>	<u>84.429</u>	<u>28.279</u>
Consolidado	<u>88.614</u>	<u>50.315</u>	<u>99.921</u>	<u>52.225</u>

Em 20 de dezembro de 2004, as companhias controladas diretas ALL do Brasil e ALL Intermodal, adquiriram R\$ 23.738 e R\$ 4.344, respectivamente, referente à compra de créditos federais, com trânsito em julgado e sem possibilidade de recursos por parte da União, no valor contratual de R\$ 16.616 e R\$ 3.038 na ALL do Brasil e ALL Intermodal, respectivamente. Conseqüentemente as companhias registraram em março de 2005 um deságio de R\$ 7.122 e R\$ 1.303 na ALL do Brasil e ALL Intermodal, respectivamente, nas quais foram contabilizados, no passivo circulante – Impostos, taxas e contribuições. Em 31 de maio de 2005, o referido deságio foi apropriado como receita no resultado, tendo em vista a homologação da transferência do crédito ativo por parte da Justiça Federal ter ocorrido no segundo trimestre de 2005.

11. Depósitos judiciais e provisão para contingências – consolidado

	30 de junho de 2005		31 de março de 2005	
	Depósitos Judiciais	Provisão para Contingências	Depósitos judiciais	Provisão para Contingências
Ações trabalhistas				
ALL Brasil	14.954	6.859	14.554	6.398
ALL Intermodal	2.886	879	2.629	1.073
ALL Central		4.318		3.933
ALL Mesopotâmica		821		941
Contestação INSS/SESI - ALL Brasil	3.954		3.954	
Contestação da extensão da base de cálculo da COFINS - ALL Brasil	2.554		2.554	
	<u>24.348</u>	<u>12.877</u>	<u>23.691</u>	<u>12.345</u>

As companhias vêm se defendendo nas diversas esferas jurídicas de processos de natureza tributária, cível, trabalhista e ambiental. Nos casos em que os seus assessores jurídicos, internos e externos, consideram baixas as possibilidades de êxito, as Companhias constituem provisões para perdas, em valores considerados suficientes para cobrir eventuais desfechos desfavoráveis.

12. Investimentos de longo prazo

Controladora - Debêntures

Em 17 de junho de 2005, a Companhia, adquiriu 27.459 debêntures nominativas não conversíveis em ações escriturais no valor nominal unitário de R\$ 10.000,00, da espécie subordinada referentes à 1ª série da 2ª emissão, através de emissão privada da ALL – América Latina Logística do Brasil S.A..

A posição em 30 de junho de 2005, é como segue:

Série	Data de emissão	Valor	Vencimento final	Remuneração anual	Realizável a longo prazo
1ª - 2ª Emissão	17/06/05	27.459	01/06/15	CDI+4%	111.475

Em 30 de junho de 2005, a controlada ALL – América Latina Logística do Brasil S.A. mantém em carteira 8.460 debêntures, tendo emitido durante o mês de julho de 2005, mais 7.918 debêntures, referentes à 1ª série da 2ª emissão, representando R\$ 84.447, dentre as quais foram adquiridas pela Companhia.

Consolidado

Em 21 de junho de 2004, a controlada Logispar Logística e Participações S.A. e a controlada indireta ALL – América Latina Logística – Argentina S.A., permutaram com a “GEEMF II Latin, America LLC”, a totalidade das ações de suas propriedades de emissão da ALL – América Latina Logística S.A. por títulos de bônus de subscrição pelos montantes de R\$ 17.642 e P\$ 198, respectivamente, vencíveis a longo prazo.

13. Partes relacionadas

	Realizável a longo prazo		Exigível a longo prazo		Controladora Receita de prestação de serviços 30 de junho	
	30 de	31 de	30 de	31 de		
	Junho	Março	Junho	Março		
	de 2005	de 2005	de 2005	de 2005	2005	2004
ALL Argentina	74	74				
ALL Central			1.000	1.000		
ALL Brasil	4.836	77.893			480	26.095
ALL Intermodal	12.231	10.761				1.123
ALL Equipamentos	637	637				
Caianda Participações S.A.	234	227				
Geodex Communications do Brasil S.A.	2					
Logispar Logística e Participações S.A.			892	1.071		80
ALL – América Latina Logística Tecnologia Ltda.	650	650				
Ferropar Ferrovia Paraná S.A.	4.037	3.902				
	<u>22.701</u>	<u>94.144</u>	<u>1.892</u>	<u>2.071</u>	<u>480</u>	<u>27.298</u>
ALL Brasil – Investimentos de longo prazo (Nota 12)	<u>111.475</u>	<u></u>	<u>1.892</u>	<u>2.071</u>	<u>480</u>	<u>27.298</u>
	<u>134.176</u>	<u>94.144</u>	<u>1.892</u>	<u>2.071</u>	<u>480</u>	<u>27.298</u>

As transações entre partes relacionadas são realizadas em condições usuais de mercado.

Não há incidência de juros nas transações com partes relacionadas, que retratam, além das operações normais acima, operações de cobertura financeira, exceto com a ligada Ferropar Ferrovia Paraná S.A., com a qual há uma operação de mútuo com o índice de correção equivalente a 130% do CDI, cujo saldo em 30 de junho de 2005 totalizou R\$ 4.037 (R\$ 3.902 em 31 de março de 2005).

Adicionalmente, em 30 de junho de 2005 a controlada ALL – América Latina Logística do Brasil S.A. detém junto a ligada Ferropar Ferrovia Paraná S.A. créditos operacionais transferidos do ativo circulante no montante de R\$ 16.381 (R\$ 15.430, em 31 de março de 2005), e ainda a ligada detém débitos referentes à mútuos com a ALL- América Latina Logística S.A. registrada também como contas a receber no valor de R\$ 4.037 totalizando assim um valor de R\$ 20.418. A administração da companhia está negociando com a Ferropar Ferrovias Paraná S.A. e seus acionistas, alternativas que viabilizem a recuperação total dos seus créditos, de forma que não são esperadas perdas significativas com tais recebíveis.

Partes Relacionadas - Consolidado

	Realizável a longo prazo	
	30 de Junho de 2005	31 de Março de 2005
Caianda Participações S.A.	256	248
Geodex Communications do Brasil S.A.	2	2
Ferropar Ferrovias Paraná S.A.	20.418	19.332
	<u>20.676</u>	<u>19.582</u>

14. Investimentos e participações minoritárias

	30 de junho de 2005				Controladora 31 de Março de 2005	
	Patrimônio líquido	Resultado do período	Participação no capital social total (%)	Equivalência patrimonial	Valor dos Investimentos	
Controladas diretas						
ALL – América Latina Logística do Brasil S.A. (ALL Brasil)	280.967	63.612	100	63.612	280.967	233.784
ALL – América Latina Logística Intermodal S.A. (ALL Intermodal)	62.006	11.002	100	11.002	62.005	55.228
ALL - América Latina Logística Overseas Ltd. (ALL Overseas)	5.822	(126)	100	(550)	5.822	1.705
ALL – América Latina Logística Tecnologia S.A. (ex - Itacaiúnas Participações S.A.	1.178	1.178	100	1.478	1.478	5.406
Logispar Logística e Participações S.A. (Logispar)	212.496	(17.279)	100	(17.279)	212.496	232.683
Ágio			100		131.364	133.180
Coligada						
Geodex Communications do Brasil S.A. (Geodex)	152.034	322	43,69	140	66.424	66.765
				58.403	760.556	728.751

As seguintes controladas indiretas também foram incluídas na consolidação:

	30 de junho de 2005		
	Patrimônio líquido	Resultado do período	Participação no capital social total - %
Controladas indiretas:			
Investidas da ALL Intermodal			
ALL América Latina Logística Armazéns Gerais Ltda.	3.180	2.252	100
ALL América Latina Logística Equipamentos Ltda.	33.901	9.708	100
Investida da Logispar			
ALL Argentina	29.844	(4.475)	100
Boswells S.A.	832	2.447	100
Investidas da ALL Argentina			
ALL Central	83.537	(1.812)	73.55
ALL Mesopotâmica	31.498	(885)	70.56

A ALL Central e a ALL Argentina têm a seguinte composição de participação dos minoritários em 30 de junho de 2005:

	% 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 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%.

Movimentação das participações em sociedades controladas e coligada – controladora

Descrição	ALL Brasil	ALL Intermodal	ALL Overseas	ALL Tecnologia	Logispar	Terlogs	Geodex	Total
Saldo em 31 de dezembro de 2003	155.896	39.024	1.543		355.888		65.866	618.217
Equivalência patrimonial	66.638	12.430	(146)	1.627	15.647	184	417	96.797
Juros sobre capital próprio	(14.500)	(3.000)						(17.500)
Dividendos propostos	(1.327)							(1.327)
Aumento de investimentos	9.393		300	3.468		8.706		21.867
Alienação de Investimentos						(8.890)		(8.890)
Amortização de ágio					(7.264)			(7.264)
Saldo em 31 de dezembro de 2004	216.100	48.454	1.697	5.095	364.271		66.283	701.900
Equivalência patrimonial	63.612	11.002	(550)	1.478	(17.279)		140	58.403
Aumento de investimentos	8.254	2.550	4.676		500			15.980
Juros sobre capital próprio	(7.000)							(7.000)
Redução de investimentos				(5.095)				(5.095)
Ágio em investimentos					(3.632)			(3.632)
Saldo em 30 de junho de 2005	<u>280.966</u>	<u>62.006</u>	<u>5.823</u>	<u>1.478</u>	<u>343.860</u>		<u>66.423</u>	<u>760.556</u>

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.

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 mesma, 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. Esta quantia foi liquidada com os créditos que a companhia detinha contra a Logispar no montante de R\$ 282.930 registrados na rubrica “Contas a receber – venda de controladas” e mútuo a receber dessa parte relacionada. 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 amortizado R\$ 3.632 nos períodos findos em 30 de junho de 2005 e 2004.

Geodex: a companhia participa em 3,28% do capital votante e 43,69% do capital total da Geodex Communications do Brasil S.A. (Geodex), cuja atividade principal é a prestação de serviços de telecomunicações relacionados à rede e circuitos especializados.

Consolidado do		
Valor contábil dos investimentos		
	30 de Junho de 2005	31 de Março de 2005
Avaliados pela equivalência patrimonial		
Geodex Communications do Brasil S.A.	66.424	66.765
Outros	1.857	1.027
Ágio		
Logispar	131.364	133.180
ALL Argentina	41.315	46.998
	<u>240.960</u>	<u>247.970</u>

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 de concessão.

A companhia detém 25% do capital social da Ferropar - Ferrovia Paraná S.A., cujo investimento foi reduzido contabilmente a zero devido à coligada apresentar patrimônio líquido negativo em 31 de dezembro de 2004 no montante de R\$ 32.519, conforme demonstrações financeiras auditadas. De acordo com a administração da companhia coligada, inexistem variações relevantes no resultado do período findo em 30 de junho de 2005. A Ferropar é a empresa operadora da Ferroeste, ferrovia de 240 Km entre os municípios de Cascavel e Guarapuava, no Estado do Paraná. A Companhia e a Ferropar – Ferrovia Paraná S.A. já solicitaram formalmente em reunião com a concedente Ferroeste Estrada de Ferro do Paraná Oeste S.A. elaboração do cálculo relativo ao desequilíbrio econômico financeiro do contrato de sub-concessão da Ferropar – Ferrovia Paraná S.A., como forma de atingir a viabilidade do negócio. As negociações com Poder Concedente estão em andamento. A Companhia entende ser desnecessário o reconhecimento de provisão para o passivo a descoberto sobre o referido investimento, tendo em vista não haver intenção de dar continuidade a tal investimento, se as condições do contrato de concessão da mesma não forem modificadas, possibilitando o reequilíbrio econômico-financeiro daquela concessão.

15. Imobilizado – consolidado

	30 de Junho de 2005		31 de Março de 2005		Taxas Anuais de Depreciação - %
	Custo	Depreciação acumulada	Líquido	Líquido	
Benfeitorias em bens de terceiros					
Locomotivas	161.505	(74.401)	87.104	91.104	10
Vagões	48.782	(19.166)	29.616	30.840	10 e 20
Via permanente	220.526	(42.608)	177.918	169.648	4 e 12,5
Outros	55.672	(11.731)	43.941	42.471	10
	<u>486.485</u>	<u>(147.906)</u>	<u>338.579</u>	<u>334.063</u>	
Imobilizado próprio em operação					
Locomotivas	222.332	(77.280)	145.052	136.816	5 a 10
Vagões	90.130	(30.227)	59.903	38.070	10
Almoxarifado de bens de uso	18.383		18.383	22.336	
Terrenos	624		624	624	
Edificações	7.971	(952)	7.019	6.934	3,33 e 4
Móveis e utensílios	4.562	(4.139)	423	470	10 e 20
Veículos rodoviários	20.819	(9.244)	11.575	12.600	10 e 20
Equipamentos de processamento de dados, sistemas e aplicativos	35.947	(21.693)	14.254	14.755	20
Equipamentos de telecomunicações e sinalização	17.455	(13.002)	4.453	5.144	10
Equipamentos para manutenção de via permanente e transporte Ferroviário	16.491	(7.336)	9.155	9.403	10 e 12
Outros	15.790	(5.327)	10.464	10.956	10, 50 a 75
	<u>450.504</u>	<u>(169.200)</u>	<u>281.304</u>	<u>258.108</u>	
Imobilizações em andamento					
Locomotivas	36.277		36.277	46.653	
Vagões	11.501		11.501	23.965	
Via permanente	49.851		49.851	43.625	
Sistemas e aplicativos	5.186		5.186	2.266	
Veículos rodoviários	598		598	68	
Outros	8.578		8.578	8.881	
	<u>111.991</u>		<u>111.991</u>	<u>125.458</u>	
	<u>1.048.980</u>	<u>(317.106)</u>	<u>731.874</u>	<u>717.629</u>	

Em 30 de junho de 2005, o saldo de imobilizações em andamento inclui R\$ 19.731 (em 31 de março de 2005 – R\$ 22.139) 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\$ 2.143 (em 31 de março de 2005 – R\$ 2.404). Adicionalmente, em 29 de agosto de 2000, foi apresentada uma reclamação administrativa solicitando imediato despacho para um montante total de R\$ 9.925 (em 31 de março de 2005 - R\$ 11.136), correspondente à segunda e à terceira etapas das obras realizadas. Os referidos créditos, por serem considerados contingentes, não foram reconhecidos nas demonstrações financeiras.

16. Diferido

	<u>30 de Junho de 2005</u>		<u>31 de Março de 2005</u>
	<u>Custo</u>	<u>Amortização acumulada</u>	<u>Líquido</u>
Controladas			
Concessão e arrendamento - ALL Brasil	24.736	(3.439)	21.297
Gastos pré-operacionais			
ALL Central	22.927	(8.894)	14.033
ALL Mesopotâmica	5.262	(2.032)	3.230
Gastos com reorganização			
ALL Brasil	2.359	(2.359)	6
Consolidado	<u>55.284</u>	<u>(16.724)</u>	<u>38.560</u>

A controlada ALL Brasil adota como critério básico a amortização linear pelo prazo de 30 anos de 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 meados do mês de 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, sendo registrado nos períodos findos em 30 de junho de 2005 e de 2004 o montante de R\$ 492.

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 mesma.

17. Empréstimos e financiamentos:

	<u>Encargos anuais (%)</u>	<u>Vencimento</u>	<u>30 de Junho de 2005</u>	<u>31 de Março de 2005</u>
Em moeda estrangeira (com variação cambial atrelada ao US\$)				
Financiamentos de				
Locomotivas	10% (com swap para CDI)	Dezembro de 2007	7.406	7.867
Operações de “swap”			511	647
Total da controladora			<u>7.917</u>	<u>8.514</u>
• Controladas				
Em moeda nacional				
• ALL Brasil				
Banco comerciais	116% do CDI	Novembro de 2007	38.752	40.624
	106,3% do CDI	Agosto de 2008	266.338	254.012
Investimentos BNDES	TJLP + 5,25%	Trimestrais e mensais de janeiro de 2000 até abril de 2010	43.639	47.326
	TJLP + 5,25%	Trimestrais e mensais de maio de 1998 até abril de 2010	96.940	101.093



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca pára.

	<u>Encargos anuais (%)</u>	<u>Vencimento</u>	<u>30 de Junho de 2005</u>	<u>31 de Março de 2005</u>
• ALL Intermodal				
Investimentos BNDES - FINAME	TJLP + 3% a 4,7%	Janeiro de 2002 a dezembro de 2009	9.812	11.037
			<u>455.481</u>	<u>454.092</u>
• ALL Brasil				
Corporation – IFC	LIBOR + 7,1% (com swap p/CDI)	Dezembro de 2008	42.234	56.080
Financiamentos de Locomotivas	10% (com swap para CDI)	Dezembro de 2007	14.812	15.734
• ALL Intermodal				
Financiamentos de Importação	Libor + 3,5% a.a.	Janeiro de 2005		308
Operações de “swap”			41.358	36.068
			<u>98.404</u>	<u>108.190</u>
Em moeda estrangeira (variação cambial atrelada ao Peso Argentino – P\$)				
• ALL Argentina				
Bancos comerciais	7,6%	Novembro de 2005	90	147
• ALL Central				
Bancos comerciais	8% + CER	Outubro de 2006	3.536	4.457
	8%	Agosto de 2008	2.703	3.029
	8,4%	Dezembro de 2006	11.288	12.393
	8,3%	Março de 2005	6.538	7.794
	11%	Janeiro de 2006	2.167	1.912
	10%	Fevereiro de 2005	762	1.367
			<u>27.084</u>	<u>31.099</u>
Total das controladas			<u>580.969</u>	<u>593.381</u>
Total do consolidado			588.886	601.895
Parcela no circulante			<u>(113.669)</u>	<u>(117.486)</u>
Parcela no exigível a longo prazo			<u>475.217</u>	<u>484.409</u>
Composição por ano de vencimento da parcela exigível a longo prazo:				
2006			73.818	100.901
2007			78.560	62.457
2008			285.734	289.349
2009			29.163	23.760
A partir de 2010			7.942	7.942
			<u>475.217</u>	<u>484.409</u>

Abreviaturas:

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
LIBOR	- Taxa Interbancária de Londres
TJLP	- Taxa de Juros de Longo Prazo
IFC	- International Finance Corporation (Sociedade de Financiamento Internacional)

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 conta caução na controlada ALL Brasil no montante de R\$ 31.850 em 30 de junho de 2005 (31 de março de 2005 – R\$ 30.648).

Para os financiamentos em moeda estrangeira, tomados no Brasil, há contratação de “swap” para a proteção cambial do real frente ao dólar, convertendo-os às taxas de 85% a 116% do CDI.

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, dos resultados financeiros, da depreciação e da amortização (EBITDA); serviço da dívida; dívida de curto prazo, entre outros, os quais estão sendo plenamente cumpridos pela Companhia.

18. Debêntures

Em 1º de fevereiro de 2003, a companhia emitiu 5.500 debêntures conversíveis em ações com valor nominal unitário de R\$ 10.

Em 1º de junho de 2004, a companhia emitiu 12.000 debêntures não conversíveis em ações com valor nominal unitário de R\$ 10.

Em 1º de outubro de 2004, a companhia emitiu 13.500 debêntures não conversíveis em ações com valor nominal unitário de R\$ 10.

A controlada ALL – América Latina Logística do Brasil S.A. emitiu em 25 de fevereiro de 2000, 10.000 debêntures não conversíveis em ações e escriturais com valor nominal unitário de R\$ 10.

As séries emitidas são como segue:

Série			Vencimento Final	Remuneração anual	30 de junho de 2005		31 de março de 2005	
	Data	Emissão Valor			Passivo circulante	Exigível a longo prazo	Passivo circulante	Exigível a longo prazo
Controladora								
Única	01/02/03	55.000	16/02/09	TJLP + 6,25%	1.500	30.445	1.027	29.653
3ª emissão	01/06/04	120.000	01/06/07	110% CDI	1.999	120.000	7.561	120.000
4ª emissão	01/10/04	135.000	01/10/09	108% CDI	6.551	135.000	12.077	135.000
					<u>10.050</u>	<u>285.445</u>	<u>20.665</u>	<u>284.653</u>

Eventos ocorridos na controladora no exercício de 2004 e no período findo em 30 de junho de 2005:

- Pagamento de juros das debêntures de série única, em 22 de março de 2005, no montante de R\$ 491;
- Conversão de 2.750 debêntures de série única em Ações Ordinárias e/ou Preferenciais de Emissão da ALL – América Latina Logística S.A., em 23 de março de 2005, no montante de R\$ 30.119;
- Pagamento de juros das debêntures de série única, em 01 de abril de 2005, no montante de R\$ 12.188;
- Pagamento de juros das debêntures de série única, em 01 de junho de 2005, no montante de R\$ 11.687;

19. Arrendamentos e concessões a pagar – consolidado

	30 de junho de 2005		31 de março de 2005	
	Passivo circulante	Exigível a longo prazo	Passivo circulante	Exigível a longo prazo
Arrendamentos				
ALL Brasil	9.072	54.800	19.408	45.326
ALL Intermodal	6.870		6.632	
Concessões				
ALL Brasil	547	2.863	1.262	2.121
ALL Argentina	1.003		1.091	
	<u>17.492</u>	<u>57.663</u>	<u>28.393</u>	<u>47.447</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, no entanto, a companhia está negociando a sua liquidação durante os próximos 12 meses.

20. Provisão para lucro não realizado - controladora

Em 30 de setembro de 2001, a controladora alienou para a controlada ALL Brasil o direito de uso dos trechos de Presidente Epitácio a Rubião Junior e Pinhalzinho / Apiaí a Iperó, pelo valor de mercado de R\$ 22.387, suportado por laudo de avaliação de peritos independentes nesta mesma data base. Em 31 de dezembro de 2001, a controladora constituiu provisão correspondente ao lucro não realizado desta operação de R\$ 19.312, apresentada no exigível a longo prazo, sendo o respectivo crédito tributário reconhecido no consolidado. Nos períodos findos em 30 de junho de 2005 e de 2004 foi realizado R\$ 372.

21. Resultado de exercícios futuros - consolidado

	30 de Junho de 2005	31 de Março de 2005
ALL - América Latina Logística Brasil S.A.	8.207	8.302
ALL – América Latina Logística Intermodal S.A.	690	725
	<u>8.897</u>	<u>9.027</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: O saldo em 30 de junho de 2005 é decorrente de receita diferida originada na integralização de capital social mediante terreno cedido em comodato pela ALL Intermodal à Rhall Terminais Ltda., apropriado linearmente pelo prazo restante da concessão.

22. Patrimônio líquido

(a) Capital Social

O capital social da controladora, subscrito e integralizado, está representado conforme abaixo:

	30 de junho de 2005	Quantidade de ações 31 de março de 2005
Ordinárias	77.876.050	77.857.408
Preferenciais	<u>142.999.890</u>	<u>142.925.312</u>
	<u>220.875.940</u>	<u>220.782.720</u>

Em 22 de fevereiro de 2005, a Reunião do Conselho de Administração deliberou sobre o aumento de capital, por subscrição privada, no valor de R\$ 811, mediante a emissão de 19.200 ações preferenciais.

A Assembléia Geral Extraordinária de 10 de março de 2005, aprovou o desdobramento da totalidade das ações de emissão da Companhia, de modo que cada ação, independentemente da espécie, foi desdobrada em 5 ações da mesma espécie, passando o capital social da Companhia a ser dividido em 216.090.630 ações, sendo 76.918.990 ações ordinárias e 139.171.640 ações preferenciais, todas nominativas, escriturais e sem valor nominal.

Na reunião do Conselho de Administração da Companhia de 10 de março de 2005 e conforme Aviso aos Acionistas, publicado em 11 de março de 2005, foi atribuída, a todos os acionistas da Companhia, a faculdade, de durante o período compreendido entre 16 de março de 2005 e 12 de maio de 2005 (“Período de Conversão”), converter ações preferenciais de emissão da Companhia em ações ordinárias e vice-versa e/ou emitir Units, observado o disposto no Estatuto Social da Companhia e outras condições divulgadas.

Em 23 de março de 2005, a Reunião do Conselho de Administração deliberou sobre o aumento de capital, por subscrição privada, no valor de R\$ 29.595, mediante a emissão de 3.753.672 ações preferenciais e 938.418 ações ordinárias.

Em 28 de abril de 2005, a Reunião do Conselho de Administração deliberou sobre o aumento de capital, por subscrição privada, no valor de R\$ 243, mediante a emissão de 24.000 ações preferenciais e 6.000 ações ordinárias. Deliberou também, sobre o aumento de capital, por subscrição privada, no valor de R\$ 97, mediante a emissão de 14.250 ações preferenciais e 3.560 ações ordinárias mediante Plano de Opção de Compra de Ação.

Em 24 de maio de 2005, a Reunião do Conselho de Administração deliberou sobre o aumento de capital, por subscrição privada, no valor de R\$ 106, mediante a emissão de 16.600 ações preferenciais e 4.150 ações ordinárias mediante Plano de Opção de Compra de Ação.

Em 9 de junho de 2005, a Reunião do Conselho de Administração deliberou sobre o aumento de capital, por subscrição privada, no valor de R\$ 170, mediante a emissão de 12.000 ações preferenciais e 3.000 ações ordinárias mediante Plano de Opção de Compra de Ação mediante Plano de Opção de Compra de Ação.

Em 13 de junho de 2005, a Reunião do Conselho de Administração deliberou sobre o aumento de capital, por subscrição privada, no valor de R\$ 11, mediante a emissão de 600 ações preferenciais e 150 ações ordinárias mediante Plano de Opção de Compra de Ação.

As “Units” são certificados de depósitos que representam quatro ações preferenciais e uma ação ordinária de emissão da Companhia.

(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.

Em decorrência de compromissos assumidos nos contratos de financiamento, a controladora não poderá distribuir dividendos acima 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.

(d) Adiantamentos para Futuro Aumento de Capital

Os valores recebidos a título de adiantamento de futuro aumento de capital, decorrentes das contribuições do Plano de Opção de Compra de Ações, descrito na nota 23, são apresentados em conta do Patrimônio Líquido. Os saldos de adiantamento de 31 de março de 2005, foram reclassificados juntamente com os findos em 30 de junho de 2005, do exigível a longo prazo para o Patrimônio Líquido, com o objetivo de propiciar uma melhor comparabilidade entre as Informações Trimestrais- ITR's.

23. Plano de opções

Em Assembléia Geral Extraordinária realizada em 1º de abril de 1999, os acionistas aprovaram o Plano de Opção de Compra de Ações (“Plano”) da Companhia, direcionado aos conselheiros, diretores, colaboradores da alta administração e terceiros prestadores de serviço da Companhia (“Beneficiários”). O plano é administrado pelo Conselho de Administração da Companhia, ou a critério deste, por um Comitê especialmente formado por este fim, podendo, periodicamente, criar programas de opção de aquisição de ações definidas por um prazo pré-determinado, assim como, estabelecer, dentre os indivíduos qualificados, àqueles as quais serão concedidas as opções.

O Plano estabelece as condições para a outorga de opções de compra de ações preferências e ordinárias, para possibilitar ao Beneficiário recebimento de número múltiplo de ações para formação de certificados de depósitos de ações compostos de 1 ação ordinária e 4 ações preferenciais de emissão da Companhia, (“UNITS”). O número de opções de aquisição está limitado, no ano de outorga destas aquisições, a 8% das ações representativas do capital social da Companhia.

O Plano, firmado em contrato individual entre a Companhia e o Beneficiário, tem como condições aplicáveis o pagamento de 10% do valor das ações, no ato da assinatura do contrato e exercício da opção, adquirindo, consequentemente, o direito de efetuar a cada ano, aquisições de 18% do número total de ações onde o Beneficiário tenha exercido o seu direito e atualizadas pelo IGPM, até o final do quinto ano.

As ações serão entregues ao Beneficiário apenas após o transcurso dos prazos e contribuições estipulados no contrato. São exceções da entrega das ações: desligamento do Beneficiário da Companhia “sem justa causa”; aposentadoria, falecimento ou por invalidez permanente, ficando a critério da Companhia a entrega de ações, ou devolução das contribuições efetuadas.

Em 07 de março de 2005, o Comitê do Plano, criado pelo Conselho de Administração, aprovou a criação do seu quinto programa onde se diferencia dos outros em dois aspectos: a) prevê a utilização dos Beneficiários em cada exercício social de pelo menos 50% das quantias recebidas em forma do programa de remuneração variável, líquidas do impostos e encargos sociais, para pagamento das contribuições para aquisição de ações, sob pena de redução proporcional da quantidade de ações, e b) possibilidade de emissão antecipada de ações a partir do segundo aniversário das contribuições, para os casos onde o Beneficiário já tenha efetuado o pagamento de 30% da sua contribuição. A Companhia não está obrigada a recomprar, em nenhum momento, as ações adquiridas no referido Plano.

As condições, naturezas, quantidades e preços apresentadas abaixo estão em conformidade com a Deliberação CVM n.º 371/2000.

O resumo da movimentação das opções de aquisição de ações para os períodos findos em 30 de junho de 2005 e 31 de março de 2005, é assim apresentado:

	Quantidade de Ações
Ações a serem exercidas em 31/12/2004	5.191.993
Outorgas concedidas em 01 de março de 2005	2.572.500
Canceladas no período	(129.681)
Exercidas no período	(103.510)
Ações a serem exercidas	<u>7.531.302</u>
Preço médio ponderado por ação a ser exercida	<u>8,92</u>

A Companhia registra contabilmente as contribuições, a partir dos controles individuais de cada beneficiário, como adiantamento para futuro aumento de capital, integrante do patrimônio líquido e após a devida deliberação em Assembléia Geral, o montante devido é registrado como capital social.

Para o caso específico de contribuições efetuadas na ordem de 30% para aquisições de opções, a Companhia registra o aumento de capital a partir do segundo aniversário, estando, por sua vez, de acordo com a Lei 6404/76.

24. Prejuízos fiscais de imposto de renda (IR), bases negativas de contribuição social CS), diferenças temporárias e créditos tributários

Controladora

Imposto de renda e contribuição social – IR e CS

(a) Apuração dos valores do exercício- Controladora

	Imposto de renda		Contribuição social	
	30 de junho de 2005	30 de junho de 2004	30 de junho de 2005	30 de junho de 2004
Resultado antes do imposto de renda e contribuição social sobre lucro	47.963	51.083	47.963	51.083
(+) Adições				
Juros sobre capital próprio	7.000	6.350	7.000	6.350
Amortização de ágio em controlada	3.632	3.632	3.632	3.632
	<u>10.632</u>	<u>9.982</u>	<u>10.632</u>	<u>9.982</u>
(-) Exclusões				
Equivalência patrimonial	(58.403)	(60.545)	(58.403)	(60.545)
Outros	(1.403)	(372)	(1.403)	(372)
	<u>(59.806)</u>	<u>(60.917)</u>	<u>(59.806)</u>	<u>(60.917)</u>
Base de cálculo para fins de IR e CS	(1.211)	148	(1.211)	148
Prejuízos fiscais e bases negativas compensadas		(44)		(44)
Base de cálculo final		104		104
Alíquota		25%		9%
Encargo do período		<u>16</u>		<u>9</u>

(b) **Prejuízos fiscais, bases negativas de contribuição social, diferenças temporárias e créditos tributários**

	30 de junho de 2005	31 de março de 2005
Prejuízos fiscais acumulados	94.669	96.265
Bases negativas da contribuição social acumulada	94.643	96.239
Diferenças temporárias	27.605	27.007

Os créditos de imposto de renda e contribuição social diferidos, em 30 de junho e 31 de março de 2005, são como segue:

	Circulante	Realizável a Longo prazo
Créditos de imposto de renda		
Sobre prejuízos fiscais	3.175	14.305
Sobre diferenças temporais	2.806	1.562
	<u>5.981</u>	<u>15.867</u>
Créditos de contribuição social		
Sobre bases negativas	1.143	5.150
Sobre diferenças temporais	1.010	562
	<u>2.153</u>	<u>5.712</u>
	<u>8.134</u>	<u>21.579</u>

Em 31 de dezembro de 2004, a Controladora consolidou parte de seu processo de reorganização societária. Dada à expectativa de resultados tributários futuros, bem como atendendo as condições estabelecidas pelas práticas contábeis no Brasil, a controladora registrou o crédito de IR e CS Diferidos no montante de R\$ 29.713.

Os prejuízos fiscais, bases negativas e diferenças temporárias das operações Brasil e Argentina, são como segue:

	30 de junho de 2005		31 de março de 2005	
	IR	CS	IR	CS
Prejuízos fiscais e bases negativas				
ALL – América Latina Logística S.A.	94.669	94.643	96.265	96.239
ALL – América Latina Logística do Brasil S.A.		6.456	24.860	31.837
ALL – América Latina Logística Intermodal S.A.	15.395	15.395	14.548	14.548
ALL – Argentina – consolidado	7.243		9.921	
Diferenças temporárias				
ALL – América Latina Logística S.A.	27.605	27.605	27.007	27.007
ALL - América Latina Logística do Brasil S.A.	25.837	23.272	15.902	13.337
ALL - América Latina Logística Intermodal S.A.	955	955	1.802	1.802
ALL – Argentina – consolidado	10.032		9.531	

Os créditos de imposto de renda e contribuição social diferidos da controladora e das controladas ALL - América Latina Logística do Brasil S.A., ALL – América Latina Logística Intermodal S.A. e ALL - América Latina Logística Argentina são como segue:

	30 de junho de 2005		31 de março de 2005	
	Circulante	Realizável a Longo prazo	Circulante	Realizável a Longo prazo
Créditos de imposto de renda				
Sobre prejuízos fiscais	9.234	19.337	15.464	21.795
Sobre diferenças temporais	9.218	11.875	8.593	9.008
	<u>18.452</u>	<u>31.212</u>	<u>24.057</u>	<u>30.803</u>
Créditos de contribuição social				
Sobre bases negativas	2.399	5.861	4.082	6.378
Sobre diferenças temporais	1.329	2.424	1.097	1.578
	<u>3.728</u>	<u>8.285</u>	<u>5.179</u>	<u>7.956</u>
	<u>22.180</u>	<u>39.497</u>	<u>29.236</u>	<u>38.759</u>

Composição por ano de realização do IR e CS diferidos:

2005	19.829
2006	22.559
2007	3.028
2008	2.243
2009	2.165
após	<u>11.853</u>
	<u>61.677</u>

A controlada ALL – América Latina Logística do Brasil S.A. consolidou o processo de recuperação da sua rentabilidade, comprovado pelo resultado tributável nos exercícios de 2001 a 2004, 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, bases negativas de contribuição social e saldos de diferenças temporais.

Já a controlada ALL – América Latina Logística Intermodal S.A. 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 período findo em 30 de junho de 2005 e dos exercícios findos em 31 de dezembro de 2004 e 2003 refletem os efeitos positivos desta reestruturação.

Adicionalmente, no exercício findo em 31 de dezembro de 2004, as controladas indiretas ALL Central e ALL Mesopotâmica consolidaram parte de seu processo de reorganização societária, e baseado na expectativa de resultados tributários futuros, as controladas atendem as condições estabelecidas pelas práticas contábeis adotadas no Brasil para reconhecimento do crédito de IR e CS diferido no montante de R\$ 18.317, os quais foram registrados. Os prejuízos fiscais, segundo a legislação tributária Argentina, prescrevem no prazo de 5 anos.

O ativo fiscal diferido em 30 de junho de 2005, no montante de R\$ 61.677, está fundamentado em estudo técnico de viabilidade aprovado pelo Conselho de Administração, cujo estudo apresentou resultados tributáveis futuros, descontados a valor presente, conforme prevê a Instrução CVM nº 371.

Os prejuízos fiscais e bases negativas de contribuição social gerados na controladora e nas controladas brasileiras são imprescritíveis e serão compensados com lucros futuros, de acordo com os critérios da legislação fiscal.

A conciliação da alíquota efetiva de imposto de renda e contribuição social sobre o lucro antes dos tributos com a provisão para imposto de renda e contribuição social, não está sendo apresentada para fins destas demonstrações financeiras consolidadas, face a controladora e suas controladas nacionais e estrangeiras estarem sujeitas a regimes de tributação e alíquotas diferenciadas.

25. Conciliação entre patrimônio líquido e o resultado da controladora e do consolidado

	Patrimônio líquido		Lucro líquido do período findo em 30 de junho	
	30 de Junho de 2005	31 de Março de 2005	2005	2004
Controladora	835.715	800.911	48.940	51.083
Ganho na variação de participação acionária e correspondente realização	(6.992)	(8.026)	690	690
IR e CS diferido sobre provisão no ganho da Alienação do direito de passagem Ferroban				(127)
Consolidado	<u>828.723</u>	<u>792.885</u>	<u>49.630</u>	<u>51.646</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.

26. 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
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 30 de junho e 31 de março de 2005, 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.

No exercício de 2004, a controlada ALL – América Latina Logística do Brasil S.A. registrou crédito de lucros cessantes junto à seguradora, no montante de R\$6.392, referente a sinistro ocorrido na Serra do Mar, entre Curitiba e Paranaguá.

27. Instrumentos financeiros

Em 30 de junho de 2005, 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 14, 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 13, suas condições correspondem aos encargos/rendimentos divulgados e estão atualizados nessas mesmas condições divulgadas.
- Empréstimos e financiamentos: conforme descrito na Nota Explicativa 17, estão acrescidos dos encargos pactuados e efeitos do swap cambial, a seguir comentado, quando aplicável.
- Debêntures: o valor de mercado das debêntures emitidas pela companhia e suas controladas aproxima-se dos valores de face em 30 de junho de 2005.

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 17). As perdas apuradas nestas operações, totalizando R\$ 14.074 no período findo em 30 de junho de 2005 (em 31 de março de 2005 - perdas de R\$ 2.268), foram reconhecidas como resultado financeiro, no resultado do exercício.

Em 30 de junho de 2005, os contratos de “hedge” sem caixa em vigor, centralizados na controladora e na ALL Brasil, apresentavam uma perda líquida equivalente a R\$ 41.869 (31 de março de 2005 – R\$ 36.715), cujos montantes correspondentes aos contratos em aberto estão apresentados na rubrica empréstimos e financiamentos (Nota 17) e o valor de mercado em 30 de junho de 2005 é de R\$ 39.123, a pagar.

28. Informações complementares - demonstrações do fluxo de caixa

	Controladora		Consolidado	
	Períodos findos		Períodos findos	
	em 30 de junho		em 30 de junho	
	2005	2004	2005	2004
Atividades operacionais				
Lucro líquido do período	48.940	51.083	49.630	51.646
Despesas (receitas) que não afetam o caixa e equivalentes				
Depreciação e amortização do diferido			34.692	31.150
Arrendamentos e concessões			42.865	32.669
Resultado das participações societárias	(58.403)	(60.545)	(516)	(440)
Amortização de ágio	3.632	3.633	4.774	5.110
Variação cambial sobre controladas no exterior			15.726	(11.093)
Imposto de renda e contribuição social diferidos	(977)		(6.728)	3.922
Realização de resultado de exercícios futuros	(372)	(372)	(316)	(373)
Juros sobre tributos parcelados			4.368	6.921
Provisão para contingências			1.764	2.184
Variação cambial e encargos sobre financiamentos	28.493	24.910	63.477	59.859
Resultado de atividades de “swap” não realizados	192	1.434	13.587	(1.529)
Constituição (realização) de provisão para créditos de cobrança duvidosa			(827)	848
	<u>(27.435)</u>	<u>(30.940)</u>	<u>172.867</u>	<u>129.228</u>
Redução (aumento) nas contas do ativo				
Contas a receber de clientes		(5.398)	(26.158)	(23.242)
Almoxarifado			(2.628)	(3.760)
Tributos a recuperar	5.503	(710)	5.199	(55.964)
Investimentos longo prazo	(111.475)		(2.642)	
Outros ativos	<u>(11.304)</u>	<u>(1.232)</u>	<u>(17.251)</u>	<u>(3.927)</u>
	<u>(117.276)</u>	<u>(7.340)</u>	<u>(43.480)</u>	<u>(86.893)</u>
Aumento (redução) nas contas do passivo				
Fornecedores	344		(24.642)	38.824
Salários e encargos sociais			(4.849)	(6.253)
Imposto, taxas e contribuições	(9.969)	2.414	875	9.516
Arrendamentos e concessões a pagar			(30.627)	(35.483)
Adiantamentos de clientes			(2.959)	15.931
Dividendos e juros sobre capital próprio	(31.793)		(31.793)	
Outros passivos	<u>4.148</u>	<u>(4.348)</u>	<u>15.540</u>	<u>19.667</u>
	<u>(37.270)</u>	<u>(1.934)</u>	<u>(78.451)</u>	<u>42.202</u>
Geração (utilização) operacional de caixa	<u>(133.041)</u>	<u>10.869</u>	<u>100.565</u>	<u>136.183</u>
Atividades de investimento				
Aquisição de participações	(15.979)	(9.692)		
Aquisição de bens do imobilizado			<u>(106.473)</u>	<u>(82.145)</u>
Utilização de caixa em atividades de investimentos	<u>(15.979)</u>	<u>(9.692)</u>	<u>(106.473)</u>	<u>(82.145)</u>

	Controladora		Consolidado	
	Períodos findos em 30 de junho		Períodos findos em 30 de junho	
	2005	2004	2005	2004
Atividades de financiamento				
Financiamento				
Captação		201.480	12.183	271.249
Amortização	(58.753)	(239.493)	(137.462)	(360.345)
Aumento de capital	35.200	275.712	35.200	275.712
Juros sobre capital próprio	22.898	15.743		
Antecipação de dividendos			(301)	
Operações de “swap” realizadas	(3.108)	(9.663)	(8.618)	(11.256)
Partes relacionadas	(12.634)	20.896	(3.710)	(68)
Geração de caixa em atividades de financiamentos	<u>(16.397)</u>	<u>264.675</u>	<u>(102.708)</u>	<u>175.292</u>
Aumento (redução) no caixa e equivalentes	<u>(165.417)</u>	<u>265.852</u>	<u>(108.616)</u>	<u>229.330</u>
Saldo inicial de caixa e equivalentes	371.349	19.393	764.957	253.640
Saldo final de caixa e equivalentes	205.932	285.245	656.341	482.970
Aumento (redução) no caixa e equivalentes	<u>(165.417)</u>	<u>265.852</u>	<u>(108.616)</u>	<u>229.330</u>

05.01 - COMENTÁRIO DO DESEMPENHO DA COMPANHIA NO TRIMESTRE

Vide comentário de desempenho consolidado no Grupo 8s

06.01 - BALANÇO PATRIMONIAL ATIVO CONSOLIDADO (Reais Mil)

<u>Código</u>	<u>Descrição</u>	<u>30/06/2005</u>	<u>31/03/2005</u>
1	Ativo Total	2.137.811	2.122.509
1.01	Ativo Circulante	912.026	897.111
1.01.01	Disponibilidades	656.341	645.496
1.01.01.01	Caixa e Bancos	53.394	49.537
1.01.01.02	Aplicações Financeiras	602.947	595.959
1.01.02	Créditos	83.974	76.509
1.01.02.01	Contas a Receber de Clientes	83.974	76.509
1.01.03	Estoques	26.134	25.884
1.01.04	Outros	145.577	149.222
1.01.04.01	Arrendamento e Concessão	15.984	15.984
1.01.04.02	Tributos a Recuperar	88.614	99.921
1.01.04.03	Adiantamentos e Outras Contas a Receber	36.729	29.479
1.01.04.04	Despesas Pagas Antecipadamente	4.250	3.838
1.02	Ativo Realizável a Longo Prazo	214.391	218.614
1.02.01	Créditos Diversos	0	0
1.02.02	Créditos com Pessoas Ligadas	0	0
1.02.02.01	Com Coligadas	0	0
1.02.02.02	Com Controladas	0	0
1.02.02.03	Com Outras Pessoas Ligadas	0	0
1.02.03	Outros	214.391	218.614
1.02.03.01	Contas a Receber - Controladas	20.676	19.582
1.02.03.02	Arrendamento e Concessão	86.510	90.777
1.02.03.03	Depósitos Judiciais	24.348	23.691
1.02.03.04	Tributos a Recuperar	50.315	52.225
1.02.03.05	Outras Contas a Receber	3.471	4.668
1.02.03.06	Despesas pagas antecipadamente	11.269	12.491
1.02.03.07	Investimentos a longo prazo	17.802	15.180
1.03	Ativo Permanente	1.011.394	1.006.784
1.03.01	Investimentos	240.960	247.970
1.03.01.01	Participações em Coligadas	240.960	247.970
1.03.01.02	Participações em Controladas	0	0
1.03.01.03	Outros Investimentos	0	0
1.03.02	Imobilizado	731.874	717.629
1.03.03	Diferido	38.560	41.185

06.02 - BALANÇO PATRIMONIAL PASSIVO CONSOLIDADO (Reais Mil)

Código	Descrição	30/06/2005	31/03/2005
2	Passivo Total	2.137.811	2.122.509
2.01	Passivo Circulante	444.007	469.836
2.01.01	Empréstimos e Financiamentos	113.669	117.486
2.01.02	Debêntures	10.050	20.665
2.01.03	Fornecedores	160.010	164.106
2.01.04	Impostos, Taxas e Contribuições	93.817	82.596
2.01.05	Dividendos a Pagar	0	0
2.01.05.01	Dividendos e Juros Sobre Capital Próprio	0	0
2.01.06	Provisões	0	0
2.01.07	Dívidas com Pessoas Ligadas	0	0
2.01.08	Outros	66.461	84.983
2.01.08.01	Arrendamento e Concessão	17.492	28.393
2.01.08.02	Salários e Encargos Sociais	25.030	18.594
2.01.08.03	Adiantamento de Clientes	21.111	25.260
2.01.08.04	Outras Contas a Pagar	2.828	12.736
2.02	Passivo Exigível a Longo Prazo	856.184	850.761
2.02.01	Empréstimos e Financiamentos	475.217	484.409
2.02.02	Debêntures	285.445	284.653
2.02.03	Provisões	0	0
2.02.04	Dívidas com Pessoas Ligadas	0	0
2.02.05	Outros	95.522	81.699
2.02.05.01	Provisão para Contingências	12.877	12.345
2.02.05.02	Arrendamento e Concessão	57.663	47.447
2.02.05.03	Outras Contas a Pagar	24.982	21.907
2.03	Resultados de Exercícios Futuros	8.897	9.027
2.04	Participações Minoritárias	0	0
2.05	Patrimônio Líquido	828.723	792.885
2.05.01	Capital Social Realizado	657.173	656.557
2.05.01.01	Capital Subscrito e Integralizado	675.121	674.495
2.05.01.02	Capital Social a Integralizar	(22.998)	(22.998)
2.05.01.03	AFAC	5.050	5.060
2.05.02	Reservas de Capital	32	32
2.05.03	Reservas de Reavaliação	0	0
2.05.03.01	Ativos Próprios	0	0
2.05.03.02	Controladas/Coligadas	0	0
2.05.04	Reservas de Lucro	129.570	129.570
2.05.04.01	Legal	0	0
2.05.04.02	Estatutária	0	0
2.05.04.03	Para Contingências	0	0
2.05.04.04	De Lucros a Realizar	129.570	129.570
2.05.04.05	Retenção de Lucros	0	0
2.05.04.06	Especial p/Dividendos Não Distribuídos	0	0
2.05.04.07	Outras Reservas de Lucro	0	0
2.05.05	Lucros/Prejuízos Acumulados	41.948	6.726

07.01 - DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO CONSOLIDADO (Reais Mil)

Código	Descrição	01/04/2005 a	01/01/2005 a	01/04/2004 a	01/01/2004 a
		30/06/2005	30/06/2005	30/06/2004	30/06/2004
3.01	Receita Bruta de Vendas e/ou Serviços	340.637	609.567	303.002	552.653
3.02	Deduções da Receita Bruta	(41.764)	(73.807)	(37.841)	(68.074)
3.03	Receita Líquida de Vendas e/ou Serviços	298.873	535.760	265.161	484.579
3.04	Custo de Bens e/ou Serviços Vendidos	(177.547)	(344.970)	(158.020)	(303.007)
3.05	Resultado Bruto	121.326	190.790	107.141	181.572
3.06	Despesas/Receitas Operacionais	(70.456)	(120.690)	(48.401)	(111.150)
3.06.01	Com Vendas	(1.260)	(2.729)	(1.947)	(4.550)
3.06.02	Gerais e Administrativas	(25.010)	(43.540)	(21.663)	(42.649)
3.06.03	Financeiras	(47.883)	(78.215)	(15.746)	(54.894)
3.06.03.01	Receitas Financeiras	35.330	63.353	33.193	41.092
3.06.03.02	Despesas Financeiras	(83.213)	(141.568)	(48.939)	(95.986)
3.06.04	Outras Receitas Operacionais	6.012	8.052	(6.825)	(4.387)
3.06.04.01	Ganho na Var. da Participação Acionária	0	0	0	0
3.06.04.02	Outras Receitas Operacionais	6.012	8.052	(6.825)	(4.387)
3.06.05	Outras Despesas Operacionais	(2.317)	(4.774)	(2.581)	(5.110)
3.06.05.01	Amortização de Ágio	(2.317)	(4.774)	(2.581)	(5.110)
3.06.06	Resultado da Equivalência Patrimonial	2	516	361	440
3.07	Resultado Operacional	50.870	70.100	58.740	70.422
3.08	Resultado Não Operacional	1.469	1.633	90	(765)
3.08.01	Receitas	0	0	0	0
3.08.02	Despesas	0	0	0	0
3.09	Resultado Antes Tributação/Participações	52.339	71.733	58.830	69.657
3.10	Provis.,o para IR e Contribuição Social	(14.563)	(15.375)	(10.109)	(14.089)
3.11	IR Diferido	(3.243)	(6.728)	(3.585)	(3.922)
3.12	Participações/Contribuições Estatutárias	0	0	0	0
3.12.01	Participações	0	0	0	0
3.12.02	Contribuições	0	0	0	0
3.13	Reversão dos Juros sobre Capital Próprio	0	0	0	0
3.14	Participações Minoritárias	0	0	0	0
3.15	Lucro/Prejuízo do Período	34.533	49.630	45.136	51.646
	NÚMERO AÇÕES, EX-TESOURARIA (Mil)	220.876	220.876	42.203	42.203
	LUCRO POR AÇÃO	0,15635	0,22470	1,06950	1,22375
	PREJUÍZO POR AÇÃO				

08.01 - COMENTÁRIO DO DESEMPENHO CONSOLIDADO NO TRIMESTRE

DESTAQUES FINANCEIROS E OPERACIONAIS

- **O EBITDAR consolidado cresceu 32,2%, passando de R\$110,6 milhões no 2T04 para R\$146,3 milhões no 2T05, enquanto a margem de EBITDAR aumentou 7,2 pontos percentuais, passando de 41,7% no 2T04 para 48,9% no 2T05.** No 1S05, o EBITDAR consolidado cresceu 21,1%, passando de R\$180,6 milhões no 1S04 para R\$218,7 milhões no 1S05, e a margem de EBITDAR subiu 3,6 pontos percentuais, passando de 37,3% no 1S04 para 40,8% no 1S05. O aumento de EBITDAR e de margem em um ano de forte quebra da safra de soja só foi possível devido ao espaço existente para expansão do nosso *market share* e à alta flexibilidade operacional, que permitiu concentrarmos nossas operações em áreas menos afetadas pela seca. O Lucro Líquido consolidado no 2T05 e 1S05 caiu 23,6% e 4,0%, para R\$34,5 milhões e R\$49,6 milhões, respectivamente, incluindo R\$24,8 milhões no 2T05 e R\$27,0 milhões no 1S05 de perda relativa ao efeito cambial sobre o investimento na ALL Argentina.
- **A tarifa de frete média em nossa operação no Brasil subiu 15,7%, de R\$56,6 por mil TKU no 2T04 para R\$65,5 por mil TKU no 2T05.** A elevação do *yield* resultou principalmente dos aumentos de tarifa implícitos em nossos contratos comerciais, assim como de receitas *take-or-pay* recebidas de clientes no Rio Grande do Sul. No decorrer do 1S05, a tarifa média aumentou 17,3% em comparação ao mesmo período de 2004, passando de R\$52,8 por mil TKU para R\$61,9 por mil TKU. A quebra da safra de soja reduziu os volumes e tarifas no mercado *spot*. Nossos contratos comerciais, que representam a maior parte do nosso volume, protegeram nossos preços e permitiram esse crescimento significativo de *yield*.
- **No início de maio reduzimos a nossa estrutura de custos, com cortes de 10% das despesas corporativas e com pessoal da ALL Brasil.** Para se adaptar à nova realidade no mercado de grãos em razão da extensão da seca no Rio Grande do Sul, 300 funcionários foram desligados como principal medida para reduzir os gastos. O impacto estimado das medidas adotadas é de uma redução de R\$12 milhões nos custos no período de 12 meses.
- **O EBITDAR da ALL Argentina subiu 74,8%, passando de P\$7,6 milhões no 2T04 para P\$13,2 milhões no 2T05, enquanto a margem de EBITDAR subiu 7,8 pontos percentuais, de 20,6% no 2T04 para 28,4% no 2T05.** O aumento de EBITDAR é decorrente principalmente do crescimento de *market share*, sustentado por ganhos de produtividade e de operações mais confiáveis. O volume cresceu 9,3%, passando de 899 milhões TKU no 2T04 para 982 milhões TKU no 2T05 e a receita aumentou 27,5%, passando de P\$37,6 milhões no 2T04 para P\$47,9 milhões no 2T05. No 1S05, o EBITDAR cresceu 45,3%, passando de P\$16,0 milhões no 1S04 para P\$23,3 milhões.

Tabela 1 - Destaques Financeiros (R\$ milhões)	2T05	2T04	% Variação*	1S05	1S04	% Variação*
Operações Brasileiras da ALL						
Receita Bruta	306,2	262,2	16,8%	533,6	475,0	12,3%
Receita Líquida	265,4	225,3	17,8%	461,8	408,8	13,0%
Lucro Bruto	114,6	99,9	14,7%	174,9	165,4	5,7%
EBITDAR	136,4	102,5	33,1%	199,7	163,9	21,9%
Margem de EBITDAR	51,4%	45,5%	5,9%	43,2%	40,1%	3,2%
EBITDA	130,6	102,5	27,4%	191,0	163,9	16,5%
Margem de EBITDA	49,2%	45,5%	3,7%	41,4%	40,1%	1,3%
Lucro Líquido	56,7	37,2	52,6%	70,2	34,2	105,0%
ALL Consolidada						
Receita Bruta	340,6	303,0	12,4%	609,6	552,7	10,3%
Receita Líquida	298,9	265,2	12,7%	535,8	484,6	10,6%
Lucro Bruto	121,3	107,1	13,2%	190,8	181,6	5,1%
EBITDAR	146,3	110,6	32,2%	218,7	180,6	21,1%
Margem de EBITDAR	48,9%	41,7%	7,2%	40,8%	37,3%	3,6%
EBITDA	140,4	110,6	27,0%	210,0	180,6	16,3%
Margem de EBITDA	47,0%	41,7%	5,3%	39,2%	37,3%	1,9%
Lucro Líquido antes do efeito cambial nos Investimentos da ALL Argentina	53,8	39,6	35,9%	65,5	40,6	61,5%
Lucro Líquido	34,5	45,1	-23,6%	49,6	51,6	-4,0%
Lucro por ação (R\$/Ação)**	0,16	0,21	-27,0%	0,22	0,24	-8,3%
Indicadores de Balanço Consolidados						
Ativo Total	2.137,8	986,9	116,6%	2.137,8	986,9	116,6%
Patrimônio Líquido	828,7	676,1	22,6%	828,7	676,1	22,6%
Dívida Líquida	228,0	277,4	-17,8%	228,0	277,4	-17,8%
Dívida Líquida / (EBITDA dos últimos 12 meses)	0,6	0,9	-35,0%	0,6	0,9	-35,0%
Dívida Líquida / Patrimônio Líquido	0,3	0,4	-32,9%	0,3	0,4	-32,9%

* Para a "margem de EBITDA e EBITDAR", indica pontos percentuais ganhos (perdidos)

** O Lucro por ação foi ajustado com o número de ações após o desdobramento de 5:1 para comparação com 2T05

O Cálculo de lucro por ação é baseado no número de ações existentes em 30 de junho de 2005.

Os valores não podem ser somados devidos a arredondamentos.

Comentários de Bernardo Hees, Presidente da ALL

Temos o prazer de anunciar nossos resultados do 2T05, apresentando um crescimento de 32,2% de EBITDAR, 12,4% de receita, 27,0% de EBITDA e 35,9% de lucro líquido excluindo o efeito da variação cambial sobre o investimento na ALL Argentina. Este resultado expressivo foi alcançado apesar do cenário adverso causado por uma das maiores quebras de safra na história do estado do Rio Grande do Sul e reflete (i) os sólidos fundamentos do nosso negócio – com espaço para ganhar *market share* e vantagem competitiva significativa sobre o modal rodoviário; (ii) nossa flexibilidade operacional – que permitiu adaptar nossa base de custos para fazer frente aos desafios que cenário atual apresenta e (iii) a estratégia de ter uma parte significativa da nossa capacidade em contratos *take-or-pay*, minimizando os riscos de volume e tarifa.

A seca no estado do Rio Grande do Sul reduziu em 81% as exportações de *commodities* agrícolas através do Porto de Rio Grande no 2T05, aumentando a nossa participação de mercado para 100% no período, contra 36% no mesmo período do ano passado. A capacidade de material rodante excedente foi transferida para o norte da nossa malha, tirando proveito da nossa baixa penetração nos portos de Paranaguá e São Francisco. Este movimento fez com que nosso *market share* nos portos da região norte aumentasse de 45% no 2T04 para 65% no 2T05, compensando parcialmente a perda significativa de volume no sul.

Durante este período, recebemos receitas *take-or-pay* de clientes que não atingiram os volumes contratados na área do Rio Grande do Sul. Essas receitas resultaram de um encontro de contas negociado à medida que foi ficando claro que os volumes em contrato não seriam atingidos. A receita adicional aliada a um *mix* favorável de produtos levou a um aumento da tarifa média de 15,7% no Brasil em comparação com 2T04, impulsionando o crescimento da receita mesmo em face ao aumento de volume abaixo do esperado. A quebra de safra no Rio Grande do Sul levou a redução de nossa estrutura operacional na área. Como parte do corte de custos, as despesas operacionais e com pessoal foram reduzidas em 10%, o que deve gerar um impacto positivo de R\$7 milhões nos resultados do ano. No 1S05, o EBITDAR acumulado atingiu R\$218,7 milhões, aumentando 21,1% em comparação ao mesmo período do ano passado. O lucro líquido, excluindo os efeitos da variação cambial sobre o investimento na ALL Argentina, atingiu R\$65,5 milhões no 1S05, 61,5% maior do que no 1S04.

No 2S05, devemos continuar concentrando a maior parte da nossa frota no norte da nossa malha. Mesmo com volumes abaixo do esperado, devemos continuar a ver tarifas mais altas que o previsto, possibilitando alcançar os resultados esperados para o ano. Nossa confiança foi reforçada pelo desempenho no segundo trimestre do ano, que mostrou nossa capacidade de ajustar a base de custos, a flexibilidade para se adaptar a diferentes cenários e a determinação da nossa equipe.

DESEMPENHO OPERACIONAL POR SEGMENTO DE NEGÓCIO

Resultados Consolidados

Durante o segundo trimestre de 2005, o volume total transportado pela ALL apresentou aumento marginal de 3,1%, passando de 4.883 milhões TKU para 5.033 milhões TKU no 2T05, apesar da forte seca que atingiu o Rio Grande do Sul no início de 2005 dizimando cerca de 80% da safra no extremo sul do Brasil. A forte redução de volume transportado na região foi parcialmente compensada pelo envio da capacidade excedente para a parte norte de nossa malha. Dado o nosso baixo *market share* e a baixa densidade de carga ao longo da malha, a concentração da capacidade no norte compensou em grande parte a perda de volume no sul. Entretanto, nunca é possível compensar 100%, pois (i) um vagão no sul gera mais carga que um vagão no norte, em virtude das diferenças geográficas, com uma predominância de planícies no sul; (ii) durante a baixa temporada nos preparamos para um crescimento mais equilibrado ao longo da malha e nossos investimentos na expansão em via foram feitos considerando um cenário de crescimento equilibrado. Atualmente, estamos operando com uma densidade de trens muito maior no norte da malha do que o previsto originalmente.

A receita bruta subiu 12,4%, passando de R\$303,0 milhões no 2T04 para R\$340,6 milhões no 2T05 e a tarifa bruta medida em R\$/mil TKU cresceu 9,1%, passando de R\$54,6 para R\$59,6 no mesmo período. O crescimento da receita resultou principalmente do aumento da tarifa média na ALL Brasil, devido a fretes mais altos em nossos contratos comerciais e a receitas de *take-or-pay* relacionadas a volumes contratados não realizados no Estado do Rio Grande do Sul, parcialmente compensado pela redução da tarifa média na ALL Argentina medida em Reais, em função da desvalorização de 22,7% do Peso no período.

Tabela 2 - EBITDAR (R\$ milhões)	2T05	2T04	1S05	1S04	Crescimento		% Crescimento	
					2T05	1S05	2T05	1S05
ALL Consolidada	146,3	110,6	218,7	180,6	35,7	38,2	32,2%	21,1%
ALL Brasil	136,4	102,5	199,7	163,9	33,9	35,8	33,1%	21,9%
Commodities Agrícolas	102,3	74,4	149,8	122,4	27,9	27,4	37,4%	22,4%
Produtos Industriais	33,7	25,7	48,9	39,4	8,0	9,5	31,0%	24,1%
Serviços Rodoviários	0,5	2,4	1,0	2,1	(1,9)	(1,1)	-78,7%	-51,4%
ALL Argentina	9,8	8,1	19,0	16,7	1,7	2,3	21,4%	13,9%

O EBITDAR consolidado cresceu 32,2%, passando de R\$110,6 milhões em 2T04 para R\$146,3 milhões no 2T05. O aumento geral no EBITDAR durante o 2T05 reflete principalmente o aumento de *yield* no período e – em uma escala menor – a redução da nossa estrutura de custos fixos no início de maio, que deve continuar a ter um impacto positivo ao longo do ano. O crescimento de EBITDAR resultou das unidades de commodities agrícolas, produtos industriais e ALL Argentina, com aumentos de 37,4%, 31,0% e 21,4%, respectivamente, enquanto o EBITDAR das operações rodoviárias caiu de R\$2,4 milhões no 2T04 para R\$0,5 milhão no 2T05. A margem EBITDAR cresceu 7,2 pontos percentuais, de 41,7% no 2T04 para 48,9% no 2T05.

Tabela 3 - Margem de EBITDAR (%)	Segundo Trimestre			Primeiro Semestre		
	2T05	2T04	Variação*	1S05	1S04	Variação*
ALL Consolidada	48,9%	41,7%	7,2%	40,8%	37,3%	3,6%
ALL Brasil	51,4%	45,5%	5,9%	43,3%	40,1%	3,2%
Commodities Agrícolas	64,7%	55,3%	9,4%	56,8%	51,9%	4,9%
Produtos Industriais	46,9%	43,0%	3,9%	37,8%	35,9%	1,9%
Serviços Rodoviários	1,4%	7,7%	-6,3%	1,5%	3,3%	-1,8%
ALL Argentina	29,4%	20,3%	9,1%	25,7%	22,0%	3,7%

* Indica percentagem de pontos ganhos (perdidos)

Considerando os custos de aluguel relacionados aos novos vagões adicionados à frota pelos nossos clientes em 2005, houve um aumento de 27,0% no EBITDA, passando de R\$110,6 milhões no 2T04 para R\$140,4 milhões no 2T05. As unidades de negócios de Commodities Agrícolas e Produtos Industriais tiveram custos de aluguel de vagão no 2T05, resultantes de vagões adquiridos por clientes sob contratos de aluguel de longo prazo. O EBITDA de commodities agrícolas subiu de R\$74,4 milhões no 2T04 para R\$97,0 milhões no 2T05, ou 30,3%, e o EBITDA de Produtos Industriais passou de R\$25,7 milhões no 2T04 para R\$33,1 milhões no 2T05, crescendo 28,8%.

Durante o 1S05, o volume consolidado diminuiu 2,0%, passando de 9.453 milhões TKU para 9.268 milhões TKU, principalmente devido a um 1T04 atipicamente forte – que elevou artificialmente a base de comparação – e devido à quebra da safra no Rio Grande do Sul. A receita bruta cresceu 10,3% no período, passando de R\$552,7 milhões no 1S04 para R\$609,6 milhões no 1S05, fruto principalmente do aumento de 13,1% em tarifa no Brasil, de R\$50,7 por mil TKU para R\$57,3 por mil TKU, devido aos aumentos implícitos em nossos contratos comerciais, a receitas *take-or-pay* de clientes no Rio Grande do Sul e a mudança no *mix* de produtos transportados, parcialmente compensado pela redução da tarifa na ALL Argentina em Reais, causado pela desvalorização de 22,7% do Peso no mesmo período.

Tabela 4 - EBITDA (R\$ milhões)	2T05	2T04	1S05	1S04	Crescimento		% Crescimento	
					2T05	1S05	2T05	1S05
ALL Consolidada	140,4	110,6	210,0	180,6	29,8	29,4	27,0%	16,3%
ALL Brasil	130,6	102,5	191,0	163,9	28,1	27,1	27,4%	16,5%
Commodities Agrícolas	97,0	74,4	141,6	122,4	22,6	19,2	30,3%	15,7%
Produtos Industriais	33,1	25,7	48,4	39,4	7,4	9,0	28,8%	22,7%
Serviços Rodoviários	0,5	2,4	1,0	2,1	(1,9)	(1,1)	-78,7%	-51,4%
ALL Argentina	9,8	8,1	19,0	16,7	1,7	2,3	21,4%	13,9%

O EBITDAR consolidado cresceu 21,1% no 1S05, passando de R\$180,6 milhões no 1S04 para R\$218,7 milhões, em decorrência de receita e margem EBITDAR mais elevadas, que passaram de 37,3% para 40,8% no período. O EBITDA cresceu de R\$180,6 milhões no 1S04 para R\$210,0 milhões no 1S05 e as margens EBITDA subiram de 37,3% para 39,2% no mesmo período.

Commodities Agrícolas

No 2T05, a unidade de commodities agrícolas apresentou crescimento de 37,4% de EBITDAR e de 30,3% de EBITDA comparado ao mesmo período de 2004, ganhando 9,4 e 6,1 pontos percentuais em margem de EBITDAR e EBITDA, respectivamente. No 1S05, o EBITDAR de commodities agrícolas aumentou de R\$122,4 milhões no 1S04 para R\$149,8 milhões, enquanto a margem de EBITDAR subiu 4,9 pontos percentuais, passando de 51,9% no 1S04 para 56,8%, refletindo o incremento de yield. Considerando o desconto relacionado ao aluguel de novos vagões, o EBITDA aumentou 15,7% no 1S05 com um crescimento de margem de 1,8 ponto percentual, passando de 51,9% para 53,7%.

Esse resultado foi fruto principalmente do forte crescimento de tarifas e receita, apesar de um aumento modesto do volume. A receita bruta aumentou 16,1% no 2T05, passando de R\$155,3 milhões no 2T04 para R\$180,3 milhões, enquanto a receita líquida aumentou 17,4%, passando de R\$134,5 milhões no 2T04 para R\$158,0 milhões no 2T05. O yield médio, medido em R\$/mil TKU, aumentou 15,7% ano contra ano como resultado (i) do aumento médio de tarifa de 9,5% em nossos contratos comerciais, em comparação com 2004 e (ii) das receitas *take-or-pay* relacionadas a volumes contratados não realizados no Rio Grande do Sul durante o primeiro semestre de 2005. No 1S05, a receita bruta subiu 11,0%, atingindo R\$301,0 milhões, a receita líquida aumentou 11,9%, atingindo R\$263,9 milhões, enquanto o yield cresceu 18,0% em razão de preços mais elevados nos contratos comerciais, receitas *take-or-pay* e mudança no mix de produtos transportados.

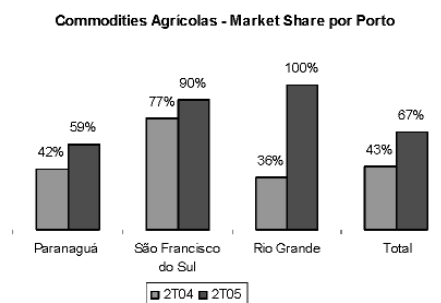
Tabela 5 - Commodities Agrícolas (R\$ milhões)	Segundo Trimestre			Primeiro Semestre		
	2T05	2T04	(% Variação)*	1S05	1S04	(% Variação)*
Volume (TKU milhões)	2.621	2.613	0,3%	4.689	4.986	-6,0%
Receita Bruta	180,3	155,3	16,1%	301,0	271,2	11,0%
Margem de Receita Bruta (R\$ / mil TKU)	68,8	59,5	15,7%	64,2	54,4	18,0%
Receita Líquida	158,0	134,5	17,4%	263,9	235,9	11,9%
Custo dos Serviços Prestados	(67,8)	(58,4)	16,2%	(127,1)	(108,2)	17,5%
Lucro Bruto	90,2	76,2	18,3%	136,8	127,7	7,1%
EBITDAR	102,3	74,4	37,4%	149,8	122,4	22,4%
Margem de EBITDAR	64,7%	55,3%	9,4%	56,8%	51,9%	4,9%
EBITDA	97,0	74,4	30,3%	141,6	122,4	15,7%
Margem de EBITDA	61,4%	55,3%	6,1%	53,7%	51,9%	1,8%

* Para margem de EBITDAR e EBITDA indica porcentagem de pontos ganhos (perdidos)

No 2T05, o volume de commodities agrícolas aumentou marginalmente, passando de 2.613 milhões TKU no 2T04 para 2.621 milhões TKU no 2T05, ou 0,3%, apesar da forte quebra de safra no estado do Rio Grande do Sul.

A seca severa no Rio Grande do Sul levou a uma das piores quebras de safra da história de região. A safra de soja do estado em 2005, originalmente estimada em 9 milhões de toneladas foi revista e reduzida para 2,5 milhões de toneladas, impactando substancialmente a exportação de commodities através do Porto de Rio Grande, o segundo maior porto em que a ALL opera. No 2T05, a exportação agrícola através do Porto do Rio Grande caiu 81%, passando de 1,622 milhão de toneladas no 2T04 para 0,308 milhão de toneladas. O *market share* da ALL neste Porto aumentou substancialmente, passando de 36% no 2T04 para 100% no 2T05. Apesar disso, o volume total transportado pela ALL para o Rio Grande caiu 47%, passando de 0,582 milhão de toneladas no 2T04 para 0,308 milhão no 2T05.

Em resposta à redução de 81% no volume no Rio Grande do Sul, transferimos parte dos nossos vagões e locomotivas para o norte da nossa malha. Essa mudança foi possível devido a nossa pequena penetração nos portos de Paranaguá e São Francisco e à baixa densidade de carga na ferrovia. O material rodante proveniente da região sul e os novos vagões adicionados à nossa frota pelos clientes aumentaram significativamente a oferta de transporte ferroviário e nosso *market share* no norte da nossa malha. A participação de mercado nos portos aumentou de 43% para 67%, compensando parcialmente a perda de volume no sul.



Entretanto, a transferência de capacidade para o norte não compensa em 100% a perda de volume no Rio Grande do Sul. Este efeito é explicado pelos seguintes fatores:

- A produtividade dos ativos no sul é intrinsecamente maior do que no norte da nossa malha no Brasil. A geografia no norte é significativamente mais irregular do que no sul, com mais montanhas e morros, incluindo a subida íngreme da Serra do Mar de Paranaguá a Curitiba. Isso se traduz em menores volumes por vagão e locomotiva e, portanto, os volumes adicionais - medidos em TKU – gerados no norte não são suficientes para compensar as perdas do Sul;
- O plano de investimentos e preparação da ALL para 2005 foi projetado para um cenário de crescimento equilibrado, com crescimento distribuído entre o norte e o sul. A densidade de trens na malha norte atualmente é muito maior do que planejado, resultando em ciclos de vagões, tempo em trânsito e produtividade geral do material rodante abaixo do esperado. Neste novo cenário operacional, cada vagão gera volumes menores do que ocorreria em um cenário de crescimento equilibrado.

Tabela 6 - Commodities Agrícolas (TKU milhões)	2T05	2T04	% Variação	1S05	1S04	% Variação
Soja	1.191,4	1.228,2	-3,0%	1.947,5	1.956,1	-0,4%
Farelo de Soja	650,0	575,6	12,9%	981,3	861,3	13,9%
Fertilizantes	256,8	382,7	-32,9%	448,5	639,0	-29,8%
Açúcar	259,8	139,2	86,6%	410,5	208,0	97,3%
Milho	46,0	104,9	-56,2%	269,9	590,7	-54,3%
Trigo	71,8	4,6	1446,6%	330,8	414,3	-20,2%
Arroz	69,8	149,4	-53,3%	179,8	255,5	-29,6%
Outros	74,9	28,1	166,4%	120,5	61,1	97,1%
Total	2.620,6	2.612,8	0,3%	4.688,8	4.986,1	-6,0%

No 1S05, o volume transportado de commodities agrícolas caiu 6,0% em comparação ao mesmo período do ano anterior, principalmente devido aos menores volumes de milho (54,3%), fertilizantes (29,8%), arroz (29,6%) e trigo (20,2%), parcialmente compensados pelo aumento do volume de açúcar (97,3%) e de farelo de soja (13,9%). Essa redução reflete principalmente a forte quebra de safra no Rio Grande do Sul e a elevada base de comparação fruto do atípico 1T04.

Produtos Industriais

O EBITDAR dos produtos industriais cresceu 31,0% no 2T05 atingindo R\$33,7 milhões e 24,1% no 1S05, atingindo R\$48,9 milhões principalmente devido ao aumento da tarifa média. A margem de EBITDAR subiu 3,9 pontos percentuais no 2T05, de 43,0% para 46,9%, e 1,9 pontos percentuais no 1S05, de 35,9% para 37,8%. Esse crescimento foi causado principalmente por aumento de preço e receita, apesar do crescimento de volume abaixo do esperado.

A receita bruta dos produtos industriais aumentou 21,0% no 2T05, de R\$70,3 milhões no 2T04 para R\$85,1 milhões no 2T05 e a tarifa média medida em R\$/mil TKU subiu de R\$51,3 para R\$59,5, ou 16,0%, refletindo a mudança no mix de produtos transportados, o aumento do diesel e o repasse da inflação. No 1S05, a receita bruta dos produtos industriais aumentou 18,6%, passando de R\$130,2 milhões no 1S04 para R\$154,3 milhões, principalmente devido a um crescimento de 16,4% de *yield*.

Tabela 7 - Produtos Industriais (R\$ milhões)	Segundo Trimestre			Primeiro Semestre		
	2T05	2T04	(% Variação)*	1S05	1S04	(% Variação)*
Volume (TKU milhões)	1.430	1.371	4,3%	2.666	2.616	1,9%
Receita Bruta	85,1	70,3	21,0%	154,3	130,2	18,6%
Margem de Receita Bruta (R\$ / mil TKU)	59,5	51,3	16,0%	57,9	49,8	16,4%
Receita Líquida	71,8	59,7	20,2%	129,6	109,9	17,9%
Custo dos Serviços Prestados	(44,2)	(35,9)	23,1%	(85,6)	(70,1)	22,2%
Lucro Bruto	27,6	23,8	16,0%	44,0	39,9	10,4%
EBITDAR	33,7	25,7	31,0%	48,9	39,4	24,1%
Margem de EBITDAR	46,9%	43,0%	3,9%	37,8%	35,9%	1,9%
EBITDA	33,1	25,7	28,8%	48,4	39,4	22,7%
Margem de EBITDA	46,1%	43,0%	3,1%	37,3%	35,9%	1,5%

* Para margem de EBITDAR e EBITDA indica porcentagem de pontos ganhos (perdidos)

Durante o 2T05, o volume de produtos industriais aumentou 4,3%, passando de 1.371 milhões TKU no 2T04 para 1.430 milhões TKU. O pequeno crescimento de volume, com aumento de apenas 2,6% nos produtos intermodais, foi parcialmente compensado pelo crescimento de 5,5% no transporte de cimento e combustível, refletindo o aumento de atividade nesses segmentos em nossa área de operação. No 1S05, o volume aumentou 1,9% em comparação ao ano anterior, favorecido pelo desempenho dos produtos intermodais no 1T05.

Tabela 8 - Produtos Industriais (TKU milhões)	2T05	2T04	% Variação	1S05	1S04	% Variação
Óleo Vegetal	112,7	120,8	-6,8%	150,2	163,7	-8,2%
Combustível	574,8	558,6	2,9%	1.102,2	1.150,1	-4,2%
Siderúrgica	102,2	84,0	21,7%	182,3	156,6	16,4%
Madeira, Papel e Celulose	75,0	91,1	-17,7%	152,4	153,1	-0,4%
Alimentos	104,1	91,9	13,3%	161,8	152,9	5,9%
Construção Civil	268,6	240,4	11,8%	515,9	498,8	3,4%
Containers	145,1	104,6	38,7%	283,5	204,5	38,6%
Outros	47,5	79,6	-40,4%	117,4	136,4	-13,9%
Total	1.429,9	1.370,9	4,3%	2.665,8	2.615,9	1,9%

A taxa de crescimento do segmento de produtos intermodais industriais foi afetada negativamente pela redução de 17,7% nos volumes transportados de madeira, papel e celulose, resultado da queda nas exportações de produtos madeireiros devido à valorização do Real, compensada parcialmente pelo forte crescimento de produtos siderúrgicos (21,7%), de cargas em containeres (38,7%) e produtos alimentícios (13,3%). No 1S05, o volume do segmento de produtos intermodais aumentou 8,3% principalmente em função de carga em containeres (38,6%) e produtos siderúrgicos (16,4%).

Nos segmentos de combustível e cimento – que são transportados quase exclusivamente por trem na nossa área de operação – o crescimento de volume resultou principalmente do aumento da atividade nessas duas indústrias na nossa área de cobertura, pois nossa penetração nesses mercados já é alta. No segmento da construção civil, houve uma forte recuperação, com um aumento de 11,8% nos volumes transportados no 2T05 e um crescimento de 3,4% no 1S05 em comparação com o ano anterior. No segmento de combustíveis, observamos dinâmica parecida à verificada no 1T05, com volumes afetados de forma adversa pela quebra da safra, que reduziu a demanda de diesel relacionada ao transporte da safra. Os volumes do segmento aumentaram 2,9% no 2T05 e diminuíram 4,2% no 1S05.

Serviços Rodoviários

A unidade de Serviços Rodoviários apresentou aumento tanto de volume como de receita no 2T05 em comparação com 2T04. O volume total medido em KR aumentou de 14,0 milhões no 2T04 para 15,1 milhões no 2T05, ou 7,9% e reflete uma maior participação de mercado em operações dedicadas – especialmente da Ford - e a adição da distribuição urbana da Ambev em Londrina.

A receita aumentou 11,7% no 2T05, totalizando R\$40,8 milhões, e 6,3% no 1S05, atingindo R\$78,3 milhões. O aumento nos volumes e receita não se traduziu em melhores resultados, pois enfrentamos dificuldades para repassar aos clientes os reajustes de salários obrigatórios e outros aumentos de custos operacionais. O EBITDA também foi negativamente afetado por preços mais baixos em fluxos internacionais cotados em Dólares, devido à valorização do Real no 2T05. O EBITDA da unidade de negócios caiu de R\$2,4 milhões no 2T04 para R\$0,5 milhão no 2T05 e de R\$2,1 milhões no 1S04 para R\$ 1,0 milhão no 1S05. O resultado dos serviços rodoviários deve melhorar com a conclusão das negociações de preço com clientes e da descontinuidade da operação de distribuição de gás no Rio de Janeiro, uma operação que, além de não gerar lucro, era fonte freqüente de problemas e disputas com nosso cliente.

Operações da Argentina

O volume da ALL Argentina cresceu 9,3% no 2T05, passando de 899 milhões TKU no 2T04 para 982 milhões TKU. Esse crescimento reflete a melhoria na confiabilidade e produtividade na operação e um crescimento marginal no tamanho da frota. A disponibilidade de locomotivas aumentou de uma média de 89 locomotivas no 2T04 para 101 no 2T05, enquanto a confiabilidade aumentou com o KMED (distância média entre as falhas) passando de 4.925 km no 2T04 para 8.677 km no 2T05. No 1S05, o volume da ALL Argentina aumentou 3,4%, passando de 1.851 milhões TKU no 1S04 para 1.913 milhões TKU.

Tabela 9 - Commodities Agrícolas (TKU 000)	2T05	2T04	% Variação	1S05	1S04	% Variação
Soja	78,3	74,0	5,8%	115,5	88,1	31,0%
Farelo de Soja	10,2	10,7	-4,6%	13,1	26,9	-51,2%
Fertilizantes	20,8	13,7	51,7%	35,1	27,2	29,0%
Girassol	11,5	4,3	167,7%	27,0	27,3	-1,0%
Açúcar	1,2	0,0	na	9,3	4,1	125,1%
Milho	28,0	11,6	140,8%	60,1	35,7	68,3%
Trigo	6,3	0,0	na	44,5	7,0	534,5%
Arroz	0,2	0,0	417,5%	3,3	0,2	1351,3%
Total	156,5	114,3	36,9%	307,9	216,6	42,1%

O volume de commodities agrícolas aumentou 36,9%, passando de 114,3 milhões TKU no 2T04 para 156,5 milhões TKU no 2T05, devido principalmente ao forte aumento em volume e em *market share* em produtos como soja, trigo, arroz, açúcar e fertilizantes. No 1S05, a volume de commodities agrícolas cresceu 42,1%, passando de 216,6 milhões TKU para 307,9 milhões TKU. Além da maior produtividade do material rodante, o forte aumento nos volumes de commodities agrícolas reflete (i) condições favoráveis de safra na Argentina, (ii) a decisão da Companhia de alocar capacidade nos negócios de maiores margens em detrimento de volumes em fluxos industriais de menor margem.

Tabela 10 - Produtos Industriais (TKU 000)	2T05	2T04	% Variação	1S05	1S04	% Variação
Óleo Vegetal	8,7	2,2	295,4%	16,3	9,0	81,7%
Siderúrgica	96,6	98,2	-1,6%	212,1	216,6	-2,1%
Madeira, Papel e Celulose	75,4	77,6	-2,8%	155,5	170,4	-8,7%
Alimentos	108,6	106,0	2,5%	207,7	217,2	-4,4%
Construção Civil	386,8	377,0	2,6%	734,6	784,1	-6,3%
Containers	101,5	102,4	-0,9%	192,5	183,2	5,0%
Outros	48,3	21,6	124,1%	86,9	54,5	59,4%
Total	825,9	784,9	5,2%	1.605,5	1.634,9	-1,8%

O volume de produtos industriais aumentou 5,2%, passando de 784,9 milhões TKU no 2T04 para 825,9 milhões TKU no 2T05. No 1S05, o volume de produtos industriais caiu 1,8%, devido à alocação de mais vagões aos fluxos de commodities agrícolas de maiores margens em detrimento de alguns fluxos industriais de menores margens – em particular, pedras no segmento da construção civil. A mudança no mix de fretes impactou negativamente o volume, com aumento na participação de produtos com menor densidade e redução da participação de produtos com maior densidade (ex: pedras).

O EBITDA cresceu de P\$7,6 milhões no 2T04 para P\$13,2 milhões no 2T05, ou 74,8%, e de P\$16,0 milhões no 1S04 para P\$23,3 milhões no 1S05, ou 45,3%. Esses aumentos refletem principalmente o crescimento de tarifa que levou a um aumento das margens EBITDA de 20,6% no 2T04 para 28,4% no 2T05 e de 22,0% no 1S04 para 25,6% no 1S05.

A receita bruta aumentou 27,5% no 2T05, passando de P\$37,6 milhões no 2T04 para P\$47,9 milhões, e 26,4% no 1S05, passando de P\$73,8 milhões no 1S04 para P\$93,3 milhões. A tarifa bruta média, medida em P\$/mil TKU, subiu 16,7% no 2T05, de P\$41,8 no 2T04 para P\$48,7 e 22,2% no 1S05, de P\$ 39,9 no 1S04 para P\$48,8.

A receita bruta em Reais da ALL Argentina – após o efeito da desvalorização de 22,7% Peso comparado com o Real - teve uma queda de 15,7% no 2T05, passando de R\$40,9 milhões no 2T04 para R\$34,5 milhões enquanto a tarifa bruta média diminuiu 22,9%, de R\$45,5/mil TKU no 2T04 para R\$35,1/mil TKU. O EBTIDA cresceu 21,4% no 2T05, passando de R\$8,1 milhões para R\$9,8 milhões no período. No 1S05, a receita bruta caiu 2,3%, principalmente devido à valorização do Real nos últimos 12 meses, atingindo R\$76,0 milhões e o EBITDA teve um aumento de 13,9%, atingindo R\$19,0 milhões.

RESULTADOS CONSOLIDADOS

Para o Segundo Trimestre de 2005 em Comparação com o Segundo Trimestre de 2004

Tabela 11 - Indicadores Operacionais						
	2T05	Brasil 2T04	% Variação	2T05	Argentina 2T04	% Variação
Volumes						
TKU (milhões)	4.050	3.984	1,7%	982	899	9,3%
TKB (milhões)	7.051	6.798	3,7%	2.079	1.801	15,4%
KR Totais (milhões)	15,1	14,0	7,9%			
KR Frota Própria	6,8	6,8	0,5%			
KR Frota Própria e Agregados	11,5	10,2	12,8%			
Carregamentos (mil)	134,0	129,7	3,3%	33,4	30,0	11,2%
Consumo de Diesel						
Ferro (litros por 000 TKB)	5,52	5,64	-2,2%	3,70	3,72	-0,7%
Rodo (litros por Km rodados)	0,44	0,45	-0,8%			

Receita Bruta Consolidada de Serviços

A receita bruta consolidada cresceu de R\$303,0 milhões no 2T04 para R\$340,6 milhões no 2T05, ou 12,4%, devido a um aumento de 16,8% na receita bruta da operação brasileira, que passou de R\$262,2 milhões no 2T04 para R\$306,2 milhões no 2T05, e uma redução de 15,7% na receita bruta da operação argentina, que caiu de R\$40,9 milhões no 2T04 para R\$34,5 milhões no 2T05.

Tabela 12 - Receita Bruta (R\$ milhões)				
	2T05	2T04	Variação	% Variação
ALL Consolidada	340,6	303,0	37,6	12,4%
ALL Brasil	306,2	262,2	44,0	16,8%
Commodities Agrícolas	180,3	155,3	25,0	16,1%
Produtos Industriais	85,1	70,3	14,8	21,0%
Serviços Rodoviários	40,8	36,5	4,3	11,7%
ALL Argentina	34,5	40,9	(6,4)	-15,7%

A receita bruta da operação brasileira aumentou R\$44,0 milhões no 2T05 comparado ao mesmo período de 2004, apesar do modesto crescimento de 1,7% no volume transportado. A tarifa média subiu 15,7%, principalmente devido ao aumento de tarifa em nossos contratos e às receitas *take-or-pay* contabilizadas no trimestre.

A receita bruta de *commodities* agrícolas cresceu R\$25,0 milhões, ou 16,1%, apesar do pequeno aumento de volume transportado, devido ao crescimento de 15,7% em *yield*, que passou de R\$59,5 por mil TKU no 2T04 para R\$68,8 por mil TKU no 2T05. Nos produtos industriais, o aumento da tarifa também foi o principal responsável pelo aumento de receita, que cresceu R\$14,8 milhões, ou 21,0%, com um aumento de 16,0% de *yield* e um crescimento de 4,3% no volume transportado. O volume da unidade de negócios de Serviços Rodoviários cresceu 7,9% e a receita bruta aumentou de R\$36,5 milhões no 2T04 para R\$40,8 milhões no 2T05.

Na Argentina, a receita bruta em Reais diminuiu 15,7% devido à desvalorização do Peso em comparação ao Real. A receita bruta da ALL Argentina aumentou 27,5% no 2T05, em função do aumento de 9,3% no volume e 16,7% na tarifa.

Deduções da Receita Bruta Consolidada

As deduções da receita bruta consolidada aumentaram 10,5%, passando de R\$37,8 milhões no 2T04 para R\$41,8 milhões no 2T05. Tal elevação resultou de um aumento de 10,8% nos impostos na operação brasileira – passando de R\$36,8 milhões no 2T04 para R\$40,8 milhões no 2T05 – e uma redução de 0,1% nos impostos da operação argentina. O aumento nos impostos sobre vendas no Brasil resultou principalmente do aumento da receita bruta, parcialmente compensado por uma leve queda na alíquota média impostos sobre vendas. Na Argentina, a redução foi causada por uma queda da receita em Reais no período.

Custo dos Serviços Prestados Consolidado

O custo dos serviços prestados consolidado aumentou 12,3%, passando de R\$158,0 milhões no 2T04 para R\$177,5 milhões no 2T05, devido a um aumento de 20,3% no custo dos serviços prestados na operação brasileira, que passou de R\$125,4 milhões para R\$150,9 milhões, e uma redução de 18,3% no custo dos serviços prestados na operação argentina, que passou de R\$32,7 milhões para R\$26,7 milhões.

	2T05	Brasil 2T04	% Variação	2T05	Argentina 2T04	% Variação	2T05	Consolidado 2T04	% Variação
Despesas com Combustíveis	(52,7)	(38,8)	35,9%	(6,2)	(6,7)	-6,9%	(58,9)	(45,4)	29,7%
Ferroviário	(46,2)	(35,3)	30,9%	(6,2)	(6,7)	-6,9%	(52,4)	(42,0)	24,9%
Rodoviário	(6,4)	(4,8)	33,3%	0,0	0,0	na	(6,4)	(4,8)	33,3%
Despesas com agregados e terceiros	(21,9)	(20,2)	8,8%	(5,1)	(5,4)	-6,8%	(27,0)	(25,6)	5,5%
Ponta	(9,2)	(9,1)	1,1%	(5,1)	(5,4)	-6,8%	(14,3)	(14,5)	-1,9%
Rodo Puro	(12,7)	(11,1)	15,0%	0,0	0,0	na	(12,7)	(11,1)	15,0%
Despesas com Mão de Obra	(27,5)	(23,8)	15,9%	(6,5)	(8,3)	-21,3%	(34,0)	(32,0)	6,3%
Despesas com Manutenção	(8,0)	(9,4)	-14,6%	(3,3)	(6,6)	-50,0%	(11,3)	(16,0)	-29,2%
Despesas com Depreciação e Amortização	(12,0)	(8,1)	48,9%	(2,7)	(4,4)	-38,0%	(14,7)	(12,5)	18,1%
Despesas com Concessão e Arrendamento	(6,4)	(7,0)	-8,2%	0,0	0,0	na	(6,4)	(7,0)	-8,2%
Outras Despesas	(16,5)	(18,1)	-8,7%	(2,9)	(1,3)	123,2%	(19,4)	(19,4)	0,2%
Vagões	(5,8)	0,0	na	0,0	0,0	na	(5,8)	0,0	na
Total de Custo dos serviços prestados	(150,9)	(125,4)	20,3%	(26,7)	(32,7)	-18,3%	(177,5)	(158,0)	12,3%

O crescimento no custo do serviço prestado na operação brasileira no 2T05 comparado ao mesmo período de 2004 resultou principalmente aos seguintes fatores: (i) custo de aluguel dos vagões, uma vez que começamos a pagar o aluguel dos vagões novos adicionados à nossa frota em 2005; (ii) aumento na despesa com combustíveis, que reflete maiores preços do diesel e crescimento dos volumes transportados nos modais ferroviário e rodoviário; (iii) aumento nas despesas de mão-de-obra, fruto principalmente de indenizações resultantes da redução de pessoal e (iv) aumento nas despesas de depreciação e amortização resultantes dos investimentos realizados durante o ano de 2004. O aumento dos custos foi parcialmente compensado pela redução das despesas com manutenção em virtude da antecipação de parte da manutenção para o 1T05 e por uma diminuição em outras despesas devido à redução nos custos de logística.

A diminuição nos custos dos serviços prestados das operações na Argentina durante o mesmo período resultou principalmente da desvalorização anual de 22,7% do Peso em relação ao Real. A principal redução pode ser observada nas despesas de manutenção, devido a troca do tipo de diesel utilizado para um de melhor qualidade.

Lucro Bruto

O lucro bruto consolidado cresceu 13,2%, passando de R\$107,1 milhões no 2T04 para R\$121,3 milhões no 2T05. Este aumento resulta do crescimento de R\$33,6 milhões na receita líquida e do aumento de R\$19,5 milhões no custo dos serviços prestados.

Despesas Operacionais

As despesas operacionais consolidadas caíram de R\$30,5 milhões no 2T04 para R\$20,3 milhões no 2T05, principalmente devido a despesas extraordinárias com a abertura de capital (IPO) no 2T04. As despesas na operação brasileira foram reduzidas de R\$26,0 milhões no 2T04 para R\$17,9 milhões no 2T05, ou 31,0%, uma vez que as despesas com vendas, gerais e administrativas das operações no Brasil aumentaram 17,7%, de R\$19,0 milhões para R\$22,4 milhões, e outras despesas e receitas operacionais passaram de uma despesa de R\$7,0 milhões para uma receita de R\$4,4 no mesmo período. As despesas com vendas, gerais e administrativas na operação argentina diminuíram de R\$4,6 milhões no 2T04 para R\$3,9 milhões no 2T05, enquanto outras receitas e despesas operacionais registraram uma melhora, passando de uma receita de R\$0,1 milhão no 2T04 para uma receita de R\$1,6 milhão no 2T05, levando a uma redução nas despesas operacionais argentinas, de R\$4,5 milhões no 2T04 para R\$2,3 milhões no 2T05.

Despesas Financeiras Líquidas

As despesas financeiras líquidas consolidadas aumentaram 33,8%, passando de R\$21,4 milhões no 2T04 para R\$28,6 milhões no 2T05. O aumento resultou de um crescimento das despesas financeiras líquidas na Argentina, que passou de uma receita de R\$0,4 milhão para uma despesa de R\$7,6 milhões devido ao efeito cambial sobre dívidas denominadas em Reais, parcialmente compensado pela redução de 3,5% nas despesas financeiras no Brasil, de R\$21,8 milhões para R\$21,0 milhões.

Outros Custos e Despesas

Outros custos e despesas consolidados, que incluem o resultado da equivalência patrimonial e ganhos em investimentos, os resultados não operacionais e os efeitos da conversão e correção monetária, registraram piora, passando de uma receita de R\$3,5 milhões no 2T04 para uma despesa de R\$20,1 milhões no 2T05. A redução de R\$23,6 milhões em outros custos e despesas foi causada principalmente pelo efeito da variação cambial no nosso investimento na ALL Argentina em função da desvalorização do Peso em relação ao Real, de R\$1,05 no 2T04 para R\$0,81 no mesmo período de 2005. O efeito da conversão e da correção monetária caiu de uma receita de R\$ 5,6 milhões no 2T04 para uma despesa de R\$ 19,3 milhões no 2T05.

Tabela 14 - Outros Custos (R\$ milhões)		Brasil			Argentina			Consolidado		
	2T05	2T04	% Variação	2T05	2T04	% Variação	2T05	2T04	% Variação	
Equivalência Patrimonial e Ganho (perda) com Investimentos	(1,8)	(1,5)	23,6%	(0,5)	(0,7)	-22,9%	(2,3)	(2,2)	8,5%	
Resultados Não-Operacionais	1,5	0,1	1532,2%	0,0	0,0	na	1,5	0,1	1532,2%	
Efeito de Conversão e Correção Monetária	0,0	0,0	na	(19,3)	5,6	na	(19,3)	5,6	na	
Outros Custos	(0,3)	(1,4)	-75,8%	(19,8)	4,9	na	(20,1)	3,5	na	

Imposto de Renda

O imposto de renda consolidado aumentou 30,1% atingindo R\$17,8 milhões no 2T05, principalmente devido ao aumento do imposto de renda no Brasil, que passou de R\$13,7 milhões no 2T04 para R\$ 18,6 milhões no 2T05, enquanto a despesa com imposto de renda na operação argentina atingiu R\$0,8 milhão no 2T05.

Lucro Líquido

Como resultado dos fatos mencionados acima, o lucro líquido consolidado caiu de R\$45,1 milhões no 2T04 para R\$34,5 milhões no 2T05. Desconsiderando os efeitos não-caixa da variação cambial sobre nosso investimento na ALL Argentina, o lucro líquido subiu de R\$39,6 milhões para R\$ 53,8 milhões, ou 35,9%.

Investimentos

Os investimentos consolidados aumentaram de R\$45,2 milhões no 2T04 para R\$45,8 milhões no 2T05, ou 1,4%. O aumento reflete principalmente investimentos realizados na operação brasileira, que passaram de R\$36,1 milhões no 2T04 para R\$42,2 milhões no 2T05, compensado por uma redução do investimento na ALL Argentina, de R\$9,0 milhões no 2T04 para R\$3,6 milhões no 2T05. O aumento dos investimentos na operação brasileira no 2T05 resultou principalmente de um crescimento de 28,3% nos gastos com manutenção em comparação com o ano anterior, refletindo a antecipação do CAPEX de manutenção para o 1S05. Entre os investimentos de expansão da ALL Brasil destacam-se os investimentos em vagões feitos com adiantamento de clientes totalizando R\$2,4 milhões, investimentos de R\$4,3 milhões na via e de R\$3,5 em locomotivas adicionais. Na Argentina, a redução nos investimentos reflete principalmente a desvalorização do Peso em relação ao Real.

Tabela 15 - Investimentos (R\$ milhões)		Brasil			Argentina			Consolidado		
	2T05	2T04	% Variação	2T05	2T04	% Variação	2T05	2T04	% Variação	
Manutenção	29,7	23,1	28,3%	2,9	6,8	-57,3%	32,6	29,9	8,9%	
Expansão	12,5	13,0	-3,7%	0,7	2,2	-68,4%	13,2	15,3	-13,2%	
Total de Investimentos	42,2	36,1	16,7%	3,6	9,0	-60,0%	45,8	45,2	1,4%	

09.01 - PARTICIPAÇÕES EM SOCIEDADES CONTROLADAS E/OU COLIGADAS

Item	Razão Social da Controlada/Coligada	CNPJ	Classificação	% Participação no Capital da Investida	% Patrimônio Líquido da Investidora	Tipo de Empresa	Nº de Ações Detidas no Trim. Atual (Mil)	Nº de Ações Detidas no Trim. Anterior (Mil)
01	América Latina		Aberta			Empresa Comercial,		
	Loística do Brasil S.A.	01.258.944/0001-26	Controlada	100,00	33,62	Industrial e Outras	24.737	23.246
02	América Latina Logística Intermodal S.A.	03.172.874/0001-14	Aberta			Empresa Comercial,		
			Controlada	100,00	7,42	Industrial e Outras	53.793	46.929
03	América Latina Logística Armazéns Gerais	03.247.098/0001-74	Investida da Controlada/Coligada	99,90	0,04	Empresa Comercial,	744.379	744.379
04	América Latina Logística Overseas Ltda.	./-	Fechada			Empresa Comercial,		
			Controlada	100,00	0,07	Industrial e Outras	5	3
05	Geodex Communications do Brasil S.A.	02.808.710/0001-78	Aberta			Seguradora	22.343	22.343
			Coligada	43,69	7,95			
06	Logispar Logística e Participações S.A.	03.469.006/0001-09	Fechada			Empresa Comercial,		
			Controlada	99,99	25,43	Industrial e Outras	913.345	913.345
07	América Latina Logística Equipamentos	05.995.042/0001-23	Investida da Controlada/Coligada	99,99	4,06	Empresa Comercial,	24.193	10.442
						Industrial e Outras		
08	América Latina Logística Tecnologia S.A.	03.370.922/0001-89	Aberta			Empresa Comercial,		
			Coligada	100,00	0,02	Industrial e Outras	1	1

10.01 - CARACTERÍSTICAS DA EMISSÃO PÚBLICA OU PARTICULAR DE DEBÊNTURES

1 - ITEM	02
2 - Nº ORDEM	1
3 - Nº REGISTRO NA CVM	PRIVADA
4 - DATA DO REGISTRO CVM	
5 - SÉRIE EMITIDA	1º
6 - TIPO DE EMISSÃO	SIMPLES
7 - NATUREZA EMISSÃO	PARTICULAR
8 - DATA DA EMISSÃO	01/02/2003
9 - DATA DE VENCIMENTO	08/02/2009
10 - ESPÉCIE DA DEBÊNTURE	FLUTUANTE
11 - CONDIÇÃO DE REMUNERAÇÃO VIGENTE	TJLP + 6,625%
12 - PRÊMIO/DESÁGIO	
13 - VALOR NOMINAL (Reais)	10.000,00
14 - MONTANTE EMITIDO (Reais Mil)	55.000
15 - Q. TÍTULOS EMITIDOS (UNIDADE)	5.500
16 - TÍTULO CIRCULAÇÃO (UNIDADE)	2.750
17 - TÍTULO TESOURARIA (UNIDADE)	0
18 - TÍTULO RESGATADO (UNIDADE)	0
19 - TÍTULO CONVERTIDO (UNIDADE)	2.750
20 - TÍTULO A COLOCAR (UNIDADE)	0
21 - DATA DA ÚLTIMA REPACTUAÇÃO	
22 - DATA DO PRÓXIMO EVENTO	01/08/2005

10.01 - CARACTERÍSTICAS DA EMISSÃO PÚBLICA OU PARTICULAR DE DEBÊNTURES

1 - ITEM	03
2 - Nº ORDEM	3
3 - Nº REGISTRO NA CVM	CVM/SRE/DEB/2004/012
4 - DATA DO REGISTRO CVM	23/06/2004
5 - SÉRIE EMITIDA	1º
6 - TIPO DE EMISSÃO	SIMPLES
7 - NATUREZA EMISSÃO	PÚBLICA
8 - DATA DA EMISSÃO	01/06/2004
9 - DATA DE VENCIMENTO	01/06/2007
10 - ESPÉCIE DA DEBÊNTURE	SUBORDINADA
11 - CONDIÇÃO DE REMUNERAÇÃO VIGENTE	110% CDI
12 - PRÊMIO/DESÁGIO	
13 - VALOR NOMINAL (Reais)	10.000,00
14 - MONTANTE EMITIDO (Reais Mil)	12.000
15 - Q. TÍTULOS EMITIDOS (UNIDADE)	12.000
16 - TÍTULO CIRCULAÇÃO (UNIDADE)	12.000
17 - TÍTULO TESOURARIA (UNIDADE)	0
18 - TÍTULO RESGATADO (UNIDADE)	0
19 - TÍTULO CONVERTIDO (UNIDADE)	0
20 - TÍTULO A COLOCAR (UNIDADE)	0
21 - DATA DA ÚLTIMA REPACTUAÇÃO	
22 - DATA DO PRÓXIMO EVENTO	01/12/2005

10.01 - CARACTERÍSTICAS DA EMISSÃO PÚBLICA OU PARTICULAR DE DEBÊNTURES

1 - ITEM	04
2 - Nº ORDEM	4
3 - Nº REGISTRO NA CVM	CVM/SRE/DEB/2004/039
4 - DATA DO REGISTRO CVM	27/10/2004
5 - SÉRIE EMITIDA	1º
6 - TIPO DE EMISSÃO	SIMPLES
7 - NATUREZA EMISSÃO	PÚBLICA
8 - DATA DA EMISSÃO	01/10/2004
9 - DATA DE VENCIMENTO	01/10/2009
10 - ESPÉCIE DA DEBÊNTURE	SUBORDINADA
11 - CONDIÇÃO DE REMUNERAÇÃO VIGENTE	108% CDI
12 - PRÊMIO/DESÁGIO	
13 - VALOR NOMINAL (Reais)	10.000,00
14 - MONTANTE EMITIDO (Reais Mil)	135.000
15 - Q. TÍTULOS EMITIDOS (UNIDADE)	13.500
16 - TÍTULO CIRCULAÇÃO (UNIDADE)	13.500
17 - TÍTULO TESOURARIA (UNIDADE)	0
18 - TÍTULO RESGATADO (UNIDADE)	0
19 - TÍTULO CONVERTIDO (UNIDADE)	0
20 - TÍTULO A COLOCAR (UNIDADE)	0
21 - DATA DA ÚLTIMA REPACTUAÇÃO	
22 - DATA DO PRÓXIMO EVENTO	01/10/2005

16.01 - OUTRAS INFORMAÇÕES QUE A COMPANHIA ENTENDA RELEVANTES

1 - COMPOSIÇÃO ACIONÁRIA DE TODOS QUE DETENHAM MAIS DE 5% DO CAPITAL VOTANTE, ATÉ O NÍVEL PESSOA FÍSICA, EM 30 DE JUNHO DE 2005

ACIONISTA	ON	%	PN	%	UNITS**	%	TOTAL	TOTAL %
Judori Adm. e Empr. Participações S.A	8.192.510	19,32	0,00	0,00	2.598.581	7,35	21.185.415	9,59
Emerging Markets Capital Investments, LLC *	9.545.680	22,51	0,00	0,00	1.064.602	3,01	14.868.690	6,73
Ralph Partners I, LLC *	10.768.910	25,39	0,00	0,00	1.198.950	3,38	16.763.660	7,59
Delara Brasil Ltda	4.980.555	11,75	0,00	0,00	2.654.310	7,48	18.252.105	8,26
Em Tesouraria	29	0,00	51	0,01			80	0,00
Outros	8.919.526	21,03	1.124.479	99,99	27.952.397	78,78	149.805.990	67,83
TOTAL	42.407.210	100,00	1.124.530	100,00	35.468.840	100,00	220.875.940	100,00

* Capital Estrangeiro.

** UNIT é um certificado de depósito de ações correspondente à 1 ON e 4 PN.

1.1 - JUDORI ADM. E PARTICIPAÇÕES S.A.

ACIONISTA	ON	%	PN	%	TOTAL	TOTAL %
Julia Dora Antonia Koranyi Arduini	17.613.930	80,00	-	-	17.613.930	51,38
Riccardo Arduini	4.403.463	20,00	-	-	4.403.463	12,85
Aurea Particip e Empreendimentos Ltda	-	-	12.262.311	100,00	12.262.311	35,77
TOTAL	22.017.393	100,00	12.262.311	100,00	34.279.704	100,00

1.2 - DELARA BRASIL LTDA

QUOTISTAS	QUOTAS	%	TOTAL	TOTAL %
Wilson Ferro Delara	1.780.200	90,00	1.780.200	90,00
Rosangela Gapar Delara	197.800	10,00	197.800	10,00
TOTAL	1.978.000	100,00	1.978.000	100,00

2. QUANTIDADE DE AÇÕES EM CIRCULAÇÃO EM 30 DE JUNHO DE 2005.

	ON	%	PN	%	UNITS*	%	TOTAL	TOTAL %
Total de ações em circulação	2.911.755	10,23	1.116.630	1,08	25.559.331	72,06	131.825.040	59,68

* UNIT é um certificado de depósito de ações correspondente a 1 ON e 4 PN.

3. QUANTIDADE E CARACTERÍSTICA DAS AÇÕES DE EMISSÃO DA COMPANHIA DE TITULARIDADE DOS CONTROLADORES, ADMINISTRADORES E COLABORADORES EM:

- 30 DE JUNHO DE 2005

PARTICIPANTES	ON	PN	UNITS	TOTAL
CONTROLADORES	39.495.455	7.900	9.909.509	89.050.900
CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO *	0	0	0	0
DIRETORIA *	0	0	0	0
CONSELHO FISCAL	0	0		0
COLABORADORES	1.458	5.738	5.958	36.986

- 30 DE JUNHO DE 2004

PARTICIPANTES

	ON	PN	TOTAL
CONTROLADORES	11.363.721	12.195.419	23.559.140
CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO	15	5	20
DIRETORIA	0	0	0
CONSELHO FISCAL	0	0	0
COLABORADORES	536	14.907	15.443

*** Os membros do Conselho de Administração e da Diretoria foram considerados como controladores da Companhia.**

COMUNICADO AO MERCADO

ALL - América Latina Logística S.A. em atendimento ao Ofício/CVM/SEP/GEA-2/N.º 305/05 e Instrução CVM n.º 381 de 14 de janeiro de 2003 (ratificada pelo Ofício Circular/CVM/SEP/SNC/Nº02/2005 de 20 de março de 2005) comunica ao mercado os serviços contratados pela Companhia e realizados pelo seu auditor independente Ernst & Young (“Auditor”) durante o semestre:

- (i) “Proposta de Serviços de Assessoria Tributária” celebrada em 3 de janeiro de 2005, relacionada à análise do tratamento fiscal, no Brasil, dos lucros auferidos por sua subsidiária América Latina Logística Argentina S.A. no exercício findo em 31.12.04. Os serviços consistiram na elaboração de memorando técnico com a análise do tratamento fiscal, no Brasil, dos lucros auferidos por subsidiárias argentinas de empresas brasileiras, e tiveram duração de 60 dias;
- (ii) “Proposta de Serviços de Assessoria Tributária” celebrada em 1º de junho de 2005, relacionada à análise das alternativas de transferência de recursos e/ou dívida decorrente das emissões de debêntures da Companhia. Os serviços consistiram na elaboração de memorando técnico demonstrando alternativas de transferência de recursos e/ou dívida decorrente das emissões de debêntures da Companhia, e tiveram duração de 10 dias. Ambas tiveram valor inferior a 5% do valor contratado a título de honorários de auditoria externa.

Informa ainda, que a fim de evitar a existência de conflito de interesses, perda de independência ou de objetividade dos auditores, a Companhia limitou os serviços contratados à solução de divergências quanto à matéria tributária envolvida, na forma do item 2.8.3.1(c) da Resolução n. 961 do Conselho Federal de Contabilidade, de 16 de maio de 2003. Para atender ao artigo 3º da Instrução referida, o Auditor se baseou no normativo do Conselho Federal de Contabilidade que considera inexistir perda real ou suposta de objetividade na assistência técnica na solução de divergências em matéria tributária (item 2.8.3.2 da Resolução CFC 961).

17.01 - RELATÓRIO DA REVISÃO ESPECIAL - SEM RESSALVA

RELATÓRIO DOS AUDITORES INDEPENDENTES SOBRE REVISÃO ESPECIAL

Ilmos. Srs.

Diretores e Acionistas da

ALL – América Latina Logística S.A.

1. Efetuamos uma revisão especial das Informações Trimestrais (ITR) da **ALL - América Latina Logística S.A.**, referentes ao trimestre findo em 30 de junho de 2005, compreendendo o balanço patrimonial, a demonstração do resultado, o relatório de desempenho e as informações relevantes, elaboradas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil. As informações contábeis da controlada indireta Boswells S.A., relativas ao trimestre findo em 30 de junho de 2005, foram revisadas por outros auditores independentes, os quais emitiram Relatório de Revisão Especial, datado de 20 de julho de 2005, sem ressalvas. Nosso Relatório de Revisão Especial, no que diz respeito aos valores dos investimentos e dos resultados decorrentes desta controlada, está baseado no Relatório de Revisão Especial de outros auditores independentes.
2. Nossa revisão foi efetuada de acordo com as normas específicas estabelecidas pelo IBRACON - Instituto dos Auditores Independentes do Brasil, em conjunto com o Conselho Federal de Contabilidade - CFC, e consistiu, principalmente, de: (a) indagação e discussão com os administradores responsáveis pelas áreas contábil, financeira e operacional da Companhia, quanto aos principais critérios adotados na elaboração das Informações Trimestrais; e (b) revisão das informações e dos eventos subsequentes que tenham ou possam vir a ter efeitos relevantes sobre a situação financeira e as operações da Companhia.
3. Baseados em nossa revisão especial, assim como na revisão de outros auditores independentes, não temos conhecimento de nenhuma modificação relevante que deva ser feita nas Informações Trimestrais referidas no primeiro parágrafo, para que as mesmas estejam de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil, aplicadas de forma condizente com as normas expedidas pela Comissão de Valores Mobiliários, especificamente aplicáveis à elaboração das Informações Trimestrais.
4. Conforme mencionado na Nota 5 (a), as controladas indiretas América Latina Logística Central S.A. (“ALL Central”) e América Latina Logística – Mesopotâmica S.A. (“ALL Mesopotâmica”), estão em processo de finalização da renegociação dos contratos de concessão com o Governo Argentino. Em 5 de julho de 2005, as controladas assinaram “Carta de Entendimento” com a “*Unidad de Renegociacion y Analisis de Contratos de Servicios Publicos*”, que estabelece uma proposta de renegociação dos contratos de concessão baseada nas seguintes premissas: (i) Assunção de compromissos decorrentes de obrigações de investimentos pela ALL Central e ALL Mesopotâmica desde o início de suas atividades até 31 de dezembro de 2004, nos valores aproximados de R\$44.000 mil e R\$16.000 mil, respectivamente; (ii) Redefinição do critério de cálculo dos valores a serem investidos em infraestrutura de vias, a partir do exercício de 2005 até o término do contrato de concessão e (iii) Redefinição do critério de cálculo das tarifas de concessão (“canon”) para o período compreendido entre 1º de janeiro de 2005 e o término do contrato de concessão. A referida Carta de Entendimento deverá, ainda, ser aprovada em Audiência Pública, pelos órgãos que representam o Congresso Nacional e por Decreto do Presidente da República daquele país, portanto, ainda sujeita a modificações. Dessa forma, nenhum possível efeito que poderá decorrer da concretização dessa renegociação está refletido nas presentes Informações Trimestrais.
5. Conforme mencionado na Nota 5 (c), a controlada indireta América Latina Logística Central S.A. requereu à *Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT)* a suspensão ou redução dos pagamentos da concessão referentes aos períodos trianuais de 1º de julho de 1998 até 31 de maio de 2001 e de 1º de junho de 2001 até 31 de maio de 2004. A suspensão dos pagamentos da concessão para o período de 1º de junho de 2004 a 31 de março de 2005 ainda não foi solicitada. Baseada no entendimento de seus consultores jurídicos, que entendem que tais valores não são devidos, tendo em vista o desequilíbrio econômico-financeiro apresentado pela concessão, aquela companhia não contabilizou obrigações de aproximadamente R\$23.640 mil em 30 de junho de 2005. Esse assunto é objeto de conversações entre aquela companhia e o Ministério da Economia Argentino, a quem caberá a aprovação dessa dispensa de pagamento. Adicionalmente, a Carta de Entendimento mencionada no parágrafo 4 acima, indica que caso a dispensa do pagamento desses encargos de “canon” não seja aprovada pela CNRT, tais valores serão adicionados aos compromissos de investimentos a serem assumidos pela Companhia ao longo do período futuro da concessão. Conforme mencionado no parágrafo 4 acima, as presentes Informações Trimestrais não incluem qualquer possível efeito que possa advir da finalização dessas negociações, bem como da aprovação final da Carta de Entendimento acima citada.

6. Conforme descrito na Nota 14, a Companhia detém 25% do capital social da Ferropar – Ferrovia Paraná S.A. (Ferropar), cujo investimento registrado teve seu saldo contábil reduzido a zero devido àquela investida apresentar patrimônio líquido negativo no valor de R\$32.519 mil em 31 de dezembro de 2004, conforme apresentado nas demonstrações financeiras auditadas por outros auditores independentes, que emitiram Parecer de Auditoria, datado de 23 de fevereiro de 2005, o qual inclui ressalva decorrente de divergências nas obrigações de partilhas de fretes no montante de R\$14.217 mil, registradas a menor. Em 30 de junho de 2005, a Companhia e sua controlada direta ALL – América Latina Logística do Brasil S.A., registram créditos financeiros e operacionais a receber da Ferropar nos valores de R\$4.037 mil e R\$16.381 mil, respectivamente, os quais encontram-se pendentes de recebimento desde longa data. Baseado em informações da Administração da Companhia, os planos da Ferropar incluem, entre outros, o estabelecimento de um acordo de reequilíbrio econômico e financeiro do contrato de sub-concessão com o Poder Concedente, que possibilite reverter a situação de contínuos prejuízos operacionais, deficiência de capital de giro e insuficiência de recursos para novos investimentos nos seus negócios. Como a Administração da Companhia não tem intenção de dar continuidade a esse investimento, caso as condições do contrato de concessão existentes com o Poder Concedente, não sejam modificadas restabelecendo o equilíbrio econômico-financeiro, baseada na opinião de seus assessores jurídicos, a Administração entende ser desnecessário o reconhecimento de provisão para passivo a descoberto sobre o referido investimento. Nestes termos, a Administração da Companhia entende ser precoce qualquer prognóstico da possibilidade da Companhia ser responsabilizada por eventuais passivos daquela investida. Da mesma forma, entende ser desnecessária a complementação da provisão para créditos de cobrança duvidosa ora constituída.
7. Nossos procedimentos de revisão foram conduzidos com o objetivo de emitirmos um Relatório de Revisão Especial sobre as Informações Trimestrais – ITR's descritas no primeiro parágrafo. A informação suplementar mencionada na Nota 28, correspondente às demonstrações do fluxo de caixa (controladora e consolidado), preparadas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil, estão sendo apresentadas para propiciar informações adicionais sobre a Companhia, apesar de não serem requeridas como parte integrante das Informações Trimestrais – ITR's. Essas informações foram submetidas aos mesmos procedimentos de revisão descritos no segundo parágrafo e, baseados nestes procedimentos, não temos conhecimento de nenhuma modificação relevante que deva ser feita na demonstração do fluxo de caixa para que a mesma esteja de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil.

Curitiba, 29 de julho de 2005.

ERNST & YOUNG
Auditores Independentes S.S.
CRC-2-SP 15199/O-6 "F" PR

Marcos Antonio Quintanilha
Contador CRC-1-SP-132776/O-3 T-SC-S-PR

19.01 - DESCRIÇÃO DAS INFORMAÇÕES ALTERADAS

Foi alterado o item 2 e 3 do quadro 16 referente as outras informações complementares.

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

Declaração nos termos do art. 56 da Instrução CVM 400 da Emissora

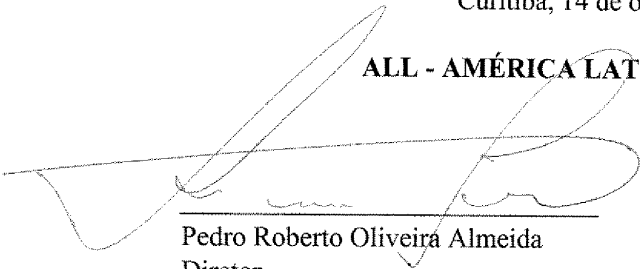
(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

DECLARAÇÃO

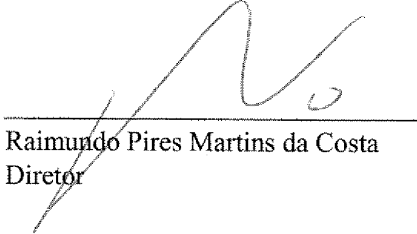
ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S.A., companhia aberta, com sede na Rua Emílio Bertolini, 100, sala 1, Vila Oficinas, na Cidade de Curitiba, Estado do Paraná, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 02.387.241/0001-60, neste ato devidamente representada por seus representantes legais abaixo indicados ("Companhia"), na qualidade de companhia emissora de 20.000 (vinte mil) debêntures simples, não conversíveis em ações, da espécie quirografária, com valor nominal unitário de R\$10.000,00 (dez mil reais) ("Debêntures"), emitidas em uma única série, por meio de sua quinta emissão pública, sendo a quarta para distribuição pública, perfazendo o total de R\$200.000.000,00 (duzentos milhões de reais) ("Oferta"), vem, nos termos da Instrução da Comissão de Valores Mobiliários ("CVM") n.º 400, de 29 de dezembro de 2003, declarar que (a) o seu registro de companhia aberta perante a CVM encontra-se atualizado; (b) o prospecto preliminar de distribuição pública de debêntures simples, não Conversíveis em ações, da espécie quirografária, de emissão da Companhia ("Prospecto Preliminar") e o prospecto definitivo de distribuição pública de debêntures simples, não conversíveis em ações, da espécie quirografária, de emissão da Companhia ("Prospecto Definitivo") contêm, em suas respectivas datas, as informações relevantes ao conhecimento pelos investidores da oferta, das Debêntures, da Companhia, suas atividades, situação econômico-financeira, os riscos inerentes às suas atividades e quaisquer outras informações relevantes; (c) o Prospecto Preliminar e o Prospecto Definitivo foram elaborados de acordo com as normas pertinentes; e (d) a Companhia é responsável pela veracidade, consistência, qualidade e suficiência das informações prestadas por ocasião do registro e fornecidas ao mercado durante a Oferta.

Curitiba, 14 de outubro de 2005.

ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S.A.



Pedro Roberto Oliveira Almeida
Diretor



Raimundo Pires Martins da Costa
Diretor



(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)

Declaração nos termos do art. 56 da Instrução CVM 400 do Coordenador Líder

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)



DECLARAÇÃO

HSBC BANK BRASIL S.A. – BANCO MÚLTIPLO, instituição financeira com sede na Cidade de Curitiba, Estado do Paraná, na Travessa Oliveira Bello, 34, 4º andar, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 01.701.201/0001-89, neste ato representado na forma do seu Estatuto Social, na qualidade de instituição intermediária líder da distribuição pública de 20.000 (vinte mil) debêntures simples, não conversíveis em ações, da espécie quirografária, da quinta emissão da ALL – América Latina Logística S.A. (“Emissora” ou “Companhia”), com valor nominal unitário de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), emitidas em uma única série (“Debêntures”), perfazendo o total de R\$ 200.000.000,00 (duzentos milhões de reais) (“Oferta”), vem, nos termos da Instrução da Comissão de Valores Mobiliários (“CVM”) n.º 400, de 29 de dezembro de 2003 (“Instrução CVM 400”), declarar (a) o prospecto preliminar de distribuição pública de debêntures simples, não conversíveis em ações, da espécie quirografária, de emissão da Companhia (“Prospecto Preliminar”) contém, e que o prospecto definitivo de distribuição pública de debêntures simples, não conversíveis em ações, da espécie quirografária, de emissão da Companhia (“Prospecto Definitivo”) conterá, em suas respectivas datas, as informações verdadeiras, consistentes, corretas e suficientes que permitam aos investidores o conhecimento da Oferta, das Debêntures, da Companhia, suas atividades, situação econômico-financeira, os riscos inerentes às suas atividades e quaisquer outras informações relevantes, bem como uma tomada de decisão fundamentada a respeito das Debêntures, tendo sido elaborado de acordo com as normas pertinentes; (b) que o Prospecto Preliminar foi, e o Prospecto Definitivo será, elaborado de acordo com as normas pertinentes e (c) tomou as cautelas e agiu com elevados padrões de diligência, para assegurar que as informações prestadas pela Emissora no âmbito da Oferta fossem verdadeiras, consistentes, corretas e suficientes, permitindo aos investidores uma tomada de decisão fundamentada a respeito das Debêntures.

São Paulo, 14 de outubro de 2005.

HSBC BANK BRASIL S.A. – BANCO MÚLTIPLO



Nome: **Walter Oti Shinomata**
Cargo: **DIRETOR EXECUTIVO**



Nome: **André Guilherme Brandão**
Cargo: **DIRETOR EXECUTIVO**



251729 - v1

(Esta página foi intencionalmente deixada em branco)



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca pára.

Emissora

ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S.A.
Rua Emílio Bertolini, nº 100, sala 1, Vila Oficinas
Curitiba - PR

Coordenador Líder

HSBC BANK BRASIL S.A. - BANCO MÚLTIPLO
Avenida Brigadeiro Faria Lima, nº 3.064, 4º andar
São Paulo - SP

Coordenador

UNIBANCO - UNIÃO DE BANCOS BRASILEIROS S.A.
Avenida Eusébio Matoso, nº 891, 19º andar
São Paulo - SP

Consultores Legais da Companhia

BARBOSA, MÜSSNICH & ARAGÃO ADVOGADOS
Avenida Almirante Barroso, nº 52, 32º andar
Rio de Janeiro, RJ
Avenida Presidente Juscelino Kubitschek, 50, 1º, 2º e 4º andares
São Paulo - SP

Consultores Legais dos Coordenadores

MATTOS FILHO, VEIGA FILHO, MARREY JR. E QUIROGA ADVOGADOS
Alameda Joaquim Eugênio de Lima, nº 447
São Paulo - SP

Este Prospecto está disponível no Website:
www.mercadosdecapitais.com.br



(11) 3121-5555

