

## Informações Resumidas sobre a:

### 1ª Emissão Pública de Notas Promissórias Comerciais da



#### ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S.A.

### Sumário de Termos e Condições

<b>Emissora:</b>	ALL – América Latina Logística S.A. (“Companhia” ou “Emissora”) com 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, <a href="http://www.all-logistica.com">www.all-logistica.com</a> .
<b>Coordenador Líder:</b>	Banco Santander Brasil S.A. (“Santander” ou “Coordenador Líder”).
<b>Coordenador:</b>	Banco Itaú BBA S.A. (“Itaú BBA” ou, em conjunto com o Coordenador Líder, “Coordenadores”).
<b>Forma:</b>	As Notas Promissórias (“Notas Promissórias” ou “NP’s”) são da forma nominativa e serão emitidas fisicamente e mantidas depositadas junto ao banco mandatário.
<b>Series:</b>	Única.
<b>Data de Emissão:</b>	A data de emissão das NPs será a data de sua efetiva integralização (“Data de Emissão”).
<b>Volume:</b>	Até R\$ 373.500.000,00 (trezentos e setenta e três milhões e quinhentos mil reais), na Data de Emissão.
<b>Quantidade de títulos:</b>	Até 747 (setecentas e quarenta e sete) Notas Promissórias.
<b>Valor Nominal Unitário:</b>	R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais) na Data de Emissão (“Valor Nominal Unitário”).
<b>Vencimento:</b>	120 (cento e vinte) dias contados da Data de Emissão (“Data do Vencimento”).
<b>Ato Societário:</b>	A emissão das Notas Promissórias (“Emissão” ou “Oferta”) foi autorizada pela Reunião do Conselho de Administração da Emissora, realizada em 16 de maio de 2006, cuja ata foi arquivada na Junta Comercial do Estado do Paraná (“JUCEPAR”) em 17 de maio de 2006, sob o nº 20061400688.
<b>Código ISIN:</b>	BRALLLNPM000.
<b>Resgate Antecipado Facultativo:</b>	As NPs poderão ser resgatadas antecipadamente pela Emissora a qualquer momento a partir do 30º (trigésimo) dia, a contar da Data de Emissão, com expressa anuência dos titulares das NPs, nos termos do artigo 7º, § 2º, da Instrução da Comissão de Valores Mobiliários (“CVM”) nº 134, de 1º de novembro de 1990, mediante notificação no mínimo com 5 (cinco) dias úteis de antecedência. Nesta hipótese, a Emissora deverá resgatar as NPs pelo Valor Nominal Unitário, acrescido da Remuneração, conforme definida no item abaixo, calculada <i>pro rata temporis</i> desde a Data da Emissão, inclusive, até a data do respectivo resgate, exclusive.
<b>Remuneração:</b>	As Notas Promissórias farão jus ao pagamento de juros remuneratórios, a partir da Data de Emissão, incidentes sobre seu Valor Nominal Unitário e estabelecidos com base na variação da taxa média diária dos depósitos interfinanceiros de um dia, CDI “ <i>over extra grupo</i> ”, capitalizada de uma sobretaxa de 0,70% (setenta centésimos por cento) expressa na forma percentual ao ano, base 252 (duzentos e cinquenta e dois) dias, calculada e divulgada diariamente pela CETIP – Câmara de Custódia e Liquidação (“CETIP”) no informativo diário, disponível em sua página na Internet ( <a href="http://www.cetip.com.br">http://www.cetip.com.br</a> ) (“Taxa DI”), calculados <i>pro rata temporis</i> até o pagamento das Notas Promissórias (“Remuneração”).
<b>Forma de Precificação:</b>	As NPs serão ofertadas aos investidores com a Remuneração mencionada acima, sem mecanismos de formação de preço.

---

<b>Pagamento de juros:</b>	Os juros serão pagos na Data do Vencimento.
<b>Pagamento de Principal:</b>	Em uma única parcela na Data do Vencimento.
<b>Procedimento de subscrição e integralização:</b>	As NPs serão subscritas e integralizadas através do Sistema de Nota Promissória (“Sistema Nota”), administrado pela Associação Nacional das Instituições de Mercado Financeiro – Andima (“ANDIMA”) e operacionalizado pela CETIP.
<b>Local de negociação:</b>	As NPs serão negociadas, no mercado de balcão, através do Sistema Nota.
<b>Regime de colocação:</b>	<p>A garantia firme será prestada pelos Coordenadores, no valor total da Emissão, ou seja, até R\$ 373.500.000,00 (trezentos e setenta e três milhões e quinhentos mil reais).</p> <p>A colocação das Notas Promissórias somente terá início, nos termos do artigo 3º da Instrução da CVM nº 429, de 22 de março de 2006, após decorridos 5 (cinco) dias úteis do protocolo do pedido de registro na CVM, da publicação do anúncio de início de distribuição e da disponibilização deste formulário, divulgado nos termos do Anexo I à Instrução da CVM nº 155, de 7 de agosto de 1991.</p>
<b>Garantias:</b>	<p>As Notas Promissórias contarão com aval que será concedido de maneira solidária pela ALL – América Latina Logística do Brasil S.A. (“ALL Logística do Brasil” ou “Concessionária Brasileira”) e pela América Latina Logística Intermodal S.A. (“ALL Intermodal” e, em conjunto com a ALL Logística do Brasil, “Avalistas”), conforme deliberado em (i) RCA da ALL Logística do Brasil, realizada em 16 de maio de 2006, cuja ata foi arquivada na JUCEPAR, em 17 de maio de 2006, sob o n.º 20061400670; e (ii) Assembléia Geral Extraordinária da ALL Intermodal, realizada em 16 de maio de 2006, cuja ata foi arquivada na JUCEPAR, em 17 de maio de 2006, sob o n.º 20061400688 (“Aval”).</p> <p>O Coordenador Líder declara que verificou a regularidade da constituição, a suficiência e a exequibilidade do Aval.</p>
<b>Agente de Notas</b>	O Banco Itaú S.A. será o banco mandatário.
<b>Procedimento de rateio:</b>	Proporcional ao volume das ordens colocadas pelos investidores.
<b>Destinação dos Recursos:</b>	Os recursos captados por meio da distribuição pública das Notas Promissórias serão utilizados pela Emissora para : (i) reestruturação do passivo da Brasil Ferrovias; e (ii) programa de investimentos do novo grupo ALL.
<b>Vencimento Antecipado:</b>	<p>Os titulares das NPs poderão declarar, individualmente, antecipadamente vencidas todas as obrigações decorrentes das NPs de que sejam titulares e exigir o imediato pagamento pela Emissora do Valor Nominal Unitário das NPs, acrescido da Remuneração, no prazo de até 5 (cinco) dias úteis a contar do recebimento pela Emissora de carta protocolada ou carta com aviso de recebimento endereçada à sede da Emissora enviada pelos titulares das Notas Promissórias, na ocorrência das seguintes hipóteses (cada uma um “evento”):</p> <p>a) Vencimento antecipado ou inadimplemento no pagamento de quaisquer obrigações financeiras contraídas pela Emissora e/ou pelas Avalistas, no mercado local ou internacional num valor individual ou agregado superior a R\$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais);</p> <p>b) Caso as participações dos atuais acionistas do bloco de controle da Emissora, que atualmente somadas representam 100% (cem por cento) das ações representativas do bloco de controle, passem a representar, em conjunto, parcela inferior a 75% (setenta e cinco por cento) das ações representativas de eventual nova configuração do bloco de controle, sem prévia aprovação dos titulares das Notas Promissórias e sem que tenham sido previamente constituídas garantias adicionais às Notas Promissórias de forma satisfatória aos seus titulares, reunidos em Assembléia especialmente convocada para esse fim. Sem prejuízo do disposto neste item “b”, percentual não superior a 25% (vinte e cinco por cento) do novo bloco de controle deverá ser composto exclusivamente pela PREVI - Caixa de Previdência dos Funcionários do Banco do Brasil, Fundação dos Economistas Federais - FUNCEF, BNDES Participações S.A. e/ou JP Morgan Partners (BHCA);</p>

---

- c) Alteração do controle acionário direto das Avalistas, sem prévia aprovação dos titulares das Notas Promissórias e sem que tenham sido previamente constituídas garantias adicionais às Notas Promissórias, de forma satisfatória aos seus titulares, reunidos em Assembléia especialmente convocada para esse fim;
- d) Liquidação, dissolução, cisão ou qualquer forma de reorganização societária envolvendo a Emissora e/ou as Avalistas, com exceção do disposto na letra “b” acima;
- e) Pedido de recuperação judicial ou extrajudicial, de autofalência ou declaração de falência da Emissora e/ou das Avalistas, pedido de falência, não elididos no prazo legal, ou, ainda, pedido de qualquer procedimento análogo que venha a ser criado por lei, também não elidido dentro do prazo legal;
- f) Descumprimento, pela Emissora e/ou pelas Avalistas, de qualquer obrigação pecuniária perante os titulares das Notas Promissórias, previstas no Contrato de Coordenação, Colocação e Distribuição Pública de Notas Promissórias, mediante Regime de Garantia Firme, da 1ª Emissão para Distribuição Pública da Emissora, celebrado entre a Emissora, as Avalistas e os Coordenadores (“Contrato de Distribuição”) e na cártula representativa das Notas Promissórias (“Cártula”);
- g) Realização de redução de capital social da Emissora e/ou das Avalistas, após a data de registro da Emissão junto à CVM, sem que haja anuência prévia dos titulares das Notas Promissórias, conforme disposto no artigo 174 da Lei das Sociedades por Ações;
- h) Protesto legítimo de títulos contra a Emissora ou as Avalistas, no mercado local ou internacional em valor, individual ou agregado, superior a R\$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais), salvo se, no prazo de 30 (trinta) dias corridos contados do referido protesto, seja validamente comprovado pela Emissora ou pelas Avalistas que (i) o(s) protesto(s) foi/foram efetuado(s) por erro ou má-fé de terceiros; (ii) o protesto for cancelado, ou ainda; (iii) forem prestadas garantias em juízo;
- i) Não cumprimento de qualquer decisão ou sentença judicial transitada em julgado contra a Emissora e/ou as Avalistas, em valor agregado igual ou superior a R\$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais), ou seu valor equivalente em outras moedas, no prazo de até 30 (trinta) dias corridos da data estipulada para pagamento;
- j) Perda, caducidade, encampação ou cassação, por qualquer motivo, da concessão para exploração dos serviços de transporte de carga ferroviária, de que a Emissora é titular nos termos do Contrato de Concessão, celebrado pela Emissora e a União, em 27 de fevereiro de 1997;
- k) Pagamento de dividendos ou juros sobre capital próprio pela Emissora caso a Emissora esteja inadimplente com as suas obrigações pecuniárias descritas no Contrato de Distribuição e/ou na Cártula; e
- l) Pagamento de dividendos ou juros sobre capital próprio pelas Avalistas, caso estejam inadimplentes com as suas obrigações pecuniárias descritas no Contrato de Distribuição e/ou na Cártula.

## **Descrição Resumida das Atividades da Companhia**

Atualmente, a Companhia, conjuntamente com todas as suas subsidiárias diretas e indiretas, (“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 60% do produto interno bruto (“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 rede ferroviária da ALL atende a cinco dos mais importantes portos do Brasil e da Argentina.

A ALL opera uma vasta plataforma de ativos, incluindo em 31 de março de 2006 uma rede ferroviária com 16.397 quilômetros de extensão, 709 locomotivas, 19.857 vagões, 1.402 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 2,3 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, 67,3% do EBITDA<sup>1</sup> da Companhia e de todas as suas subsidiárias, excluindo a ALL Argentina, conforme abaixo definido, (“ALL Brasil”) em 2005, enquanto que o transporte de produtos industriais rodoviários e industrial intermodal representou, aproximadamente, 30,5% do EBITDA da ALL Brasil em 2005.

## Identificação dos Garantidores

A ALL Logística do Brasil é uma sociedade anônima de capital aberto com sede na Cidade de Curitiba, Estado do Paraná, na Rua Emílio Bertolini nº 100, inscrita no CNPJ sob o n.º 01.258.944/0001-26.

A ALL Logística do Brasil tem por objeto social (i) prestar serviços de transporte ferroviário; (ii) explorar serviços de carga, descarga, armazenagem e transbordo nas estações, pátios e terrenos existentes na faixa de domínio das linhas ferroviárias objeto da concessão; (iii) participar de projetos que tenham como objetivo a promoção do desenvolvimento sócio-econômico das áreas de influência, visando a ampliação dos serviços ferroviários concedidos; (iv) prestar serviços agregados de rastreamento de locomotivas e otimização de operações de pátio tais como consultoria, comunicação multimídia e terceirização de operações relacionadas; e (v) executar todas as atividades afins ou correlatas às descritas nas alíneas anteriores.

A ALL Intermodal é uma sociedade anônima de capital fechado com sede na Cidade de Curitiba, Estado do Paraná, na Rua Emílio Bertolini nº 100, parte, inscrita no CNPJ sob o n.º 03.172.874/0001-14.

A ALL Intermodal tem por objeto social (i) a exploração de serviços de transporte intermodal de cargas; (ii) atividades relacionadas a serviços de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário, tais como logística, operação portuária, movimentação e armazenagem de mercadorias e contêineres; (iii) exploração e administração de entrepostos de armazenagem; (iv) operação de Entrepostos Aduaneiros de Interior – EADI; (v) compra e venda e locação de contêineres; (vi) associação com outros operadores logísticos; e (vii) exercer outras atividades afins, correlatas ou acessórias, ou que utilizem como base a estrutura da ALL Intermodal.

## Fatores de Risco

### RISCOS RELACIONADOS À ALL

**A extinção antecipada das concessões ferroviárias brasileiras, e correspondentes contratos de arrendamento de ativos, pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (“Poder Concedente” ou “ANTT”), 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<sup>2</sup>, 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.

---

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Malha Sul significa a malha ferroviária dos Estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

**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 BNDES Participações S.A. – 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<sup>3</sup> 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.

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

As concessões argentinas detidas pela América Latina Logística – Central S.A. (“ALL Central”) e pela América Latina Logística – Mesopotâmica S.A. (“ALL Logística”, quando referida conjuntamente com a ALL Central, “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 estes *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 instrumento, as Concessionárias Argentinas não apresentaram novos *performance bonds* e a ALL Argentina<sup>4</sup> 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. (“ALL Argentina”) 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 Argentina 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 Argentina com relação à transferência de ações de emissão da ALL Central, e de, no mínimo, 72,28% no capital da ALL 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 Argentina e (c) aprovação, e o consequente registro e arquivamento no registro de comércio, da alteração do estatuto social da ALL Argentina 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 Argentina 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

---

3 Edital significa o edital nº PND/A-08/96/RFFSA, o qual contém os termos e condições que regulam o processo licitatório da concessão da Malha Sul da Companhia.

4 ALL Argentina significa a ALL – América Latina Logística Argentina S.A. e suas subsidiárias de forma consolidada, incluindo as sociedades cujas ações são detidas por meio de usufruto.

apresentadas pelo referido órgão, as quais a ALL Argentina não pôde cumprir até a presente data. Enquanto a eficácia desta autorização estiver pendente, e não forem satisfeitos os itens (a) a (c) acima, o usufruto detido pela ALL Argentina 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 Argentina 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 Argentina concedido por seus acionistas à Logispar Logística e Participações S.A. viola os termos e condições da Resolução 211/04, podendo também resultar na extinção das concessões argentinas. Além disso, a Poconé Participações S.A. foi incorporada pela Grucaí Participações S.A., e a Interférica S.A. Serviços Ferroviários e Intermodais foi sucedida pelas Holding Brasil S.A., ITD Transportes Ltda., Spornet 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.

#### **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 Argentinas e seus acionistas controladores poderão ser obrigados a pagar ao governo argentino eventual saldo devedor. O término antecipado das concessões argentinas poderia ter um efeito adverso relevante sobre a ALL.

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

Na presente data, o capital social da Companhia encontrava-se dividido em 223.147.650 ações, sendo 78.330.392 ações ordinárias e 144.817.392 ações preferenciais, representando 35,1% e 64,9% 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. 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 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 26 de setembro de 2005, 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 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), 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. 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.. 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, cujos dados estão sendo atualizados pela ALL 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 Brasil Ltda. ("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.

#### **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. 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 "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 proibem 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.

## **RISCOS RELACIONADOS AO BRASIL E À ARGENTINA**

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

O principal mercado de atuação da ALL é o Brasil, que tem experimentado periodicamente taxas de inflação extremamente altas. A inflação, juntamente com medidas governamentais para combatê-la, e a especulação sobre possíveis medidas futuras, têm tido efeitos bastante negativos sobre a economia brasileira. As taxas anuais de inflação medidas pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor, divulgado pelo IBGE ("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, diminuiu para 10,4% em 2003 e para 6,13% em 2004. Em 2005, o INPC acumulou alta de 5,05%. 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, R\$2,3407 em 30 de dezembro de 2005 e R\$2,1724 em 31 de março 2006. 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;
- a eleição presidencial que ocorrerá em outubro do presente ano; 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 2005, a receita bruta consolidada da ALL Argentina foi de aproximadamente R\$203 milhões enquanto a da ALL Brasil foi de aproximadamente R\$1.092 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 Notas Promissórias.**

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 Notas Promissórias pode, portanto, ser afetado negativamente por eventos ocorridos fora do Brasil, especialmente em outros países emergentes.

---

## **RISCOS RELACIONADOS COM A EMISSÃO E ÀS NOTAS PROMISSÓRIAS**

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

**A ausência de liquidez para as Notas Promissórias pode afetar a capacidade dos titulares das Notas Promissórias em vender as Notas Promissórias no futuro e pode afetar o preço que receberiam se tal venda ocorresse.**

O mercado secundário existente no Brasil para negociação de Notas Promissórias apresenta baixa liquidez, e não há nenhuma garantia de que existirá no futuro um mercado de negociação das Notas Promissórias que permita aos titulares das Notas Promissórias a sua alienação, caso estes decidam pelo investimento. A ALL não pode garantir o desenvolvimento ou liquidez de qualquer mercado para as Notas Promissórias. A liquidez e o mercado para as Notas Promissórias também podem ser negativamente afetados por uma queda geral no mercado de Notas Promissórias. Tal queda pode ter um efeito adverso sobre a liquidez e mercados das Notas Promissórias, 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 Notas Promissórias. Nesse caso, um novo índice deverá ser determinado pelo Poder Judiciário, podendo representar remuneração inferior à Taxa DI prejudicando a rentabilidade das Notas Promissórias.

**Não foram emitidos pareceres de advogados e de auditores independentes a respeito das informações onstantes deste instrumento e dos demais documentos relacionados à Emissão.**

A Companhia não contratou advogados ou auditores independentes para a condução de processo de diligência legal (*due diligence*) ou auditoria contábil, respectivamente das informações de caráter legal ou contábil relativas aos seus negócios e atividades, com vistas à preparação deste instrumento ou dos demais documentos que serão disponibilizados aos investidores no âmbito da Oferta. Assim sendo, os adquirentes das Notas Promissórias deverão tomar sua decisão de investimento cientes de que a suficiência, veracidade, qualidade e precisão das informações prestadas pela Companhia no presente instrumento não foram verificadas de forma independente, por terceiros contratados para tal fim.

## **Relacionamento da Emissora com os Coordenadores**

### **Santander**

A Emissora tem relacionamento com o Santander que presta serviços para a Emissora em transações comerciais usuais no mercado financeiro, tais como empréstimos de capital de giro, operações de derivativos e operações passivas como certificados de depósitos bancários (CDB) e debêntures compromissadas.

### **Itaú BBA**

A Emissora tem relacionamento com o Itaú BBA que presta serviços para Emissora em transações comerciais usuais no mercado financeiro, tais como empréstimos de capital de giro, e operações passivas como certificados de depósitos bancários (CDB) e debêntures compromissadas.

---

## Informações Financeiras Selecionadas

### Demonstração de Resultados

	2003	2004	2005	31/3/2005	31/3/2006
<i>(em milhões de reais)</i>					
<b>Demonstrações de Resultado Consolidadas:</b>					
<b>Receita Bruta de serviços</b>	<b>R\$990,4</b>	<b>R\$1.083,7</b>	<b>R\$1.249,3</b>	<b>R\$268,9</b>	<b>R\$310,2</b>
Deduções da receita bruta	(97,6)	(136,0)	(162,3)	(32,0)	(41,7)
<b>Receita líquida de serviços</b>	<b>R\$892,8</b>	<b>R\$947,7</b>	<b>R\$1.07,0</b>	<b>R\$236,9</b>	<b>R\$268,5</b>
Custo dos serviços prestados:					
Combustível	(175,7)	(182,1)	(226,2)	(49,6)	(60,3)
Agregados e terceiros	(127,4)	(106,7)	(105,7)	(26,4)	(28,0)
Despesas com mão-de-obra	(116,3)	(119,9)	(127,9)	(32,2)	(34,5)
Manutenção	(62,8)	(61,0)	(49,5)	(15,1)	(13,8)
Depreciação e amortização	(46,1)	(47,3)	(39,0)	(14,4)	(11,9)
Concessão e arrendamento	(29,0)	(28,1)	(29,4)	(6,4)	(7,5)
Outras	(58,0)	(68,9)	(67,0)	(20,6)	(26,2)
Vagões	0,0	0,0	(23,8)	(2,9)	(15,7)
<b>Custo total de serviços prestados</b>	<b>(615,3)</b>	<b>(614,1)</b>	<b>(668,5)</b>	<b>(167,4)</b>	<b>(197,8)</b>
<b>Lucro Bruto</b>	<b>R\$277,4</b>	<b>R\$333,6</b>	<b>R\$418,5</b>	<b>R\$69,5</b>	<b>R\$70,7</b>
Receitas (despesas) operacionais:					
Despesas com vendas, gerais e administrativas	(88,0)	(93,3)	(95,1)	(20,0)	(17,2)
Outras receitas (despesas) operacionais	5,6	(3,8)	14,9	2,0	0,8
<b>Total de receitas (despesas) operacionais</b>	<b>(82,3)</b>	<b>(97,1)</b>	<b>(80,2)</b>	<b>(18,0)</b>	<b>(16,4)</b>
Equivalência patrimonial e ganhos (perdas) em investimentos	(1,3)	57,1	(8,2)	(1,9)	(2,1)
<b>Lucro operacional antes de despesas financeiras</b>	<b>R\$193,8</b>	<b>R\$293,6</b>	<b>R\$330,1</b>	<b>R\$49,6</b>	<b>R\$52,2</b>
Despesas financeiras líquidas	(190,5)	(142,8)	(105,3)	(33,8)	(27,8)
<b>Lucro (prejuízo) operacional</b>	<b>R\$3,3</b>	<b>R\$150,8</b>	<b>R\$224,8</b>	<b>R\$15,8</b>	<b>R\$24,4</b>
Efeito de conversão monetário	(9,3)	(12,9)	(22,5)	3,4	0,0
Resultado não-operacional	4,3	(3,1)	7,6	0,2	0,8
Imposto de renda e contribuição social	6,2	15,8	(38,6)	(4,3)	(7,4)
<b>Lucro (prejuízo) líquido</b>	<b>R\$4,4</b>	<b>R\$150,6</b>	<b>R\$171,2</b>	<b>R\$15,1</b>	<b>R\$17,8</b>

### Balço Patrimonial

	2003	2004	2005	31/3/2005	31/3/2006
<b>Ativo circulante</b>	<b>R\$428,4</b>	<b>R\$972,9</b>	<b>R\$1.283,3</b>	<b>R\$1.378,7</b>	<b>R\$897,8</b>
Caixa e bancos	42,0	36,0	18,3	33,0	49,5
Aplicações financeiras	211,7	728,9	987,9	1.043,0	596,0
Contas a receber de clientes	66,0	58,6	68,4	79,3	76,5
Estoques	22,5	23,5	28,2	38,3	25,9
Arrendamento e concessão	14,2	16,0	10,1	7,4	16,0
Tributos a recuperar	52,5	88,7	148,6	139,3	99,9
Adiantamentos e outras contas a receber	8,7	17,4	13,0	28,8	30,2
Despesas pagas antecipadamente	10,8	3,7	8,7	9,5	3,8
<b>Ativo realizável a longo prazo</b>	<b>R\$167,8</b>	<b>R\$215,0</b>	<b>R\$244,7</b>	<b>R\$242,5</b>	<b>R\$217,9</b>
Partes relacionadas	3,0	17,0	2,7	0,8	18,9
Arrendamento e concessão	113,8	95,5	84,4	83,4	90,8
Depósitos judiciais	18,8	21,1	24,2	26,1	23,7
Tributos a receber	24,5	48,7	76,2	73,6	52,2
Investimentos de longo prazo	0,0	15,2	28,0	17,8	12,5
Outras contas a receber	5,0	4,6	17,8	26,9	4,7
Direitos relacionados à transações futuras	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Despesas pagas antecipadamente	2,7	13,0	11,5	13,8	15,2
<b>Ativo Permanente</b>	<b>R\$871,1</b>	<b>R\$961,5</b>	<b>R\$1.127,3</b>	<b>R\$1.179,8</b>	<b>R\$1.006,8</b>
Investimentos	271,7	248,9	234,4	228,9	248,0

Imobilizado	552,9	671,3	850,6	911,0	717,6
Diferido	46,5	41,3	42,3	40,0	41,2
<b>Total de ativos</b>	<b>R\$1.467,3</b>	<b>R\$2.149,3</b>	<b>R\$2.655,3</b>	<b>R\$2.801,0</b>	<b>R\$2.122,5</b>
	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>31/3/2005</b>	<b>31/3/2005</b>
<b>Passivo circulante</b>	<b>R\$505,6</b>	<b>R\$512,2</b>	<b>R\$703,1</b>	<b>R\$638,7</b>	<b>R\$469,8</b>
Empréstimo e financiamentos	230,7	110,0	167,1	163,7	117,5
Debêntures	11,2	24,8	22,2	32,7	20,7
Fornecedores	109,9	184,7	288,4	247,5	164,1
Impostos, taxas e contribuições	46,4	83,8	116,8	105,9	82,6
Dividendos propostos	0,0	31,8	22,9	21,4	0,0
Arrendamento e concessão a pagar	64,0	16,0	38,5	23,8	28,4
Salários e encargos sociais	28,8	29,9	32,4	20,2	18,6
Adiantamento de clientes	10,6	24,1	13,0	9,3	25,3
Outras contas a pagar	4,0	7,1	1,7	14,4	12,7
<b>Passivo exigível a longo prazo</b>	<b>R\$612,9</b>	<b>R\$889,7</b>	<b>R\$1.008,7</b>	<b>R\$1.193,1</b>	<b>R\$855,8</b>
Empréstimos e financiamentos	460,1	486,7	427,8	630,0	484,4
Debêntures	95,6	314,8	486,0	476,8	284,7
Provisão para contingências	17,0	14,9	15,5	15,4	12,3
Arrendamento e concessão a pagar	18,1	56,3	52,6	52,0	47,4
Obrigações relativas a operações futuras	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Outras contas a pagar	22,1	17,0	26,8	18,9	27,0
<b>Resultado de exercício futuro</b>	<b>R\$17,6</b>	<b>R\$9,2</b>	<b>R\$8,7</b>	<b>R\$8,6</b>	<b>R\$9,0</b>
<b>Patrimônio líquido</b>	<b>R\$331,2</b>	<b>R\$738,8</b>	<b>R\$934,8</b>	<b>R\$960,5</b>	<b>R\$787,8</b>
Capital social	317,1	616,9	682,2	690,2	651,5
Reservas de lucros	14,1	121,9	252,6	270,4	136,3
<b>Total de passivos</b>	<b>R\$1.467,3</b>	<b>R\$2.149,3</b>	<b>R\$2.655,3</b>	<b>R\$2.801,0</b>	<b>R\$2.122,5</b>

Audidores Independentes das informações selecionadas: PriceWaterhouseCoopers Auditores Independentes e Ernst & Young Auditores Independentes S/S

## Declaração do ofertante e da instituição líder sobre a veracidade, consistência, qualidade e suficiência das informações prestadas

**ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S.A.**, sociedade por ações, com sede em Curitiba, Estado do Paraná, na Rua Emílio Bertolini, nº100, sala 02, Vila Oficinas, inscrita no CNPJ sob o n.º 02.457.269/0001-27, neste ato representada na forma de seu Estatuto Social, na qualidade de companhia emissora de 747 (setecentas e quarenta e sete) Notas Promissórias para distribuição pública de sua 1ª emissão, todas nominativas, em série única, com Valor Nominal Unitário de R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais), perfazendo o total de R\$ 373.500.000,00 (trezentos e setenta e três milhões e quinhentos mil reais), vem, nos termos do item 7 do Anexo I à Instrução da CVM nº 155, de 7 de agosto de 1991 e da Instrução da Comissão de Valores Mobiliários nº 400, de 29 de dezembro de 2003, declarar que as informações prestadas são verdadeiras, consistentes, corretas e suficientes, permitindo aos investidores uma tomada de decisão fundamentada a respeito da Emissão.

**BANCO SANTANDER BRASIL S.A.**, instituição financeira integrante do sistema de distribuição de valores mobiliários, com sede na Cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, na Rua Amador Bueno n.º 474, inscrita no CNPJ sob n.º 61.472.676/0001-72, neste ato representada na forma do seu Estatuto Social, na qualidade de coordenador líder da distribuição pública de até 747 (setecentas e quarenta e sete) Notas Promissórias da 1ª emissão da Emissora, todas nominativas, em série única, com Valor Nominal Unitário de R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais), perfazendo o total de R\$ 373.500.000,00 (trezentos e setenta e três milhões e quinhentos mil reais), vem, nos termos do item 7 do Anexo I à Instrução da CVM nº 155, de 7 de agosto de 1991 e da Instrução da Comissão de Valores Mobiliários nº 400, de 29 de dezembro de 2003, declarar que tomou todas as cautelas e agiu com elevados padrões de diligência para que as informações prestadas pela Companhia sejam verdadeiras, consistentes, corretas e suficientes, permitindo aos investidores uma tomada de decisão fundamentada a respeito da Oferta.

Distribuição:

**Santander**

Axel Blikstad, CFA  
Ricardo Gentile Rocha  
Maurício Santos Gazire  
Ricardo Andrade Cunha

Tel: (11) 5538-6400

**Itaú BBA**

Rogério Queiroz  
Maurício Silveira  
Patrícia Cruz Bilezikjian,  
CFA

Tel: (11) 5029-4411 /  
(11) 3708-8695

Coordenadores



**O Coordenador Líder da Oferta é o Banco Santander Brasil S.A.**

*As informações aqui apresentadas constituem resumo dos termos e condições da 1ª Emissão de Notas Promissórias da ALL – AMÉRICA LATINA LÓGÍSTICA S.A., as quais encontram-se descritas na Nota Promissória. Referidos termos e condições são meramente indicativos e não é assegurado que as informações aqui constantes estarão totalmente reproduzidas na Nota Promissória.*

*O investimento nas Notas Promissórias envolve uma série de riscos que devem ser observados pelo potencial investidor. Esses riscos incluem fatores de liquidez, crédito, mercado, regulamentação específica, entre outros, que se relacionam tanto à Emissora como às próprias Notas Promissórias.*



“A presente oferta pública foi elaborada de acordo com as disposições do Código de Auto-Regulação da ANBID para as Ofertas Públicas de Distribuição e Aquisição de Valores Mobiliários, aprovado em Assembléia Geral da ANBID, e parte integrante da ata registrada no 4º Ofício de Registro de Pessoas Jurídicas da Cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, sob o n.º 510718, atendendo, assim, a presente oferta pública, aos padrões mínimos de informação contidos no código, não cabendo à ANBID qualquer responsabilidade pelas referidas informações, pela qualidade da emissora e/ou ofertantes, das instituições participantes e dos valores mobiliários objeto da oferta pública.”