

Operador

Boa tarde a todos. Sejam bem-vindos à conferência de resultados da Hidroviias do Brasil referentes ao terceiro trimestre de 2025. Temos hoje a presença dos senhores Décio Amaral, Diretor Presidente, André Hachem, Diretor Financeiro e de Relações com Investidores e Gabriela Colus, Gerente de Relações com Investidores.

Este evento está sendo gravado e ficará disponível no site de Relações com Investidores da Companhia. Após os comentários da administração da Hidroviias, haverá uma sessão de perguntas e respostas. Nessa ocasião, mais instruções serão fornecidas.

Destacamos que a ferramenta de tradução simultânea está disponível na plataforma. Para acessar, basta clicar no botão “Interpretation” na parte inferior da tela e escolher o idioma de preferência.

Antes de prosseguir, aproveitamos para reforçar que as declarações prospectivas têm como base as crenças e suposições da administração da Hidroviias e as informações atuais disponíveis para a Companhia. Essas declarações podem envolver riscos e incertezas, tendo em vista que dizem respeito a eventos futuros e, portanto, que dependem de circunstâncias que podem ou não ocorrer.

Investidores e analistas devem levar em conta que eventos relacionados ao ambiente macroeconômico, ao segmento e a outros fatores que podem fazer com que os resultados sejam materialmente diferentes daqueles expressados nas respectivas declarações prospectivas.

Dito isso, gostaria de passar a palavra ao Sr. Décio Amaral para que inicie sua apresentação.

Décio Amaral

Bom dia a todos e obrigado por participarem do nosso *call* de resultados referente ao terceiro trimestre de 2025.

Começaremos a nossa apresentação pelo slide 5, com os principais destaques deste trimestre.

O terceiro trimestre foi marcado por continuidade de bons resultados, impulsionados principalmente pela manutenção de condições de navegação normalizadas no Corredor Sul.

Na Hidrovia Paraná-Paraguai operamos os primeiros nove meses do ano com níveis de régua d’água dentro da faixa de normalidade. Esse cenário, aliado às ações contínuas de dragagem e derrocagem, permitiu uma navegação fluida, e impulsionaram a recuperação de resultados dessa operação. Destaco o crescimento de volume de minério de ferro, que foi a maior da série histórica.

No Corredor Norte, seguimos operando com calado normalizado, superando os efeitos da crise hídrica que marcou o terceiro trimestre de 2024. Lembro que esse ano enfrentamos alguns desafios operacionais, como limitações na recepção de cargas na ETC e uma safra mais alongada. Apesar disso, o trimestre foi positivo, sustentado principalmente pela normalização das condições de navegação.

Em Santos, mantivemos uma performance semelhante à do primeiro semestre. Nosso foco permanece na otimização dos ativos, por meio de iniciativas comerciais e de produtividade que visam maximizar o retorno mesmo em condições adversas.

Por fim, a operação de Navegação Costeira, cuja venda foi concluída semana passada, apresentou resultados em linha com a normalidade da operação.

No 3T25, o EBITDA Ajustado recorrente consolidado da Hidroviias, considerando a Navegação Costeira, foi de R\$361 milhões e no acumulado dos 9 meses de 2025 somou R\$965 milhões, com margem EBITDA Ajustada recorrente de 49%, 10 p.p. acima do mesmo período do ano anterior.

Passo a palavra ao André Hachem, nosso CFO, para detalhar os resultados por operação, e fico à disposição ao final da apresentação para a sessão de Q&A.

André Hachem

Obrigado Décio e bom dia a todos.

Antes de começarmos, gostaria de destacar que o Release está apresentado na visão proforma, incluindo os resultados da operação de Navegação Costeira.

Vamos iniciar pelos resultados do Corredor Norte, no slide 7.

Movimentamos 2,3 milhões de toneladas no trimestre, volume superior ao registrado no mesmo período do ano anterior, refletindo as condições de navegação normalizadas. O período foi marcado, por um lado, por desafios pontuais na recepção de cargas na ETC e pelos efeitos da sazonalidade da safra; por outro, pelo aumento de recepção de grãos via rodoviário direto e pela maior movimentação de carga de retorno de fertilizantes.

No acumulado do ano, movimentamos 6,3 milhões de toneladas, resultando em uma Receita Operacional Líquida de R\$331 milhões no trimestre e R\$884 milhões no acumulado do ano - um crescimento de 15% em relação ao mesmo período de 2024.

O EBITDA Ajustado recorrente totalizou R\$194 milhões no terceiro trimestre do ano, resultado 36% acima do ano anterior, quando as condições de navegação foram restritivas. Nos nove primeiros meses do ano, o EBITDA recorrente somou R\$540 milhões, representando um aumento de 14% na comparação anual, com margem EBITDA Ajustada de 61%.

Olhando para o quarto trimestre, é importante lembrar que esse é, sazonalmente, o período de menor movimentação do ano, refletindo tanto o ciclo das safras quanto o nível mais baixo dos rios. Nesse contexto, esperamos volumes semelhantes aos registrados em 2022, lembrando que, em 2023 e 2024, o trimestre foi impactado pelas secas severas que afetaram o rio.

Passando agora para o slide 8, apresentaremos os resultados do Corredor Sul.

Na Hidrovia Paraná-Paraguai, as condições de calado permaneceram normalizadas ao longo do trimestre, permitindo uma forte recuperação de volumes em relação ao mesmo período do ano anterior. No acumulado dos nove meses, movimentamos 4 milhões de toneladas, com destaque para o minério de ferro, que representou 76% do volume do corredor em 2025, um avanço expressivo frente aos 57% registrados em 2024.

A Receita Operacional Líquida foi de R\$285 milhões no trimestre, e de R\$777 milhões no acumulado do ano, impulsionada pelo maior volume e melhor mix de produtos, que compensaram os efeitos negativos da conversão da receita dolarizada.

O EBITDA Ajustado recorrente foi de R\$154 milhões no trimestre, uma melhora importante quando comparado com o segundo trimestre de 2025 e o terceiro trimestre de 2024. No acumulado do ano, totalizou R\$386 milhões, com margem de 50%, um avanço de 35 pontos percentuais em relação aos nove primeiros meses de 2024. Esse crescimento reflete as melhores condições operacionais com régua d'água em níveis normalizados tanto pelo maior volume de chuvas no ano, quanto pelas iniciativas de dragagem e derrocagem que seguem sendo realizadas na região.

Olhando agora para o quarto trimestre, observamos redução na régua d'água, movimento típico da sazonalidade na Hidrovia Paraná-Paraguai. Diante disso, adotamos o Plano de Águas Baixas a partir de novembro, e esperamos volumes significativamente menores do que aqueles registrados no terceiro trimestre deste ano, mas ainda superiores àqueles observados no mesmo período de 2024, quando a operação foi fortemente impactada pela seca.

Passando para o slide 9, apresentaremos os resultados da operação de Santos

No terceiro trimestre, movimentamos um total de 484 mil toneladas, volume levemente inferior ao mesmo período do ano passado, com pequena piora no mix de produtos.

No acumulado dos nove primeiros meses de 2025, movimentamos 1,3 milhão de toneladas, um crescimento de 13% frente ao mesmo período do ano anterior, impulsionado pelo início da operação de sal no final do 2T24, embora parcialmente compensado pela redução de volume de fertilizantes.

A Receita Operacional Líquida foi de R\$36 milhões no trimestre e R\$101 milhões no acumulado do ano, refletindo o maior volume com o início da operação de sal, porém com um mix menos favorável, uma vez que o sal possui uma tarifa inferior à de fertilizantes.

O EBITDA Ajustado recorrente somou R\$14 milhões no trimestre, uma queda de 12% frente ao terceiro trimestre do ano passado e no acumulado do ano, totalizou R\$35 milhões, com margem de 34%, 9 pontos percentuais abaixo do registrado no mesmo período do ano passado, refletindo os mesmos efeitos de mix e tarifa.

Para o quarto trimestre, esperamos resultados semelhantes aos observados no segundo trimestre.

E por fim, passando para o [slide 10](#), falaremos da operação de Navegação Costeira.

Serei breve nesse ponto, considerando que a operação foi vendida agora no começo do mês de novembro. Movimentamos 892 mil toneladas no trimestre e 2,5 milhões no acumulado do ano. O EBITDA Ajustado recorrente totalizou R\$75 milhões nos nove primeiros meses, refletindo os efeitos da docagem e da menor capacidade operacional no período. Com a conclusão da venda, deixaremos de reportar o segmento de Navegação Costeira a partir do quarto trimestre de 2025.

Passando agora para o [slide 12](#), apresentamos os resultados consolidados:

No acumulado de nove meses de 2025, movimentamos 14,3 milhões de toneladas, volume 14% superior ao mesmo período do ano passado, com destaque para a recuperação das condições de navegação no Corredor Sul.

A Receita Operacional Líquida foi de R\$711 milhões no terceiro trimestre do ano e, no acumulado, somou R\$2 bilhões, 32% superior ao mesmo período do ano passado.

O EBITDA Ajustado recorrente do trimestre totalizou R\$361 milhões e no acumulado do ano foi de R\$965 milhões, crescimento de 65% frente ao mesmo período de 2024, refletindo principalmente a recuperação das condições de navegação no Corredor Sul.

No [slide 13](#), falarei sobre os resultados financeiros do período.

Destaco a redução de alavancagem, encerrando o período em 2,9x Dívida Líquida/EBITDA, significativamente abaixo da alavancagem do terceiro trimestre de 2024, resultado tanto da melhora operacional e da geração de caixa, como também da maior posição de caixa após a conclusão do aumento de capital em maio.

Neste ano, conforme já comentamos na última divulgação de resultados, concluímos um passo importante na nossa estratégia financeira com a reestruturação de parte da nossa dívida através da emissão da 4ª debênture da Hidroviás, que contou com aval da Ultrapar e com a qual realizamos a recompra de parcela do Bond 2031, reduzindo assim a exposição cambial das dívidas.

Com isso, concluo essa apresentação e me coloco à disposição junto ao Décio na sessão de perguntas e respostas. Muito obrigado.

Operador

Com isso, concluo essa apresentação e me coloco a disposição junto ao Décio para sanar possíveis dúvidas. Muito obrigado.

Iniciaremos agora a sessão de perguntas e respostas. Caso deseje fazer alguma pergunta, por favor, clique no ícone de Q&A, que aparece na parte inferior de sua tela e digite sua pergunta. Para fazer perguntas através do microfone clique em “Levantar a mão”.

Nossa primeira pergunta vem do Pedro Tineo do Itaú BBA, senhor Pedro, o seu microfone já está liberado:

Pedro Tineo

Bom dia, Décio. Bom dia, Hachem, Bom dia, pessoal. Obrigado por pegarem a minha pergunta.

Eu queria explorar primeiro sobre os efeitos de paralisações por conta da ETC, queria entender, quando olhamos tri a tri tínhamos uma expectativa de que teríamos uma margem EBITDA parecida no 3º trimestre, mas vocês comentaram que ali ainda temos alguns travamentos por conta do volume dentro da ETC, queria saber se conseguimos quantificar, se tivéssemos volumes mais normalizados, o que poderíamos pensar de resultado operacional ali para a região?

Olhando para o Sul, a gente viu uma participação maior de minério de ferro, vocês já vêm comentando desde o Ultraday que se tiverem mais oportunidade de ter transporte de minério de ferro, é o que vocês devem fazer. Então queria entender o que podemos pensar em termos de alavancagem operacional, margem EBITDA, para o Sul, pensando nessa participação maior de Minério de Ferro?

É isso do nosso lado. Muito obrigado.

André Hachem

Fala Pedro, bom dia, é o Hachem aqui, vou começar pegando um pouco da sua pergunta falando sobre as margens do Norte.

De fato, quando a gente olha tri contra tri, quando a gente pega o mix, ele está relativamente parecido (rodo tup e o integrado), o que acontece é que nesse trimestre a gente acabou navegando um pouco menos, e a navegação é o seguimento da nossa operação que tem a maior margem e por consequência acabamos vendo esse efeito de menor margem do sistema.

Dito isso, quando a gente pega o mix, a gente poderia estar otimizando muito mais a capacidade de integrado se tivéssemos uma condição muito melhor de transportuária, uma vez que temos a transportuária dificultando o acesso, comentamos um pouco sobre isso no Ultraday, o que acaba acontecendo é: para não termos ociosidade no berço acabamos aumentando a recepção de cargas rodoviárias que tem uma margem menor.

O Décio vai comentar um pouco agora sobre a perspectiva da transportuária no curto, médio e longo prazo.

Décio Amaral

Pedro, bom dia. Obrigada pela tua pergunta.

O que está acontecendo na transportuária? O início das obras da nova transportuária já aconteceu, tá? A previsão é a gente ter essa via operacional asfaltada corrigindo as ladeiras grandes no último trimestre do ano de 2026, então ela deve estar plenamente operacional não para a próxima safra, mas para a outra. Qual a solução intermediária que nós estamos fazendo junto com as outras empresas do local? Estamos fazendo um asfaltamento provisório nas ladeiras atuais para tentar minimizar o problema na próxima safra, a expectativa é uma próxima safra com menos problemas ainda, mas a solução definitiva só para 2027, onde devemos ter um mix mais rico trabalhando daqui para frente.

André Hachem

Vamos lá, quando a gente olha o corredor Sul, o maior propulsor de resultados da Hidroviias nesse ano contra o ano passado tem sido o corredor, o que a gente está vendo é uma combinação de dois fatores, como mencionei, primeiro - tivemos uma régua de água muito mais favorável esse ano vs. ano passado, e também esse efeito da dragagem e derrocagem que vem acontecendo ao longo do

ano. Olhando de forma estrutural, a gente vai ter evoluções, acho que o Décio vai comentar um pouco mais quando a gente olha a perspectiva do rio do médio e longo prazo, mas eu queria frisar a sazonalidade que a gente enfrenta. No quarto trimestre, basicamente, o rio tem as suas ações e é o período de menor régua, basicamente quando você tem águas baixas o que acaba acontecendo é que você carrega menos por barcaça, por consequência disso você também tem que fazer mais desmembramento com o rio mais seco, o que leva mais tempo de ciclo e por consequência margens muito menores, então quando olhamos para o quarto trimestre temos o efeito de volume menor e margens menores, isso é usual do nosso business.

Quando a gente pensa no rio a gente costuma ter um primeiro e quarto trimestres mais apertada por períodos de baixas do rio, e um segundo e terceiro trimestres melhores, que é quando se tem uma melhor navegabilidade.

O Décio vai falar agora das suas perspectivas para médio e longo prazo.

Décio Amaral

Pedro, de novo, falando em médio e longo prazo, o corredor do Sul está com dragagens sendo executadas ao longo de todo o seu trecho, então esse ano já notamos um pequeno efeito. Com o mesmo nível de água conseguimos carregar barcaças com mais volume do que em anos anteriores. A perspectiva com a conclusão dessas dragagens e com a própria concessão da hidrovía no tramo brasileiro, que está em fase final de análise no TCU, é termos uma maior resiliência operacional e algum ganho de capacidade ao longo do ano, isso se revertendo no aumento de market share no nosso transporte de minério, essa é um pouco da nossa visão de longo prazo para o Sul.

Pedro Tineo

Perfeito, ficou super claro, muito obrigado.

Operador

Nossa próxima pergunta vem do Gabriel Frazão do BofA, Gabriel, o seu microfone já está liberado:

Gabriel Frazão

Bom dia, pessoal. Obrigado pelo espaço no call de resultados. Tenho uma pergunta sobre o estágio da negociação de tarifas para 2026. Se pudessem comentar com a gente sobre o andamento das negociações e se vocês esperam que os cenários dos últimos anos, (em que a HBSA entrou 100% contratada e com ganhos reais de tarifas) se repita para 2026? Ou se devemos ver um ganho de tarifa um pouco menor, considerando o forte aumento que conseguiram entregar nos últimos anos?

Décio Amaral

Gabriel, Décio, obrigado pela pergunta. Primeiro, assim, eu gosto de focar muito em coisa que eu controlo - que é meu custo e eficiência operacional, então temos que aprender a ganhar dinheiro com qualquer nível de tarifa. Então a nossa jornada aqui é criar uma empresa bastante resiliente, bastante eficiente, que consiga ser rentável em qualquer momento, dito isso, a gente tem uma perspectiva de uma tarifa positiva para a safra de 2026, e não tem no curto prazo grandes novas capacidades entrando no sistema. Você pode ter ali em Santos um terminal novo entrando, mas acho que tem um deslocamento de carga em terminal de terceiros e terminal próprio, a gente tem bastante contratos de ToP, o que nos dá uma tranquilidade importante de negociarmos com bastante calma, mas dito isso, acho que tem alguns corredores que competem com a gente e que estão um pouco mais flexíveis nas negociações comerciais, as nossas negociações estão em um ritmo tranquilo e similares aos anos anteriores, mas eu prefiro não entrar especificamente na questão cliente a cliente, mas é um cenário de bastante normalidade, não diferente dos anos anteriores.

Gabriel Frazão

Certo, muito obrigado, Décio.

Operador

Nossa próxima pergunta vem do Filipe Nielsen do Citi, senhor Filipe, o seu microfone já está liberado:

Filipe Nielsen

Bom dia, pessoal, bom dia e obrigado pelo espaço. Eu tenho uma dúvida em relação a CAPEX, a gente falou bastante no Ultraday sobre as oportunidades de projetos modulares, e isso ficou bem ilustrativo, mas queria saber o quando isso traria de CAPEX para esse ano e para o próximo? E eu queria entender um pouco o CAPEX desse trimestre, ele veio um pouco abaixo do que a gente esperava, vocês veem esse CAPEX aumentando ao longo do quarto trimestre e do ano que vem para poder fazer frente a esses projetos modulares? Como esses projetos estão avançando? Queria um pouco de cor sobre esses pontos, obrigado.

André Hachem

Oi, bom dia. Sobre CAPEX, nesse trimestre específico a gente teve a conclusão de um dos nossos projetos modulares, a Cábrea, que inclusive já se encontra em deslocamento para Barcarena, ela deve começar o seu comissionamento agora no final do ano e vai ter seu ramp up ao longo do primeiro semestre de 2026.

Quando a gente olha para manutenção, naturalmente, a gente acaba concentrando mais no quarto trimestre, ele é o período de baixa das operações, então a gente acaba concentrando um pouco mais.

Olhando para frente, basicamente quando a gente pensa em plano de 2026, em termos de projetos que já estão em andamento a gente vai ter o tombador, somando isso as despesas naturais de manutenção entendem-se que a empresa vai ter um CAPEX ok, não deveria ter grandes oscilações na nossa linha de CAPEX quando a gente pensa em 2026, deve ser um ano mais próximo da normalidade com o único projeto de expansão que é o tomador.

Filipe Nielsen

Perfeito, ficou claro pessoal, obrigado.

Operador

Nossa próxima pergunta vem do Pedro Bruno da XP, senhor Pedro, o seu microfone já está liberado:

Pedro Bruno

Bom dia, pessoal, pelo espaço. Uma parte da minha pergunta já foi respondida, era com relação ao Sul, mas eu queria saber sobre mais detalhes e confirmação sobre o entendimento de que vimos as dragagens e derrocagens que vieram sendo feitas ao longo do ano, desde o ano passado, na verdade, surtindo efeito, acho que o Décio comentou sobre o mesmo nível de régua com operação mais eficiente, então queria confirmar o entendimento de que isso deveria, já no quarto trimestre, oferecer uma melhoria de resultado ajustado para o nível de régua comparado com o ano passado, e entender se esses esforços ainda estão em curso e o quanto que eles ainda deveriam evoluir olhando para o ano que vem. O Décio comentou um pouco desses esforços combinados com as possíveis concessões de hidroviias, então também se puderem dar um update de como estão vendo a questão de time para isso. Seria isso, só essa explicação um pouco mais operacional do que ainda é o esforço de dragagem e derrocagem independentemente da dinâmica das hidroviias e das expectativas em relação aos projetos no contexto de que a gente tem visto uma decida mais rápida do nível de régua agora para esse quarto trimestre, obviamente que respeitando a sazonalidade, um pouco isso em mente.

Décio Amaral

Pedro, Décio, obrigada pela tua pergunta.

Então só para reforçar um pouco o ponto que o Hachem disse, nessa sazonalidade a gente entra no regime de operação de águas baixas e tem dois efeitos práticos, primeiro não carregamos as barcaças na sua totalidade, por questão de calado, e não conseguimos navegar o comboio interino no tramo, é necessário realizar mais desmembramentos e isso aumenta o teu ciclo de viagem e acabamos perdendo capacidade, visto que a viagem fica mais longa e não conseguimos carregar as barcaças na plenitude. O que está acontecendo esse ano, como houve um aprofundamento de calado, estamos tendo o efeito dos desdobramentos mais estamos conseguindo carregar um pouco mais de produto, não capturamos todo o benefício da dragagem ainda, visto ela ainda está em curso e hoje no rio temos entre 40 a 60 dragas, um numero bastante importante, mas que acaba atrapalhando um pouco a navegação, então as perspectivas para essas conclusões dessa dragagens e derrocagens, que acho que ainda leva um bom período do ano que vem, é um corredor mais resiliente, um ganho de capacidade para o mesmo nível de agua e uma resiliência maior por esses investimentos que estão sendo feitos.

Pedro Bruno

Perfeito, obrigado. Se puderem nos dar só uma atualização sobre o que esperam dos projetos de concessão hidrovia de forma geral?

Décio Amaral

Sobre a concessão, a gente vai avaliar a participação ou não, olhando um pouco, como sempre, para o retorno financeiro e mais importante, ter a garantia da navegabilidade. Vamos avaliar a participação no momento adequado do leilão.

Pedro Bruno

Perfeito, muito obrigado.

Operador

Nossa próxima pergunta vem da Isabela Pacheco do BofA, por escrito. Qual o nível de alavancagem vocês veem para o final desse ano e para o ano que vem?

André Hachem

Oi, Isabela, bom dia, aqui é o Hachem.

A gente não da guidance, certo. Eu acho que o principal ponto para ter em mente é o seguinte, nosso EBIDA LTM está em 965 milhões, se você pegar o mesmo período do ano passado estava em 586 milhões, certo, quando olhamos para o final do ano a gente continua vendo um terceiro e quarto trimestre muito mais saudáveis do que tivemos no ano passado, o que vai ajudar bastante quando a gente pensa em dívida líquida/ EBITDA.

Para fins de dívida líquida a gente está vendo uma geração de caixa saudável para esse ano, tanto para o quarto trimestre quanto para o ano que vem, então a gente deveria continuar vendo a empresa se desalavancando tanto para o fim do ano quanto para o ano seguinte.

Operador

Isso conclui a sessão de perguntas e respostas de hoje, gostaria de convidar o senhor Décio Amaral para prosseguir com as considerações finais. Por favor, Décio, pode prosseguir.

Décio Amaral

Queria agradecer a participação e as perguntas de todos, espero que a gente tenha sido claro e endereçado os pontos de vocês. A gente se encontra daqui a mais um trimestre para falar do fechamento desse ano e sobre as perspectivas para o ano que vem. Obrigado a todos e um bom dia.

Operador

A conferência está encerrada. Agradecemos a participação de todos e tenham um bom dia,