

1.1 – Breve histórico: descrever sumariamente o histórico do emissor

Constituição e Atividades

A Hidrovias do Brasil S.A. ("Companhia") foi constituída em 18 de agosto de 2010 pelo Pátria Infraestrutura Fundo de Investimento em Participações Multiestratégia, fundo especializado em investimentos na área de infraestrutura, que é administrado e gerido pelo Pátria Infraestrutura Gestão de Recursos Ltda.

A Companhia possui sua sede na capital do estado de São Paulo e tem por objeto social exercer atividades de logística e infraestrutura hidroviária, rodoviária e multimodal, no Brasil e no exterior, incluindo as listadas abaixo:

- (i) o transporte de mercadorias;
- (ii) a exploração de portos, terminais de carga, estaleiros, oficinas e entrepostos, incluindo a realização de obras e construção necessárias como meio para tal exploração;
- (iii) a navegação fluvial e marítima, a cabotagem e o armazenamento de mercadorias;
- (iv) a prestação de serviços de logística, diretamente ou por intermédio de terceiros;
- (v) a participação no capital social de outras sociedades cujo objeto social seja compreendido nas atividades deste Artigo ou tenha com elas relação direta; e
- (vi) outras atividades correlatas ou de qualquer forma relacionadas ao presente objeto social.

Aquisição do controle da Companhia pela Ultra Logística

Em 2024, a Ultra Logística Ltda. ("Ultra Logística") iniciou a aquisição de participação relevante na Companhia, e, após uma série de transações, passou a deter 40% de participação no capital social da Hidrovias, com o objetivo de exercer os direitos de acionista da Companhia inerentes a tais ações, inclusive para fins de eleição de membros da administração da Companhia.

Em 26 de dezembro de 2024, a Ultra Logística assinou um instrumento de Adiantamento para Futuro Aumento de Capital com a Companhia, no montante de R\$ 500.000, a ser utilizado para futura subscrição e integralização de ações da Hidrovias, em aumento de capital que deveria ser aprovado pelo Conselho de Administração da Hidrovias ainda no primeiro trimestre de 2025.

Com tais operações, e com a homologação do aumento do capital social aprovado pelo Conselho de Administração da Companhia em 08 de maio de 2025, a Ultra Logística passou a deter aproximadamente 50,15% do capital social total na data de 08 de maio de 2025, resultando na consolidação originária do controle acionário da Companhia.

O aumento do capital social mencionado foi originalmente aprovado em Reunião do Conselho de Administração da Companhia em 28 de fevereiro de 2025 e rerratificado pelo órgão em reunião de 04 de março de 2025, tendo sido homologado em sua totalidade, representando uma subscrição máxima de R\$ 1.200.000.000,00, mediante subscrição privada de 600.000.000 novas ações ordinárias, nominativas, escriturais e sem valor nominal. Para maiores informações sobre o Aumento de Capital, vide o item 1.12 deste Formulário de Referência.

Principais Controladas e Investidas

O histórico de constituição das atividades da Companhia após sua criação foi conforme abaixo:

Constituição do Corredor Norte

Em 30 de junho de 2011, a Companhia adquiriu a totalidade das ações representativas do capital social das empresas Hidrovias do Brasil - Vila do Conde S.A. ("HB Vila do Conde"), Hidrovias do Brasil – Marabá S.A. ("HB Marabá") e Hidrovias do Brasil - Miritituba S.A. ("HB Miritituba"), sociedades anônimas com sede nas cidades de Barcarena/Pará, Itaituba/Pará e São Paulo/São Paulo, respectivamente. Em 26 de janeiro de 2012, a Companhia constituiu a Hidrovias do Brasil - Navegação Norte Ltda., posteriormente denominada Hidrovias do Brasil – Navegação Norte S.A. ("HB Navegação Norte"), com sede na cidade de São Paulo. Em 05 de março de 2015, a Companhia adquiriu 100% das quotas representativas do capital social da atual denominada Hidrovias do Brasil – Holding Norte S.A. ("HB Holding Norte").

A HB Vila do Conde foi adquirida visando o desenvolvimento de um terminal multipropósito e multimodal para movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário. Em 2016, a HB Vila do Conde concluiu a construção de um Terminal de Uso Privado (TUP) na Cidade de Barcarena, estado do Pará e, após etapa de comissionamento, com a obtenção das licenças e autorizações aplicáveis, tornou-se uma empresa operacional.

A HB Miritituba foi adquirida visando o desenvolvimento de atividades de operação e exploração de terminais multipropósitos e multimodais, execução de quaisquer atividades afins, podendo também participar de outras empresas que atuem nestes ramos. Em 2016, a HB Miritituba concluiu a construção de uma Estação de Transbordo de Cargas (ETC) na cidade de Itaituba, estado do Pará e, após etapa de comissionamento, com a obtenção das licenças e autorizações aplicáveis, tornou-se uma empresa operacional.

A HB Navegação Norte foi adquirida visando (i) a exploração do serviço de operador de transporte multimodal, incluindo o transporte hidroviário de carga geral, graneis líquidos e sólidos, e o transporte rodoviário intermunicipal, interestadual e internacional de carga, exceto produtos perigosos (ii) a prestação de serviços de operações portuárias, navegação de apoio marítimo, navegação de apoio portuário, o serviço de rebocadores e operadores, cargas e descargas de barcas e serviços de armazenagem de cargas; (iii) o serviço de transporte de carga geral e graneis sólidos na navegação interior de percurso longitudinal intermunicipal, interestadual e internacional; e (iv) a prestação de serviço de navegação interior, o transporte, o armazenamento e o transbordo de carga geral e graneis sólidos. Em 2016 a HB Navegação Norte tornou-se uma empresa operacional após receber parte de sua frota e obter as licenças e autorizações aplicáveis

Em 24 de maio de 2016, a Companhia constituiu a Hidrovias do Brasil - Intermediação e Agenciamento de Serviços Ltda. ("HB Intermediação"), com sede na cidade de Itaituba, no estado do Pará principalmente para a operação de retorno com fertilizantes, com objetivo de realizar a intermediação e agenciamento de serviços e negócios em geral, exceto imobiliários, além da execução de quaisquer atividades afins, correlatas, acessórias ou complementares às descritas anteriormente.

Em movimento societário com o objetivo de otimizar e simplificar a estrutura societária da Companhia, em 1º de janeiro de 2019, a HB Vila do Conde incorporou a HB Miritituba e a HB Navegação Norte, em 2024, a HB Vila do Conde incorporou a HB Marabá e, em 2025, os acionistas da Companhia deliberaram em Assembleia Geral Ordinária e Extraordinária, pela incorporação da HB Holding Norte e a Companhia, como acionista da HB Vila da Conde, deliberou pela incorporação da HB Intermediação.

Constituição do Corredor Sul

Em 22 de março de 2011, a Companhia adquiriu 100% das ações representativas do capital social da atual denominada Hidrovías del Sur S.A., empresa localizada no Uruguai, com objeto social focado na participação societária em outras sociedades.

Em 31 de março de 2011, a Companhia adquiriu 100% das ações representativas do capital social da Baloto S.A., companhia que detém 49% do capital social da Obrinel S.A, que opera o TGM (Terminal Graneleiro de Montevideo), joint venture uruguaia que tem como plano de negócios a construção e operação de um terminal especializado de carga a granel e porto nas instalações do Porto de Montevideo. Em 2016, a construção do terminal foi concluída e a Obrinel tornou-se uma empresa operacional.

Em 5 de março de 2012, a Companhia adquiriu 45% das ações representativas do capital social da Limday S.A., joint venture sediada no Uruguai que tem como atividade principal o transporte de celulose das instalações portuárias de Fray Bentos para o terminal portuário localizado em Nueva Palmira, Uruguai.

Em 11 de abril de 2012, a Companhia adquiriu 100% das ações representativas do capital social da Girocantex S.A., empresa localizada no Uruguai. Em 17 de julho de 2012, a Girocantex S.A. celebrou contrato de transporte fluvial com a Mineração Corumbaense Reunidas, atual LHG Mining Corumba S.A ("LHG"), e garantia da Vale International S.A. para transporte 3,5 milhões de toneladas de minério de ferro pela Hidrovia Paraguai-Paraná por um prazo de 25 anos, emitindo a primeira fatura em 23 de maio de 2014.

Em 5 de setembro de 2012, a Companhia adquiriu 100% das ações representativas do capital social da atual denominada Hidrovías del Paraguay S.A. que desde 23 de maio de 2014 passou a apoiar a operação da Girocantex S.A. no Paraguai.

Em 20 de dezembro de 2012, a Companhia adquiriu 100% das ações representativas do capital social da Pricolpar S.A., empresa localizada no Paraguai. Em 17 de fevereiro de 2014, a Pricolpar S.A. passou a ser operacional, emitindo a primeira fatura pelo primeiro comboio de grãos transportados para seus clientes do Paraguai para portos na Argentina e Uruguai, atualmente atende aos clientes Sodru, Cofco e AGD para transporte de mais de 1 milhão de toneladas de grãos e 300 mil toneladas de fertilizantes no ano.

Em 12 de junho de 2013, a Companhia adquiriu 100% das ações representativas do capital social da Cikelsol S.A., empresa sediada no Uruguai que tem por objeto social a prestação de serviços de transporte fluvial (principalmente grãos), propriedade e administração de frota de marina mercante, entre outros.

Em 19 de abril de 2021, a Companhia divulgou Fato Relevante comunicando a celebração de um Framework Agreement e determinados contratos de compra e venda de ativos com a Imperial Logistics International B.V. & Co. KG e determinadas entidades de seu grupo empresarial, para (i) a aquisição de ações representativas de 100% do capital social da Imperial Shipping Paraguay S.A., sociedade sediada em Assunción, no Paraguai; (ii) a aquisição de ações representativas de 100% do capital social da Imperial South America BV, sociedade sediada em Druten, na Holanda; (iii) a aquisição de ações representativas de 50% do capital social da Baden S.A., sociedade sediada em Concepción, no Paraguai; e (iv) a aquisição de determinados ativos de navegação do grupo Imperial. A Imperial Shipping Paraguay S.A. opera na hidrovia Paraná-Paraguai, que faz parte do corredor logístico da região Sul, onde a Hidrovias atualmente tem operações de transporte de grãos, celulose e minério de ferro (Corredor Sul). A Transação contribuiu com o fortalecimento da presença da Companhia nesse corredor logístico, assim como com a manutenção da estratégia de diversificação de produtos e moedas. Essa transação contemplou, dentre os ativos de navegação que serão adquiridos do grupo Imperial, 7 empurradores troncais e 84 barcas com tampas. Além dos ativos, a Companhia passou a deter a participação do grupo Imperial no Porto Baden, situado no Paraguai, uma sociedade estabelecida em conjunto com a CIE S.A., companhia paraguaia fornecedora de equipamentos industriais e serviços para os

setores energético, industrial e naval. Os ativos da Imperial Shipping trouzeram 2 clientes de longo prazo no negócio de minério de ferro, Siderar e Vetorial, clientes com os que continuamos operando atualmente com 1,2 milhões de toneladas anuais.

Aquisição da Hidrovias do Brasil – Cabotagem Ltda.

Em 2 de setembro de 2016, a Companhia adquiriu 100% das quotas representativas do capital social da sociedade CMN Solutions Q012 Participações Ltda., que passou a ser denominada Hidrovias do Brasil – Cabotagem Ltda. (“HB Cabotagem”).

Atualmente, a HB Cabotagem tem sede na cidade de São Paulo e tem por objeto social a exploração do serviço de transporte marítimo de cabotagem de carga, transporte marítimo de longo curso de carga, transporte por navegação interior de carga, transporte multimodal e o transporte rodoviário de carga, considerando carga geral, graneis líquidos e sólidos, bem como as atividades de navegação de apoio marítimo, apoio portuário e o serviço de rebocadores e empurradores.

Em 2016, a HB Cabotagem se tornou uma empresa operacional após a aquisição de duas embarcações da Log-In – Logística Intermodal S.A. (“Log-In”), identificadas como “Log-In Tambaqui” e “Log-In Tucunaré”, bem como obtenção das licenças e autorizações aplicáveis. A HB Cabotagem opera bauxita em contrato dedicado com o cliente de longo prazo Hydro Alunorte.

Conforme Fato Relevante divulgado pela Companhia em 27 de fevereiro de 2025, a Companhia celebrou um contrato para a venda da sua operação de cabotagem para a Companhia de Navegação Norsul (Norsul). O valor total da venda (*enterprise value*) é de R\$715 milhões, sendo R\$195 milhões referentes ao valor do patrimônio (*equity value*) e R\$ 521 milhões de saldo de dívida, com data base de 31 de dezembro de 2024. A venda da operação de cabotagem permite a otimização do portfólio da Companhia e a concentração de esforços nos investimentos de maior atratividade estratégica e sinergia operacional, além da contribuição com a redução do seu nível de alavancagem financeira. Na data da atualização anual deste Formulário de Referência, a conclusão da transação está sujeita a aprovações regulatórias e cumprimento de condições precedentes usuais nesse tipo de operação.

Aquisição da Hidrovias do Brasil Administração Portuária Santos S.A.

Em 23 de setembro de 2019, a Companhia adquiriu 100% das quotas representativas do capital social da sociedade SF 146 Participações Societárias S.A., que passou a ser denominada Hidrovias do Brasil Administração Portuária Santos S.A. (“HB Santos”).

Atualmente, a HB Santos tem sede na cidade de Santos, estado de São Paulo e tem por objeto social a movimentação e armazenagem de graneis sólidos minerais, especialmente fertilizantes e sais, e atividades relacionadas, pelo Porto de Santos, no estado de São Paulo.

Em 29 de janeiro de 2020, a HB Santos e a União, por intermédio do Ministério da Infraestrutura, firmaram o Contrato de Arrendamento Nº 01 de 2020, cujo objeto consiste no arrendamento de área portuária denominada STS20, destinada a movimentação e armazenagem de graneis sólidos minerais, especialmente fertilizantes e sais, no Porto organizado de Santos, Estado de São Paulo (“Arrendamento”), no qual a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ figura como interveniente-anuente. O Arrendamento possui um prazo de 25 anos contados a partir da data da celebração do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos (Data da Assunção), o que ocorreu em 03 de março de 2020.

Eventos Relevantes

Contratos de Financiamentos – Projeto Operação Cabotagem

Em 23 de dezembro de 2016, a Companhia assumiu, através da sua controlada indireta HB Cabotagem, em negociação com a Log-In, o contrato de Financiamento Mediante Abertura de Crédito com o BNDES, no valor total de US\$ 144.644 mil que eram equivalentes a R\$ 491.601 mil, referente à aquisição de dois navios graneleiros, cujos pagamentos ocorrem mensalmente com a liquidação final prevista para 10 de março de 2033. Estão dados em garantia os ativos adquiridos denominados Tucunaré e Tambaqui.

Emissão de títulos de dívida no mercado internacional: Bonds

Em 24 de janeiro de 2018, a Companhia por intermédio da sua subsidiária Hidrovias International Finance, em Luxemburgo emitiu novos títulos de dívida no mercado internacional no valor total de US\$600.000.000,00, remunerados à taxa de 5,950% ao ano e com vencimento em janeiro de 2025 ("Bonds 2025"), com a finalidade de liquidação de dívidas do corredor norte e sul, reduzindo custos financeiros e trazendo maior eficiência de fluxo de caixa. Em janeiro de 2025 a Companhia realizou o pagamento do Bond em seu vencimento.

Em 08 de fevereiro de 2021, a Companhia por intermédio da sua subsidiária Hidrovias International Finance, em Luxemburgo, emitiu novos títulos de dívida no mercado internacional no valor total US\$ 500.000.000,00, remunerados à taxa de 4,950% ao ano e com vencimento em fevereiro de 2031 ("Bonds 2031"), com a finalidade (i) recomprar parte dos Bonds 2025 através de uma tender offer que teve adesão de aproximadamente 74,15% dos titulares dos bonds e (ii) e outros propósitos corporativos.

Em decorrência de circunstâncias de mercado, a Companhia realizou programas de recompra de Bonds no mercado secundário (Open Market Repurchase). Estes programas não configuram uma oferta de recompra a mercado, mas possibilitam uma oportunidade a bondholders que eventualmente possam precisar de liquidez.

Contratos de Financiamentos – NCE

Em 22 de março de 2018, a Companhia captou, através de suas subsidiárias Hidrovias do Brasil – Vila do Conde S.A., NCEs (Nota de Crédito à Exportação) com o Banco Santander, no montante originário de R\$ 1.120.734, juros semestrais de 6,3% a.a. e vencimento em 21 de janeiro de 2025. Esta nota é garantida integralmente por uma aplicação financeira vinculada (CLN) de igual valor, prazo e vencimento, contra a mesma contraparte emitida pela Hidrovias International Finance. Em maio de 2021, a Companhia aditou este contrato e a nota passou a ter juros de 4,99% a.a. e vencimento em 4 de fevereiro de 2026.

Tal operação está estruturada para, a qualquer momento, por mera liberalidade, ser liquidada com valores, títulos ou outros haveres cedidos em garantia. Ambos os instrumentos devem ser resgatados de maneira vinculada e a qualquer momento pela Companhia. Desta forma, e considerando que a Companhia dispõe de um direito legalmente executável para liquidar as transações pelo montante líquido e tem a intenção de assim fazer, o passivo e ativo financeiro estão sendo compensados para fins de apresentação nessas demonstrações financeiras.

Emissão de títulos de dívida no mercado nacional: Debêntures

Em 15 de outubro de 2021, a Companhia fez a sua primeira emissão de debêntures simples, não conversíveis em ações, da espécie quirografária, em duas séries, para distribuição pública com esforços restritos de distribuição, no montante total de R\$ 380.000 e prazo de vencimento de 7 anos contados da data de emissão

para as debêntures da primeira série e 10 anos contados da data de emissão para as debêntures da segunda série. Os recursos captados com a emissão serão destinados para o projeto de implantação e adequação de infraestrutura do Terminal STS20 no Porto de Santos/SP.

Em 20 de julho de 2022, a Companhia fez sua 2ª emissão de debêntures simples, não conversíveis em ações, da espécie quirografária, em duas séries, para distribuição pública com esforços restritos de distribuição, no montante total de R\$ 500.000, e prazo de vencimento de cinco anos contados da data de emissão para as debêntures da primeira série e sete anos contados da data de emissão para as debêntures da segunda série. Os recursos captados com a emissão foram destinados para a otimização da estrutura de capital da Companhia com a recompra de bonds no mercado secundário.

Em 15 de janeiro de 2025, a Companhia efetuou sua 3ª emissão de debêntures simples, não conversíveis em ações, da espécie quirografária, em série única, para distribuição pública, sob o rito de registro automático de distribuição, destinada a investidores profissionais, nos termos da Resolução CVM nº 160 de 2022, da Lei nº 6.385/1976, no montante total de R\$400.000.000, com vencimento em 15 de julho de 2026, a um custo de CDI + 1,50%.

Contratos de Financiamentos – FINEP

Em 30 de dezembro de 2021 a Companhia, na qualidade de financiada, e sua subsidiária Hidrovias do Brasil – Vila do Conde S.A., na qualidade de interveniente anuente executora, celebraram o contrato de financiamento com a Financiadora de Estudos e Projetos – Finep, no montante total de R\$ 37.718.548,20 com destino ao financiamento parcial das despesas incorridas na elaboração e execução do Plano Estratégico de Inovação que consiste na construção de um empurrador híbrido. Referido projeto tem prazo de execução de 22 meses.

Contratos Comerciais Corredor Sul

Projeto MCR

Em 17 de julho de 2012 foi celebrado Contrato de Transporte Fluvial de minério de ferro entre Girocantex S.A., sociedade controlada pela Companhia, Mineração Corumbaense Reunidas, atual LHG Mining Corumbá S.A. ("LHG"), e garantia da Vale International S.A para prestação de serviços de transporte de minério de ferro pela hidrovia Paraná-Paraguai, na modalidade take or pay, pelo período de 25 anos, movimentando um volume anual estimado em 3.250.000 toneladas.

Em 14 de janeiro de 2016 foi celebrado um aditivo ao contrato, com efeitos retroativos ao 1º de janeiro de 2016, segundo o qual obrigações e condições originais do contrato foram alteradas.

Em 6 de dezembro de 2018 foi celebrado um documento de cessão e garantia denominado "Deed of Novation, Guarantee and Indemnity", com efeitos retroativos ao 1º de junho de 2016, segundo o qual o Contrato de Transporte Fluvial referido anteriormente foi cedido pela Vale International S.A. a uma subsidiária de seu grupo: Mineração Corumbaense Reunida S.A., constituindo a Vale International S.A. como garantidora das obrigações agora assumidas pela sua MCR.

Em 15 de julho de 2022, conforme notícias veiculadas na mídia, a Vale divulgou a venda da totalidade das ações de emissão da Mineração Corumbense Reunida S.A. para o grupo J&F Investimentos S.A. Tal fato não gerou qualquer alteração no Contrato de Transporte Fluvial, tampouco na condição da garantidora das obrigações do contrato, que permanece sendo a Vale International S.A.

Projeto Grãos Sul

Em 17 de fevereiro de 2014 foi celebrado Contrato de Transporte Fluvial com subsidiárias da Sodrugestvo para prestação de serviços de transporte de grãos como soja, milho, trigo e farinha de soja na hidrovia Paraná Paraguai desde portos localizados no Paraguai até o porto de Nueva Palmira, no Uruguai. Ajustes operacionais e mudanças aos termos originais deste contrato foram incorporados a partir de dois aditivos acordados entre as partes. Este contrato tem vencimento em 2027

Contratos Comerciais Corredor Norte

Projeto Grãos Norte - COFCO

Em 26 de maio de 2014, foram celebrados pela HB Miritituba, HB Navegação Norte e pela HB Vila do Conde, subsidiárias integrais da Companhia, Contratos Definitivos para prestação de serviços de transbordo de cargas, transporte hidroviário e de serviços portuários, respectivamente, com a Nidera Sementes Ltda., para a movimentação de até 2,2 milhões de toneladas de grãos/ano na região norte do Brasil, pelo período de 10 anos.

Em 21 de julho de 2014, foram celebrados pela HB Miritituba, HB Navegação Norte e pela HB Vila do Conde, subsidiárias integrais da Companhia, Contratos Definitivos para prestação de serviços de transbordo de cargas, transporte hidroviário e de serviços portuários, respectivamente, com a Noble Brasil S.A. e a Noble Brazil Overseas Limited, para a movimentação de até 1,76 milhões de toneladas de grãos/ano na região norte do Brasil, pelo período de 10 anos. Os referidos Contratos Definitivos foram aditados em 26 de janeiro de 2015 e estipularam um incremento de volume de movimentação de até 990 mil toneladas de grãos/ano, totalizando, então, um volume de movimentação de até 2,75 milhões de toneladas de grãos/ano por referidas subsidiárias da Companhia para a Noble na região norte do Brasil, pelo período de 10 anos.

Em 05 de janeiro de 2018, todas as partes acima mencionadas compilaram por meio de termo aditivo os seis contratos definitivos em um único contrato ("Contrato"), além disso as responsabilidades e obrigações contratuais ora pactuadas passaram a ser da Cofco Internacional Grãos e Oleaginosas Ltda., nova denominação de Nidera Sementes Ltda., da Cofco Brasil S.A., nova denominação da Noble Brasil S.A. e da Cofco Brazil Overseas Limited, nova denominação de Noble Brazil Overseas Limited. No referido aditamento as Partes estabeleceram ajustes e mudanças aos termos originais deste contrato incluindo, dentre outras alterações, um novo prazo contratual o qual passou a ser pelo período de 15 anos, ou seja, o Contrato irá vigor até 30 de junho de 2031, bem como alteraram o volume de movimentação progressiva de 300 mil toneladas de grão em 2016 atingindo 3,51 milhões de toneladas de grãos em 2030, e para o último ano do contrato, 2031, restou firmado o volume de 1,1 milhão de toneladas de grãos.

SODRU

Em 27 de abril de 2017, foram celebrados pela HB Miritituba, HB Navegação Norte e pela HB Vila do Conde, subsidiárias integrais da Companhia, Contratos Definitivos para prestação de serviços de transbordo de cargas, transporte hidroviário e de serviços portuários, respectivamente, com a Aliança Agrícola do Cerrado S.A. e Sodrugestvo Trading S.A., para a movimentação do volume de 240 mil toneladas de grãos para o ano de 2017 e a partir de 2018 o volume de 300 mil toneladas de grãos/ano na região norte do Brasil, pelo período de 10 anos.

Em 13 de abril de 2018, os referidos Contratos Definitivos foram aditados, no qual as partes estabeleceram um aumento de volume a ser movimentado de 120 mil toneladas de grãos para o ano de 2018, totalizando, assim um volume de até 420 mil toneladas de grãos para o ano de 2018.

Em 10 de abril de 2019, as partes celebram o segundo termo aditivo sobre os Contratos Definitivos, no qual estabeleceram para o ano de 2019 o volume de 410 mil toneladas.

Em 10 de janeiro de 2020, as partes celebraram o terceiro termo aditivo sobre os Contratos Definitivos, no qual estabeleceram ajustes e mudanças aos termos originais deste contrato incluindo, dentre outras alterações um novo volume a ser movimentado a partir de 2021 sendo este de 420 mil toneladas de grãos/ano e alteraram, também, a vigência dos Contratos que permanecerão em vigor até 20 de dezembro de 2029.

ALUNORTE

Em 16 de setembro de 2016, foi celebrado pela Hidrovias do Brasil - Cabotagem Ltda. junto a Log-in Logística Intermodal S.A. o Contrato de Compra e Venda de Ativos e Outras Avenças, por meio do qual a Hidrovias assumiu todos os direitos e obrigações advindos do Contrato de Longo Prazo para Serviço de Transporte Marítimo e Fluvial de Bauxita a Granel firmado entre a Log-in e a Alunorte – Alumina do Norte do Brasil S.A., sobre o qual passa a ser de responsabilidade da Hidrovias a prestação de serviços de transporte marítimo e fluvial de bauxita a granel para a Alunorte, sobre o volume de 6 milhões de toneladas métricas de bauxita a granel por ano, pelo período de 19 anos.

BTG

Em 16 de maio de 2024, foi celebrado pela Hidrovias do Brasil – Vila do Conde S.A, Contrato de Prestação de Serviço Logísticos Hidroviários de Grãos, com a BTG Pactual Commodities S.A., para a movimentação 360 mil toneladas para o ano de 2023, 585 mil toneladas para o ano de 2024, 730 mil toneladas para o ano de 2025 e 490 mil a 750 mil toneladas à partir de 2026 a 2029, essa sob indicação do cliente conforme cláusula específica do contrato. Período total do contrato de 7 anos.

Cibra

Em 04 de abril de 2024, foi celebrado pela Hidrovias do Brasil – Vila do Conde S.A, Contrato de Prestação de Serviço Logísticos Hidroviários de Fertilizante, com a Cibrafertil Companhia Brasileira de Fertilizantes, para a movimentação 200 mil toneladas para o ano de 2024, 230 mil toneladas para o ano de 2025 e 250 mil toneladas à partir de 2026 até 2027. Período total do contrato de 4 anos.

Contratos Comerciais Corredor Santos:

Adufertil: Em 08 de agosto de 2022, foram celebrados pela Hidrovias do Brasil Administração Portuária Santos S/A e pela Adufertil Fertilizantes Ltda, Contrato Definitivo para prestação de serviços de descarga portuária, contemplando a armazenagem dos produtos pelo período acordado em armazéns e posterior expedição de caminhões posicionados pela Contratante, para a movimentação do volume de 500 mil toneladas a 1 milhão de toneladas de fertilizantes, pelo período de 10 anos.

Rumo: Em 28 de outubro de 2022, foram celebrados pela Hidrovias do Brasil Administração Portuária Santos S/A e Rumo S/A, Contrato Definitivo o estabelecimento de parceria entre as Partes, a fim de que possam

oferecer conjuntamente, aos Clientes, a Solução Logística Integrada, sendo pela HB Santos, os Serviços Portuários no Terminal HB Santos, sendo serviços de descarga portuária, contemplando a armazenagem dos produtos pelo período acordado por cada cliente e posterior expedição em vagões posicionados pela Rumo, e pela RUMO, a Solução Ferroviária com a disponibilização de vagões descarregados para a HB Santos para o transporte dos Produtos pelo modal ferroviário, com origem no Terminal HB Santos, para movimentação do volume de 540 mil toneladas de fertilizantes, pelo período de 5 anos. O início da vigência do contrato foi estabelecido a partir do primeiro carregamento ferroviário, que aconteceu em 14 de março de 2024.

Salinor: Em 12 de março de 2024, foram celebrados pela Hidrovias do Brasil Administração Portuária Santos S/A e pela Salinor – Salinas do Nordeste S.A., Contrato Definitivo para prestação de serviços de descarga portuária, contemplando a armazenagem dos produtos pelo período acordado em armazéns e posterior expedição de caminhões posicionados pela Contratante, para a movimentação do volume de 400 mil toneladas de sal, pelo período de 03 anos, tendo como validação para o contrato 3 operações de navios teste.

Em 12 de agosto de 2024, o referido Contrato Definitivo foi aditado, no qual as partes estabeleceram a postergação de mais 3 operações de navios teste, totalizando para validação do contrato 6 navios teste.

Em 11 de outubro de 2024, o referido Contrato Definitivo foi aditado, no qual as partes estabeleceram o encerramento do período de teste dos serviços da Contratada e foram revisadas algumas cláusulas operacionais como: O tempo de carregamento dos caminhões, as pás carregadeiras devem necessariamente conter balança nas caçambas, horário de funcionamento do terminal, incluindo a condição de antecipar a triagem dos caminhões posicionados pela Contratante, prancha de recepção dos produtos e quantidade de janelas/hora para agendamento dos caminhões e capacidade estática por separação de produto.

1.2 – Sumário: descrever sumariamente as atividades principais desenvolvidas pelo emissor e suas controladas

Visão Geral

Somos um dos maiores prestadores de serviços de logística integrada e independente, com foco em logística hidroviária da América Latina, levando em consideração receita e capacidade de carga¹. Nosso foco é fornecer serviços de logística integrada, armazenamento e serviços relacionados, por meio de uma ampla base de ativos modernos, incluindo serviços de navegação hidroviária ou de cabotagem², transbordo e carga e descarga em terminais portuários.

Considerando que o modal hidroviário é usualmente o de menor custo para transporte de carga a granel de longa distância³, além de possuir um impacto ambiental significativamente menor quando comparado aos modais ferroviário e rodoviário⁴ acreditamos que estamos posicionados de forma estratégica, para atender vários setores com grande crescimento na América do Sul como *commodities* agrícolas e minerais e celulose.

A Companhia foi fundada em 2010 pelo Pátria Infraestrutura Fundo de Investimento em Participações Multiestratégia como um projeto *greenfield* (não operacional), e iniciou suas operações no segundo trimestre de 2012, com o objetivo de se tornar uma prestadora líder no setor de serviços logísticos integrados, com foco em transporte hidroviário na América do Sul.

Em 31 de dezembro de 2024, operávamos quatro terminais portuários, com capacidade total de carregamento de 20,5 milhões de toneladas por ano, e uma estação de transbordo, estrategicamente localizados, além da nossa frota hidroviária atual, que conta - com 464 barcas de carga, 23 empurradores principais, 8 empurradores auxiliares e 2 navios de cabotagem, desenvolvida para atender às necessidades específicas de seus clientes e, simultaneamente, ter flexibilidade operacional de alocação para diferentes rotas e cargas, dando maior flexibilidade para adaptações de acordo com as condições de mercado e com a demanda pelas cargas transportadas.

No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, a Companhia foi responsável pelo transporte de 15,9 milhões de toneladas, o que representa uma redução de 13% em relação ao mesmo período do ano anterior. O Corredor Norte foi responsável pelo transporte de 6,6 milhões de toneladas, o Corredor Sul com 4,0 milhões de toneladas, Navegação Costeira com 3,6 milhões de toneladas e o Terminal de Santos com 1,7 milhões de toneladas. Deste volume transportado, a maior representatividade foi no transporte de grãos, com 45% do volume total movimentado pela Companhia no período.

Ademais, em 31 de dezembro de 2024, operávamos em dois dos maiores sistemas fluviais navegáveis da América do Sul: (i) o sistema fluvial dos rios Trombetas, Tapajós, Amazonas e Pará, ou “Corredor Norte”, e (ii) o sistema fluvial dos rios Paraguai-Paraná, ou “Corredor Sul”, conforme indicado abaixo. Além disso, fornecemos serviços de navegação costeira na região Norte do Brasil e serviços portuários no Porto de

¹ De acordo com os Portal Infomoney (<https://www.infomoney.com.br/cotacoes/b3/acao/hidroviarias-do-brasil-hbsa3/>)

² Conforme descrito no item 1.1 “histórico do emissor”, em 2025, as operações de cabotagem foram objeto de alienação para a Companhia Navegação Norsul (Norsul), sendo que a transação ainda está sujeita a aprovações regulatórias e cumprimento de condições precedentes. Tendo em vista que os serviços de *cabotagem* foram prestados pela Companhia no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, as informações relacionadas continuam sendo dispostas neste item e no Formulário de Referência, conforme aplicável.

³ De acordo com o Plano Nacional de Logística (<https://www.ppi.gov.br/wp-content/uploads/2023/01/plano-nacional-de-logisticapnl.pdf>)

⁴ De acordo com o Senado ([https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2013/08/16/paim-destaca-vantagens-do-transporte-hidroviario#:~:text=%E2%80%93%20modal%20hidrovi%C3%A1rio%20apresenta%20efici%C3%A2ncia,correto%20e%20ambientalmente%20sustent%C3%A1vel%20%E2%80%93%20disse\),a](https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2013/08/16/paim-destaca-vantagens-do-transporte-hidroviario#:~:text=%E2%80%93%20modal%20hidrovi%C3%A1rio%20apresenta%20efici%C3%A2ncia,correto%20e%20ambientalmente%20sustent%C3%A1vel%20%E2%80%93%20disse),a) Revista Negócios em Transporte (<https://negociosemtransporte.grupott.com.br/saiba-como-esta-o-modal-hidroviario-brasileiro-atualmente/#:~:text=Modal%20hidrovi%C3%A1rio%20%C3%A9%20deixado%20de%20lado%20no%20Brasil&text=Para%20se%20ter%20ideia%2C%20apenas,os%20avi%C3%B5es%20e%20os%20dutos>) e com a Revista Evangelista (chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/<https://fateclog.com.br/anais/2021/parte2/985-1362-1-RV.pdf>)

Santos/SP. Com essa ampla operação, a Companhia registrou 15,9 milhões de toneladas transportadas no período de doze meses findos em 31 de dezembro de 2024.

- **Corredor Norte:** Consiste em operação no sistema fluvial Trombetas-Tapajós-Amazonas, onde oferecemos serviços de navegação de cursos de água entre a estação de transbordo de carga sólida a granel de Miritituba, de propriedade privada da Companhia ("Estação de Transbordo de Cargas de Miritituba"), localizada na cidade de Itaituba, distrito de Miritituba (Pará), e nosso terminal portuário de uso privado de Vila do Conde, também de propriedade privada da Companhia ("Terminal de Uso Privado de Vila do Conde"), localizado na cidade de Barcarena (Pará). As principais cargas movimentadas neste corredor atualmente são: soja, milho e fertilizantes.
- **Navegação Costeira (cabotagem):** Consiste na operação de transporte de bauxita do Porto Trombetas (Pará), para a maior refinaria de alumina do mundo, localizada em Barcarena (Pará)⁵. Conforme descrito no item 1.1 deste Formulário de Referência, em fevereiro de 2025, a Companhia anunciou a venda de sua operação de cabotagem para a Companhia de Navegação Norsul (Norsul), com o objetivo de otimizar seu portfólio de negócios e a concentrar seus esforços nos investimentos de maior atratividade estratégica e sinergia operacional. A operação está sujeita a condições precedentes e aprovações de órgãos reguladores.
- **Corredor Sul:** Consiste na operação em um dos maiores sistemas fluviais do mundo⁶, a Hidrovia Paraná-Paraguai que inclui um sistema economicamente diverso de portos, terminais, estações de transbordo, facilitando o comércio nesta região. Atualmente, neste corredor, oferecemos serviços de navegação interior através de diversas rotas entre Brasil, Paraguai, Uruguai e Argentina), contemplando diferentes terminais de carregamento e descarregamento, sendo que as principais cargas transportadas são: minério de ferro, soja, milho, fertilizantes e celulose.
- **Terminal de Santos:** Consiste no arrendamento de área portuária denominada STS20, destinada à movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais, especialmente fertilizantes e sal, no Porto organizado de Santos, o segundo maior porto marítimo do Brasil⁷, localizado na cidade de Santos, (São Paulo).

Entre os maiores clientes da Companhia, tem-se companhias internacionais dos setores de comércio de produtos agrícolas, mineração e celulose como, por exemplo, LHG Mining Corumba S.A ("LHG"), subsidiárias da Cofco Group ("COFCO"), Norsk Hydro ASA ("Norsk Hydro"), , Rumo S.A. ("Rumo"), e subsidiárias da Sodrugestvo Group S.A. ("Sodrugestvo").

Principais clientes e contratos da Companhia:

Corredor Norte					Corredor Sul					Cabotagem	Santos		
Contra parte	COFCO	SODRU	BTG Tradimg	Cibra	LHG	SIDERAR	VETORIA L	SODRU	UPM	ALUNORTE	RUMO	SALINOR	ADUFERTIL
Carga	Grãos	Grãos	Grãos	Fertilizantes	Minério de Ferro	Minério	Minério	Grãos	Celulose	Bauxita	Fertilizantes	Sal	Fertilizantes
Início	2016	2017	2023	2024	2014	2014	2020	2014	2017	2010	2024	2024	2022
Vencimento	2031	2029	2029	2027	2039	2026	2026	2027	2037	2034	2029	2027	2032

⁵ Fonte: <https://oglobo.globo.com/economia/maior-refinaria-de-aluminio-do-mundo-que-fica-no-brasil-suspende-operacoes-23122860>
⁶ Fonte: <https://ecoa.org.br/sistema-parana-paraguai-2/>
⁷ Em contêineres movimentados de janeiro a dezembro de 2022. Estatístico Arquivário ANTAQ: <https://web3.antaq.gov.br/ea/sense/indicadores.html#>

O transporte hidroviário, é o modal mais eficiente para transporte de commodities⁸. A capacidade de carga de um “comboio” (isto é, conjunto formado por quatro barcas e um empurrador) equivale a quase 515 carretas, ou 258 vagões ferroviários⁹, sendo que atualmente operamos com comboios médios de 25 a 35 barcas no Corredor Norte e 16 barcas no Corredor Sul.

O sistema de transporte brasileiro ainda é altamente concentrado no transporte rodoviário, fazendo com que o Brasil fique entre os países menos eficientes em termos de custos¹⁰. O atual déficit de infraestrutura adequada no Brasil, particularmente com respeito a transporte de *commodities* agrícolas e minerais para exportação, cria condições excelentes para a expansão do transporte hidroviário no Brasil.

Dados Financeiros e Operacionais

Ao longo dos últimos anos, a Companhia passou por condições de navegação bastante restritivas e cenário macroeconômico desafiador que reduziram a geração de resultados da Companhia. Acreditamos que a assinatura de contratos *take-or-pay* de longo prazo com contrapartes de grande porte e altamente reconhecidas, e o desenvolvimento de ampla base de clientes para os nossos serviços de acordo com contratos mais curtos (de até 1 ano), confirmam a qualidade dos serviços que oferecemos e potencial de geração de resultados acima dos obtidos nos últimos anos.

A tabela a seguir apresenta as informações financeiras selecionadas referentes aos períodos indicados:

(em R\$ mil, exceto %)	Exercício social encerrado em		
	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2022
EBITDA	49.820	737.723	673.664

A tabela a seguir apresenta as informações operacionais selecionadas referentes aos períodos indicados:

	Exercício social encerrado em		
	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2022
Carga transportada (milhares de toneladas) (1)	15.888	18.189	15.434
Número de barcas e empurradores (2)	495	495	482
Número de embarcações de cabotagem	2	2	2

⁸ Fonte: <https://www.ams.usda.gov/services/transportation-analysis/brazil> (https://www.uninter.com/noticias/modal-aquaviario-transporte-mais-limpo-eficiente-e-barato)

⁹ Fonte: (https://cnt.org.br/painel-cnt-transporte-aquaviario) (https://www.gov.br/antag/pt-br/noticias/2023/antag-entregara-plano-geral-de-outorgas-voltado-as-vias-navegaveis-no-inicio-do-segundo-semester#:~:text=Em%20termos%20de%20sustentabilidade%2C%20seriam,nas%20nossas%20hidrovias%20e%20no%20territ%C3%B3rio%20nacional%20de%201950)

¹⁰ Fonte: <https://summitmobilidade.estadao.com.br/guia-do-transporte-urbano/a-dependencia-do-transporte-rodoviario-no-brasil/> https://summitmobilidade.estadao.com.br/guia-do-transporte-urbano/qual-modal-de-transporte-e-o-mais-utilizado-no-brasil/#:~:text=O%20modal%20rodovi%C3%A1rio%20%C3%A9%20o,no%20territ%C3%B3rio%20nacional%20de%201950

Terminais (3)	5	5	5
---------------	---	---	---

1 Considera volume de recebimento rodoviário no TUP Vila do Conde; não considera o volume das Joint-Ventures,

2 Inclui 12 barcas em leasing.

3 Incluem a Estação de Transbordo de Cargas de Miritituba, o Terminal de Uso Privado de Vila do Conde, o Terminal Portuário de Montevideu, a partir de 2019, o Terminal de Santos e a partir de 2021 Puerto Baden. O Contrato de Arrendamento da área portuária denominada STS20, localizada no Porto de Santos, foi assinado em janeiro de 2020.

Nossos Segmentos Operacionais

Prestamos serviços de logística hidroviária integrada na América do Sul em diferentes segmentos de negócios, Corredor Norte, Corredor Sul, Navegação Costeira e Santos.

Segmento Corredor Norte

No exercício findo em 31 de dezembro de 2024, as operações do Corredor Norte apresentaram receita líquida de R\$847.167 mil e EBITDA de R\$436.004 mil.

Somos uma das únicas prestadoras integradas independentes de serviços de transporte e logística hidroviários operando no Corredor Norte do Brasil¹¹, atendendo principalmente a produção de grãos originados no Mato Grosso, uma das fronteiras agrícolas que mais cresce no mundo. Segundo o USDA (*United States Department of Agriculture*), as exportações brasileiras cresceram 26,9% na soja e 42,3% no milho, chegando à marca de 209,6 milhões de toneladas até a safra 34/35, com cerca de 70% de crescimento previsto para o Mato Grosso¹².

Esse segmento operacional inclui: (i) a operação de nossa Estação de Transbordo de Cargas de Miritituba, (ii) a operação do Terminal de Uso Privado de Vila do Conde, e (iii) o transporte de grãos por hidrovia interior de Miritituba para nosso Terminal de Uso Privado de Vila do Conde e transporte de retorno de fertilizantes através de empurradores e barcas próprias. Com isso, a estrutura da Companhia no Corredor Norte, e se diferencia como o único sistema integrado no Arco Norte.

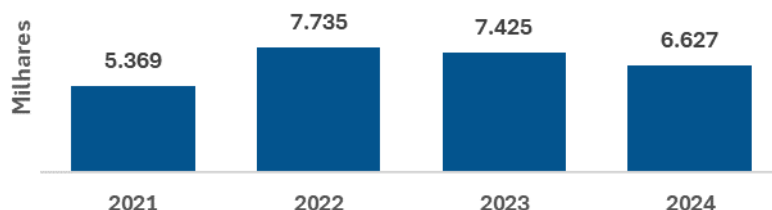
Temos capacidade de carga anual de aproximadamente 7,2 milhões de toneladas (6 milhões na ETC, 0,9 milhões em transporte direto e 0,3 em fertilizantes) em nossa Estação de Transbordo de Cargas de Miritituba, com capacidade estática de 143 mil toneladas, e 7,2 milhões de toneladas em nosso Terminal de Uso Privado de Vila do Conde, com capacidade estática de 244 mil toneladas, operando com 200 barcas de carga e 13 empurradores.

A operação do Corredor Norte passou de 5,4 milhões de toneladas transportadas em 2021 para 7,7 milhões em 2022 e 7,4 milhões de toneladas transportadas em 2023. Considerando os 12 meses findos em 31 de dezembro de 2024, a Companhia registrou um volume de 6,6 milhões de toneladas transportadas no Corredor Norte.

¹¹ Fonte: (<https://news.agrofy.com.br/noticia/200309/hidroviarias-brasil-operara-maior-comboio-da-historia-no-arco-%20norte>) (A viagem do maior comboio fluvial brasileiro (cnt.org.br))

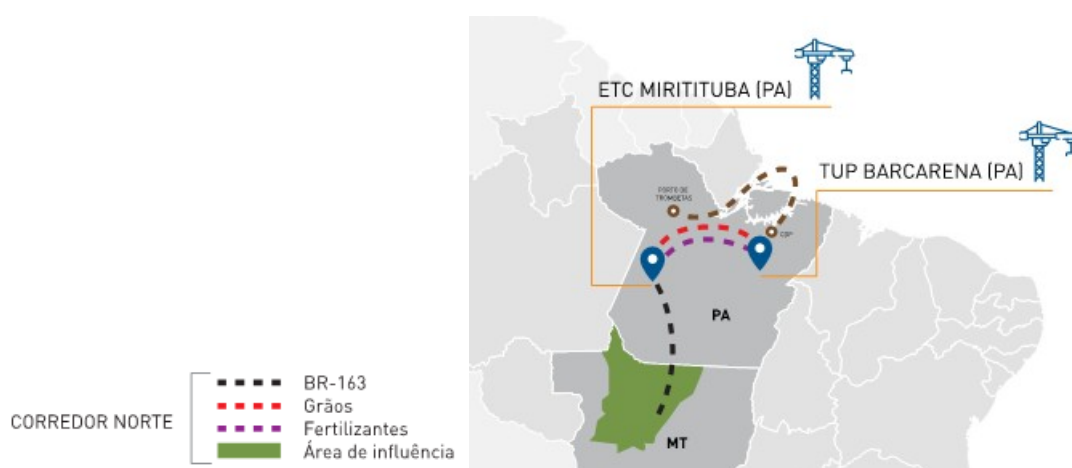
¹² Fonte: <https://www.usda.gov/oce/commodity-markets/baseline>

Volume Corredor Norte (milhares de toneladas)



A Companhia já possui contratos para o transporte de mais de 40 milhões de toneladas até 2031 com seus clientes para o Corredor Norte.

O mapa abaixo apresenta a localização e extensão de nossa Unidade Operacional Corredor Norte:



Segmento de Navegação Costeira (Cabotagem)

No exercício findo em 31 de dezembro de 2024, este segmento apresentou receita líquida de R\$223.309 mil, EBITDA de R\$86.891 mil.

Nossas operações de cabotagem de bauxita tiveram início em dezembro de 2016, após a aquisição de dois navios de cabotagem com bandeira brasileira, bem como a assunção de um contrato de *take-or-pay* com a Alunorte, a maior refinaria de alumina do mundo fora da China, que pertence à norueguesa Norsk Hydro, conforme o IBRAM – Instituto Brasileiro de Mineração¹³.

Esse segmento conta com duas embarcações exclusivas de bandeira brasileira construídas sob medida (*"tailor-made"*), cada uma com capacidade de aproximadamente 74,5 mil toneladas de porte bruto por viagem (tpb). Com essa infraestrutura, o segmento de cabotagem da Companhia já alcançou a capacidade de 6 milhões de toneladas por ano e 50 milhões de toneladas contratadas até 2034.

O mapa abaixo apresenta a localização e extensão de nossa Unidade Operacional Navegação Costeira:

¹³ Fonte: <https://www.hydro.com/pt-BR/sobre-a-hydro/a-hydro-no-mundo/americas/brasil/barcarena/alunorte/>



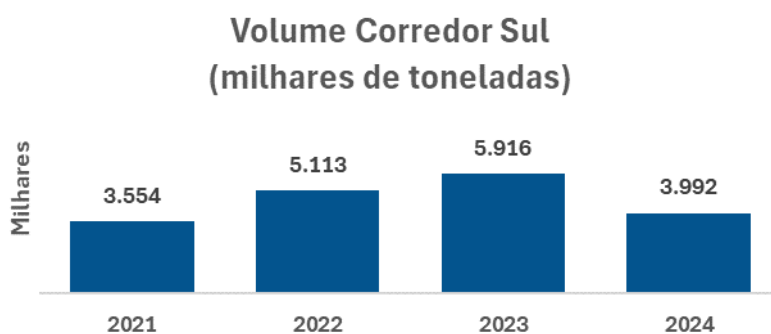
Conforme descrito no item 1.1 deste Formulário de Referência, em fevereiro de 2025, a Companhia anunciou a venda de sua operação de cabotagem para a Companhia de Navegação Norsul (Norsul) com o objetivo de otimizar seu portfólio de negócios e a concentrar seus esforços nos investimentos de maior atratividade estratégica e sinergia operacional. A operação está sujeita a condições precedentes e aprovações de órgãos reguladores.

Segmento Corredor Sul

No exercício findo em 31 de dezembro de 2024, este corredor apresentou receita líquida de R\$152.2168 mil e EBITDA de (R\$418.744) mil.

A operação do Corredor Sul começou em 2012, passando pelo Uruguai, Paraguai e Argentina e a região Centro Oeste do Brasil, incluindo: (i) o transporte pela Hidrovia Paraguai-Paraná de até aproximadamente 4,8 milhões de toneladas de minério de ferro, 1,2 milhões de toneladas de grãos e fertilizantes pelos rios Paraguai e Paraná e 1,2 milhões de toneladas de celulose por ano pelo rio Uruguai; e (ii) a operação de um terminal especializado em cargas sólidas a granel situado dentro do porto público de Montevideú, na cidade de Montevideú, Uruguai ("Terminal de Graneis de Montevideú"), com capacidade de carga operacional de aproximadamente 4,0 milhões de toneladas e capacidade estática de 120 mil toneladas de grãos, chips de madeira e fertilizantes por ano. O terminal portuário foi construído e é operado sob concessão da Administração Nacional de Portos por um prazo de 20 anos pela Obrinel S.A. ("Obrinel"), companhia Uruguaia na qual possuímos participação societária de 49%. Neste segmento, operamos 264 barcas e 18 empurradores.

A operação do Corredor Sul foi fortemente impactada pela crise hídrica na região ao longo dos últimos anos, reduzindo o potencial de volume movimentado. Como resultado, em 2021 movimentamos 3,5 milhões de toneladas transportadas, passando para 5,1 milhões de toneladas em 2022, 5,9 milhões de toneladas em 2023 (ano com navegabilidade próxima à normalidade) e atingindo 3,9 milhões de toneladas em 2024, resultado do forte efeito de secas na região no ano. A Companhia acredita que a continuidade dos esforços de dragagem e derrocagem na região trarão maior estabilidade de operação no longo prazo.



O mapa abaixo apresenta a localização e extensão de nossa Unidade Operacional Corredor Sul:



Segmento Santos

Em janeiro de 2020, assinamos um contrato de arrendamento de área portuária denominada STS20, destinada a movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais, especialmente fertilizantes e sais, no Porto de Santos. O prazo do contrato dessa operação termina em 2035, com a opção de renovação por outros 25 anos. A Companhia encerrou os investimentos previstos para o terminal e em 2024 iniciamos a expedição ferroviária de cargas, trazendo maior eficiência operacional, além da movimentação de sal, conforme previsto no contrato de arrendamento.

No exercício findo em 31 de dezembro de 2024, este segmento operacional apresentou receita líquida de R\$136.555 mil e EBITDA de R\$42.576 mil. Nos anos de 2022, 2021 e 2020, o terminal teve suas operações parcialmente interrompidas para modernizações e reformas de seus armazéns e estruturas, conforme previsto no edital de arrendamento. Atualmente o terminal já tem uma capacidade de 3,5 milhões de toneladas por ano.

Pontos Fortes

Bem-posicionada para capturar oportunidades de crescimento, especialmente no que se refere à crescente produção e exportação de grãos no estado brasileiro de Mato Grosso.

Acreditamos que existem oportunidades significativas de crescimento no setor de transporte hidroviário. Como um dos maiores provedores independentes de logística hidroviária integrada na América do Sul por receita contratada e capacidade de transporte, acreditamos que estamos bem-posicionados para capturar esse crescimento.

O setor de transporte hidroviário no Brasil ainda é pouco penetrado em comparação com outros países, por exemplo, os Estados Unidos possuem aproximadamente 40 mil quilômetros de vias navegáveis interiores. Em comparação, a rede fluvial navegável total do Brasil consiste em aproximadamente 20 mil quilômetros de rios navegáveis totais que poderiam ser expandidos para 63 mil quilômetros com obras de infraestrutura, de acordo com a CNT¹⁴. Acreditamos que, após alguns investimentos chave em infraestrutura, há espaço significativo para crescimento em termos de volume total de carga movimentada por transporte aquaviário no Brasil e nas outras regiões em que operamos, considerando as vantagens que esse modo de transporte tem em relação a outros modos de transporte, como ferrovias e caminhões. Acreditamos que o crescimento das commodities de exportação agrícola e de minérios, combinado com a falta de infraestrutura logística para exportação adequada no Brasil e a tendência de adoção de modos de transporte mais ecológicos, continuará

¹⁴ Fonte: (<https://www.cnt.org.br/agencia-cnt/brasil-desperdica-dois-tercos-do-potencial-hidroviario>)

a impulsionar a demanda por transporte hidroviário, pois esse é o meio mais limpo e eficiente de transporte de commodities¹⁵.

O Brasil é um dos maiores produtores e exportadores de *commodities* agrícolas do mundo. Apesar da difícil situação econômica recente, a produção de grãos cresceu significativamente nos últimos anos, e esperamos um crescimento ainda maior. De acordo com o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento ("MAPA"), o Brasil deve aumentar sua produção de soja e milho de 266 milhões de toneladas em 2023 para 329 milhões de toneladas em 2031, e o volume de exportações devem crescer 41%, de 114 milhões de toneladas em 2022, chegando a 161 milhões de toneladas de soja e milho exportadas em 2031¹⁶.

O Estado do Mato Grosso é o estado mais importante do Brasil em termos de produção de grãos e está liderando essa expansão, representando um terço de toda a produção nacional de soja e milho, de acordo com o MAPA, o que gerará oportunidades atraentes para fornecedores independentes de serviços de logística integrada, como nós.

Dada nossa posição de liderança e nossa capacidade de expandir ainda mais nossas operações em resposta ao aumento da demanda, acreditamos que estamos bem posicionados para capturar futuras oportunidades de crescimento, especialmente porque acreditamos que os grãos produzidos na região norte do Mato Grosso são exportados de forma mais eficiente e ecológica por meio do Corredor Norte, onde nossa posição de mercado é particularmente forte, permitindo-nos, assim, capturar crescimento adicional com margens de lucro mais altas. Além disso, acreditamos que nosso transporte de retorno nos permitirá também nos beneficiar de outras oportunidades de crescimento apresentadas por qualquer aumento na importação de fertilizantes por produtores de grãos localizados no Mato Grosso.

Modelo de negócios resiliente com fluxo de receita estável e previsível e margens atraentes com base em contratos de longo prazo do tipo "*take or pay*" com uma sólida base de clientes.

Nosso foco é construir relacionamentos de longo prazo com os principais participantes do setor por meio de soluções personalizadas de transporte integrado focado em hidrovias, desempenho confiável e seguro e forte compromisso com o atendimento ao cliente. Os serviços que prestamos são essenciais para as operações de nossos clientes e nossos serviços de logística integrada de alta qualidade nos permitem firmar contratos de longo prazo de *take-or-pay* com um grupo diversificado de grandes clientes globais, incluindo MCR, COFCO, Alunorte e Sodrugestvo, que dependem de nossos serviços para entregar *commodities* dentro de prazos específicos e de acordo com padrões rigorosos. De acordo com esses contratos de longo prazo do tipo "*take or pay*", nossos clientes concordam em nos pagar um valor mínimo especificado em troca de um volume mínimo garantido de serviços de logística integrada.

A natureza e a duração de nossos contratos *take-or-pay*, juntamente com a forte qualidade de crédito de nossos principais clientes, nos proporciona receitas amplamente previsíveis, margens resilientes e reduz o impacto potencial da volatilidade do mercado resultante de mudanças no ambiente macroeconômico ou nos setores específicos em que nós e nossos clientes operamos. Apesar de um período macroeconômico complicado no Brasil no passado recente, nossas operações tiveram um crescimento significativo desde seu início.

Nos exercícios encerrados em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022, tivemos receita líquida de R\$1.352.406 mil, R\$1.924.350 mil e R\$1.767.900 mil, respectivamente, e um lucro/prejuízo do exercício de R\$(621.699) mil, R\$17.599 e (R\$8.163) mil, respectivamente, e EBITDA de R\$49.820 mil, R\$737.723 e R\$673.664 mil, respectivamente.

¹⁵ Fonte: https://dados.transportes.gov.br/dataset/99e455ff-86a0-4482-8e00-ec203c17c84/resource/15350aae-5ba9-4993-aac0-bb007929a3fa/download/5_phe_relatorio_plano_estrategico.pdf
<https://www.gov.br/antag/pt-br/central-de-conteudos/premio-antag/IPrmioANTAQdeSustentabilidadeAquaviriamenor.pdf>
<https://www.descartes.com/br/resources/blog/logistica-hidroviaria-modal-limpo-e-eficiente>

¹⁶ Fonte: <https://www.gov.br/agricultura/pt-br/assuntos/noticias/producao-de-graos-deve-crescer-36-8-nos-proximos-dez-anos/PROJESDOAGRONEGCIO20212022a203132.pdf>

Base de ativos de última geração e difícil de replicar, permitindo operações eficientes, economias de escala e uma alta barreira de entrada

Somos um dos maiores provedores independentes de serviços de logística integrada da América do Sul, com foco no transporte hidroviário em termos de receita contratada e capacidade de carga, o que nos proporciona economias de escala e maior poder de negociação e nos permite oferecer aos nossos clientes confiabilidade e termos atraentes. A concorrência no setor de transporte hidroviário da América do Sul é diversificada e inclui empresas de transporte independentes, como nós, bem como frotas próprias pertencentes a várias empresas de grãos, minerais e outras commodities. No entanto, no Corredor Norte, somos um dos poucos fornecedores independentes e integrados de serviços de logística e transporte hidroviário e o maior fornecedor em termos de capacidade anual total, e no Corredor Sul somos um dos maiores fornecedores independentes de serviços de logística integrada com base na tonelagem de peso morto. Como uma operadora totalmente integrada com gerenciamento técnico e comercial interno de nossa frota, podemos controlar os custos e aumentar a economia em nossas linhas de negócios verticalmente integradas. Também monitoramos de perto as despesas operacionais e aplicamos continuamente iniciativas para gerenciar custos e aumentar a lucratividade.

Nossas operações eficientes são apoiadas por uma base de ativos ampla, de última geração e difícil de replicar. Operamos cinco terminais estrategicamente localizados - Estação de Transbordo de Miritituba, Terminal de Uso Privado de Vila do Conde, Terminal Portuário de Montevideu, Terminal de Santos e, desde 2021, o Terminal de Puerto Baden. Acreditamos que o desenvolvimento de uma base de ativos comparável seria de capital intensivo, altamente complexo e demorado, o que constituiria uma barreira de entrada significativa. Além disso, possuímos e operamos uma frota moderna e versátil de barcaças, empurradores e navios. Acreditamos que nossa frota é uma das mais jovens nas regiões em que operamos. Nossa grande frota moderna e personalizada nos permite otimizar nossas operações para atender às necessidades de nossos clientes e usar tecnologia avançada e um sistema de navegação computadorizado que permite manobrabilidade eficiente e menor consumo de combustível para nossos empurradores e navios. Acreditamos que nossa frota moderna e personalizada é um fator importante que contribui para a alta utilização de nossos ativos. Além de ser construída para atender às necessidades específicas de nossos clientes, nossa frota é adaptável para operar em diferentes corredores e cargas, o que nos permite otimizar seu uso e responder às mudanças nas condições de mercado e na demanda por serviços.

Alto potencial de geração caixa, juntamente com a diversificação da receita líquida em diferentes regiões geográficas e segmentos do setor.

Nós temos um potencial para uma forte geração de caixa, resultante de uma combinação de fatores, incluindo nossa estrutura operacional, dívida com um custo competitivo e um perfil de amortização longo, receita previsível por nossos contratos de longo prazo e *take-or-pay*, investimentos recorrentes relativamente baixos para operar nossa frota moderna e o fato de que nos beneficiamos de um regime fiscal favorável em nossas operações no Uruguai e no Brasil. Além disso, como operamos no Brasil e também internacionalmente, geramos receitas em reais e em dólares americanos, mitigando em parte, nossa exposição e riscos cambiais. Esperamos que esses fatores continuem a afetar positivamente nossos negócios e, até certo ponto, isola o setor em que operamos e a nós mesmos da volatilidade dos ciclos econômicos.

Além disso, nossas operações portuárias, de barcaças e de cabotagem atendem às necessidades de uma gama diversificada de setores, incluindo fornecedores de commodities de grãos, fertilizantes, minério de ferro, celulose, sal e bauxita, em diferentes regiões geográficas. Nossa receita líquida não está concentrada especificamente em um segmento do setor ou em um produto específico. Em vez disso, nossa receita líquida é distribuída entre diferentes grupos de produtos e rotas hidroviárias, o que reduz os riscos ao limitar nossa exposição a ciclos comerciais adversos que afetam apenas determinados clientes, setores ou regiões geográficas.

Acreditamos que nossa capacidade de atender a clientes em toda a América do Sul em uma variedade de regiões geográficas e setores de negócios também nos permite alavancar nosso crescimento e nos posicionar para aproveitar as oportunidades mais favoráveis oferecidas em cada setor em que nossos clientes operam. Ao diversificar nossa frota em termos de marcas e modelos e atender a vários setores comerciais e regiões na América do Sul, podemos maximizar as oportunidades de alavancar nossos relacionamentos com os clientes em todos os nossos segmentos comerciais, firmar contratos com termos personalizados e nutrir nosso crescimento de forma lucrativa, ao mesmo tempo em que diminuimos o risco e a volatilidade.

Equipe de gestão experiente e sólidas práticas financeiras, estratégicas, de governança corporativa, ambientais e de conformidade desde a nossa criação.

Nossa equipe de gestão é composta por profissionais altamente qualificados, com experiência reconhecida no setor de logística, bem como com formações profissionais diversificadas e habilidades complementares. Nossa equipe de gestão, tem experiência no setor de serviços de logística brasileiro e em outras empresas líderes que operam em vários setores da economia, e é ativa em promover nosso crescimento e uma cultura de inovação, empreendedorismo e trabalho em equipe. Acreditamos que a experiência de nossos profissionais, seu profundo conhecimento de nossa empresa e seus relacionamentos profundos e de longa data com os maiores comerciantes de commodities e agricultura do mundo contribuem significativamente para nossas operações eficientes e bem-sucedidas e serão fundamentais para nos orientar na implementação bem-sucedida de nossa estratégia de negócios e crescimento. Para obter mais informações sobre nossos administradores, vide item 7.3 deste Formulário de Referência.

Desde o dia de nossa fundação, em 2010, implementamos sólidas práticas financeiras, estratégicas, de governança corporativa e de conformidade, beneficiando-nos da experiência e do conhecimento de nosso acionista fundador. Nossas práticas comerciais e de conformidade, incluindo nossas práticas ambientais e de saúde e segurança, estão alinhadas com os padrões e as melhores práticas do mercado internacional, apoiando nossa pegada de carbono positiva.

Estratégias

Na Companhia a estratégia está centrada em um crescimento com maior rentabilidade, através de excelência operacional, melhor uso dos ativos, mapeamento de novas oportunidades de crescimento, otimização fiscal e da estrutura de capital, além da mitigação de impactos climáticos para maior estabilidade da navegação.

Abaixo estão os principais componentes de nossa estratégia:

Aproveitar as perspectivas de crescimento do nosso setor.

Acreditamos, com base em nossa experiência no mercado, que somos um dos maiores provedores independentes de serviços de logística hidroviária integrada na América do Sul, por receita contratada e capacidade de carga, com a frota mais moderna e estrategicamente construída na região; portanto, acreditamos que estamos bem-posicionados para capitalizar os fundamentos atraentes para serviços de armazenamento, transporte hidroviário e logística nas regiões em que operamos.

Atualmente, há limitações significativas na infraestrutura da América do Sul para atender à crescente demanda por transporte de commodities, principalmente exportações agrícolas, e acreditamos que os dois sistemas fluviais em que operamos representam um dos modais de transporte mais econômicos da região. Planejamos continuar a alavancar nossa posição como líder de mercado e nossa plataforma logística abrangente nas regiões em que operamos, para aproveitar essa oportunidade de mercado, expandindo ainda mais nossos negócios nos sistemas hidroviários em que operamos e simplificando nossas operações atuais, ao mesmo tempo em que usamos nossa experiência, escala e solidez financeira para aumentar oportunamente nossa capacidade e buscar novas oportunidades de negócios que nos permitirão expandir nossas operações, inclusive em novas hidrovias não atendidas e operações logísticas relacionadas,

expandindo nossa escala e lucratividade e, para isso, estamos constantemente prospectando novos clientes, tanto para contratos de curto quanto de longo prazo.

Aumentar a eficiência operacional em todas as nossas unidades operacionais.

Acreditamos que continuaremos a nos beneficiar das economias de escala por meio do tamanho de nossa frota, de nossos ativos de navegação e da gestão e operação integradas de nosso terminal de graneis sólidos e da estação de transbordo. Além disso, acreditamos que nosso crescimento aumentará nossas economias de escala, diluindo assim nossas despesas e custos fixos e aumentando nossa eficiência operacional. Acreditamos que a expansão de nossos negócios, capitalizando as excelentes perspectivas de crescimento de nosso setor, aumentará ainda mais nossa capacidade operacional e, como resultado, a demanda por nossos serviços.

Continuar a melhorar a qualidade de nossos serviços.

Continuaremos a prestar serviços de alta qualidade e a conduzir nossos negócios sob rígidos padrões operacionais e de compliance, dando grande ênfase à personalização de nossos ativos e serviços para melhor atender às necessidades de nossos clientes, ao mesmo tempo em que aderimos a rígidos padrões internacionais de defesa do meio ambiente, saúde e segurança e conformidade. Implementamos um processo de melhoria da qualidade para identificar os requisitos dos clientes e manter processos projetados para atender a esses requisitos. Procuraremos melhorar continuamente esses processos de forma contínua.

Manter e aumentar nossa geração de caixa recorrentes e previsível alavancando nossa base de clientes

Acreditamos que a integração de nossos ativos, juntamente com a estabilidade e a previsibilidade de nossos contratos *take-or-pay* com requisitos mínimos de volume, cria uma plataforma sólida para buscar outros contratos lucrativos e oportunidades no mercado spot, que podem oferecer uma vantagem significativa, pois os preços do mercado *spot* podem ser mais altos do que os preços que normalmente cobramos em nossos contratos. Continuaremos a buscar fluxos de caixa previsíveis por meio de contratos de longo prazo com exigências de tonelage mínima fixa. Além disso, nossas principais rotas estabelecidas para cumprir nossas obrigações nos termos de nossos contratos *take-or-pay* de longo prazo servem como uma base para nossos negócios, criando oportunidades recorrentes de *backhaul* e nos posicionando para atender a outros clientes. Com base nos volumes contratados de acordo com nossos contratos de *take-or-pay*, podemos fazer ofertas oportunas de oportunidades para nossa capacidade restante em fretamentos spot que aumentam a margem. Também buscaremos maximizar nossos fluxos de caixa diversificando ainda mais nossa base de clientes e adicionando novos clientes que possam se beneficiar de nossa oferta de serviços integrados. Por fim, buscaremos expandir o escopo dos serviços oferecidos aos nossos clientes atuais.

Expandir seletivamente o alcance geográfico de nossos negócios por meio da aquisição de novos equipamentos e do investimento em novos terminais portuários.

Monitoramos constantemente o setor de serviços de logística e transporte hidroviário da América do Sul e analisamos oportunidades para investir estrategicamente em novas instalações portuárias, terminais e estações de transbordo e aumentar o tamanho e a capacidade de nossa frota de barcas. Também podemos construir e operar outros terminais de carga e descarga, bem como fornecer soluções logísticas que contemplem outros tipos de serviços de transporte modal, conforme necessário para garantir a prestação de serviços integrados e de alta qualidade a nossos clientes e que possam contribuir para o crescimento de nossos negócios e de nossos resultados operacionais.

Pontos Fracos, Obstáculos e Ameaças

Os pontos fracos, obstáculos e ameaças à nossa Companhia, nossos negócios e condição financeira estão relacionados a concretização de um ou mais cenários adversos contemplados em nossos fatores de risco,

ocorrendo de maneira combinada. Para mais informações, vide itens 4.1 a 4.3 deste Formulário de Referência.

1.3 – Segmentos operacionais: em relação a cada segmento operacional que tenha sido divulgado nas últimas demonstrações financeiras de encerramento de exercício social ou, quando houver, nas demonstrações financeiras consolidadas, indicar as seguintes informações:

(a) Produtos e serviços comercializados

Os segmentos operacionais da Companhia são Corredor Norte; Cabotagem; Corredor Sul; e Santos:

1) Corredor Norte

O Corredor Norte contempla a prestação de serviços de transbordo no terminal Miritituba, serviços de transporte através dos ativos de navegação (empurradores e barcas) e serviço de elevação no Terminal de Uso Privado (TUP) de Vila do Conde. Além disso, inclui também o serviço de intermediação, utilizando os ativos de navegação que voltam do TUP após prestação do serviço de transporte.

2) Cabotagem

Inclui o transporte de cabotagem, realizado por dois navios tailor-made e realizado na costa do estado do Pará, transportando bauxita.

3) Corredor Sul

O segmento Corredor Sul, por sua vez, contempla apenas serviços de transporte, realizados com ativos de navegação (barcas e empurradores). Adicionalmente, a Companhia possui participação minoritária em um terminal portuário para grãos sólidos em Montevidéu, Uruguai; em uma companhia de navegação fluvial de celulose no Uruguai; e em um terminal portuário para grãos em Concepción, Paraguai.

4) Santos

A Companhia opera o terminal STS-20, no Porto de Santos, destinado para movimentação de sal e fertilizantes que serão expedidos por meio rodoviário e, a partir de 2024, ferroviário para clientes que abastecerão principalmente as indústrias e zonas produtivas das regiões sudeste e centro-oeste do Brasil.

Serviços prestados

Conforme descrito acima, a Companhia oferece soluções logísticas integradas para clientes, com foco no modal fluvial, dentro de cada segmento operacional. Seu diferencial é entender de forma detalhada o negócio dos clientes e suas eventuais necessidades para oferecer a melhor solução logística, com parcerias de médio e longo prazo.

As tarifas comerciais cobradas dos clientes nos diferentes segmentos operacionais em que a Companhia opera, sendo compostas por diferentes serviços, quais sejam:

1) Serviços de Transporte

Os Serviços de Transporte são os serviços logísticos de transporte fluvial através de empurradores e barcas, desde a entrega do produto pelo cliente no terminal de origem, que pode ou não ser de propriedade e/ou operado pela Companhia e/ou suas subsidiárias, até a entrega pela Companhia e/ou suas subsidiárias no terminal de destino, que também pode ou não ser de propriedade e/ou operado pela Companhia e/ou suas subsidiárias.

2) Serviços de Elevação/Portuário

Os Serviços de Elevação incluem a recepção, o armazenamento e a elevação de cargas (especialmente grãos) em terminal que pode ou não ser de propriedade da Companhia e/ou suas subsidiárias e o transbordo a barcas que podem ou não ser de propriedade da Companhia e/ou suas subsidiárias.

3) Serviços de Transbordo

Os Serviços de Transbordo incluem a recepção, o armazenamento e transbordo de cargas (especialmente grãos) para navios de terceiros, realizado em porto privado que pode ou não ser de propriedade da Companhia e/ou suas subsidiárias.

4) Transporte de Cabotagem

O Transporte de Cabotagem consiste no transporte de produtos diversos, com utilização de ativos próprios ou oriundos de afretamento, entre terminais localizados na costa brasileira, que pode ou não ser de propriedade e/ou operado pela Companhia e/ou suas subsidiárias, até a entrega pela Companhia e/ou suas subsidiárias no terminal de destino, que também pode ou não ser de propriedade e/ou operado pela Companhia e/ou suas subsidiárias.

5) Intermediação

A Intermediação consiste na operação de carga de retorno de fertilizantes, utilizando os ativos de navegação que retornariam vazios após descarregar grãos no TUP (Terminal de Uso Privado). Este serviço se utiliza de terminais de terceiros para o carregamento e descarregamento do produto.

(b) Receita proveniente do segmento e sua participação na receita líquida do emissor

No último exercício social, a Companhia apresentou receita líquida de serviços proveniente de cada segmento assim apresentado:

Exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024		
(em R\$ milhares, exceto %)	R\$	% do total
Corredor Norte	847.167	63%
Corredor Sul	184.532	14%
Cabotagem	223.309	17
Santos	136.555	10%
Eliminações	(39.157)	(3%)
Receita líquida	1.352.406	100%

(c) Lucro ou prejuízo resultante do segmento e sua participação no lucro líquido do emissor

Exercício social encerrado em 31/12/2024 (em R\$ mil)	Corredor Norte	Corredor Sul	Cabotagem	Santos	Outros	Eliminações	Total
Receita líquida de serviços	847.167	184.532	223.309	136.555	-	(39.157)	1.352.406
Custo de serviços prestado (excluindo depreciação e	(344.467)	(430.052)	(142.763)	(65.877)	-	8.041	(975.118)

amortização)							
Despesas operacionais	(63.606)	(63.384)	(8.736)	(26.812)	(93.944)	8	(256.474)
Depreciações e Amortização	(160.183)	(175.617)	(44.811)	(40.207)	(14.340)	16.525	(418.633)
(Perdas) reversão por impairment	1.798	(90.322)	-	-	-	-	(88.524)
Outras despesas e receita	(12.924)	8.784	15.082	(1.290)	(216)	(7)	9.429
Resultado financeiro	55.434	(98.336)	(11.915)	(50.554)	(129.353)	41.894	(192.830)
Equivalência patrimonial	-	3.343	-	-	(362.664)	366.760	7.439
Imposto de Renda	(26.714)	(7.675)	(4.963)	16	(20.058)	-	(59.394)
Lucro (prejuízo)	296.505	(668.727)	25.203	(48.169)	(620.575)	394.064	(621.699)
Participação por segmento sobre Lucro (prejuízo)	(48%)	108%	(4%)	8%	100%	(63%)	100%

1.4 – Segmentos operacionais: em relação aos produtos e serviços que correspondam aos segmentos operacionais divulgados no item 1.3, descrever:

(a) Características do processo de produção

O processo de produção das atividades da Companhia consiste no oferecimento de soluções logísticas integradas para os clientes com necessidade dentro da sua cadeia de transporte fluvial e/ou de cabotagem desde o ponto de origem estabelecido pelo cliente, que poderá ou não ser um terminal de propriedade da Companhia, até a entrega pela Companhia no terminal de destino, além de serviços portuários de elevação, armazenagem e expedição.

Para as cargas destinadas à exportação, geralmente os clientes congregam as suas cargas em terminais de transbordo que podem ser rodo-fluviais ou ferro-fluviais, dependendo do modal de origem da carga. Após a formação do lote para o embarque do produto, a Companhia posiciona os seus ativos de navegação para o embarque da carga. Ao término do trecho de navegação acordado, a Companhia posiciona os seus ativos de navegação no terminal de destino para que estas sejam descarregadas. Para as cargas oriundas do exterior, a Companhia realiza a descarga dos navios em terminais próprios ou de terceiros, levando, preponderantemente através do transporte fluvial, para terminais de transbordo próprios ou terceiros para a descarga das barcas e carregamento em veículos definidos pelos clientes.

O escopo dos serviços prestados pela Companhia depende do projeto e do acordo prévio com os seus clientes. A título exemplificativo, no projeto da Companhia de escoamento de grãos pelo norte do Brasil, que entrou em operação ao longo de 2016, a Companhia disponibiliza, além do serviço de transporte fluvial de cargas, os serviços de transbordo de carga em seu terminal na cidade de Itaituba/PA e serviços de elevação portuária, em seu terminal instalado em Barcarena (PA), permitindo um serviço de logística integrada aos seus clientes.

Quanto ao Corredor Sul, a Companhia está em fase operacional desde fevereiro de 2014, realizando transporte fluvial tanto de minério de ferro quanto de grãos. Nesta operação – com exceção de Limday, Obrinel e Puerto Baden, os clientes são responsáveis por operações portuárias e a Companhia realiza o transporte das barcas e auxilia no encoste das barcas para carga e descarga dos produtos transportados.

A operação da Cabotagem consiste no transporte de bauxita entre dois portos no Pará, ligando a mina de bauxita de Trombetas à maior planta de beneficiamento de bauxita do mundo, em Barcarena, navegando em trecho marítimo e fluvial com 2 navios de bandeira brasileira.

Já a operação do Terminal de Santos, iniciada em 2020, consiste no arrendamento por 25 anos do terminal para elevação, armazenagem e expedição de grãos sólidos no Porto de Santos.

A Companhia possui seguros para a sua operação com seguradoras que acredita serem idôneas, com cobertura dos seus ativos nos terminais e navegação, bem como a carga em estoque ou em trânsito sob sua guarda.

Pela natureza das vias fluviais, o transporte fluvial é dependente do regime hidrológico de chuvas nas bacias que abastecem os rios. Períodos de 'seca' podem restringir as operações a plena carga em determinados períodos. Estas eventuais limitações de caráter hidrológico estão claramente reguladas nos contratos que a Companhia possui com seus principais clientes. Para mais informações sobre os riscos decorrentes da dependência do regime hidrológico, favor verificar Fator de Risco "*As operações da Companhia estão expostas à possibilidade de perdas por desastres naturais, catástrofes, acidentes, incêndios e outros eventos que não estão no controle da Companhia e que podem afetar negativamente seu desempenho financeiro, assim como por condições climáticas adversas, efeitos das mudanças climáticas e outros fatores fora do nosso controle, que podem afetar a navegabilidade das hidrovias nas quais operamos.*" no item 4.1 deste Formulário de Referência.

Os fluxos abaixo sintetizam o escopo dos serviços prestados pela Companhia, com terminais próprios ou sob responsabilidade do cliente.

Operações com terminais sob responsabilidade do cliente:



Operações com terminais sob responsabilidade da Companhia:



Operações de terminal com descarga em Santos:



Para o projeto de Cabotagem a Hidrovias possui 2 navios de bandeira brasileira, tailor made para transporte de bauxita entre dois portos no Pará, ligando a mina de bauxita a uma planta de beneficiamento de bauxita, navegando em trecho marítimo e fluvial. E além desta operação, também oferece transporte de carga de granel sólido entre portos brasileiros por embarcações marítimas afretadas de acordo com a demanda.

(b) Características do processo de distribuição

A Companhia busca prestar serviços de alto padrão de qualidade, com ativos customizados às necessidades dos clientes. Quando necessário ao cliente ou ao mercado onde deseja atuar, a Companhia pode construir e operar terminais de carga e descarga, bem como oferecer soluções logísticas que contemplem outros tipos de modais. Com o objetivo de garantir alto nível de serviços, a Companhia busca estruturar os seus projetos mediante contratos de longo prazo com os seus clientes.

Tais contratos são estruturados mediante o compromisso mútuo por meio de cláusulas de take or pay, no qual há uma relação de "troca" entre as partes. Neste sentido, a Companhia oferecerá ao cliente certa capacidade em determinado intervalo de tempo, e o cliente oferecerá à Companhia o volume a ser transportado no mesmo intervalo de tempo, sob pena de pagamento de compensação financeira em caso de descumprimento destas premissas por qualquer uma das partes.

Esse tipo de compromisso mútuo é benéfico para ambas as Partes, por permitir à Companhia reduzir os seus riscos de flutuações do mercado e a buscar recursos em condições vantajosas em relação às linhas de financiamento usuais. Ao cliente, tal compromisso permite estruturar as suas operações com a garantia de uma logística com garantias de serviço com custos competitivos, sem a necessidade de investimentos próprios.

Em menor escala, parte da capacidade ou ganhos de produtividade podem ser oferecidos pela Companhia através da modalidade de contratos de curto prazo, caracterizadas como vendas pontuais de um determinado frete a certo cliente, sem relação com volumes futuros e a longo prazo a serem transportados.

(c) Características dos mercados de atuação, em especial:

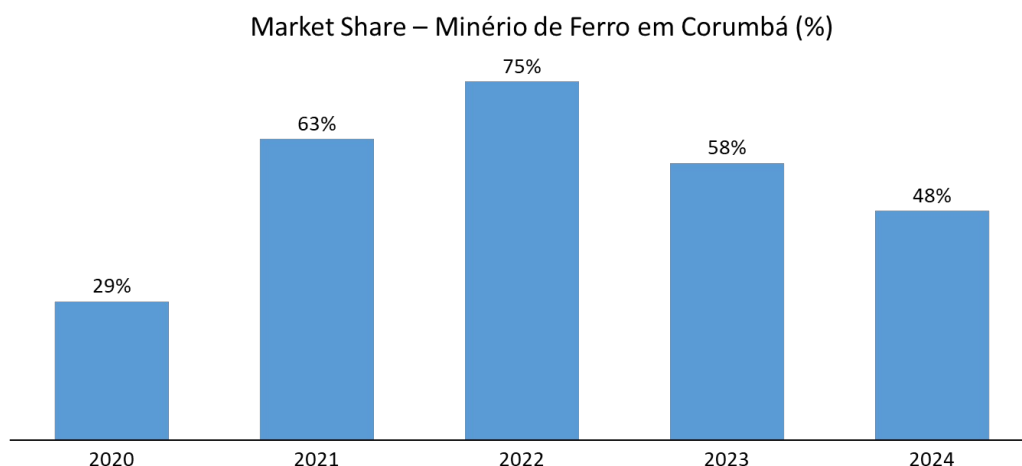
(i) Participação em cada um dos mercados

O mercado de transporte de grãos vegetais, de atuação da Companhia tanto no Brasil como Paraguai e Uruguai, é controlado por grandes tradings, que realizam a intermediação e transporte da compra dos produtos nas regiões produtoras e venda às empresas responsáveis pela sua entrega nos países consumidores.

O mercado de transporte de minério de ferro, nas hidrovias dos Rios Paraná e Paraguai, é explorado pela Mineração Corumbaense Reunida S.A. ("LHG Mining"), controlada do grupo J&F, que também é a grande produtora na região de Corumbá/MS, e por outras empresas, que realizam o transporte fluvial do minério de ferro para os mercados internacionais utilizando principalmente como portos de saída os localizados no Uruguai e na Argentina. Além disso, a "LHG Mining" conta com sua própria empresa de navegação que vem crescendo sua participação dentro da HPP.

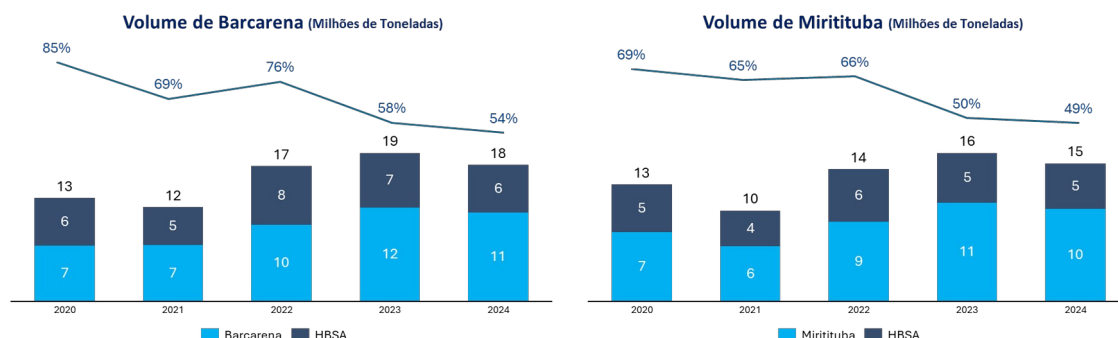
A Companhia, no último ano, reduziu sua participação no mercado devido aos impactos hídricos, perdendo aproximadamente 10 p.p de seu *market share* no mercado de transporte de minério de ferro no Corredor Sul. Já no mercado de grãos o *market share* foi de 14% de acordo com dados públicos da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), Comex Stat e dados internos.

A imagem abaixo evidencia o marketshare da companhia em Corumbá.



Já no corredor Norte, durante o ano de 2024, o terminal HBSA localizado em Barcarena, foi responsável pela exportação de mais de 6 (seis) milhões de toneladas de soja e milho em grãos, com uma participação de 54% sobre todo o volume exportado, conforme informação disponibilizada pelo portal Comex Stat¹. Durante o ano de 2024, o corredor norte totalizou a movimentação de aproximadamente 50 milhões de toneladas de grãos, com o porto de Barcarena se mantendo como principal polo da região, representando marketshare de 36% dos portos do norte. A imagem abaixo demonstra a evolução da movimentação de carga nos portos do norte de Barcarena e Miritituba.

¹ Fonte: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/home>



(ii) Condições de competição nos mercados

Transporte de Commodities Agrícolas no Brasil

A matriz de transportes do Brasil, fortemente concentrada no modal rodoviário, posiciona o país entre os menos eficientes em logística. Enquanto nos Estados Unidos da América os custos com logística representam aproximadamente 7,8% do Produto Interno Bruto – PIB do país, esse percentual chega a 18,4% do PIB no Brasil². Essa diferença pode ser explicada principalmente pelas deficiências na infraestrutura, pelo consequente desequilíbrio da matriz de transporte brasileira, e pelo maior grau de sofisticação apresentado nos processos logísticos dos países desenvolvidos. O esgotamento das capacidades das malhas rodoviárias e ferroviárias, associado à velocidade acelerada de crescimento das exportações de commodities agrícolas e minerais cria condições para novos investimentos de grande porte no Brasil. No contexto econômico de grandes volumes de movimentação, investimentos em infraestrutura de transporte de grandes volumes tornam-se bastante interessantes à iniciativa privada.

A diversificação e a utilização de soluções intermodais são necessárias para que os produtos brasileiros se mantenham competitivos. Considerando os volumes de soja e milho, aproximadamente 47% da carga é transportada por vias rodoviárias, 34% por vias ferroviárias e 19% através de hidrovias³. Considerando o nível de investimento médio e o baixo custo operacional, o transporte hidroviário de cargas é uma das melhores alternativas tanto em termos econômicos quanto relacionados à sustentabilidade ambiental.

Modal hidroviário no Brasil

O transporte hidroviário consome quase um sexto do volume de combustível do modal rodoviário e aproximadamente a metade do que consome o transporte ferroviário⁴. Em média o modal hidroviário emite aproximadamente 3x menos CO₂ por modo do que a mesma quantidade transportada pelo modal rodoviário e aproximadamente 33% a menos do que o ferroviário⁵. Uma barcaça de 1.600 toneladas tem capacidade equivalente a aproximadamente 172 caminhões, ou 86 vagões. Essa modalidade também apresenta menor risco e menor volume de investimentos⁶.

O país possui cerca de 19.500 km de vias navegáveis, podendo chegar a 63.000 km com obras de infraestrutura⁷. Essa extensão coloca a malha hidroviária brasileira entre as três maiores do mundo.

² Fonte: ILOS (Instituto de Logística e Supply Chain), divulgado em 2023.

³ Fonte: (Esaq-LOG) da Universidade de São Paulo (USP) e da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab)

⁴ Fontes: http://www.ppe.ufrj.br/images/publica%C3%A7%C3%B5es/mestrado/Ana_Luiza_Andrade_Novo.pdf (pág. 77) e <https://ontl.epl.gov.br/wp-content/uploads/2020/10/metodologia-emissoes-gee.pdf> (pág. 9)

⁵ Fonte: https://www.anpet.org.br/anais32/documentos/2018/Aspectos%20Economicos%20Sociais%20Politicos%20e%20Ambientais%20do%20Transporte/Transporte%20e%20Meio%20Ambiente%20I/5_81_AC.pdf

⁶ Fonte: ILOS (Instituto de Logística e Supply Chain).

⁷ Fonte: 2006/2007 FPH, DEFIT, ACLI e Hidrovias do Brasil.

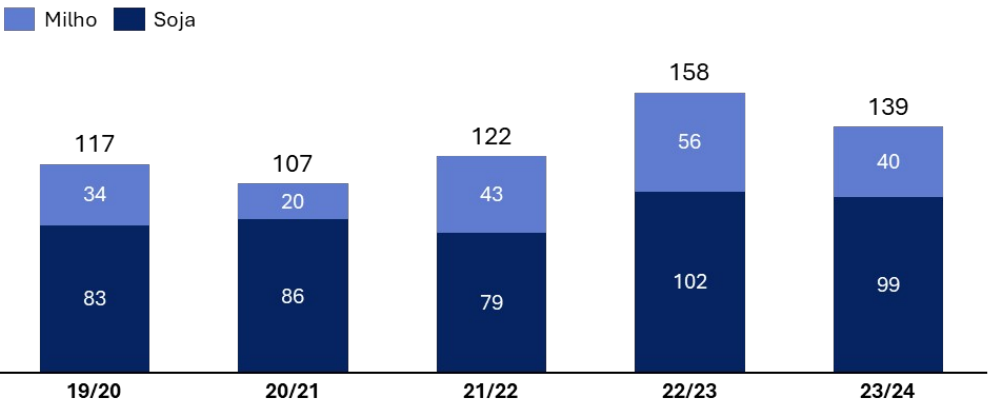
O transporte hidroviário de interior é utilizado principalmente para o transporte de grânéis líquidos, produtos químicos, areia, carvão, cereais e bens de alto valor em contêineres. O Ministério da Infraestrutura, através do Plano Hidroviário Estratégico, acredita que essa modalidade de transporte passará das atuais 52 milhões de toneladas por ano para 110 milhões de toneladas em 2031⁸. Em comparação com o transporte de cargas no rio Mississippi, nos Estados Unidos, que transporta 700 milhões de toneladas por ano, acreditamos que o modal hidroviário deverá se tornar cada vez mais relevante na matriz de transportes brasileiras nos próximos anos.

Potencial do mercado agrícola brasileiro e análise de competitividade

Segundo dados da USDA em 2024, espera-se que o volume total de importações de soja e milho global sofra uma expansão de 89 milhões de toneladas nos próximos 10 anos (de 372 milhões de toneladas na safra 2024/25 para 461 milhões de toneladas na safra 2034/35), representando uma taxa média anual de crescimento de 2,2%. Estima-se que a China seja consumidora de 29% desse volume incremental.

Segundo dados disponibilizados pelo USDA, o Brasil é um dos maiores produtores e exportadores de commodities agrícolas do mundo. Pelos dados Internos da Conab e Comexstat a safra 2023/24 o Brasil produziu 263 milhões de toneladas de grãos, e uma exportação de 139 milhões de toneladas de soja e milho durante esta safra. Estima-se que chegará a aproximadamente 210 milhões de toneladas exportadas até a safra 2034/35. Em comparação com o ano de 2023, recorde de safra, as exportações brasileiras caíram. Contudo, espera-se uma recuperação já na safra 2025.

Exportação Brasileira Grãos (Mtons)



O maior responsável por essa expansão será o estado do Mato Grosso, em que as operações da Companhia na região norte terão grande influência sobre o escoamento da produção dali exportada. A expectativa é que a produção de grãos do estado do Mato Grosso chegue a cerca de 126 milhões de toneladas em 2030, e a exportação pelo Mato Grosso e Pará deve alcançar a marca de 90 milhões de toneladas frente as quase 54 milhões de toneladas exportadas na safra 2023/2024⁹.

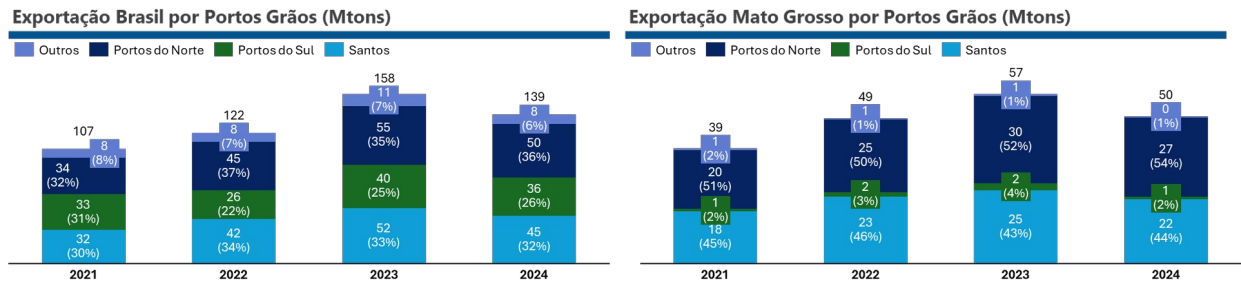
Com o término da pavimentação do trecho da Rodovia BR 163 em 2018, que liga a região norte do Estado do Mato Grosso à cidade de Itaituba, no Estado do Pará, melhorou-se as condições de acesso ao corredor logístico multimodal hidroviário, reduzindo consideravelmente os custos de transporte para exportação das commodities agrícolas pelo norte do Brasil.

Essa tendência foi evidenciada pelo crescimento da participação dos portos da região norte do Brasil, que participavam com 16,6% em 2009 do total do Brasil, atingiram aproximadamente 36% no ano de 2024.

⁸ Para maiores informações acerca do Plano Hidroviário Estratégico, favor consultar o seguinte endereço eletrônico: <http://transportes.gov.br/conteudo/113-politica-e-planejamento-de-transportes/7494-plano-hidroviario-estrategico.html>

⁹ Fonte: Comexstat

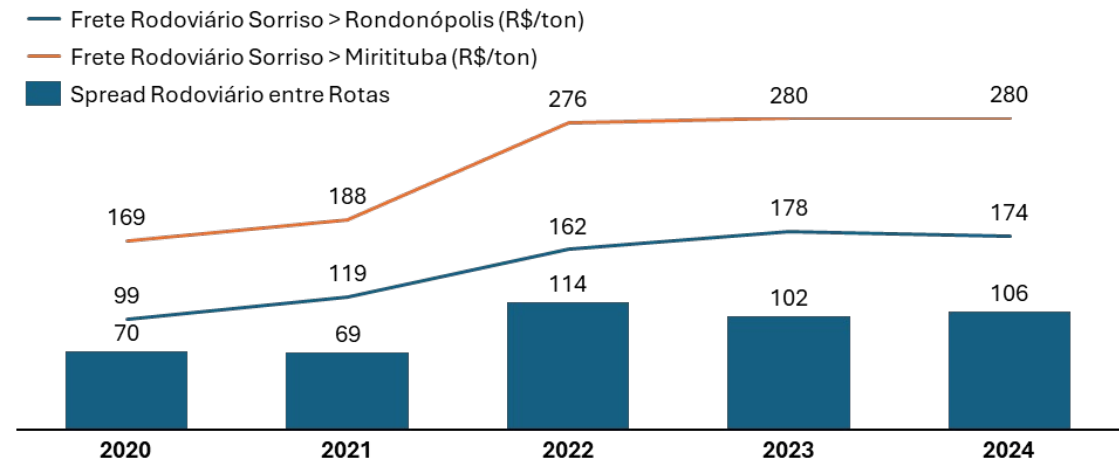
Saíram 50 milhões de toneladas de milho e de soja pelos portos do norte do Brasil em 2024, volume que supera os 45 milhões do porto de Santos no mesmo ano¹⁰.



Ao final do exercício social de 2024, a participação dos portos brasileiros no escoamento da produção do Mato Grosso, por volume de exportação, foi representada da seguinte forma: (i) 44% pelo Porto de Santos, (ii) 54% pelos Portos da Região Norte, sendo Porto de São Luis, Manaus, Barcarena e Santarém, (iii) 2% pelos Portos da Região Sul, sendo Paranaguá, Rio Grande, São Francisco do Sul e Imbituba e (iv) 1% pelos demais portos do país¹¹.

Entre 2020 e 2021, tivemos um movimento de aumento nos fretes rodoviários principalmente no eixo sul, o que trouxe um ganho de competitividade para o corredor logístico em que a Companhia está presente. Em 2021, por conta do aumento dos preços dos principais insumos utilizados no transporte rodoviário (Diesel) e inflação, tivemos uma alta nos fretes rodoviários no Mato Grosso, porém a alta nas tarifas aconteceu também nas rotas logísticas concorrentes ao arco norte, inclusive em maior intensidade, outro fator que foi à quebra de safra no sul do país que gerou uma necessidade maior por fretes para rotas curtas interestaduais (fazenda/terminal) diminuindo a demanda por caminhões no norte do país.

Já em 2024, a BR-163 está em condições muito favoráveis, com manutenção da via periódica e poucos trajetos com “siga/pare” durante todo ano, impactando positivamente no ciclo do caminhão, além da estabilização do diesel e a forte demanda por caminhões no arco norte. Esses efeitos podem ser vistos no gráfico abaixo¹²:



Essa solução se beneficia por utilizar o modal hidroviário para percorrer boa parte do trecho que leva tais cargas até os terminais de exportação, localizados, principalmente, na região de Belém/PA. Considerando

¹⁰ Fonte: <https://www.udop.com.br/noticia/2023/01/31/portos-do-arco-norte-superam-exportacao-de-graos-de-santos-pela-1-vez.html>

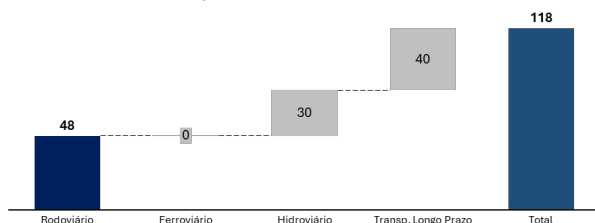
¹¹ Fonte: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/home>

¹² Fonte: <https://www.ams.usda.gov/services/transportation-analysis/brazil>

Sorriso/MT, na região médio norte do estado, como ponto de partida o escoamento da safra pelo Corredor Norte mostra-se atrativo para os grandes produtores do estado, apresentando um custo logístico ponderado de US\$ 118 por tonelada. Em linha aos US\$ 108 por tonelada do Corredor Sul, conforme evidenciado nos gráficos abaixo:

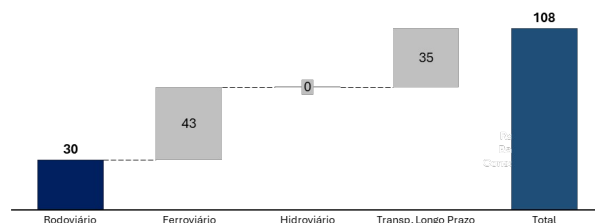
Corredor Norte _ Custo Logístico Ponderado Total

(Exportações de grãos de Sorriso) – R\$/ton

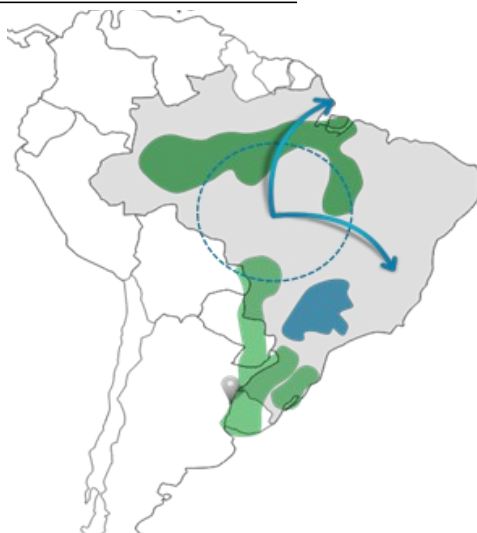


Corredor Norte _ Custo Logístico Ponderado Total

(Exportações de grãos de Sorriso) – R\$/ton



Principais corredores fluviais existentes na América Latina:



Considerando todos esses elementos, a solução logística através do corredor norte é mais competitiva para os grãos sólidos vegetais, principalmente soja e milho, produzidos no Estado do Mato Grosso – principalmente na região centro norte deste Estado – do que o escoamento através dos portos atualmente utilizados localizados nas regiões sul e sudeste do Brasil, tais como os Portos de Santos, Paranaguá, São Francisco do Sul e Vitória.

Este corredor também possibilita a redução do custo de importação de fertilizantes (granéis minerais) utilizados na agricultura. Cerca de 86% dos fertilizantes utilizados na agricultura nacional são de origem estrangeira, conforme dados da ANDA (Associação Nacional para Difusores de Adubo)¹³. Isso acaba por possibilitar a geração de sinergias com o sistema norte, uma vez que a estrutura logística voltada para a exportação pode também atender a essa demanda, otimizando os ativos (terminais, transporte fluvial e transporte rodoviário) e reduzindo o custo de abastecimento deste mercado. A expectativa é de que a importação de fertilizantes para o estado do Mato Grosso chegue a 9 milhões de toneladas em 2025 versus 6,6 milhões de toneladas importadas em 2023¹⁴.

Neste cenário, a Companhia acredita que há potencial para que os terminais localizados na região norte do país se destaquem, incrementando ano após ano a movimentação desse tipo de carga. Desde o início de 2017, a Companhia vem realizando operações de transporte de fertilizantes, tendo incrementado as movimentações de cerca de 160 mil toneladas no ano inicial para cerca de 410 mil toneladas em 2023. A

¹³ Fonte: fonte: http://anda.org.br/pesquisa_setorial/

¹⁴ Fonte: 2023, Veeries.

solução contempla uma operação integrada, utilizando-se de sinergias dos seus ativos locais para prover uma solução portuária, de transporte fluvial e transbordo competitivas de forma a atender a demanda crescente.

Transporte de Commodities Agrícolas no Paraguai

Considerando que o Paraguai é um pequeno país sem costa marítima, a logística do país é concentrada no transporte fluvial, devido a capacidade deste modal de transportar maiores volumes a um menor custo logístico, considerando grandes distâncias a serem percorridas entre os portos de origem e destino.

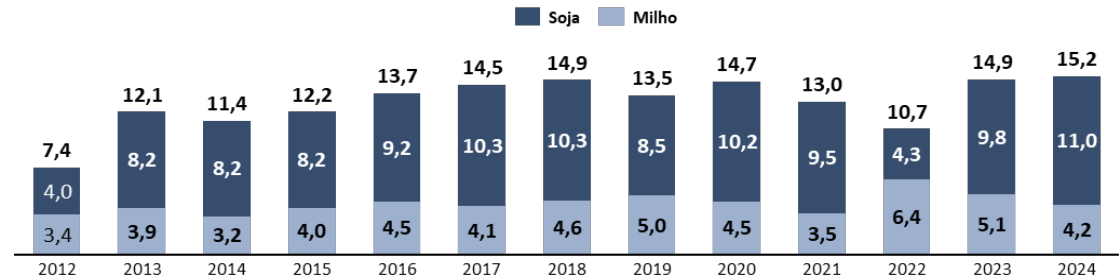
No período 2019-2021, as exportações de commodities agrícolas, se concentraram em 85% via modal fluvial e 15% para rodoviário. Em 2024, aproximadamente 90% das exportações de soja do país foram transportadas por via fluvial e 10% por transporte rodoviário, com a Argentina posicionada como o principal mercado, com uma participação de 84%, respondendo por quase todos os embarques. O Brasil fechou 2024 como o segundo destino com 10%, seguida pela Rússia 4%, Perú, Espanha, EUA, Uruguai, Chile, Japão, Coreia do Sul, Kuwait, Guatemala e Indonésia completaram os 2% restantes¹⁵.

O sistema hidroviário das hidrovias dos Rios Paraná - Paraguai é bastante extenso, com aproximadamente 3.442 km desde o porto de Corumbá/MS até o porto “km 0” em Buenos Aires.

A composição média das cargas transportadas pelas hidrovias dos Rios Paraná e Paraguai em 2024 foi de aproximadamente, 58% para grãos vegetais (com farelo), 16% para minério de ferro, 12% para combustíveis e os 14% restantes para produtos variados (óleo de soja e fertilizantes)¹⁶.

Potencial do mercado agrícola paraguaio e análise de competitividade

O Paraguai é o 6º maior produtor e 3º exportador mundial de soja¹⁷. Em 2024 o Paraguai teve uma safra de soja recorde, tanto na produção quanto na exportação da commodity. A cultura do milho foi menor que a safra do ano anterior, sem exportações significativas pela hidrovia, como observado abaixo, dados da evolução da produção agrícola no Paraguai¹⁸.



Descrição de Benefícios Fiscais

Nossas operações no Brasil, atualmente se beneficiam de certos benefícios fiscais concedidos a nós pelos respectivos governos locais. Esses benefícios fiscais incluem o Regime Especial de Incentivos para Desenvolvimento da Infraestrutura (REIDI), o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) e a Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM). No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, registramos benefícios fiscais de R\$ 15.042 mil do AFRMM e R\$ 22.846 mil da SUDAM, e durante os exercícios encerrados em 31 de dezembro de 2023, 2022 e 2021, registramos,

¹⁵ Fontes: <https://capeco.org.py/>
¹⁶ Fontes: <https://capeco.org.py/>, <http://comexstat.mdic.gov.br/es/home>, e <https://www.datasur.com/en/>
¹⁷ Fontes: <https://capeco.org.py/>
¹⁸ <http://cappro.org.py/>, <http://capeco.org.py/>

R\$12.798 mil, R\$14.200 mil e R\$11.340 mil, respectivamente, do AFRMM e R\$12.962 mil, R\$8.096 mil e R\$13.125 mil, respectivamente, da SUDAM.

O REIDI é um regime tributário especial que consiste na suspensão da contribuição para o Programa de Integração Social ("PIS") e da Contribuição Social para o Financiamento da Seguridade Social ("COFINS") na aquisição de ativos fixos utilizados em projetos de infraestrutura classificados em alguns setores definidos, pelo governo, como prioritários, incluindo o setor de transportes e portos, de acordo com a Lei nº 11.488/2007.

O AFRMM é um benefício disponível a todas as empresas brasileiras de navegação costeira que operam com embarcação própria ou afretada, sendo regulamentado pela Lei nº 10.893/2004 e demais legislações específicas aplicáveis ao setor. A Companhia recebe integralmente o adicional de 8,0% na navegação de cabotagem. Esses recursos são restritos e utilizados exclusivamente na construção, docagem, reparo, manutenção de embarcações e amortização de financiamentos concedidos para aquisição de embarcações. A SUDAM é um incentivo fiscal concedido à pessoa jurídica proprietária de um projeto de desenvolvimento de infraestrutura que promova o desenvolvimento econômico, além de estar plenamente estabelecida nos estados abrangidos pela Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (incluindo o estado do Pará). Esse benefício proporciona uma redução de 75% do imposto de renda (25% a 6,25%) por um período de 10 anos e é regulamentado pelo Decreto 4.212/2002.

Regime de imposto de renda e outros impostos no Brasil

O Imposto de Renda de Pessoa Jurídica ("IRPJ/CSL") incide sobre o lucro líquido apurado pela empresa, ajustado pelas compensações, adições e exclusões previstas em lei. O IRPJ/CSL geralmente é aplicado à alíquota de 34% sobre os lucros apurados por empresas brasileiras no Brasil ou no exterior.

O PIS e a COFINS são duas contribuições sociais que incidem sobre a receita bruta da empresa, à alíquota total de 9,25%. A pessoa jurídica pode deduzir do PIS e da COFINS créditos relacionados a determinados custos/despesas que estavam sujeitos ao pagamento do PIS e da COFINS em um estágio anterior da cadeia produtiva. O PIS e a COFINS não se aplicam às receitas de exportação ou à prestação de serviços a pessoas físicas ou jurídicas domiciliadas no exterior, desde que haja o efetivo ingresso de recursos no Brasil.

Conforme mencionado acima, as operações se beneficiam do benefício fiscal REIDI, que concede suspensão do pagamento de PIS e COFINS sobre bens e serviços relacionados a projetos de infraestrutura. Essa suspensão é convertida em benefício fiscal de alíquota zero após a incorporação ou utilização dos bens e serviços no projeto de infraestrutura.

Regime de imposto de renda no Paraguai

O Paraguai promulgou uma nova lei tributária (a "Nova Lei Tributária"), em vigor a partir de 1º de janeiro de 2020, que introduziu certos ajustes nos impostos de renda (tanto corporativos quanto pessoais, bem como para não residentes) cobrados sobre dividendos e lucros. Além disso, a Nova Lei Tributária introduziu regras de preço de transferência no Paraguai pela primeira vez, que entrarão em vigor a partir de 1º de janeiro de 2021.

O imposto de renda corporativo ("IRE") é cobrado sobre a renda obtida por empresas individuais, corporações e outras pessoas jurídicas com residência fiscal no Paraguai, que estejam registradas ou incorporadas no Paraguai ("Contribuintes do IRE"), de atividades comerciais, industriais, agrícolas ou serviços que não sejam pessoais. A renda de origem estrangeira obtida ou recebida pelos contribuintes do IRE é tributável no Paraguai. O IRE é cobrado a uma alíquota de 10% sobre o lucro líquido do ano fiscal relevante.

A distribuição de lucros pelos contribuintes do IRE aos acionistas locais (pessoas físicas, jurídicas ou entidades) é cobrada a uma alíquota de 8%, enquanto a distribuição de lucros a acionistas não residentes -

por exemplo, empresas controladoras no exterior - é cobrada a uma alíquota de 15% ("IDU"). O contribuinte do IRE que distribui lucros é obrigado a reter o IDU e a registrar o pagamento à autoridade fiscal ("SET").

A Nova Lei Tributária também estabelece o imposto retido na fonte sobre a renda, lucros ou ganhos de origem paraguaia obtidos por não residentes ("INR"). O INR será aplicado se a renda de origem paraguaia for obtida por indivíduos e entidades não residentes de atividades realizadas no Paraguai, ou bens ou direitos legais explorados no Paraguai. A INR é cobrada a uma alíquota de 15% sobre uma base presumida - que varia de 30% a 100% - da renda de origem paraguaia. O residente paraguaio que faz os pagamentos ao não residente é obrigado a fazer as retenções de INR e a registrar os pagamentos na SET.

Regime de imposto de renda no Uruguai

O Imposto de Renda Empresarial ("IRAE") no Uruguai baseia-se no critério tradicional de fonte. Isso significa que somente a renda obtida dentro do território uruguaio está sujeita à tributação (ou seja, renda derivada de atividades realizadas, ativos localizados ou direitos utilizados economicamente no Uruguai, independentemente da nacionalidade, domicílio ou residência das partes envolvidas nas transações ou de seu local de execução). Por outro lado, a renda de origem estrangeira não é tributada.

O IRAE é cobrado a uma alíquota de 25% sobre a renda líquida de negócios de origem uruguaia decorrente de atividades econômicas de qualquer tipo. Em geral, a renda líquida sujeita ao IRAE é determinada pela dedução da renda bruta tributável de todas as despesas necessárias para obter e manter essa renda. A lei estipula que certas despesas não podem ser computadas para fins de IRAE, incluindo perdas de transações ilegais, penalidades por violações fiscais, despesas incorridas para a obtenção de renda isenta e amortização de fundo de comércio.

Os prejuízos fiscais de anos fiscais anteriores podem ser transportados para fins de IRAE por até cinco anos a partir do ano fiscal em que foram gerados.

No caso de transações entre contribuintes e partes relacionadas não residentes ou partes localizadas em jurisdições sem tributação ou com tributação reduzida, as regras de preços de transferência devem ser levadas em conta. Quando as transações com pessoas ou entidades relacionadas divergirem dos preços normais de mercado, o que deve ser comprovado pelas autoridades fiscais, os preços das transações serão ajustados pelos métodos mais adequados, dependendo do tipo de transação.

De acordo com a estrutura legal uruguaia para as atividades de navegação comercial, a renda obtida pelas empresas de navegação está isenta do IRAE.

(d) Eventual sazonalidade

As commodities agrícolas, que consistem nos principais produtos a serem transportados pela Companhia são oriundas de safras regulares anualmente. As colheitas de soja se concentram, em grande medida, entre os meses de fevereiro e março. O milho colhido no inverno, voltado para exportação, é colhido entre os meses de junho e julho. O período para escoamento da produção se estende, em boa parte, entre os meses de fevereiro e novembro.

Os contratos firmados pela Companhia estabelecem junto aos seus clientes um compromisso anual de volume que deve ser distribuído ao longo do período usual de escoamento, reduzindo os efeitos de picos de produção próximos às épocas de colheita e de ociosidade nos períodos de entressafra. Os contratos de curto prazo também seguem mesma lógica de mercado, tendo maior concentração nos meses de fevereiro a novembro. A comercialização desse tipo de acordo é feita mediante a avaliação de capacidade em períodos / meses específicos, de forma a não comercializar volumes acima da capacidade existente.

Já o minério de ferro e bauxita, outros produtos transportados em maior escala pela Companhia, não possuem sazonalidade em sua extração.

A Companhia leva em consideração eventual redução do calado nos rios e que, por consequência, reduz a capacidade de embarque das barcas nos modelos de capacidade a serem oferecidas anualmente aos seus clientes. As negociações preveem reprogramações de carga a fim de flexibilizar eventuais restrições causadas pela redução de capacidade de embarque. Eventuais restrições que impeçam a navegação total (força maior) podem levar à suspensão do compromisso da Companhia com os seus clientes. Todas estas eventuais sazonalidades ou eventos não previstos estatisticamente estão claramente regulados nos contratos que a Companhia possui com seus principais clientes.

O volume das operações da Companhia pode variar conforme o ciclo produtivo de cada carga, além da disponibilidade de capacidade de outros players logísticos, em períodos de ociosidade e entressafra das commodities transportadas. Adicionalmente, a navegabilidade dos rios utilizados para o transporte, incluindo condições climáticas (especialmente em razão do aumento ou diminuição do volume dos rios, o que é impactado pelas chuvas), também podem impactar o volume das operações.

(e) Principais insumos e matérias primas, informando:

(i) Descrição das relações mantidas com fornecedores, inclusive se estão sujeitas a controle ou regulamentação governamental, com indicação dos órgãos e da respectiva legislação aplicável

Os insumos utilizados pela Companhia em suas operações são fornecidos por uma ampla rede de fornecedores, com a maioria dos quais a Companhia possui um histórico de relacionamento de longo prazo. Para assegurar a qualidade e o padrão desses fornecedores, a Companhia avalia periodicamente o atendimento às suas demandas operacionais por meio de suas áreas de controle competentes.

Dentre os principais insumos da Companhia está o Combustível, adquirido através de contratos de longo prazo com distribuidores e também através da própria Petrobras. Diversificando o canal de abastecimento e garantindo continuidade operacional.

No Brasil, a indústria de derivados de Petróleo possui órgãos reguladores como CNPE (Conselho Nacional de Política Energética) e ANP (Agência Nacional de Petróleo) instituídos pela Lei 9.478/1997.

No Paraguai, podemos citar, além da Lei de Hidrocarbonetos, regulamentações específicas emitidas pela Secretaria Nacional de Energia (SNE) e pela Dirección General de Combustibles (DGC)

(ii) Eventual dependência de poucos fornecedores

A Companhia possui certa dependência de alguns fornecedores, principalmente de fabricantes de equipamentos responsáveis pelo fornecimento de motores, propulsores, geradores e sistema de automação. Não obstante, a Companhia possui contratos de longo prazo celebrados com tais fornecedores, trazendo assim maior segurança e longevidade para o negócio.

Em relação aos Combustíveis derivados de Petróleo, a cadeia de fornecimento no Brasil tem dependência com a Petrobrás, o que influencia os custos deste insumo, conforme a política de preços da referida empresa. Contudo, mais recentemente, a HBSA passou a contar com a cobertura de fornecimento de combustíveis realizada através de contratos de longo prazo com refinaria privada e suas distribuidoras.

A cadeia de fornecimento no Paraguai, Argentina e Uruguai tem empresas de distribuição e refinarias disponíveis, a HBSA conta com estratégia de compra por lote no Paraguai e concorrência entre empresas distribuidoras que tem armazenamento e entrega na rota, já na Argentina a HBSA com a cobertura de fornecimento de combustíveis realizada através de contratos de longo prazo com refinaria privada e suas distribuidoras.

(iii) Eventual volatilidade em seus preços

Os principais insumos e matérias primas das operações são combustível, lubrificante e equipamentos diversos. No entanto, a eventual variação nos preços destes itens pode impactar positivamente ou negativamente os custos da Companhia. De toda forma, itens representativos de custo, principalmente combustíveis, contam com mecanismos de repasse para a tarifa nos contratos de longo prazo que a Companhia possui com seus principais clientes, garantido assim que não haja grandes impactos na margem operacionais quando estas variações excederem às programadas.

1.5 – Clientes relevantes: identificar se há clientes que sejam responsáveis por mais de 10% da receita líquida total do emissor, informando:

(a) Montante total de receitas provenientes do cliente

Os maiores clientes por receita da Companhia são representados por:

- (i) Cliente A, que foi responsável por 24,91% da receita operacional líquida no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024;
- (ii) Cliente B, que foi responsável por 15,61% da receita operacional líquida no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024;

Na totalidade, tais clientes representaram 40,52% da receita operacional líquida total no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024.

(b) Segmentos operacionais afetados pelas receitas provenientes do cliente

Os clientes acima mencionados, relacionam-se com os seguintes segmentos operacionais da Companhia:

Corredor Sul

O principal cliente do Corredor Sul possui uma mina de minério de ferro localizado próximo à cidade do Corumbá, estado do Mato Grosso do Sul, sendo que a Hidrovias do Brasil tem contrato para serviço de transporte logístico hidroviário de minério de ferro desde a mina até portos na Argentina. Eventuais restrições significativas das condições de carregamento, descarregamento de tal carga ou restrições significativas nas condições de navegação nas regiões onde operamos podem impactar a receita proveniente dos serviços de transporte hidroviário realizado pela Companhia.

Corredor Norte

O principal cliente do Corredor Norte atua como trading agrícola, intermediando a compra de commodities produzidas no Brasil, principalmente no estado do Mato Grosso, e exportadas por diferentes corredores logísticos, dentre eles o Arco Norte, onde a Companhia possui operação logística integrada – incluindo serviços de transbordo, navegação e elevação portuária. Dessa forma, eventuais quebras significativas de safras de soja e milho no Mato Grosso e/ou eventuais restrições operacionais podem impactar a receita proveniente do serviço integrado realizado pela Companhia.

Cabotagem (Navegação Costeira)

O cliente dedicado da operação de Navegação Costeira da Companhia é dono de uma fatia da mina de Trombetas, onde se produz bauxita para abastecimento da maior planta do mundo de produção de alumina. A Companhia fornece serviço de navegação costeira para transporte de tal carga, com dois ativos dedicados, desde Trombetas até o porto público de Barcarena e, sendo assim, eventuais restrições operacionais significativas podem impactar a receita proveniente de tal serviço.

Vale ressaltar que os contratos que a Companhia possui com os clientes “A”, “B” e mencionados no item 1.5 (a), são firmados na modalidade “take or pay” – disposição contratual por meio do qual o contratante se obriga a pagar por uma quantidade mínima de volume especificada no contrato, ainda que a carga não seja entregue ou disponibilizada por uma decisão dele – garantindo caixa mínimo para a Companhia.

1.6 – Regulação estatal: descrever os efeitos relevantes da regulação estatal sobre as atividades do emissor, comentando especificamente:

Os principais aspectos da regulação das atividades da Companhia e suas controladas/coligadas encontram-se descritos abaixo, conforme a respectiva atividade desenvolvida e a autoridade competente para normatização e fiscalização de condutas:

Transporte Aquaviário – Navegação Interior, Cabotagem e Longo Curso

As atividades realizadas pela Companhia e por suas empresas controladas incluem o transporte aquaviário de cargas **(i)** na navegação interior¹ de percurso longitudinal interestadual e internacional²; **(ii)** na cabotagem³; e **(iii)** no longo curso⁴. Trata-se de um setor regulado e com regras de proteção à indústria naval brasileira.

As principais regras para o exercício de tais atividades são previstas pela Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997 (Lei do Transporte Aquaviário). A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), criada pela Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001 ("Lei nº 10.233"), é uma autarquia que integra a Administração Federal indireta e está vinculada ao Ministério de Portos e Aeroportos. É a agência responsável por regulamentar supervisionar e fiscalizar o transporte na navegação de interior, cabotagem e longo curso, por meio de resoluções normativas, para as quais ressaltamos as seguintes: **(i)** para a navegação interior, a Resolução nº 1558-ANTAQ, de 11 de dezembro de 2009 e a Resolução nº 41-ANTAQ, de 3 de março de 2021⁵; e **(ii)** para a cabotagem e o longo curso, a Resolução Normativa nº 01-ANTAQ, de 13 de fevereiro de 2015⁵, a Resolução Normativa nº 05-ANTAQ, de 23 de fevereiro de 2016, e a Resolução Normativa nº 62-ANTAQ, de 30 de novembro de 2021.

De acordo com a Lei nº 9.432/1997 e com as normas da ANTAQ, somente uma Empresa Brasileira de Navegação ("EBN") pode realizar atividades de navegação e afretar embarcações brasileiras e estrangeiras no Brasil e somente pessoas jurídicas constituídas no Brasil podem requerer perante a ANTAQ a outorga da autorização de EBN. Para obtenção de referida autorização, a pessoa jurídica deve cumprir com uma série de requisitos técnicos, econômico-financeiros e jurídicos-fiscais. Uma vez obtida a autorização, a EBN deve observar e cumprir com um conjunto de normas de cunho jurídico, técnico e operacional, inclusive, normas específicas relativas ao afretamento de embarcações detidas e/ou operadas pela EBN. O não cumprimento dessas normas sujeita a EBN a sanções aplicadas pela ANTAQ, que variam de advertência e multas, até a paralisação das atividades e cassação de autorização.

Considerando que a Companhia e suas empresas controladas/coligadas realizam navegação interior de percurso internacional e longo curso, tais atividades também estão sujeitas a acordos e tratados internacionais, tais como (i) o Acordo sobre Transportes Marítimos entre a República Federativa do Brasil e a República Argentina, assinado em 15 de agosto de 1985, em Buenos Aires; (ii) Convênio entre a República Federativa do Brasil e a República Oriental do Uruguai sobre Transporte Marítimo, assinado em 12 de junho de 1975; e (iii) o Acordo de Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai-Paraná e seus Protocolos Adicionais, entre Brasil, Argentina, Bolívia, Paraguai e Uruguai.

Exploração de Instalações Portuárias Públicas

¹ Navegação interior: a realizada em hidrovias interiores, em percurso nacional ou internacional (art. 2º, X, da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997).

² Navegação interior de percurso longitudinal: a realizada ao longo de rios, lagos e canais, em percurso interestadual ou internacional, entre portos dos Estados da Federação e entre o Brasil e os países vizinhos, quando portos nacionais e internacionais integrem vias fluviais comuns (art. 2º, I, da Resolução nº 1.558-ANTAQ, de 11 de dezembro de 2009).

³ Navegação de cabotagem: a realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores (art. 2º, X, da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997).

⁴ Navegação de longo curso: a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros (art. 2º, XI, da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997).

⁵ Em 8 de julho de 2020, a ANTAQ publicou a Resolução nº 7858-ANTAQ/2020, que alterou a Resolução Normativa nº 01-ANTAQ/2015 para regulamentar o afretamento por tempo de embarcações estrangeiras em substituição a embarcações docadas na navegação de cabotagem.

As atividades desempenhadas pela HB Holding Norte, controlada da Companhia, envolvem a exploração de terminal aquaviário localizado dentro de porto organizado de Santos por meio de contrato de arrendamento, sujeitando-se à regulamentação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), Ministério de Portos e Aeroportos (MPA), além das regras estabelecidas pela autoridade portuária responsável.

As principais regras para exploração destas instalações são previstas pela Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013 (Lei dos Portos), a qual dispõe sobre a exploração de portos e instalações portuárias pela União ou por terceiros, sendo regulamentada pelo Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, conforme alterações introduzidas pelo Decreto nº 9.048, de 10 de maio de 2017 (Decreto dos Portos).

De acordo com a Lei dos Portos, o porto organizado consiste em bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição da autoridade portuária. O arrendamento, por sua vez, representa cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do porto organizado para exploração por prazo determinado, mediante a celebração de contrato e sempre precedida de licitação.

A exploração de instalações portuárias localizadas dentro dos portos organizados é regulamentada por uma série de atos normativos da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e do Ministério de Portos e Aeroportos, incluindo a Resolução Normativa da ANTAQ nº 7-ANTAQ, de 31 de maio de 2016⁶, que regula a exploração de áreas e instalações portuárias sob gestão da administração do porto, no âmbito dos portos organizados a qual deve ser compatibilizada com a redação atual do Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013; e a Portaria nº 530, de 13 de agosto de 2019 do Ministério da Infraestrutura, a qual estabelece normas para alterações em contratos de arrendamento portuário.

Exploração de Instalações Portuárias Privadas

As atividades realizadas pela Companhia e por suas empresas controladas/coligadas incluem a exploração de instalações portuárias localizadas fora do porto organizado da região onde estão situadas: (i) terminal de uso privado (TUP), o qual representa instalação portuária explorada mediante autorização; e (ii) estação de transbordo de cargas (ETC), a qual consiste em instalação portuária explorada mediante autorização e utilizada exclusivamente para operação de transbordo de mercadorias em embarcações de navegação interior ou cabotagem.

As principais regras para exploração destas instalações (comumente denominadas de instalações portuárias "autorizadas" ou "privadas") são previstas pela Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013 (Lei dos Portos), a qual dispõe sobre a exploração de portos e instalações portuárias pela União ou por terceiros, sendo regulamentada pelo Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, conforme alterações introduzidas pelo Decreto nº 9.048, de 10 de maio de 2017 (Decreto dos Portos). Ademais, as instalações portuárias privadas são regulamentadas por uma série de resoluções emitidas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), e a Resolução nº 3.274-ANTAQ, de 6 de fevereiro de 2014.

De acordo com a Lei dos Portos, a exploração de instalações portuárias privadas é formalizada por meio da celebração de Contratos de Adesão com o Ministério de Portos e Aeroportos (MPA) e, após vistoria do local, com a emissão do Termo de Liberação de Operação (TLO) pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

⁶ Em 6 de junho de 2016 a ANTAQ retificou a Resolução-ANTAQ nº 7 de 31 de maio de 2016, com a publicação da Resolução nº 4.843-ANTAQ. Em 17 de setembro de 2021 a ANTAQ alterou a Resolução-ANTAQ nº 7 de 31 de maio de 2016 com a publicação da Resolução nº 56-ANTAQ. Em 15 de dezembro de 2021 a ANTAQ alterou a Resolução-ANTAQ nº 7 de 31 de maio de 2016 com a Resolução-ANTAQ nº 64-ANTAQ.

Transporte Multimodal de Cargas

A Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998, regulamentada pelo Decreto nº 3.441, de 12 de abril de 2000, dispõe que o Transporte Multimodal de Cargas é aquele que, regido por um único contrato, utiliza duas ou mais modalidades de transporte, desde a origem até o destino, e é executado sob a responsabilidade única de uma Operação de Transporte Multimodal (OTM). O OTM é a pessoa jurídica contratada como principal para a realização do Transporte Multimodal de Cargas da origem até o destino, por meios próprios ou por intermédio de terceiros.

O Transporte Multimodal de Cargas também pode compreender os serviços de coleta, unitização, desunitização, movimentação, armazenagem e entrega da carga ao destinatário, bem como a realização dos serviços correlatos que forem contratados entre a origem e o destino, inclusive os de consolidação e desconsolidação documental de cargas. De acordo com o Decreto nº 3.411, de 12 de abril de 2000, conforme alterado pelo Decreto nº 5.276, de 2004, o exercício da atividade de Operação de Transporte Multimodal depende de habilitação prévia e registro na Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Transporte Rodoviário de Cargas

A Lei nº 11.442, de 05 de janeiro de 2007 dispõe sobre o Transporte Rodoviário de Cargas (TRC) realizado em vias públicas, por conta de terceiros e mediante remuneração, assim como sobre os mecanismos de sua operação e a responsabilidade do transportador. A regulamentação da matéria consta da Resolução ANTT nº 4.799, de 27 de julho de 2015, a qual estabelece os procedimentos para inscrição e manutenção de transportadores de carga no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC).

O TRC consiste em atividade econômica sujeita ao regime de livre concorrência, cuja exploração comercial depende de prévia inscrição do interessado no RNTRC, vinculado à ANTT. A Lei nº 11.442/2007 prevê o enquadramento dos interessados na exploração comercial do TRC em duas categorias distintas: (i) Transportadores Autônomos de Cargas; (ii) Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas (ETCs).

(a) Necessidade de autorizações governamentais para o exercício das atividades e histórico de relação com a administração pública para obtenção de tais autorizações

A Companhia não necessita de nenhuma autorização governamental especial para exercício de sua atividade principal de Holding, além da autorização para localização e funcionamento expedida pela Prefeitura de São Paulo. Entretanto, suas subsidiárias, que atuam no setor de logística, acabam por interagir com o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), Ministério dos Transportes, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), além de outros órgãos governamentais ambientais, fiscais e regulatórios.

Transporte Aquaviário e Instalações Portuárias

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), criada pela Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001 é vinculada ao Ministério da Infraestrutura (MInfra) e tem por finalidades:

- Implementar, em sua esfera de atuação, as políticas formuladas pelo Ministério de Portos e Aeroportos e Ministério dos Transportes pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (CONIT), segundo os princípios e diretrizes estabelecidos na Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001;
- Regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura portuária e aquaviária, exercida por terceiros, com vistas a: (i) garantir a movimentação de pessoas e bens, em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas;
- Harmonizar os interesses dos usuários com os das empresas concessionárias, permissionárias, autorizadas e arrendatárias, e de entidades delegadas, preservando o interesse público; e

- Arbitrar conflitos de interesse e impedir situações que configurem competição imperfeita ou infração contra a ordem econômica.

Principais requisitos e regulamentação aplicável

Transporte Aquaviário – Navegação interior, cabotagem e longo curso

A ANTAQ é responsável pela outorga de autorização para pessoas jurídicas brasileiras operarem como uma Empresa Brasileira de Navegação (“EBN”) e, também, por gerenciar os afretamentos de embarcações nacionais e estrangeiras que são utilizadas pela Companhia e suas empresas controladas/coligadas.

Dentre as atribuições da ANTAQ, a agência é responsável por elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços de transporte e à exploração da infraestrutura aquaviária e portuária, garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição entre os operadores.

As principais normas que a Companhia e suas empresas controladas/coligadas devem observar no exercício de suas atividades são:

- Critérios e procedimentos para outorga e manutenção da autorização de EBN para prestar serviços de transporte de cargas na navegação interior de percurso longitudinal interestadual e internacional (conforme a Resolução nº 1558-ANTAQ, de 11 de dezembro de 2009);
- Critérios e procedimentos para afretar embarcações brasileiras e estrangeiras para operar na navegação interior conforme a Resolução ANTAQ nº 41 e 3 de março de 2021;
- Critérios e procedimentos para afretar embarcações brasileiras e estrangeiras para operar nas navegações de cabotagem e longo curso (conforme a Resolução Normativa nº 01-ANTAQ, de 13 de fevereiro de 2015);
- Critérios e procedimentos para outorga e manutenção da autorização de EBN para operar nas navegações de cabotagem e longo curso (conforme a Resolução Normativa nº 05-ANTAQ, de 23 de fevereiro de 2016⁷); e
- Direitos e deveres dos usuários, dos agentes intermediários e das empresas que operam nas navegações de cabotagem e longo curso, e infrações administrativas (conforme a Resolução Normativa nº 62-ANTAQ, de 30 de novembro de 2021).

Além da ANTAQ, o Tribunal Marítimo, é responsável por realizar o registro de armador, registro de propriedade marítima e registro de hipoteca naval e demais ônus, além de suas averbações, sobre embarcações de bandeira brasileira, que também estão sujeitas à inscrição perante a Capitania dos Portos, em cuja jurisdição estiver incluído o porto de inscrição da embarcação.

A Lei nº 7.652/1988, que dispõe sobre o registro da propriedade marítima, determina que as embarcações mercantes brasileiras somente poderão operar sob administração de companhia que esteja registrada como armador e devem ser inscritas na Capitania dos Portos em cuja jurisdição for a sede da EBN ou onde a embarcação for operar. No caso de embarcação com arqueação bruta superior a 100 (cem) toneladas (100 AB) é obrigatório o registro no Tribunal Marítimo, para qualquer modalidade de navegação. É expedida a Provisão de Registro de Propriedade Marítima (“PRPM”) ao proprietário da embarcação, após a finalização do processo de registro. Durante o processo de registro, a embarcação ficará autorizada a trafegar mediante registro provisório pelo prazo de até 1 (um) ano de validade, o qual poderá ser prorrogado, desde que o proprietário não esteja incurso nas sanções previstas na Lei nº 7.652/1988 pelo não cumprimento de exigências.

⁷ Alterada pela Resolução Normativa nº 35-ANTAQ, de 19 de agosto de 2019; pela Resolução nº 8.094-ANTAQ, de 2 de dezembro de 2020; e pela Resolução nº 86/2022-ANTAQ, de 9 de setembro de 2022

Nos termos da Lei nº 9.432/1997, as embarcações que têm o direito de arvorar a bandeira brasileira são: (i) aquelas inscritas no Registro de Propriedade Marítima, de propriedade de pessoa física residente e domiciliada no Brasil ou de empresa brasileira; e (ii) aquelas sob contrato de afretamento a casco nu, celebrado por empresa brasileira de navegação, condicionado à suspensão provisória de bandeira no país de origem.

As EBNs poderão, também, requerer ao Tribunal Marítimo o Registro Especial Brasileiro ("REB") de embarcações brasileiras e estrangeiras arrendadas ou afretadas a casco nu mediante suspensão da bandeira de origem, conforme regulamentado pelo Decreto nº 2.256/1997 e Portaria nº 50/2013-TM. O REB é um registro especial que visa dar certos incentivos para as embarcações que estejam nele registradas, porém não suprime o registro de propriedade marítima, sendo um registro complementar.

O Tribunal Marítimo emitirá o (i), o Certificado de Registro Especial Brasileiro para as embarcações incluídas no REB, e (ii) Certificado de Pré-Registro no Registro Especial Brasileiro (pré-REB), e (iii) Certificado de Pré-Registro no Registro Especial Brasileiro (pré-REB) para as embarcações em construção (casco) com contrato de construção em estaleiro nacional.

Em conjunto às autoridades mencionadas, a Diretoria de Portos e Costas (DPC) é um órgão da Marinha do Brasil que atua no transporte aquaviário e tem como propósitos (i) contribuir para a orientação e o controle da Marinha Mercante e suas atividades correlatas, no que interessa à Defesa Nacional; (ii) contribuir para a segurança do tráfego aquaviário; (iii) contribuir para a prevenção da poluição por parte de embarcações, plataformas e suas estações de apoio; (iv) contribuir para a formulação e execução das políticas nacionais que digam respeito ao mar; contribuir para implementar e fiscalizar o cumprimento de Leis e Regulamentos, no mar e águas interiores; e (v) contribuir para habilitar e qualificar pessoal para a Marinha Mercante e atividades correlatas. As regulamentações desta Diretoria são representadas por Portarias, assim como Normas da Autoridade Marítima (NORMAM).

As embarcações brasileiras também estão sujeitas às normas técnicas e de segurança das Capitania dos Portos, que são atestadas pelas Sociedades Classificadoras. As Sociedades Classificadoras e Certificadoras têm poderes para atuarem em nome do Governo Federal, conforme autorizado pela NORMAM 06/DPC.

Desta forma, as autoridades que regulamentam a navegação de interior, cabotagem e longo curso são:

- ANTAQ – Regula, supervisiona e fiscaliza as atividades de prestação de serviços de transporte aquaviários e de exploração da infraestrutura portuária e aquaviária.
- Capitania dos Portos – Contribui para a supervisão das atividades relativas à Marinha Mercante e organizações correlatas no que se refere à segurança da navegação e à segurança nacional.
- Tribunal Marítimo — Julga os acidentes e fatos da navegação, concede e mantém o registro geral da propriedade naval, da hipoteca naval e demais ônus sobre embarcações brasileiras, dos armadores de embarcações brasileiras.
- Diretoria de Portos e Costas ("DPC") – É responsável por elaborar normas no âmbito das suas atribuições como representante da Autoridade Marítima Brasileira e atuar na área de Segurança do Tráfego Aquaviário, dentre outras obrigações.

As empresas controladas/coligadas da Companhia, possuem as autorizações e certificados necessários para operar como uma EBN, nas atividades de navegação de interior, cabotagem e longo curso, conforme a atividade desempenhada individualmente por cada uma das controladas/coligadas. As autorizações poderão ser extintas por renúncia, falência ou extinção da Companhia, ou pela ANTAQ, por via de anulação ou cassação mediante processo administrativo. Ademais, as empresas controladas/coligadas possuem Certificado de Registro de Armador ("CRA"), emitido pelo Tribunal Marítimo, válidos.

As embarcações detidas e operadas pela Companhia e suas controladas/coligadas também possuem os certificados exigidos em conformidade com as normas emitidas pela Marinha do Brasil (as NORMAMs, em especial NORMAM 01 e NORMAM 2/DPC) e convenções internacionais aplicáveis, entre elas: (i) PRPM/DPP e

Certificado de REB, emitido pelo Tribunal Marítimo; (ii) Certificado de Segurança da Navegação ("CSN") entre outros documentos e certificados estatutários e de classe, emitidos pelas Marinha do Brasil e/ou Sociedades Classificadoras autorizadas pela Marinha.

A Portaria DPC nº 215/2020, publicada em 2 de julho de 2020, prorrogou por até 120 (cento e vinte) dias a validade dos certificados de aquaviários e não aquaviários, certificados estatutários, certificados de vistoria, entre outros. A prorrogação foi concedida em caráter excepcional em razão das restrições sanitárias acarretadas pela pandemia causada pelo vírus COVID-19, a fim de evitar limitações às atividades marítimas e auxiliar o controle para mitigação da contaminação.

Ademais, as EBNs também podem estar sujeitas à regulação de outros agentes reguladores e autoridades governamentais, dependendo do tipo e características específicas das operações e atividades realizados pela EBN, tais como:

- Agência Nacional de Petróleo ("ANP") – A ANP, criada pela Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997 ("Lei do Petróleo"), é vinculada ao Ministério de Minas e Energia ("MME") e tem por finalidade promover a regulação, a contratação e a fiscalização das atividades econômicas integrantes da indústria do petróleo, do gás natural e dos biocombustíveis, cabendo-lhe, dentre outras atribuições, regular e autorizar as atividades relacionadas à produção, à importação, à exportação, à armazenagem, à estocagem, ao transporte, à transferência, à distribuição, à revenda e à comercialização de biocombustíveis, assim como a avaliação de conformidade e certificação de sua qualidade, fiscalizando-as diretamente ou mediante convênios com outros órgãos da União, Estados, Distrito Federal ou Municípios.

As EBNs estão sujeitas a regulamentação da ANP especialmente no tocante à necessidade de obtenção de autorização para o transporte a granel de petróleo, seus derivados, gás natural e biocombustíveis por meio aquaviário, regulamentada pela Resolução ANP nº 811/2020 de 16 de março de 2020, nos termos da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997.

- Agência Nacional de Vigilância Sanitária ("ANVISA") – A ANVISA, criada pela Lei nº 9.782, de 26 de janeiro de 1999, vinculada ao Ministério da Saúde, tem por finalidade promover a proteção da saúde da população, por intermédio do controle sanitário da produção e da comercialização de produtos e serviços submetidos à vigilância sanitária, inclusive dos ambientes, dos processos, dos insumos e das tecnologias a eles relacionados, bem como o controle de portos, aeroportos e de fronteiras.

As EBNs estão sujeitas a regulamentação da ANVISA especialmente no tocante à necessidade de obtenção do Certificado de Livre Prática (CLP) e do Certificado Sanitário de Embarcação (CSE), de acordo com a Resolução da Diretoria Colegiada da ANVISA (RDC) nº 72, de 29 de dezembro de 2009, e com o Regulamento Sanitário Internacional 2005 (RSI), acordado na 58ª Assembleia Geral da Organização Mundial de Saúde (OMS), em 23 de maio de 2005, e aprovado pelo Congresso Nacional por meio do Decreto Legislativo nº 395, de 2009 publicado no DOU de 10 de julho de 2009.

- Agência Nacional de Telecomunicações ("ANATEL") – A ANATEL, criada pela Lei nº 9.472, de 16 de junho de 1997, dentre outras atribuições, é responsável pelo disciplinamento e a fiscalização da execução, comercialização e uso dos serviços e da implantação e funcionamento de redes de telecomunicações, bem como da utilização dos recursos de órbita e espectro de radiofrequências.

As EBNs estão sujeitas a regulamentação da ANATEL especialmente no tocante à necessidade de obtenção da Licença de Funcionamento de Estação do Serviço Limitado Móvel Marítimo (SLMM) (nova denominação da Licença de Estação de Rádio de Navio) para suas embarcações, nos termos do Regulamento do Serviço Limitado Móvel Aeronáutico e do Serviço Limitado Móvel Marítimo, aprovado pela Resolução ANATEL nº 651, de 13 de abril de 2015.

- Polícia Federal – A Polícia Federal é um órgão vinculado ao Ministério da Justiça e Segurança Pública que possui, dentre outras funções, exercer as funções de polícia marítima, aeroportuária e de fronteiras, conforme artigo 144, §1º, inciso III, da Constituição Federal.

As EBNs estão sujeitas a regulamentação da Polícia Federal, Exército Brasileiro e Polícia Civil Estadual, especialmente no tocante à necessidade de obtenção do Certificado de Registro Cadastral (CRC) e Certificado de Licença de Funcionamento (CRF) e/ou outras autorizações relacionadas para exercer atividades com produtos químicos sujeitos ao controle e fiscalização da Polícia Federal, Exército e/ou Polícia Civil Estadual, regulamentada pela Portaria do Ministério da Justiça e Segurança Pública (MJSP) nº 240, de 12 de março de 2019, nos termos da Lei nº 10.347, de 27 de dezembro de 2001 e do Decreto nº 4.262, de 10 de junho de 2002.

Instalações Portuárias Públicas e Privadas

De acordo com a Lei dos Portos, a exploração de instalações portuárias localizadas dentro do porto organizado (comumente conhecidas como “instalações portuárias públicas”) é formalizada por meio da celebração de contrato de arrendamento, por prazo determinado, obrigatoriamente precedido de licitação. Já a exploração de instalações portuárias privadas é formalizada por meio da celebração de Contratos de Adesão com o Ministério de Portos e Aeroportos e, após vistoria do local, com a emissão do Termo de Liberação de Operação (TLO) pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

Adicionalmente, a Companhia e/ou suas empresas controladas/coligadas devem observar regulamentações da ANTAQ no exercício de suas atividades, incluindo:

- Normas para construção, exploração e ampliação de terminal de uso privado, estação de transbordo de carga, de instalação portuária pública de pequeno porte e instalação portuária de turismo (Resolução nº 71-ANTAQ, de 30 de março de 2022);
- Regulação e fiscalização da prestação de serviços portuários, com o estabelecimento de infrações administrativas (conforme Resolução nº 75, de 2 junho de 2022);
- Regras e procedimentos específicos para transferência de controle societário ou de titularidade e para alteração de nome empresarial (conforme Portaria nº 50-SEP, de 5 de março de 2015).
- Regras para exploração de áreas e instalações portuárias sob gestão da administração do porto, no âmbito dos portos organizados (conforme Resolução Normativa da ANTAQ nº 7-ANTAQ⁸, de 31 de maio de 2016, que regula a exploração de áreas e instalações portuárias sob gestão da administração do porto, no âmbito dos portos organizados);
- Normas para alterações em contratos de arrendamento portuário (conforme Portaria nº 530, de 13 de agosto de 2019 do Ministério da Infraestrutura).

Transporte Multimodal de Cargas

A regularidade perante a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) depende de habilitação prévia e registro do transportador de cargas como Operação de Transporte Multimodal.

Para o transporte rodoviário, é necessária a adoção dos procedimentos para inscrição e manutenção de transportadores de carga no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC).

Além da habilitação prévia, na prestação das atividades de transporte devem ser observadas as regulamentações da ANTT, incluindo:

- Regulação e fiscalização do embarque de produtos com excesso de peso (conforme Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007; Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015 (Nova Lei do Motorista); Resolução ANTT nº 4.799 de 27 de junho de 2015, que revoga a Resolução ANTT nº 4.799 de 27 de julho de 2015);

⁸ Em 6 de junho de 2016 a ANTAQ retificou a Resolução-ANTAQ nº 7 de 31 de maio de 2016, com a publicação da Resolução nº 4.843-ANTAQ. Em 17 de setembro de 2021 a ANTAQ alterou a Resolução-ANTAQ nº 7 de 31 de maio de 2016 com a publicação da Resolução nº 56-ANTAQ. Em 15 de dezembro de 2021 a ANTAQ alterou a Resolução-ANTAQ nº 7 de 31 de maio de 2016 com a Resolução-ANTAQ nº 64-ANTAQ.

- Regulação e fiscalização dos prazos máximos para carga e descarga e dos horários de chegada e saída do caminhão nas dependências das distribuidoras e clientes (conforme a Nova Lei do Motorista;
- Regulação e fiscalização dos pisos mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização do serviço de transporte rodoviário remunerado de cargas, por eixo carregado, incluindo carga e descarga (conforme Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018 e Resolução ANTT nº 5.867, de 14 de janeiro de 2020⁹).

Armazenagem Alfandegada

De acordo com o Decreto nº 1.910, de 21 de maio de 1996, conforme alterado, os serviços desenvolvidos em terminais alfandegados de uso público (movimentação e armazenagem de mercadorias sob controle aduaneiro), comumente denominados de portos secos, podem ser delegados, por meio de concessão ou permissão de serviço público, a pessoas jurídicas de direito privado que tenham como principal objeto social, cumulativamente ou não, a armazenagem, a guarda ou o transporte de mercadorias.

Nos portos secos são também executados todos os serviços aduaneiros, inclusive os de processamento de despacho aduaneiro de importação e exportação (conferência e desembaraço aduaneiros).

Licenciamento Ambiental

Devido à natureza das atividades desenvolvidas, a Companhia e suas empresas controladas/coligadas estão sujeitas às normas relativas à proteção do meio ambiente, cujo cumprimento é fiscalizado pelos órgãos ambientais competentes.

De acordo com a Lei Federal nº 6.938/1981 ("Política Nacional do Meio Ambiente"), a construção, instalação, ampliação e funcionamento de estabelecimentos e atividades utilizadores de recursos naturais, efetiva ou potencialmente poluidores ou capazes, sob qualquer forma, de causar degradação ambiental dependerão de prévio licenciamento ambiental. Nesse sentido, cita-se como exemplo a Resolução nº 237/1997 do Conselho Nacional do Meio Ambiente ("CONAMA"), a qual dispõe sobre rol exemplificativo de atividades e empreendimentos sujeitos ao licenciamento ambiental a nível federal, estadual e municipal, competências fixadas pela Lei Complementar nº 140/2011.

O licenciamento ambiental é, a depender da atividade local e dos impactos associados à atividade, de competência federal, estadual ou municipal, sem prejuízo de outras licenças e autorizações exigíveis. Como regra, o processo de licenciamento ordinário poderá englobar três fases, com a obtenção da Licença Prévia, Licença de Instalação e Licença de Operação emitidas pelo órgão ambiental competente, que podem possuir validade limitada e devem ser periodicamente renovadas. Tais licenças ambientais podem estabelecer condicionantes técnicas para o desenvolvimento regular da atividade.

A ausência de licença ambiental ou a operação em desacordo com as licenças ambientais emitidas e parâmetros da legislação ambiental aplicáveis à atividade, independentemente de a atividade estar causando danos efetivos ao meio ambiente, pode vir a resultar em responsabilidade ambiental cumulativa e independente em âmbito cível, criminal e administrativo. No caso de danos ao meio ambiente, há possibilidade de ser determinada a recuperação e/ou compensação pelos eventuais danos causados. No âmbito administrativo, as multas, no âmbito federal, podem chegar a R\$ 10 milhões (aplicáveis em dobro ou no seu triplo, em caso de reincidência).

Resíduos Sólidos

A Política Nacional de Resíduos Sólidos ("PNRS"), instituída pela Lei Federal nº 12.305/2010, tem por objetivo reunir o conjunto de princípios, instrumentos, diretrizes, metas e ações para viabilizar a gestão

⁹ A Resolução ANTT nº 5.867, de 14 de janeiro de 2020 foi alterada em 18 de janeiro de 2021 pela resolução ANTT nº 5.923 de 18 de janeiro de 2021.

integrada e o gerenciamento ambientalmente adequado dos resíduos sólidos, exceto os rejeitos radioativos, que são regulados por legislação própria e específica.

O conceito de gerenciamento de resíduos, ora estabelecido pela norma federal, segue a seguinte ordem de prioridade: não geração, redução, reutilização, reciclagem, tratamento dos resíduos sólidos e disposição final ambientalmente adequada dos rejeitos.

Os resíduos sólidos, em função de sua natureza, podem gerar impactos à atmosfera, solo, água subterrânea e ecossistema, durante todo seu ciclo de vida, seja nas dependências do local do empreendimento, seja, principalmente, no local de sua destinação final.

Por meio da responsabilidade compartilhada, instituída pela PNRS, as tarefas e custos envolvidos nas diferentes etapas de gerenciamento de resíduos sólidos são compartilhados por toda a cadeia, na medida de responsabilização diferenciada de cada uma das partes envolvidas. Assim, muito embora a responsabilidade pela reparação de danos ao meio ambiente (esfera civil) seja solidária, objetiva e extracontratual, a responsabilidade administrativa pelo gerenciamento dos resíduos sólidos possui essa característica sui generis de subdivisão de ônus entre os envolvidos na cadeia.

Nesse sentido, a contratação de terceiros para consecução de qualquer das fases do gerenciamento de resíduos sólidos, a exemplo da destinação final ambientalmente adequada, não exime a responsabilidade da contratante por eventuais danos ambientais causados pela contratada.

Além disso, a legislação estabelece a obrigação de elaboração de plano de gerenciamento de resíduos sólidos para determinadas atividades, inclusive com base em determinações das legislações municipais. As obrigações relacionadas de logística reversa também têm sido exigidas em âmbito de licenciamento ambiental, de modo a orientar as atividades aos preceitos da legislação federal.

Recursos Hídricos

A Lei Federal n.º 9.433/1997, que instituiu a Política Nacional de Recursos Hídricos, estabelece que os usos de recursos hídricos estão sujeitos à prévia outorga de direito de uso por parte do Poder Público, seja para a captação de um corpo d'água (ainda que de poço artesiano e/ou para consumo público), ou para o lançamento em corpo d'água, de esgotos e demais resíduos líquidos ou gasosos, tratados ou não, com o fim de sua diluição, transporte ou disposição final.

De acordo com a Política Nacional de Recursos Hídricos, considera-se infração administrativa a execução de obras e serviços hidráulicos, derivação ou utilização de recursos hídricos de domínio ou administração da União sem a respectiva outorga do direito do uso de recursos hídricos, ou pelo não atendimento das condicionantes presentes em tal documento sobre o uso do recurso. Tais condutas ensejam a aplicação de penalidades, dentre as quais advertência, multa diária e/ou multa simples proporcional à gravidade da infração, sendo que em ambas, os valores previstos pela legislação federal podem variar de R\$ 100,00 (cem reais) a R\$ 10.000,00 (dez mil reais), além de embargo provisório (com prazo determinado) para cumprimento das condições previstas na outorga ou definitivo (com revogação da outorga) para repor de forma imediata os recursos hídricos, leitos e margens ou tamponar poços de extração no seu antigo estado.

Navegação – Marinha do Brasil

Existe, ainda, a Diretoria de Portos e Costas (DPC), que é subordinada ao Ministério da Marinha e tem como propósitos (i) contribuir para a orientação e o controle da Marinha Mercante e suas atividades correlatas, no que interessa à Defesa Nacional; (ii) contribuir para a segurança do tráfego aquaviário; (iii) contribuir para a prevenção da poluição por parte de embarcações, plataformas e suas estações de apoio; (iv) contribuir para a formulação e execução das políticas nacionais que digam respeito ao mar; contribuir para implementar e fiscalizar o cumprimento de Leis e Regulamentos, no mar e águas interiores; e (v) contribuir para habilitar e

qualificar pessoal para a Marinha Mercante e atividades correlatas. As regulamentações desta Diretoria são representadas por Portarias, assim como Normas da Autoridade Marítima (NORMAM).

Sistema Fluvial

O sistema portuário e fluvial do Paraguai é regulado pela Lei 1.066/65, que criou a Administração Nacional de Navegação e Portos (ANNP), instituição que controla o bom funcionamento da infraestrutura portuária e ditames dos preços praticados para os serviços portuários. Outra entidade importante é a Agência Nacional de Marinha Mercantil, entidade integrante do Ministério de Obras Públicas e Comunicações (MOPC), responsável pelo acompanhamento de navios e cargas que transitem pelo território nacional. Conforme a Lei 295/71 De Reserva de Cargas, todo navio de bandeira paraguaia deve ser registrado nesta entidade.

A partir de 1994, com o objetivo de desenvolver a infraestrutura portuária em todos os seus aspectos, foi promulgada a Lei 414/94 De Portos Privados, onde a construção e exploração de portos privados são permitidos, os quais devem dispor de meios e equipamentos adequados para os usuários. As tarifas cobradas para o uso desses portos são definidas diretamente pelas empresas que operam. Além disso, os portos podem beneficiar-se dos incentivos fiscais para o investimento de capital.

Regulamentação do tratamento de Dados Pessoais no Brasil

As leis sobre privacidade e proteção de dados têm evoluído nos últimos anos, de modo a estabelecer regras mais objetivas sobre como os dados pessoais (informações relacionadas a indivíduos) podem ser utilizados pelas organizações.

Os direitos à intimidade e à vida privada são genericamente assegurados pela Constituição Federal Brasileira (1988) e pelo Código Civil (2002), mas, na ausência de regras mais específicas sobre o tema, a legitimidade das práticas envolvendo o uso de Dados Pessoais foi, historicamente, avaliada de forma casuística pelo judiciário. Além disso outras leis setoriais tutelam o tratamento de dados pessoais no Brasil (e.g. o Código de Defesa do Consumidor e o Marco Civil da Internet). Assim, até agosto de 2018, quando foi aprovada a Lei Geral de Proteção de Dados (Lei nº 13.709/18 - "LGPD"), as práticas relacionadas ao uso de Dados Pessoais eram reguladas por algumas normas setoriais.

A LGPD trouxe um sistema de regras novo com relação ao tratamento de dados pessoais, mais completo e de aplicação transversal, afetando todos os setores da economia especialmente empresas que tratam um grande volume de dados pessoais. Referida lei tem como objetivo criar um ambiente de maior controle dos indivíduos sobre os seus dados e de maiores responsabilidades para as organizações que tratam tais informações, trazendo novas obrigações a serem observadas pela Companhia. Com a entrada em vigor da LGPD, a Companhia teve que adaptar suas operações e seu modelo de negócios aos limites estabelecidos em referida lei.

A Companhia coleta, utiliza, processa, armazena e gerencia dados pessoais de clientes, funcionários, fornecedores e outros terceiros no curso normal de seus negócios. Tais dados pessoais podem ser processados em desacordo com a legislação e estão sujeitos à incidentes de segurança, em especial invasão, violação, bloqueio, sequestro, furto, roubo ou vazamentos. O processamento de dados pessoais em desacordo com a legislação ou a ausência de medidas de segurança, técnicas e administrativas para a proteção dos dados pessoais podem acarretar diversas situações de risco, entre elas a destruição e perda dados pessoais, além da interrupção da prestação dos serviços da Companhia, podendo afetar diretamente as transações de clientes, relacionamento com parceiros comerciais, funcionários, etc. Ademais, a Companhia deve observar os requisitos de segurança previstos na legislação aplicável de proteção de dados, de modo a garantir conformidade com os requisitos legais e minimizar situações de risco, como indisponibilidade do serviço ou acesso ou uso não autorizado de dados pessoais.

Atualmente, o tratamento de dados pessoais no Brasil é regulado por uma legislação complexa e as autoridades governamentais têm se mostrado cada vez mais sensíveis e atuantes em questões relacionadas à privacidade e dados pessoais.

Eventual não conformidade com a legislação aplicável à proteção de dados pessoais, segurança da informação e outras regulamentações governamentais no setor de tecnologia da informação podem resultar em indenizações e na perda da confiança de clientes na segurança dos serviços, afetando adversamente as receitas.

A Companhia pode enfrentar dificuldades em cumprir a LGPD, devido à quantidade e complexidade das novas obrigações que serão introduzidas, bem como devido à falta de regulamentação clara ou ausência de segurança jurídica. Tendo em vista o largo volume de dados pessoais tratados, a Companhia pode ser alvo de sanções caso não consiga demonstrar conformidade com a LGPD e outras leis aplicáveis, sujeitando-se a perdas financeiras e de reputação o que pode afetar significativamente os seus resultados financeiros. Em caso de infrações às normas da LGPD, a Companhia estará sujeita, além da responsabilidade civil, às seguintes penalidades: (a) advertência, com indicação de prazo para adoção de medidas corretivas; (b) multa de até 2% do faturamento da empresa ou do grupo limitada, no total, a R\$50,0 milhões por infração; (c) publicitação da infração após devidamente apurada e confirmada a sua ocorrência; (d) bloqueio dos dados pessoais correspondentes à infração até a sua regularização; (e) eliminação dos dados pessoais correspondentes à infração; (f) suspensão parcial do funcionamento do banco de dados a que se refere a infração pelo período máximo de 6 (seis) meses, prorrogável por igual período, até a regularização da atividade de tratamento pelo controlador, em caso de reincidência; (g) suspensão do exercício da atividade de tratamento dos dados pessoais a que se refere a infração pelo período máximo de 6 (seis) meses, prorrogável por igual período, em caso de reincidência; (h) proibição parcial ou total do exercício de atividades relacionadas a tratamento de dados, em caso de reincidência.

(b) Principais aspectos relacionados ao cumprimento das obrigações legais e regulatórias ligadas a questões ambientais e sociais pelo emissor

Devido à natureza das atividades desenvolvidas, a Companhia e suas empresas controladas/controladas em conjunto estão sujeitas as normas relativas à proteção, preservação e recuperação do meio ambiente, cujo cumprimento é fiscalizado pelos órgãos ambientais competentes em todos os locais onde a Companhia opera.

As atividades e empreendimentos da Companhia estão sujeitos ao licenciamento ambiental ordinário, de um modo geral, mediante obtenção de licença prévia, de instalação e de operação. O órgão ambiental competente poderá estabelecer condicionantes, bem como medidas de controle e mitigação ambiental, conforme detalhado no item 5.1 deste Formulário de Referência.

A Companhia considera ter boas práticas de gestão em Saúde, Segurança e Meio Ambiente ("gestão de EHS") e implementou e mantém um Sistema de Gestão Ambiental, atestando sua certificação ISO 14001. A Companhia ainda busca gerenciar riscos e impactos sociais derivados das suas operações e possui iniciativas de investimentos sociais voltadas para a geração de emprego e renda, educação e desenvolvimento local. A Companhia possui um Sistema de Gestão Integrado para Meio Ambiente, Saúde e Segurança Ocupacional e Qualidade certificado pelas Normas ISO 9.001, ISO 14.001 e ISO 45.000 (Operação de Santos, SP).

Ciente da sua responsabilidade com o ambiente e a sociedade que acolhe suas operações, a Companhia busca o aprimoramento de suas práticas de gestão mediante a implantação de um Sistema de Gestão de Riscos Socioambientais alinhado aos Padrões de Desempenho da International Finance Corporation (IFC), o braço de investimento privado do Banco Mundial. Este sistema de gestão aplica-se a todas as práticas, processos e rotinas corporativas e operacionais da Companhia, abrangendo todos os territórios onde atua.

A avaliação de riscos e impactos socioambientais consiste em um processo para identificação, monitoramento e gestão de riscos socioambientais relacionados à operação da companhia sobre as

comunidades locais e o ambiente em que vivem e as interferências que a operação pode sofrer em decorrência das atividades existentes no entorno. A gestão dos riscos e impactos socioambientais abrange diversas partes interessadas, especificamente aquelas que residem ou exercem suas atividades diárias próximas à operação e nos canais de navegação utilizados pela Companhia. Desta forma, asseguramos que, para além do cumprimento das exigências legais, nossos impactos sejam adequadamente identificados, controlados, mitigados ou compensados desde o ponto de vista das comunidades que nos circundam.

No caso dos impactos positivos, a Companhia adota medidas para potencializá-los à luz de suas políticas, procedimentos e estratégias de engajamento. A principal ferramenta para a operacionalização adequada da gestão de riscos e impactos identificados é o Plano de Engajamento com Partes Interessadas. O Plano de Engajamento da Companhia foi estruturado em três pilares de atuação: diálogo, gestão de impacto e investimento social. A identificação dos riscos e impactos para gestão das possíveis interferências dos projetos e operações é o pilar de atuação central, portanto, mais importante. Leva em conta o resultado do processo de engajamento com as comunidades como premissa fundamental, sendo as iniciativas de gestão de impacto essenciais para a gestão correta das possíveis interferências da empresa nos territórios.

Além de seu modelo operacional ter menor potencial gerador de impactos socioambientais, a Companhia entende que há a necessidade de ter atenção especial a qualquer possibilidade de interferência no cotidiano dos territórios onde opera. O engajamento de partes interessadas foi estruturado em seus pilares de modo que essas interferências, quando positivas, sejam alavancadas, e interferências negativas sejam minimizadas ou compensadas.

Considerando a urgência desse tema para a companhia, em 2022, foram estabelecidos os Compromissos Sustentáveis, tornando públicas seis metas até 2030. Uma delas está diretamente relacionada ao engajamento com partes interessadas: “Desenvolvimento Local e Humano” cujo objetivo principal é contribuir ativamente para o desenvolvimento humano e socioeconômico das comunidades do entorno das nossas operações.

Mais informações sobre o tema podem ser encontradas no site em que tratamos sobre nosso Compromisso Sustentável: <https://sustentabilidade.hbsa.com.br/>

(c) Dependência de patentes, marcas, licenças, concessões, franquias, contratos de royalties relevantes para o desenvolvimento das atividades

A Companhia possui todas as licenças e autorizações necessárias emitidas pelos órgãos competentes para manutenção da sua operação regularmente.

(d) Contribuições financeiras, com indicação dos respectivos valores, efetuadas diretamente ou por meio de terceiros:

(i) Em favor de ocupantes ou candidatos a cargos políticos

A Companhia não efetuou contribuições financeiras em favor de ocupantes ou candidatos a cargos políticos.

(ii) Em favor de partidos políticos

A Companhia não efetuou contribuições financeiras em favor de partidos políticos.

(iii) Para custear o exercício de atividade de influência em decisões de políticas públicas, notadamente no conteúdo de atos normativos

A Companhia não efetuou contribuições financeiras visando a tal finalidade.

1.7 – Países de atuação: em relação aos países dos quais o emissor obtém receitas relevantes, identificar:

(a) Receita proveniente dos clientes atribuídos ao país sede do emissor e sua participação na receita líquida total do emissor

No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, a Companhia apresentou receitas provenientes de clientes domiciliados no Brasil, totalizando 56% da receita operacional líquida total da Companhia, no valor de R\$751.776 mil.

(b) Receita proveniente dos clientes atribuídos a cada país estrangeiro e sua participação na receita líquida total do emissor

A tabela abaixo apresenta a receita líquida originada atribuída a clientes sediados em cada país estrangeiro e sua participação na receita líquida total da Companhia:

Exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024		
(em R\$ milhares, exceto %)	R\$	% do total
América Central	21.101	2%
América do Norte	4.984	0%
Ásia	5.782	0%
Europa	261.299	19%
Outros América do Sul	307.464	23%
Brasil	751.776	56%
Total	1.352.406	100%

1.8 – Países estrangeiros: em relação aos países estrangeiros divulgados no item 1.7, descrever impactos relevantes decorrentes da regulação desses países nos negócios do emissor

A Companhia possui operações no Uruguai e Paraguai e está sujeita às regulamentações tributárias, trabalhistas e operacionais locais (licenças, certificações etc.), bem como qualquer outra legislação aplicável para as atividades nestes países.

Uruguai

Regulamentação do transporte aquaviário

No Uruguai, a Companhia está sujeita a regulação específica para as empresas que realizam atividades de navegação e cabotagem (transporte fluvial prestado exclusivamente dentro do território uruguaio), onde é exigido, para que as empresas possam se beneficiar dos incentivos fiscais para o setor, que suas atividades sejam geridas (diretoria) por pessoas físicas uruguaias e, no caso de empresas dedicadas a cabotagem, que seu controle acionário também seja detido por pessoas físicas ou jurídicas uruguaias, sendo entendido como controle acionário pela legislação local 50% + 1 ou mais das ações com direito a voto pela legislação local.

Devido a esse regime, a Hidrovías del Sur S.A., nossa subsidiária integral no Uruguai, detém apenas ações preferenciais (sem direito a voto) na Limday S.A., uma empresa que se dedica a atividades de transporte fluvial no Uruguai. Essas exigências são relevantes apenas para a aplicação de benefícios fiscais específicos concedidos pela legislação uruguaia, e não para questões regulatórias em geral.

Direito e regulamentação ambiental

Nos termos da regulamentação uruguaia, determinados projetos, dependendo de seu tamanho e atividade, exigem autorizações ambientais para sua construção e/ou operação. Essas autorizações podem implicar, se aplicável, o seguinte: uma Declaração de Viabilidade de Localização Ambiental, com o objetivo de aprovar a localização proposta de um projeto; uma Autorização Ambiental Prévia, que é exigida antes da construção; e uma Autorização Ambiental de Operação, que é exigida antes do início da operação. Enquanto as duas primeiras são necessárias antes do início da construção, a última é exigida somente após o início das operações. Essas atividades e autorizações também podem exigir, dependendo do possível impacto ambiental do projeto, uma Avaliação de Impacto Ambiental. Essas licenças são concedidas pelo Ministério do Meio Ambiente (Ministerio de Ambiente. Esse ministério trabalha em estreita colaboração com outros órgãos governamentais responsáveis por outras aprovações regulatórias para garantir a conformidade com os padrões e regulamentos ambientais, como o Ministério dos Transportes e Obras Públicas e a Prefeitura Naval, entre outros.

O Ministério do Meio Ambiente pode impor multas pecuniárias e/ou medidas para proibir atividades que causem danos ambientais e solicitar a suspensão ou o fechamento de operações.

Licenciamento e autorizações

Para realizar atividades de cabotagem (transporte marítimo com ponto de partida e chegada dentro do território uruguaio), as empresas devem obter permissões para transitar em rotas especiais. Essas autorizações devem ser concedidas pelo Escritório da Prefeitura com a participação do Ministério dos Transportes.

Paraguai

A regulação estatal descrita a seguir concerne à legislação paraguaia, que deve ser observada pelas seguintes subsidiárias da Companhia: a Hidrovias del Paraguay S.A., Pricolpar S.A. e Hidrovias Navegación Fluvial S.A. (anteriormente denominada Imperial Shipping Paraguay S.A.).

Regulamentação do transporte aquaviário

Leasing

O regime de Leasing está previsto na Lei 1.295/98 e suas alterações.

Com relação aos efeitos relevantes sobre as atividades da Companhia, isto é, o transporte fluvial de carga, temos o Decreto Nº 3.154/2019 datado de 26 de dezembro de 2019, que substitui os anteriores decretos Nº 1.994/2014, 2.115/2015 e Nº 4.787/2016 ("Decreto Nº 3.154").

O decreto Nº 4.787 denotou um evento significativo da regulação estatal sobre as atividades da Companhia, uma vez que expirado os prazos de outorga de tarifa sob o regime de Leasing (de caráter temporário), a prorrogação do prazo existente só poderia ser feita uma única vez, podendo ou não ser concedida pela Autoridade Marítima; vencido os prazos, no caso de não ser concedida a devida prorrogação, teríamos duas alternativas: (i) cessação definitiva da tarifa paraguaia e seus respectivos efeitos legais; ou (ii) incorporação definitiva a tarifa paraguaia, mediante pagamentos de impostos aplicáveis que não tenham sido pagos no momento do recebimento das embarcações.

A Companhia Imperial Shipping Paraguay S.A. (atual Hidrovías Navegación Fluvial S.A.) apresentou a solicitação pela referida prorrogação adicional de 5 anos para toda sua frota de barcas e empurradores, com base na Disposição 12/2020 da Dirección Geral da Marinha Mercante do Paraguai, que regulamentou o Decreto Nº 3.154. As prorrogações foram concedidas por resoluções do Ministério de Obras Públicas e Comunicações, sem necessidade de incorporação definitiva da tarifa paraguaia dos ativos.

A frota incorporada à Companhia das operações do grupo Imperial (exercida pela sua controlada Hidrovías Navegación Fluvial S.A.) no exercício social de 2024, é composta por 7 empurradores e 84 barcas. Até o momento, todas as embarcações que tiveram seus processos de renovação apresentados obtiveram, com sucesso, a prorrogação por mais cinco anos.

Para operar no setor de logística e de transporte fluvial (Portos), interagimos com diversas entidades do Estado, dentre as quais, a Dirección Nacional da Marinha Mercante e a Prefeitura Geral Naval.

Já do ponto de vista Societário, a constituição de empresas está sujeita ao Código Civil paraguaio e a Lei 117/93 de Capital e Indústria. O regime relativo às quatro sociedades constituídas no Paraguai – Hidrovías Del Paraguay S.A., Girocantex Sucursal Paraguay, Pricolpar S.A. e Hidrovías Navegación Fluvial S.A., é o das Sociedades Anônimas. Atualmente, todas as empresas que pertencem ao Grupo da Companhia se encontram em dia com as formalidades exigidas para as pessoas jurídicas.

Além dos ativos já mencionados da Hidrovías Navegación Fluvial S.A., atualmente, um total de três dos nossos empurradores e um dique flutuante da Hidrovías del Paraguay S.A. e da Pricolpar S.A., se encontram devidamente registrados sob o presente regime jurídico, que prevê, entre outros benefícios, a isenção de impostos de importação e de valor agregado, os quais, a princípio, colaboram na redução dos custos da Companhia.

No entanto, como mencionado acima, com o decreto Nº 4.787 de janeiro de 2016, o regime de importação temporária sofreu restrições podendo ser concedido uma única vez, a critério da autoridade marítima, para um mesmo período. Além disso, na data deste Formulário de Referência, o Decreto Nº 3.154 vigente desde 26 de dezembro de 2019 trouxe novos ajustes à normativa de bandeira para embarcações incorporadas a frota mercante do Paraguai. No caso de não sermos beneficiados com as concessões descritas acima, teríamos a opção de incorporar nossa embarcação de forma permanente (sem prejuízo da opção de cancelamento) a bandeira paraguaia, mediante pagamento dos impostos correspondentes (Imposto sobre o Valor – IVA, taxas e outros custos que forem devidos), bem como a opção de obter uma bandeira em uma outra jurisdição.

Licenças e certificações ambientais

Conforme a Lei 294/93 de Avaliação de Impacto Ambiental e outras normas vigentes, todos os projetos que impliquem em uma modificação do meio ambiente (ou seja, que afetam a vida em geral, a biodiversidade, a qualidade ou utilização de recursos naturais ou ambientais, demandam uma quantidade significativa dos mesmos), estão obrigados a realizar uma avaliação do seu impacto ambiental e obter uma licença ambiental expedida pelo Ministério de Ambiente e Desenvolvimento Sustentável ("MADES"). As licenças ambientais não têm atualmente uma data de expiração específica, mas a continuidade de sua validade está sujeita ao cumprimento de auditorias anuais ou bianuais, nos termos da própria licença ambiental.

O MADES é responsável pela coordenação, acompanhamento e execução das ações ambientais e do sistema ecológico e do meio ambiente em geral. Esse organismo é, portanto, o fiscalizador e regulador da política ambiental, assim como o monitor dos empreendimentos que possam implicar qualquer impacto negativo ao meio ambiente.

Nossas subsidiárias com operação no Paraguai (Hidrovias del Paraguay S.A., Pricolpar S.A. e Hidrovias Navegación Fluvial S.A.) tem obtido e mantem suas respectivas licenças ambientais, segundo exigido por lei, para as atividades de transporte fluvial de mineiro, grãos e combustíveis.

1.9 – ASG: em relação a informações ambientais, sociais e de governança corporativa (ASG), indicar:

A governança dos temas de sustentabilidade está estruturada sob um sistema de gestão socioambiental, ancorado na Política de Sustentabilidade e em seus procedimentos. A Política deixa clara a responsabilidade que a companhia tem em adotar práticas alinhadas aos seus Compromissos Sustentáveis e em gerir riscos e impactos socioambientais.

Os procedimentos garantem que os compromissos de conduta empresarial responsável sejam assumidos na prática, de forma clara e consistente em todas as operações da Hidrovias do Brasil. Como exemplo, a companhia possui procedimentos para engajamento de partes interessadas, de mecanismo de gestão de demandas, gestão dos riscos socioambientais, controles operacionais, entre outros, de modo a abranger toda a cadeia de partes interessadas do negócio, sem perder de vista a necessária gestão rotineira dos temas de Meio Ambiente, Saúde e Segurança operacionais.

Além da Política de Sustentabilidade, destaca-se também a Política de Gestão do Trabalho Seguro. Criadas em 2023 e 2024, respectivamente, assumem estrategicamente compromissos relacionados a normas e regulamentações, responsabilidade social e ambiental, melhoria contínua, redução de riscos, conduta e engajamento de colaboradores etc.

Desde 2022, a Hidrovias do Brasil adotou publicamente metas de curto, médio e longo prazos, que conformou o Compromisso Sustentável da companhia, representando mais uma importante estratégia de desenvolvimento sustentável do negócio. Este processo de definição de sua estratégia de sustentabilidade foi alinhado ao mapeamento dos temas materiais para o negócio, contemplando a criação das aspirações atreladas a estes temas e seu desdobramento em metas.

A partir da publicação de seus Compromissos Sustentáveis, as diretrizes para a gestão socioambiental da Companhia deixaram de estar fundamentadas apenas no processo regulatório e no licenciamento ambiental, expandindo sua abrangência para todas as partes interessadas, cuidadosamente conectadas aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Organização das Nações Unidas (ONU) e desta conexão nascem os Seis Compromissos Sustentáveis da HBSA, publicamente divulgados em 2022 (disponível em <https://sustentabilidade.hbsa.com.br/>).

(a) Se o emissor divulga informações ASG em relatório anual ou outro documento específico para esta finalidade

Em 2022 a Companhia publicou seu primeiro Relatório de Sustentabilidade, elaborado com base nos critérios da Global Reporting Initiative – GRI (disponível em <https://sustentabilidade.hbsa.com.br/>).

Em 2023, referente ao ano 2022, a Companhia passou a desenvolver o Relato Integrado de Sustentabilidade, conforme diretrizes da International Integrated Reporting Council (IIRC) além das já adotadas diretrizes do GRI. A mudança na abordagem do reporte anual dos principais resultados da Companhia passou a combinar informações financeiras e não financeiras, de modo a evidenciar como a Hidrovias do Brasil cria valor em longo prazo em todas as dimensões de performance (financeiro, ambiental, social, de governança etc.), que se interrelacionam e contribuem para a jornada de crescimento da Companhia.

Informações ASG também são apresentadas no documento de release de resultados trimestrais da Companhia. Com o objetivo de informar de forma clara e objetiva o desempenho financeiro e operacional para seus stakeholders, o release também demonstra o compromisso com práticas responsáveis por meio da divulgação de metas e compromissos de sustentabilidade, eventos importantes relacionados à sustentabilidade, como certificações, parcerias, iniciativas de impacto social junto às comunidades e aspectos da gestão de riscos socioambientais, entre outros (disponível em: <https://ri.hbsa.com.br/informacoes-aos-acionistas/central-de-resultados/>).

Como apoiadores do Pacto Global da ONU, anualmente informamos nossos avanços com relação aos Dez Princípios e aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) no relatório COP (Communication on Progress) (disponível em: <https://unglobalcompact.org/what-is-gc/participants/146505-Hidrovias-do-Brasil>).

(b) Metodologia ou padrão seguidos na elaboração desse relatório ou documento

Desde 2022 a Hidrovias do Brasil reporta anualmente os seus resultados, com base nos critérios da Global Reporting Initiative – GRI. Complementarmente, a partir de 2023, os resultados também passaram a atender às diretrizes da International Integrated Reporting Council – IIRC.

(c) Se esse relatório ou documento é auditado ou revisado por entidade independente, identificando essa entidade, se for o caso

O Relato Integrado de Sustentabilidade da Hidrovias do Brasil é submetido à asseguração limitada, conforme a Resolução CVM nº 35/2021. A asseguração é realizada de acordo com a norma NBC TO 3000, que trata da asseguração de informações não financeiras e com o Comunicado Técnico CTO 07 emitido pela CFC. Estas normas requerem o cumprimento, pelo auditor, de exigências éticas, independência e demais responsabilidades referentes, que inclui a aplicação da Norma Brasileira de Controle de Qualidade (NBC PA 01).

O Relatório Integrado passou por processo de asseguração limitada conduzido pela Ernst & Young, Auditores Independentes S/S Ltda., conforme carta de asseguração inclusa no Relatório Integrado 2023, na página 184.

(d) A página na rede mundial de computadores onde o relatório ou documento pode ser encontrado

A edição mais recente do Relatório Integrado da Companhia está disponível nos websites da CVM (<http://www.cvm.gov.br/>), da B3 (<http://www.b3.com.br>) e no site de Relação com Investidores da Companhia (<https://ri.ccr.com.br/>), na aba “Informações aos Acionistas”, no ícone “Relatório de Sustentabilidade” ou clicando diretamente em <https://hbsa.com.br/sustentabilidade/publicacoes-e-relatorios/>.

(e) Se o relatório ou documento produzido considera a divulgação de uma matriz de materialidade e indicadores-chave de desempenho ASG, e quais são os indicadores materiais para o emissor

Para identificar e priorizar os temas mais relevantes a serem considerados em suas ações, abrangendo tanto os impactos de suas atividades quanto às expectativas de seus stakeholders, a Hidrovias do Brasil estruturou sua Matriz de Materialidade. Em processo criterioso, buscou ampla participação das partes interessadas e seguiu três etapas principais: o engajamento e mapeamento de stakeholders, a análise e identificação de impactos e a priorização de temas materiais.

A definição da Matriz de Materialidade envolveu consulta com colaboradores, fornecedores, investidores, clientes, terceirizados e representantes das comunidades locais. As análises resultantes foram validadas pelas áreas técnicas e aprovadas pela alta liderança da empresa, garantindo que a matriz refletisse os compromissos estratégicos da Hidrovias do Brasil.

A gestão dos temas materiais da HBSA, agrega mais de 100 indicadores, mas os principais e diretamente relacionados a ASG, são as metas do compromisso sustentável, que estarão detalhadas, incluindo % de atingimento, no Relato Integrado. Para mais informações acerca da matriz de materialidade e indicadores de desempenho, favor acessar o Relatório Integrado (<https://hbsa.com.br/sustentabilidade/publicacoes-e-relatorios/> páginas 47 a 60)

(f) Se o relatório ou documento considera os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) estabelecidos pela Organização das Nações Unidas e quais são os ODS materiais para o negócio do emissor

Como apoiadores do Pacto Global da ONU, a Companhia anualmente informa seus avanços com relação aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) no relatório COP (Communication on Progress). No Relatório Integrado foram priorizados os seguintes ODS: 5 (Igualdade de gênero), 8 (Trabalho decente e crescimento econômico), 9 (Indústria, inovação e infraestrutura), 10 (Redução das desigualdades), 12 (Consumo e produção responsáveis), 13 (Ação contra a mudança global do clima), 15 (Vida terrestre), 16 (Paz, justiça e instituições eficazes) e 17 (Parcerias e meios de implementação) e permeiam não apenas os temas materiais identificados no relatório, mas as metas de sustentabilidade estabelecidas na estratégia de sustentabilidade da companhia. Consultar Relato Integrado <https://hbsa.com.br/sustentabilidade/publicacoes-e-relatorios/> página 61).

(g) Se o relatório ou documento considera as recomendações da Força-Tarefa para Divulgações Financeiras Relacionadas às Mudanças Climáticas (TCFD) ou recomendações de divulgações financeiras de outras entidades reconhecidas e que sejam relacionadas a questões climáticas

A Companhia publicou o primeiro Relato Integrado de Sustentabilidade em 2023, o qual considera de forma adaptada e conjugada as recomendações da TCFD e Global Reporting Initiative – GRI.

(h) Se o emissor realiza inventários de emissão de gases do efeito estufa, indicando, se for o caso, o escopo das emissões inventariadas e a página na rede mundial de computadores onde informações adicionais podem ser encontradas.

A Hidrovias do Brasil faz a gestão de suas emissões de gases de efeito estufa de escopo 1, 2 e 3 desde 2020, por meio do Inventário de GEE. Para desenvolvimento do Inventário, segue a metodologia do Programa Brasileiro GHG Protocol, sendo que nos ciclos 2022 (2021), 2023 (2022) e 2024 (2023), obteve o selo ouro do Programa, alcançando o mais alto nível de qualificação e transparência. Os inventários publicados no Registro Público de Emissões, podem ser acessados por meio do link: <https://registropublicodeemissoes.fgv.br/>.

(i) Explicação do emissor sobre as seguintes condutas, se for o caso: (i) A não divulgação de informações ASG; (ii) A não adoção de matriz de materialidade; (iii) A não adoção de indicadores-chave de desempenho ASG; (iv) A não realização de auditoria ou revisão sobre as informações ASG divulgadas; (v) A não consideração dos ODS ou a não adoção das recomendações relacionadas a questões climáticas, emanadas pela TCFD ou outras entidades reconhecidas, nas informações ASG divulgadas; e (vi) A não realização de inventários de emissão de gases do efeito estufa

Não aplicável, considerando que a Companhia adota todas as práticas indicadas nos itens acima.

1.10 – Economia mista: indicar, caso o emissor seja sociedade de economia mista:

Item não aplicável, tendo em vista que a Companhia não é sociedade de economia mista.

1.11 – Operação não usual nos negócios: indicar a aquisição ou alienação de qualquer ativo relevante que não se enquadre como operação normal nos negócios do emissor

Não houve, no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, aquisição ou alienação de qualquer ativo relevante que não se enquadre como operação normal nos negócios da Companhia.

1.12 – Operações relevantes: indicar operações de fusão, cisão, incorporação, incorporação de ações, aumento ou redução de capital envolvendo o emissor e os documentos em que informações mais detalhadas possam ser encontradas

No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, a Companhia não se envolveu em operações de fusão, cisão, incorporação, incorporação de ações, aumento ou redução de capital.

Em 15 de abril de 2025, os acionistas da Companhia aprovaram em Assembleia Geral Ordinária e Extraordinária ("AGOE"), a incorporação da Hidrovias do Brasil – Holding Norte S.A. ("HB Holding Norte"), com efeitos a partir de 02 de maio de 2025, sem aumento de capital na Companhia por tratar-se de subsidiária integral ("Incorporação").

Para mais informações sobre a Incorporação, consulte a ata da AGOE disponível nas páginas da CVM (<http://www.cvm.gov.br/>), da B3 (www.b3.com.br) e no site de Relações com Investidores da Companhia (<https://ri.hbsa.com.br/>) na aba "Informações aos Acionistas", no ícone de "Arquivamento CVM".

Em 28 de fevereiro de 2025, o Conselho de Administração da Companhia aprovou o aumento do capital social da Companhia, mediante a subscrição privada de novas ações, dentro do limite do capital autorizado e independente de reforma estatutária ("RCA 28/02/25"). Em 04 de março de 2025, o Conselho de Administração aprovou a rratificação do aumento de capital social da Companhia originalmente aprovado na RCA 28/02/25, para prever a possibilidade de homologação parcial do aumento de capital, com a inclusão de hipóteses de subscrição mínima e máxima, mantendo os demais termos e condições originalmente aprovados na RCA 28/02/25.

O aumento de capital foi aprovado para prever a subscrição de, no mínimo, R\$800.000.000,00, com a emissão de 400.000.000 novas ações ordinárias, nominativas, escriturais e sem valor nominal, e, no máximo, R\$ 1.200.000.000,00, com a subscrição de 600.000.000 novas ações ordinárias, nominativas, escriturais e sem valor nominal, com a possibilidade de homologação parcial, a um preço por ação de R\$ 2,00, fixado nos termos do artigo 170, §1º, inciso III da Lei das S.A ("Aumento de Capital").

Em 08 de maio de 2025, o Aumento de Capital foi totalmente homologado em Reunião do Conselho de Administração, em razão da verificação da subscrição e integralização de 600.000.000 ações ordinárias, nominativas, escriturais e sem valor nominal, que conferirão os mesmos direitos atribuídos às demais ações ordinárias de emissão da Companhia.

Em decorrência da homologação do Aumento de Capital, o capital social da Companhia passou de R\$ 1.359.468.724,73, totalmente subscrito e integralizado, dividido em 760.382.643 ações ordinárias, todas nominativas, escriturais e sem valor nominal para R\$ 2.559.468.724,73, totalmente subscrito e integralizado, dividido em 1.360.382.643 ações ordinárias, nominativas, escriturais e sem valor nominal.

Para mais informações sobre o Aumento de Capital Social, consulte as atas das reuniões do Conselho de Administração, os Fatos Relevantes e os Aviso aos Acionistas divulgados, disponíveis nas páginas da CVM (<http://www.cvm.gov.br/>), da B3 (www.b3.com.br) e no site de Relações com Investidores da Companhia (<https://ri.hbsa.com.br/>) na aba "Informações aos Acionistas", no ícone de "Arquivamento CVM".

1.13 – Acordo de acionistas: indicar a celebração, extinção ou modificação de acordos de acionistas e os documentos em que informações mais detalhadas possam ser encontradas

No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, não houve celebração, extinção ou modificação de acordos de acionistas envolvendo a Companhia.

1.14 – Condução dos negócios: indicar alterações significativas na forma de condução dos negócios do emissor

No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, não houve alterações significativas na forma de condução dos negócios da Companhia.

1.15 – Contratos não usuais: identificar os contratos relevantes celebrados pelo emissor e suas controladas não diretamente relacionados com suas atividades operacionais

Não foi celebrado nenhum contrato relevante pela Companhia ou por suas controladas que não fosse diretamente relacionado com suas atividades operacionais, no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024.

1.16 – Fornecer outras informações que o emissor julgue relevantes

Não há outras informações relevantes com relação a este item 1.

2.1 – Condições gerais: os Diretores devem comentar sobre:

As informações financeiras contidas nos itens 2.1 a 2.11, exceto quando expressamente indicado, foram derivadas e, desta forma, devem ser lidas em conjunto com as informações contábeis consolidadas referente ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, as quais foram elaboradas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil ("BR GAAP"), que compreende a legislação societária brasileira, os pronunciamentos, orientações e interpretações emitidos pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis ("CPC"), as normas da CVM e com as normas internacionais de relatório financeiro – International Financial Reporting Standards ("IFRS"), emitidas pelo *International Accounting Standards Board* ("IASB").

A análise dos Diretores esclarecendo os resultados obtidos e as razões para a flutuação nos valores das contas patrimoniais da Companhia constituem uma opinião sobre os impactos ou efeitos dos dados apresentados nas demonstrações financeiras sobre a situação financeira da Companhia. A Administração da Companhia não pode garantir que a situação financeira e os resultados obtidos no passado venham a se reproduzir no futuro.

Os termos "AH" e "AV" constantes das colunas de determinadas tabelas abaixo significam "Análise Horizontal" e "Análise Vertical", respectivamente. A Análise Horizontal compara índices ou itens de linha nas demonstrações financeiras da Companhia ao longo de um período. A Análise Vertical representa o percentual ou item de uma linha em relação à receita operacional líquida para os exercícios sociais, ou períodos, aplicáveis para os resultados das operações da Companhia.

As informações a seguir apresentadas foram avaliadas e comentadas pelos Diretores da Companhia. Dessa forma, as avaliações, opiniões e comentários dos Diretores da Companhia, ora apresentados, traduzem a visão e percepção dos Diretores da Companhia sobre as atividades, negócios e desempenho da Companhia, bem como visam fornecer aos investidores informações que suplementam as demonstrações financeiras da Companhia: (i) referentes ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024; (ii) as mudanças nas linhas principais dessas demonstrações financeiras de exercício para exercício; e (iii) os principais fatores que explicam tais alterações. Não obstante, determinadas discussões contidas neste item incluem declarações prospectivas que envolvem riscos e incertezas.

(a) Condições financeiras e patrimoniais gerais

A Diretoria da Companhia entende que a Hidrovias do Brasil S.A. apresenta condições financeiras e patrimoniais saudáveis e suficientes para conduzir o seu plano de negócio e cumprir com as suas obrigações de curto e médio prazo.

A Companhia possui cronograma de amortização longo, e caixa suficiente para cumprir com suas obrigações de curto prazo. A alavancagem gerencial foi de 6,58x em 31 de dezembro de 2024, apresentando um aumento em relação ao ano anterior, refletindo as condições de operação piores dadas as restrições de navegabilidade.

A Administração da Companhia visa manter um perfil financeiro sólido de forma a manter a confiança dos investidores, credores e demais agentes do mercado, assegurando o desenvolvimento futuro do negócio.

A Administração da Companhia também procura manter um equilíbrio entre os padrões de retorno de mercado esperados e o nível de alavancagem financeira, buscando uma estrutura de capital adequada e equilibrada.

O Patrimônio Líquido da Companhia foi de R\$ 948.075 mil em 31 de dezembro de 2024, em comparação a R\$ 1.383.523 mil em 31 de dezembro de 2023.

Houve lucro operacional bruto de R\$ 6.409 mil no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, em comparação com um lucro operacional bruto R\$ 681.872 mil no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2023. O indicador EBITDA atingiu R\$ 49.820 mil no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, em comparação com um EBITDA de R\$ 737.723 mil no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2023.

Ainda, o EBITDA Ajustado por itens não-caixa e/ou não-recorrentes e incluindo o EBITDA das JVs, utilizado pela Companhia para melhor entendimento do negócio, atingiu R\$ 608.450 mil no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, comparado a R\$780.316 mil no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2023.

(b) Estrutura de capital

Os Diretores da Companhia acreditam que a Hidrovias apresentou, nos períodos indicados, uma estrutura equilibrada entre capital próprio e de terceiros, e condizente, em sua visão, com suas atividades.

Em 31 de dezembro de 2024, o capital social da Companhia era de R\$ 1.359.469 mil (R\$ 1.334.584 líquido dos custos na emissão de ações), dividido em 760.382.643 ações ordinárias escriturais, sem valor nominal.

As principais fontes de recursos para financiamento do capital de giro da Companhia são provenientes de capital próprio e de linhas de financiamentos. Para mais detalhes sobre as fontes de recursos para financiamento do capital de giro da Companhia, vide item "d" abaixo.

O saldo de empréstimos, financiamentos e debêntures (circulante e não circulante) era de R\$ 4.803.922 mil em 31 de dezembro de 2024. A tabela abaixo apresenta a distribuição do capital próprio e de terceiros da Companhia:

(em R\$ milhões, exceto %)	Em 31 de dezembro de 2024
Capital de terceiros (passivo circulante + passivo não circulante)	6.218.613
Capital próprio (patrimônio líquido)	948.075
Capital total (terceiros + próprio)	7.166.688
Parcela de capital de terceiros ⁽¹⁾	86,77%
Parcela de capital próprio ⁽²⁾	13,23%

(1) Razão entre o capital de terceiros (passivo circulante + passivo não circulante) por Capital total (terceiros + próprio).

(2) Razão entre o capital próprio (patrimônio líquido) por Capital total (terceiros + próprio).

(c) Capacidade de pagamento em relação aos compromissos financeiros assumidos

Tendo em vista sua capacidade de geração de caixa operacional e de captação de novos recursos provenientes de investimentos, empréstimos e financiamentos, além do próprio acesso ao mercado de capitais, a Diretoria acredita que a Companhia possui plenas condições de honrar os compromissos financeiros assumidos até a data deste Formulário de Referência. Cumpre destacar que o não atendimento a *covenants* financeiros estabelecidos nas escrituras de dívidas limita a capacidade da Companhia de aumentar o seu endividamento (salvo em situações descritas nas escrituras de emissão) e distribuir dividendos acima do mínimo obrigatório, mas não incorrem em aceleração de pagamento das dívidas ou vencimento antecipado.

A tabela abaixo resume a dívida bruta (saldos contábeis) da Companhia no último exercício social:

Dívida Bruta em	31 de dezembro de 2024
Endividamento circulante*	1.332.005
Endividamento não circulante**	3.471.917
Total	4.803.922

* Composto por Empréstimos, financiamentos e debêntures apresentados no passivo circulante.

** Composto por Empréstimos, financiamentos e debêntures apresentados no passivo não circulante.

Tais recursos tiveram a seguinte destinação: (i) investimentos para dar continuidade às atividades das controladas e subsidiárias da Companhia; (ii) honrar compromissos assumidos para a construção de ativos de navegação e novos investimentos na área de infraestrutura; e (iii) refinanciamento de dívidas para balanceamento de riscos e custo.

Para maiores informações a respeito do risco de liquidez da Companhia, vide item 4.3 do Formulário de Referência da Companhia.

(d) Fontes de financiamento para capital de giro e para investimentos em ativos não-circulantes utilizadas

No último exercício social, as principais fontes de financiamento da Companhia foram provenientes de capital próprio. As captações, quando necessárias, objetivam manter a liquidez da Companhia, assim como garantir perfil adequado de endividamento, com prazos médios alongados e balanceamento entre os fluxos de caixa esperados.

Na data deste Formulário de Referência, a Administração não vislumbra necessidades de recursos que não possam ser suportados com os recursos atuais ou futuros dos quais a Companhia pode dispor. Caso sejam necessários recursos adicionais para cobertura de deficiência de liquidez no curto prazo, a Companhia pretende captar recursos junto ao mercado de capitais brasileiro e/ou instituições financeiras.

Para informações mais detalhadas sobre as fontes de financiamento utilizadas pela Companhia, vide item (f) desta seção 2.1.

(e) Fontes de financiamento para capital de giro e para investimentos em ativos não-circulantes que pretende utilizar para cobertura de deficiências de liquidez

A Diretoria entende que a geração interna de caixa da Companhia, juntamente com sua posição de caixa e outros ativos com alta liquidez (como títulos e valores mobiliários) serão suficientes para atender satisfatoriamente seus compromissos.

Em caso de eventuais descasamentos das disponibilidades com os montantes vencendo no curto prazo, a Companhia poderá contratar novas linhas de crédito com instituições financeiras, tanto para linhas de capital de giro quanto para investimentos em novos ativos, sendo que essas linhas de crédito serão tratadas caso a caso.

(f) Níveis de endividamento e as características de tais dívidas, descrevendo ainda:

Em 31 de dezembro de 2024, o saldo total de empréstimos, financiamentos e debêntures da Companhia era de R\$4.803.992 mil, sendo que R\$1.332.005 mil representavam saldo de dívidas de curto prazo, R\$3.471.917 mil correspondiam a dívidas de longo prazo.

A posição de caixa e equivalentes de caixa e títulos e valores mobiliários (circulante e não circulante), em 31 de dezembro de 2024, era de R\$1.071.307 mil.

Sendo assim, em 31 de dezembro de 2024, a Companhia apresentou Dívida Líquida de R\$3.732.615 mil.

(i) Contratos de empréstimo e financiamento relevantes

Saldos da dívida dos contratos de empréstimos e financiamentos relevantes da Companhia ao final de cada ano (valores expressos em milhares R\$):

		Vencimento	Taxa de juros a.a	31/12/2024
Hidrovias do Brasil	1ª Emissão de Debêntures	2031	IPCA + 6,0%	445.390
	2ª Emissão de Debêntures	2029	CDI + 2,2%	526.600
	FINEP	2032	TJLP + 1%	35.664
HB International Finance	Bond 2025	2025	5,95%	942.208
	Bond 2031	2031	4,95%	2.333.184
Hidrovias do Brasil – Cabotagem Ltda.	Cédula de Crédito Bancária	2033	2,5%/3,88%	520.553
Hidrovias do Brasil – Vila do Conde S.A.	Financiamento de Projetos	2026	4,99%	323
Total				4.803.922
Circulante				1.332.005
Não Circulante				3.471.917

(ii) Outras relações de longo prazo com instituições financeiras

Além das relações constantes dos contratos acima descritos, a Companhia possui também contratos de derivativos para proteção de variação de moeda e de juros sobre as suas dívidas. Em 31 de dezembro de 2024, a posição de derivativos da Companhia era composta por U\$50 milhões referente ao Bond 2031 com *swap* de USD para CDI e por R\$380 milhões em *swap* de IPCA para CDI para proteção da 1ª emissão de Debêntures com vencimento alinhado ao vencimento das respectivas dívidas.

Em 31 de dezembro de 2024, a Companhia possuía transações de longo prazo com instituições financeiras no valor de R\$3.471.917 mil.

A Diretoria da Companhia esclarece ainda que as atuais relações com instituições financeiras são adequadas para suprir eventuais necessidades de financiamento para expansão do negócio da Companhia. Novas relações com instituições financeiras poderão ser desenvolvidas em linha com as estratégias da Companhia.

(iii) Grau de subordinação entre as dívidas

Não existe grau de subordinação entre as dívidas da Companhia, observado que determinadas dívidas foram contratadas com garantias reais e, portanto, têm preferência sobre outras dívidas da Companhia em caso de falência, até o limite da garantia real constituída. O grau de subordinação entre as dívidas da Companhia é determinado de acordo com as disposições da legislação em vigor.

(iv) Eventuais restrições impostas ao emissor, em especial, em relação a limites de endividamento e contratação de novas dívidas, à distribuição de dividendos, à alienação de ativos, à emissão de novos valores mobiliários e a alienação de controle societário, bem como se o emissor vem cumprindo essas restrições

Em 31 de dezembro de 2024, as subsidiárias e controladas da Companhia estão sujeitas a cláusulas restritivas com relação às obrigações financeiras e operacionais nos termos dos instrumentos financeiros contratados pela Companhia. Tais restrições impostas dizem respeito, em sua maioria, a limitações relativas à possibilidade de venda de ativos, cumprimento de índices financeiros e garantia de ativos das subsidiárias e controladas.

Hidroviás do Brasil Cabotagem

A Hidroviás do Brasil Cabotagem, subsidiária da Companhia, possui as seguintes obrigações decorrentes de instrumentos financeiros por ela firmados, as quais são verificadas anualmente por meio das demonstrações financeiras individuais e anuais, e podem acarretar em declaração de vencimento antecipado caso não atendidos pela referida companhia:

- (i) manter o índice de capitalização maior ou igual a 25%.
 - O índice de capitalização é dado pelo Patrimônio Líquido ajustado sobre ativo total. O Patrimônio Líquido ajustado é o Patrimônio Líquido excluindo as variações cambiais passivas e ativas.
- (ii) manter o Índice de Cobertura do Serviço da Dívida (ICSD) igual ou superior a 1,3.
 - O ICSD é o EBITDA menos IR/CSSL (Imposto de Renda e Contribuição Social Sobre o Lucro) e variação do capital de giro, sobre o serviço da dívida (pagamento de principal e juros).

Em 31 de dezembro 2024, os *covenants* da controlada Cabotagem foram integralmente atingidos.

Covenant Financeiro atrelado aos contratos de Debêntures e Bonds

A Companhia, por meio (i) da 1ª e 2ª Emissões de Debêntures e (ii) do Bond 2031 emitido pela subsidiária Hidroviás Internacional Finance, possui *covenants* financeiros de alavancagem ("Dívida Líquida Sobre EBITDA"), calculado de forma consolidada e que deve ser menor que (a) 4,5x em 2022, (b) 4,0x entre 1º janeiro de 2023 até dezembro de 2023 e (c) 3,5x a partir 1º de janeiro de 2024 até a data de vencimento das respectivas emissões.

Vale ressaltar que o não cumprimento do *covenant* não acelera o pagamento da dívida e não é considerado *default*. Nesse sentido, a Companhia passa a ter restrições para captar novas dívidas a partir de determinado valor além daquelas permitidas pelas cláusulas restritivas das Escrituras de Emissões das Debêntures ou pagar dividendos extraordinários acima do montante mínimo estabelecido pelo Estatuto Social.

A Companhia não espera impactos em curto e médio prazos em suas operações e acredita que não precisará de empréstimos ou capital de giro adicionais aos já permitidos pelas cláusulas restritivas das Escrituras de Emissões das Debêntures e Bonds, para cumprir suas obrigações. Em 31 de dezembro de 2024 a Companhia não atingiu os índices mencionados.

Por fim, além do descrito acima, os instrumentos financeiros de dívida celebrados pela Companhia e suas controladas também contêm outras cláusulas restritivas usuais para esse tipo de transação, incluindo, entre outras, restrições a determinadas operações societárias, limitação à concessão de garantias e pagamento de dividendos, dentre outras. Em 31 de dezembro de 2024, 100% do endividamento da Companhia estava sujeito a cláusulas restritivas.

(g) Limites dos financiamentos contratados e percentuais já utilizados

Na tabela abaixo encontram-se os percentuais utilizados dos nossos financiamentos já contratados, referentes ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024:

Modalidade	Empresa	Liberado	Saldo
Bond 2031	Hidroviás International Finance S.à.r.l.	100%	0%
Bond 2025	Hidroviás International Finance S.à.r.l.	100%	0%
NCE	Hidroviás do Brasil - Vila do Conde S.A.	100%	0%
BNDES	Hidroviás do Brasil – Cabotagem Ltda	100%	0%
Finep	Hidroviás do Brasil S.A.	100%	0%
Debênture Incentivada	Hidroviás do Brasil S.A.	100%	0%
Debênture Institucional	Hidroviás do Brasil S.A.	100%	0%

(h) Alterações significativas em itens das demonstrações de resultado e de fluxo de caixa

DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO

EXERCÍCIO SOCIAL ENCERRADO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 COMPARADO AO EXERCÍCIO SOCIAL ENCERRADO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023

(em R\$ milhares, exceto %)	31/12/2024	% da receita líquida	31/12/2023	% da receita líquida	AH
Receita líquida	1.352.406	100,00%	1.924.350	100,00%	(29,72%)
Custos dos serviços prestados	(1.345.997)	(99,53%)	(1.242.478)	(64,60%)	8,33%
Lucro (Prejuízo) bruto	6.409	0,47%	681.872	35,40%	(99,06%)
DESPESAS					
Gerais e administrativas	(302.263)	(22,35%)	(300.075)	(15,60%)	0,73%
Estimativa de perdas esperadas com crédito de liquidação duvidosa	(1.965)	(0,15%)	(3.322)	(0,20%)	(40,85%)
Resultado de equivalência patrimonial	7.439	0,55%	4.303	0,20%	72,88%
Perdas por impairment	(88.524)	(6,55%)	-	0,00%	0,00%
Outras receitas e (despesas)	9.429	0,70%	7.523	0,40%	25,34%
Resultado antes do resultado financeiro e impostos	(369.475)	(27,32%)	390.301	20,30%	(194,66%)
Receitas financeiras	561.239	41,50%	372.564	19,40%	50,64%
Despesas financeiras	(754.069)	(55,76%)	(693.111)	(36,00%)	8,79%
Resultado financeiro	(192.830)	(14,26%)	(320.547)	(16,70%)	(39,84%)
Resultado antes do imposto de renda e contribuição social	(562.305)	(41,58%)	69.754	3,60%	(906,13%)
Imposto de renda e contribuição social					
Corrente	(80.941)	(5,98%)	(69.131)	(3,60%)	17,08%
Diferido	21.547	1,59%	16.976	0,90%	26,93%
Lucro (Prejuízo) do exercício	(621.699)	(45,97%)	17.599	0,90%	(3632,58%)

(1) Representatividade em relação a receita líquida

Receita líquida

A receita líquida da Companhia diminuiu R\$ 571.944 mil no exercício findo em 31 de dezembro de 2024 em comparação com o exercício de 2023, ou -30%, passando de R\$ 1.924.350 mil para R\$ 1.352.406 mil. Esse decréscimo reflete principalmente as restrições de calado que a Companhia teve ao longo do ano no Corredor Sul.

Corredor Norte

A receita líquida de nossas operações no Corredor Norte aumentou 13%, passando de R\$751.314 mil no exercício findo em dezembro de 2023 para R\$847.168 mil no exercício de 2024. Essa variação é explicada pelos reajustes tarifários em grãos e fertilizantes que a Companhia sofreu ao longo do ano.

Cabotagem

A receita líquida das operações no segmento da Cabotagem aumentou 7%, passando de R\$209.606 mil no exercício findo em 31 de dezembro de 2023 para R\$223.309 mil no exercício de 2024, em decorrência a renegociação de tarifas prevista em contrato, além do impacto positivo da variação cambial na conversão dos resultados, dado que se trata de um contrato dolarizado.

Corredor Sul

A receita líquida das operações no segmento do Corredor Sul, diminuiu 81%, passando de R\$981.990 mil no exercício findo em 31 de dezembro de 2023 para R\$ 184.532 mil no exercício findo em 31 de dezembro de 2024, principalmente em razão do menor volume transportado, impactado pelas restrições de navegação ao longo do ano, além da piora no mix de cargas.

Santos

A receita líquida das operações no segmento do terminal de Santos aumentou 12%, passando de R\$121.967 mil no exercício findo em 31 de dezembro de 2023 para R\$136.555 mil no exercício findo em 31 de dezembro de 2024, em razão do início da operação de Sal no segundo semestre de 2024.

Custo dos serviços prestados

Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2024, a Companhia apresentou Custos dos serviços prestados em um total de R\$1.345.997 mil, referentes a efeitos de depreciação e amortização, salários e encargos, combustível, manutenção e outros dispêndios operacionais. Esse valor corresponde a um aumento de R\$103.519 mil, ou 8% quando comparado ao exercício de 2023, quando totalizou R\$ 1.242.478 mil, e é atribuído, principalmente ao impacto da variação resultante da maior base de ativos, bem como reflexo da operação ferroviária em Santos e aquisição de boias no Norte.

Lucro bruto

O lucro bruto consolidado da Companhia diminuiu R\$675.463 mil, ou -99%, passando de R\$681.872 mil no exercício findo em 31 de dezembro de 2023 para R\$6.409 mil no exercício findo em 31 de dezembro de 2024, em decorrência da piora dos resultados operacionais por conta da crise hídrica, além de efeitos não-recorrentes, como o impairment do HB Potiguar.

Despesas gerais e administrativas

As despesas gerais e administrativas da Companhia aumentaram R\$2.188 mil, ou 1%, passando de R\$300.075 mil, no exercício findo em 31 de dezembro de 2023 para R\$302.263 mil no exercício findo em 31 de dezembro de 2024, se mantendo em linha se comparado ao ano de 2023.

Resultado antes do resultado financeiro e dos impostos

O resultado antes do resultado financeiro e dos impostos da Companhia teve um decréscimo de R\$759.776 mil, passando de R\$390.301 mil no exercício findo em 31 de dezembro de 2023 para R\$(369.475) mil no exercício findo em 31 de dezembro de 2024, em decorrência das variações reportadas acima.

Resultado Financeiro Líquido

O resultado financeiro líquido da Companhia apresentou uma variação de R\$127.717 mil, passando de despesas de R\$320.547 no exercício findo em 31 de dezembro de 2023 para despesas de R\$192.830 no exercício findo em 31 de dezembro de 2024. Esta diminuição é atribuída, principalmente ao impacto negativo da variação cambial sobre a dívida dolarizada e demais efeitos em linhas de balanço, compensado parcialmente pelo efeito positivo na receita de aplicação financeira e da marcação a mercado do swap USD/CDI+ para proteção de fluxo de caixa.

Resultado Antes do Imposto de Renda e Contribuição Social

Com isso o resultado da Companhia antes do imposto de renda e contribuição social apresentou uma redução de R\$632.059 mil, passando de R\$69.754 mil no exercício findo em 31 de dezembro de 2023 para R\$562.305 mil no exercício findo em 31 de dezembro de 2024, em decorrência das variações reportadas acima.

Imposto de Renda e Contribuição Social

No exercício findo em 31 de dezembro de 2024 a Companhia apurou despesa com imposto de renda e contribuição social corrente e diferidos, no montante de R\$59.394 mil (ante uma despesa de R\$52.155 mil no exercício findo em 31 de dezembro de 2023), variação de R\$7.239 mil, ou 13,88%.

Lucro (Prejuízo) Líquido do Exercício (período de doze meses)

Como resultado do disposto acima, houve prejuízo líquido de R\$621.699 mil no exercício findo em 31 de dezembro de 2024 frente a um lucro líquido de R\$17.599 mil no exercício findo em 31 de dezembro de 2023.

FLUXO DE CAIXA

A tabela a seguir apresenta os valores relativos ao fluxo de caixa consolidado da Companhia para os períodos indicados:

EXERCÍCIO SOCIAL ENCERRADO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 COMPARADO COM O EXERCÍCIO SOCIAL ENCERRADO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023

(em R\$ milhares, exceto %)	31/12/2024	AV	31/12/2023	AV	AH
Caixa líquido (aplicado nas) gerado pelas atividades operacionais	121.882	37,56%	441.616	168,30%	(72,40%)
Caixa líquido (aplicado nas) gerado pelas atividades de investimento	(207.796)	(64,03%)	(86.968)	(33,10%)	138,93%
Caixa líquido (aplicado nas) gerado pelas atividades de financiamento	355.178	109,44%	(111.847)	(42,60%)	(417,56%)

Efeitos das mudanças de câmbio sobre o saldo de caixa mantido em moeda estrangeira	55.267	17,03%	19.573	7,50%	182,36%
--	--------	--------	--------	-------	---------

Redução/aumento do caixa e equivalentes	324.531	100%	262.374	100%	23,69%
--	----------------	-------------	----------------	-------------	---------------

Caixa líquido (aplicado nas) gerado pelas atividades operacionais

O caixa líquido gerado pelas atividades operacionais da Companhia totalizou R\$121.882 mil no exercício findo em 31 de dezembro de 2024, comparado com uma geração de caixa de R\$441.616 mil no exercício findo em 31 de dezembro de 2023, refletindo, principalmente os efeitos de menor geração de resultado dadas as restrições de navegação no período, além de impactos de capital de giro como maior nível de estocagem de peças de reposição, aumento no nível de títulos a receber que não foram liquidados no período e aumento nos adiantamentos e despesas antecipadas no período.

Caixa líquido (aplicado nas) gerado pelas atividades de investimento

O caixa líquido aplicado nas atividades de investimento da Companhia totalizou R\$ 207.796 mil no exercício findo em 31 de dezembro de 2024, comparado ao caixa líquido aplicado nas atividades de investimento de R\$ 86.968 mil no exercício findo em 31 de dezembro de 2023. Esse efeito se deu principalmente em função dos investimentos estratégicos para expansão, bem como ajustes no portfólio de investimentos. Adicionalmente, houve redução de recebimento dividendos de coligadas e receitas com venda de ativos.

Caixa líquido aplicados nas atividades de financiamento

O caixa líquido gerado nas atividades de financiamento da Companhia totalizou R\$ 355.178 mil no exercício findo em 31 de dezembro de 2024, comparado a uma aplicação de R\$ 111.847 mil no exercício de 2023. Referida variação decorreu do recebimento de AFAC – Adiantamento para Futuro Aumento de Capital do acionista Ultra Logística S.A. no montante de R\$ 500.000 mil, aprovado pelo Conselho de Administração da Companhia em 26 de dezembro de 2024.

2.2 Resultados: os Diretores devem comentar:

(a) Resultados das operações do emissor, em especial:

(i) Descrição de quaisquer componentes importantes da receita

Em 31 de dezembro de 2024, a Companhia apresentou Receita Líquida de R\$ 1.352 milhões, sendo composta essencialmente pela prestação de serviços em seus diferentes segmentos operacionais, conforme descrito no item 1.4 deste Formulário de Referência. Dentro de tais serviços, aqueles que mais se destacam são o transporte fluvial, elevação portuária, serviço de transbordo, armazenagem e navegação de cabotagem.

Neste período, as receitas provenientes das operações no segmento do Corredor Sul diminuíram R\$ 797 milhões ou 81%, as receitas advindas do Corredor Norte aumentaram R\$ 96 milhões, ou 13%, as receitas provenientes da operação de Cabotagem aumentaram R\$ 14 mil, ou 7% quando comparado ao ano de 2023 e, por fim, as receitas advindas com a operação em Santos aumentaram R\$ 14 milhões, ou 12%.

O transporte fluvial de mercadorias está relacionado, principalmente, à exportação de grãos (soja e milho) originados no Mato Grosso e transporte de minério de ferro produzido no Mato Grosso do Sul, sendo os principais componentes da receita auferida pela Companhia.

(ii) Fatores que afetam materialmente os resultados operacionais

Os resultados das operações da Companhia podem ser materialmente influenciados pelos seguintes fatores:

- Alterações significativas no volume de grãos produzidos no Brasil e direcionado para exportação;
- Alterações significativas no volume de minério de ferro produzido na região de Corumbá e direcionado para exportação;
- Alterações significativas nas condições de navegação nas hidrovias onde a Companhia opera;
- Alterações significativas nas condições competitivas nos diferentes corredores logísticos onde a Companhia atua;
- Alterações de demanda internacional de commodities produzidas na América do Sul e transportadas pela Companhia; e
- Alterações de condições macroeconômicas que afetem o setor produtivo de commodities.

Ainda assim, vale notar que a Companhia possui contratos de longo prazo e no formato *take or pay*, que garantem previsibilidade de parte dos resultados e resiliência em meio a dinâmicas externas mais desafiadoras.

(b) Variações relevantes das receitas atribuíveis a introdução de novos produtos e serviços, alterações de volumes e modificações de preços, taxas de câmbio e inflação

A Companhia não possui novos produtos/serviços introduzidos com efeito relevante a ser descrito. As principais variações da receita estão relacionadas às variações no volume movimentado em todos os corredores logísticos onde a Companhia opera.

A Companhia atua com contratos de curto e longo prazo, sendo que os contratos de longo prazo firmados com seus clientes contemplam em sua maioria: i) correções anuais pela inflação, ii) correções anuais por custos de mão-de-obra (aumentos salariais por dissídio) e iii) correções por viagens pelo custo de combustível ("*bunker*") e, portanto, estas variáveis também podem ter algum tipo impacto na receita da Companhia.

Adicionalmente, é importante notar que as receitas do Corredor Sul e da operação de Cabotagem também estão atreladas ao dólar norte-americano, sofrendo, portanto, efeitos relacionados a variações cambiais.

(c) Impactos relevantes da inflação, da variação de preços dos principais insumos e produtos, do câmbio e da taxa de juros no resultado operacional e no resultado financeiro do emissor

Risco de taxas de câmbio

Decorre da possibilidade de oscilações das taxas de câmbio das moedas estrangeiras utilizadas pela Companhia e por suas controladas.

A administração da Companhia analisa e acompanha as suas exposições para a tomada de decisão na contratação de instrumentos de proteção das respectivas exposições em moeda estrangeira. Os instrumentos de proteção utilizados para gerenciar as exposições são estabelecidos pela administração da Companhia, compartilhados e aprovados pelo Conselho de Administração, de forma que esses instrumentos não sejam de caráter especulativo nem possam eventualmente gerar algum risco adicional àqueles inerentes aos propósitos a que originalmente se propõem.

Ainda, a Companhia adota o hedge de fluxo de caixa, conforme definido no IFRS 9 tendo como natureza proteger o risco de variação cambial, conforme explicado no item 4.3 deste Formulário de Referência.

Risco de variação da inflação

A variação dos índices de inflação pode afetar as receitas e/ou despesas da Companhia já que diversos serviços e insumos utilizados e transportados, respectivamente, são reajustados com base em indicadores atrelados à inflação.

2.3 Práticas contábeis: os Diretores devem comentar:

(a) Mudanças nas práticas contábeis que tenham resultado em efeitos significativos sobre as informações previstas nos campos 2.1 e 2.2

Não foram registradas mudanças nas práticas contábeis da Companhia que tenham resultado em efeitos significativos sobre as informações previstas nos itens 2.1 e 2.2 deste Formulário de Referência durante o exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024.

(b) Opiniões modificadas e ênfases presentes no relatório do auditor

Não houve ressalvas ou ênfases presentes no parecer do auditor para o exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024.

2.4 Efeitos relevantes: os Diretores devem comentar os efeitos relevantes que os eventos abaixo tenham causado ou se espera que venham a causar nas demonstrações financeiras do emissor e em seus resultados:

(a) Introdução ou alienação de segmento operacional

No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, não houve alienação de segmento operacional da Companhia que se caracterize como alienação ou introdução de unidade geradora de caixa.

(b) Constituição, aquisição ou alienação de participação societária

No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, não ocorreram processos de constituição, aquisição ou alienação de participação societária que tenham causado ou se espera que venham causar efeito relevante nas demonstrações financeiras ou resultados da Companhia.

(c) Eventos ou operações não usuais

No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, não houve quaisquer eventos ou operações não usuais com relação à Companhia ou suas atividades que tenham causado ou se espera que venham causar efeito relevante nas demonstrações financeiras ou resultados da Companhia.

2.5 Medições não contábeis: caso o emissor tenha divulgado, no decorrer do último exercício social, ou deseje divulgar neste formulário medições não contábeis, como Lajida (lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização) ou Lajir (lucro antes de juros e imposto de renda), o emissor deve:

(a) Informar o valor das medições não contábeis

em R\$ mil (Consolidado)	Exercício social encerrado em 31/12/2024
EBITDA	49.820
EBITDA Ajustado	446.283
EBITDA Ajustado recorrente	575.508

I. EBITDA

O EBITDA (*Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization*) ou LAJIDA (Lucros Antes de Juros, Impostos, Depreciações e Amortizações) é uma medição não contábil elaborada pela Companhia em consonância com a Resolução da CVM nº 156, de 24 de junho de 2022, conforme alterada ("Resolução CVM nº 156"), conciliada com nossas demonstrações financeiras, e representa o lucro líquido acrescido pelo resultado financeiro líquido, pelas despesas de imposto de renda e contribuição social corrente e diferido, bem como pelas despesas e custos de depreciação e amortização.

O EBITDA não é uma medida definida nas Práticas Contábeis Adotadas no Brasil, assim como não consta nas práticas contábeis internacionais (*International Financial Reporting Standards*) ("IFRS") e não representa o fluxo de caixa para os exercícios apresentados, não devendo ser considerado (i) como substituto para o lucro líquido, como indicador de desempenho operacional da Companhia, (ii) como substituto do fluxo de caixa, ou (iii) como indicador de liquidez da Companhia.

O EBITDA não possui um significado padrão e pode não ser comparável a medidas com títulos semelhantes fornecidos por outras companhias.

A Companhia divulgou no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024 a seguinte medição não contábil:

em R\$ mil	Exercício social encerrado em 31/12/2024
EBITDA	49.820

Além das métricas acima para o resultado consolidado da Companhia, também são divulgados os seguintes EBITDA's, os quais compõem o resultado divulgado acima, relativos aos segmentos Corredor Norte, Corredor Sul, Cabotagem e Santos, além do resultado relativo ao Corporativo, seguindo as mesmas premissas do EBITDA consolidado, quando aplicáveis para os respectivos segmentos:

em R\$ mil	Exercício social encerrado em 31/12/2024
EBITDA (Corredor Norte)	427.963
EBITDA (Corredor Sul)	(386.430)
EBITDA (Cabotagem)	86.891
EBITDA (Santos)	42.576
EBITDA (Corporativo)	(121.180)

II. Dívida Bruta, Dívida Líquida e Dívida Líquida/EBITDA Ajustado recorrente

A Dívida Bruta é uma medida não contábil, sendo possível ser conciliada com as demonstrações financeiras da Companhia, e é calculada somando os valores de empréstimos, financiamentos e debêntures no circulante e no não-circulante.

A Dívida Líquida é uma medida não contábil, sendo possível ser conciliada com as demonstrações financeiras da Companhia, e é composta pelo saldo da Dívida Bruta, deduzindo-se os seguintes itens: (i) o somatório das disponibilidades da Companhia (caixas e equivalentes de caixa); e (ii) títulos e valores mobiliários circulante e títulos e valores mobiliários vinculados circulante.

Por fim, como forma de mensurar a performance da Companhia em relação aos seus passivos financeiros, a Companhia utiliza a métrica de Dívida Líquida/EBITDA Ajustado recorrente, a qual representa medição não contábil e pode ser obtida pela razão entre as métricas de Dívida Líquida e EBITDA Ajustado recorrente, obtida nas reconciliações das tabelas seguintes.

O EBITDA Ajustado é ajustado por hedge accounting, equivalência patrimonial, itens não-recorrentes ou não caixa.

A Companhia divulgou os valores da Dívida Bruta, Dívida Líquida e Dívida Líquida/EBITDA Ajustado recorrente em 31 de dezembro de 2024:

(em R\$ mil, exceto %)

	31/12/2024
Dívida Bruta	4.803.922
Dívida Líquida	3.750.646
EBITDA Ajustado recorrente	575.508
Dívida Líquida / EBITDA Ajustado recorrente	6,52

(b) Fazer as conciliações entre os valores divulgados e os valores das demonstrações financeiras auditadas

I. EBITDA, EBITDA Ajustado e EBITDA Ajustado recorrente

A tabela a seguir apresenta a reconciliação do EBITDA para os períodos indicados:

(em R\$ mil)	31/12/2024
(=) Lucro líquido do Exercício	(621.699)
(+) IR e contribuição social	59.394
(+) Despesa (receita) financeira líquida	192.830
(+) Depreciação e amortização	419.296418.633
(+) Equivalência patrimonial	665
(+) Efeito líquido da cessação de depreciação da Navegação Costeira	-
(=) EBITDA	49.820
(-) Hedge accounting	396.462
(=) EBITDA Ajustado	446.283
EBITDA Ajustado das operações continuadas	336.251
Corredor Norte	436.004

Corredor Sul	(52.266)
Santos	42.576
Corporativo	(90.064)
EBITDA Ajustado da operação descontinuada	110.032
Navegação Costeira	110.032
Efeitos não recorrentes que afetaram EBITDA	129.225
(-) Caução CDP	16.870
(-) Doação ferrovia	13.106
(-) Impairment Potiguar	90.322
(-) Baixa de projetos de investimentos por descontinuidade	8.927
(=) EBITDA Ajustado recorrente	575.508
EBITDA Ajustado recorrente das operações continuadas	465.476
Corredor Norte	461.800
Corredor Sul	38.057
Santos	55.683
Corporativo	(90.064)
EBITDA Ajustado recorrente da operação descontinuada	110.032
Navegação Costeira	110.032

II. Dívida Bruta, Dívida Líquida, Dívida Líquida/EBITDA Ajustado recorrente

A tabela a seguir demonstra a reconciliação dos saldos de Dívida Bruta e Dívida Líquida nas datas indicadas:

	R\$ mil
	31/12/2024
Empréstimos e financiamentos - curto prazo	1.332.005
Empréstimos e financiamentos - longo prazo	3.471.917
Dívida Bruta	4.803.922
(-) Caixa e equivalentes de caixa – curto prazo	988.450
(-) Títulos e valores mobiliários – curto prazo	64.826
Dívida Líquida	3.750.646

Dívida Líquida/EBITDA Ajustado recorrente

A partir do cálculo mencionado no EBITDA e Dívida Líquida acima, divide-se o total da Dívida Líquida pelo EBITDA Ajustado ex-JV, gerando a Dívida Líquida/EBITDA Ajustado ex-JV.

(em R\$ mil, exceto %)

Exercício social encerrado em

	31/12/2024
Dívida Líquida	3.750.646
EBITDA Ajustado recorrente	575.508
Dívida Líquida / EBITDA Ajustado recorrente	6,52

(c) Explicar o motivo pelo qual entende que tal medição é mais apropriada para a correta compreensão da sua condição financeira e do resultado de suas operações

I. EBITDA, EBITDA Ajustado e EBITDA Ajustado recorrente

Nos relatórios de resultado a Companhia adota medidas não contábeis para melhor compreensão dos resultados conforme mencionado abaixo:

As informações denominadas EBIT (Lucro Antes dos Juros e Impostos sobre a Renda e Contribuição Social sobre o Lucro Líquido – LAJIR), EBITDA (Lucro Antes dos Juros, Impostos sobre a Renda e Contribuição Social sobre o Lucro Líquido, Depreciação e Amortização – LAJIDA), EBITDA Ajustado e EBITDA Ajustado recorrente estão apresentadas de acordo com a Resolução 156 emitida pela CVM em 23 de junho de 2022.

O EBITDA Ajustado considera ajustes de transações usuais dos negócios que impactam o resultado, mas que não têm potencial de geração de caixa e para o EBITDA Ajustado recorrente, a Companhia exclui itens excepcionais ou não recorrentes, proporcionando uma visão mais precisa e consistente do seu desempenho operacional, evitando distorções causadas por eventos pontuais, sejam eles positivos ou negativos.

II. Dívida Bruta, Dívida Líquida, Dívida Líquida/EBITDA Ajustado recorrente

A Administração da Companhia acredita que a Dívida Bruta, Dívida Líquida, Dívida Líquida/EBITDA Ajustado recorrente podem ser úteis na medição do endividamento relativo à posição de caixa do período.

Entendemos que os cálculos da Dívida Bruta, Dívida Líquida, Dívida Líquida/EBITDA Ajustado recorrente são úteis para entendimento da capacidade da Companhia de fazer frente às suas obrigações quando comparados com o EBITDA. Vale destacar que a Dívida Bruta, Dívida Líquida, Dívida Líquida/EBITDA Ajustado recorrente não devem ser analisadas isoladamente ou em substituição à dívida da Companhia.

A Companhia entende que é importante demonstrar neste Formulário de Referência a abertura da Dívida Bruta e da Dívida Líquida para que os investidores possam avaliar a métrica utilizada no cálculo de *covenants* financeiros no âmbito de determinadas dívidas da Companhia e de suas controladas. Assim, a Companhia entende que a medição da razão entre a Dívida Líquida e o EBITDA é útil na avaliação do grau de alavancagem financeira da Companhia em relação ao seu fluxo de caixa operacional.

2.6 – Eventos subsequentes: identificar e comentar qualquer evento subsequente às últimas demonstrações financeiras de encerramento de exercício social que as altere substancialmente

Conforme descrito nas demonstrações financeiras consolidadas do exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, aprovada pelo Conselho de Administração em 24 de fevereiro de 2025, houve o seguinte evento subsequente:

“Emissão de debêntures pela Hidrovias do Brasil S.A.

Em 15 de janeiro de 2025, a controladora Hidrovias do Brasil S.A, efetuou sua terceira emissão de debêntures simples, não conversíveis em ações, da espécie quirografária, em série única, para distribuição pública, sob o rito de registro automático de distribuição, destinada a investidores profissionais, nos termos da Resolução CVM nº 160 de 2022, da Lei nº 6.385/1976, no montante total de R\$ 400.000.000,00, com vencimento em 15 de julho de 2026, a um custo de CDI + 1,50%.

2.7 – Destinação dos resultados: os Diretores devem comentar a destinação dos resultados sociais, indicando:

A Companhia passa a descrever abaixo sua política de destinação do resultado do último exercício social, em consonância com o seu Estatuto Social e com o disposto na Lei 6.404, de 15 de dezembro de 1976, conforme alterada ("Lei das S.A."):

	Exercício Social encerrado em 31 de dezembro de 2024
(a) Regras sobre retenção de lucros	O saldo remanescente, após atendidas as disposições legais, deverá ser alocado às reservas estatutárias previstas no Estatuto Social, nos termos do Artigo 194 da Lei das S.A., conforme necessário para a expansão dos negócios do objeto social da Companhia, salvo se de outra forma proposto pelo Conselho de Administração e aprovado pela Assembleia Geral. O Estatuto Social da Companhia encontra-se disponível para consulta nos sites da CVM (www.cvm.gov.br), da B3 (www.b3.com.br) e na página de Relações com Investidores da Companhia (https://ri.hbsa.com.br/) na aba "Governança Corporativa", no ícone "Estatutos, Políticas e Regimentos".
(a.i) Valores das retenções de lucros	Não aplicável, tendo em vista que, no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024 a Companhia apurou prejuízo.
(a.ii) Percentuais em relação aos lucros totais declarados	Não aplicável, tendo em vista que, no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, a Companhia apurou prejuízo.
(b) Regras sobre distribuição de dividendos	O parágrafo 2º do artigo 35 do Estatuto Social da Companhia confere aos acionistas da Companhia o direito de receber um dividendo obrigatório correspondente a 1% do lucro líquido do exercício, ajustado nos termos do artigo 202 da Lei das S.A. Adicionalmente, a Companhia poderá pagar juros sobre o capital próprio, imputando-os ao dividendo obrigatório. O Conselho de Administração poderá, ao final de cada trimestre ou semestre, com base em balanço intermediário específico, declarar e pagar dividendos periódicos a partir dos resultados verificados no trimestre ou semestre em questão, que deverão ser imputados ao dividendo obrigatório referente àquele exercício.
(c) Periodicidade das distribuições de dividendos	A periodicidades de distribuição de dividendos segue a regra da Lei das S.A., ou seja, de distribuição anual, podendo também a Companhia, por deliberação do Conselho de Administração poderá, ao final de cada trimestre ou semestre, com base em balanço intermediário específico, declarar e pagar dividendos periódicos a partir dos resultados verificados no trimestre ou semestre em questão, que deverão ser imputados ao dividendo obrigatório referente àquele exercício.
(d) eventuais restrições à distribuição de dividendos impostas por legislação ou regulamentação especial aplicável ao emissor, assim como contratos, decisões judiciais, administrativas ou arbitrais	Nos termos dos documentos de emissão dos Bonds 2031, para que a Companhia possa distribuir até 50% do lucro líquido auferido, o índice "dívida líquida sobre EBITDA", (excluindo os efeitos cambiais não recorrentes), menor que 4,0x em 2023 e que tende a ser menor que 3,5x a partir de 2024 para que pagamentos de dividendos (exceto dividendos mínimos obrigatórios) e assunção de novas dívidas possam ser incorridas.

(e) Se o emissor possui uma política de destinação de resultados formalmente aprovada, informando órgão responsável pela aprovação, data da aprovação e, caso o emissor divulgue a política, locais na rede mundial de computadores onde o documento pode ser consultado	Em 31 de dezembro de 2024, Companhia não possuía política específica que tratasse sobre destinação de resultados
--	---

2.8 – Itens não evidenciados: os Diretores devem descrever os itens relevantes não evidenciados nas demonstrações financeiras do emissor, indicando:

(a) Os ativos e passivos detidos pelo emissor, direta ou indiretamente, que não aparecem no seu balanço patrimonial (off-balance sheet items), tais como:

(i) Carteiras de recebíveis baixadas sobre as quais a entidade não tenha retido nem transferido substancialmente os riscos e benefícios da propriedade do ativo transferido, indicando respectivos passivos

Não há carteiras de recebíveis baixadas sobre as quais a Companhia não tenha retido nem transferido substancialmente os riscos e benefícios da propriedade do ativo transferido não evidenciadas nos balanços patrimoniais da Companhia referentes ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024.

(ii) Contratos de futura compra e venda de produtos ou serviços

Não há contratos de futura compra e venda de produtos ou serviço não evidenciadas nos balanços patrimoniais da Companhia referentes ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024.

(iii) Contratos de construção não terminada

Não há contratos de construção não terminada não evidenciados nos balanços patrimoniais da Companhia referentes ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024.

(iv) Contratos de recebimentos futuros de financiamentos

Não há contratos de recebimentos futuros de financiamentos não evidenciados nos balanços patrimoniais da Companhia referentes ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024.

(b) Outros itens não evidenciados nas demonstrações financeiras

Não há outros itens não evidenciados nas demonstrações financeiras da Companhia referentes ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024.

2.9 – Itens não evidenciados: em relação a cada um dos itens não evidenciados nas demonstrações financeiras indicados no item 2.8, os diretores devem comentar:

(a) Como tais itens alteram ou poderão vir alterar as receitas, as despesas, o resultado operacional, as despesas financeiras ou outros itens das demonstrações financeiras do emissor

Não há itens relevantes não evidenciados nas nossas Demonstrações Financeiras Consolidadas.

(b) Natureza e o propósito da operação

Não há itens relevantes não evidenciados nas nossas Demonstrações Financeiras Consolidadas.

(c) Natureza e montante das obrigações assumidas e dos direitos gerados em favor do emissor em decorrência da operação

Não há itens relevantes não evidenciados nas nossas Demonstrações Financeiras Consolidadas.

2.10 – Plano de negócios: os diretores devem indicar e comentar os principais elementos do plano de negócios do emissor, explorando especificamente os seguintes tópicos:

(a) Investimentos, incluindo:

(i) Descrição quantitativa e qualitativa dos investimentos em andamento e dos investimentos previstos

A Companhia realizou investimentos (aquisição de ativo imobilizado e aquisição de ativo intangível) que totalizaram R\$311.649 mil em 31 de dezembro de 2024, contra R\$299.038 mil realizados ao longo de 2023, relacionados a manutenção da base de ativos e planos de expansão da Companhia.

A Companhia em 2024, e em conformidade com sua estratégia de negócios: (i) adquiriu novas barcas para o Corredor Norte; (ii) implementou melhorias para ampliação dos sistemas de transbordo e portuários do Corredor Norte; (iii) implementou melhoria gerais aos ativos de navegação do Corredor Sul; (iv) investiu no projeto de expedição via ferroviária em Santos (STS20 no Porto Organizado de Santos; e (v) garantiu a manutenção adequada dos ativos portuários e de navegação.

A Companhia encerrou o primeiro ciclo de investimentos nos corredores logísticos no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, a partir de 2025, direcionará seus esforços para manutenção recorrente, investimentos em inovação, sistemas e sustentabilidade, de expansão de capacidade modular já aprovada no Corredor Norte e estudos para expansão não-modular no Corredor Norte.

Adicionalmente, vale ainda notar que, caso sejam apresentadas oportunidades de negócios atrativas, poderão ser também avaliadas pela Companhia.

(ii) Fontes de financiamento dos investimentos

Os investimentos realizados em 2024 foram financiados por capital próprio da Companhia, com utilização do saldo de caixa e equivalentes de caixa e de títulos e valores mobiliários, bem como da sua própria geração operacional de caixa.

Para novos investimentos de longo prazo, a Companhia poderá, além de utilizar capital próprio, utilizar outras fontes de financiamento como, por exemplo, bancos de fomento de projetos de infraestrutura e utilização dos recursos obtidos por meio de operações no mercado financeiro e de capitais.

(iii) Desinvestimentos relevantes em andamento e desinvestimentos previstos

Não aplicável, tendo em vista que a Companhia não realizou desinvestimentos durante o exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024.

(b) Desde que já divulgada, indicar a aquisição de plantas, equipamentos, patentes ou outros ativos que devam influenciar materialmente a capacidade produtiva do emissor

No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, a Companhia informa que realizou investimentos em ativos necessários para a expansão e manutenção de seus negócios, entre eles aquisição de ativos de navegação que serão utilizados no Corredor Norte.

Adicionalmente, a Companhia realizou investimentos para desenvolvimento de expedição ferroviária no terminal de Santos, ampliando o escopo de atuação inicialmente previsto para esse terminal que era exclusivo para expedição via rodoviário.

(c) Novos produtos e serviços, indicando:

(i) Descrição das pesquisas em andamento já divulgadas

Não aplicável.

(ii) Montantes totais gastos pelo emissor em pesquisas para desenvolvimentos de novos produtos ou serviços

Não aplicável.

(iii) Projetos em desenvolvimento já divulgados

Conforme divulgado, a Companhia possui os seguintes projetos em desenvolvimento:

1. Expansão do sistema norte, em processo de análise de opções.
2. Instalação de operação ferroviária no Terminal de Santos, com início das operações em 2024.

(iv) Montantes totais gastos pelo emissor no desenvolvimento de novos produtos ou serviços

Não aplicável

(d) Oportunidades inseridas no plano de negócios do emissor relacionadas a questões ASG

A Companhia tem trabalhado fortemente para incluir a gestão em Sustentabilidade na rotina de gestão do negócio, de forma a apresentar indicadores representativos para os temas ASG. Com a criação da Diretoria de Sustentabilidade & Meio Ambiente, diretamente ligada ao CEO, em agosto de 2020, estabeleceu-se uma governança robusta para os temas, com foco na análise e desenvolvimento de uma matriz de materialidade que pudesse direcionar os esforços da Companhia considerando as externalidades de seus negócios identificando e mitigando os riscos e capturando as oportunidades.

Com base nos temas materiais identificados, estabeleceu-se publicamente o Compromisso Sustentável da Companhia, pautado em seis pilares estratégicos:

- Mudança do Clima;
- Impactos Ambientais;
- Ética e Transparência;
- Cadeia de Valor;
- Desenvolvimento Local; e
- Desenvolvimento Humano.

Por meio da definição dos pilares do Compromisso Sustentável e suas aspirações para a Companhia, procedeu-se ao longo do ano de 2021 a definição das metas para o Biênio 22-23. O cumprimento das metas para o ano de 2022 pode ser atestado no Relato Integrado 2023 - Ano 2022 disponível na página da internet da Companhia. O cumprimento das metas em 2023 será reportado publicamente no Relato Integrado 2024 – Ano 2023, atualmente em preparação. Entre fevereiro e março de 2024, dentro do processo de revalidação das metas globais da Companhia, foram estabelecidas as Metas e Indicadores de Sustentabilidade para o Biênio 24/25.

Com o estabelecimento do Compromisso Sustentável da Companhia, as variáveis de governança socioambiental são definitivamente incluídas no conjunto de Direcionadores Estratégicos da Companhia e juntamente com seu Plano de Negócios, os compromissos publicamente assumidos e a gestão de partes interessadas, compõem o painel de análise de Riscos e Oportunidades do negócio.

Os inventários anuais de GHG indicam que o modal hidroviário é mais eficiente do que os modais rodovias e ferroviário no que tange a emissões de CO2. Nos anos de 2021, 2022 e 2023 os inventários de GHG da Companhia foram agraciados com o Selo Ouro do Programa Brasileiro GHG Protocol, gerido pela Fundação Getúlio Vargas e responsável pela gestão do Registro Público de Emissões do Brasil. O Selo Ouro atesta o compromisso da HBSA em fornecer nosso compromisso em fornecer dados de emissões confiáveis que contribuam para a composição do Inventário Brasileiro de GHG.

Ao se consolidar como uma provedora de serviços de logística integrada sustentável e de baixo carbono a Companhia identifica e nutre uma oportunidade de negócio que se combina com as demais estratégias de governança socioambiental na crescente economia de transição para baixo carbono.

Para conhecimento do progresso das metas e indicadores do Compromisso Sustentável da HBSA sugerimos consulta ao Relato Integrado 2023 - Ano 2022 disponível no link <https://hbsa.com.br/sustentabilidade/publicacoes-e-relatorios/>

2.11 – Comentar sobre outros fatores que influenciaram de maneira relevante o desempenho operacional e que não tenham sido identificados ou comentados nos demais itens desta seção

Não há outras informações relevantes com relação a esta seção 2.

3.1 – Projeções divulgadas e premissas

- a. Objeto da projeção**
- b. Período projetado e o prazo de validade da projeção**
- c. Premissas da projeção, com a indicação de quais podem ser influenciadas pela administração do emissor e quais escapam ao seu controle**
- d. Valores dos indicadores que são objeto da previsão**

Nos termos do artigo 21 da Resolução CVM 80, a divulgação de projeções e estimativas é facultativa, e, dessa forma, a Companhia optou por não divulgar projeções de qualquer natureza (inclusive operacionais ou financeiras) relacionadas a ela ou às suas atividades. Adicionalmente, a Companhia destaca que não há quaisquer projeções vigentes que tenham sido divulgadas pela Companhia em anos anteriores, em especial, nos últimos 3 exercícios sociais, conforme indicado no item 3.2 deste Formulário de Referência.

3.2 – Acompanhamento das projeções

a. informar quais estão sendo substituídas por novas projeções incluídas no formulário e quais delas estão sendo repetidas no formulário

Nos termos do artigo 21 da Resolução CVM 80, a divulgação de projeções e estimativas é facultativa, e, dessa forma, a Companhia optou por não divulgar projeções de qualquer natureza (inclusive operacionais ou financeiras) relacionadas a ela ou às suas atividades. Adicionalmente, a Companhia destaca que não há quaisquer projeções vigentes que tenham sido divulgadas pela Companhia em anos anteriores, em especial, nos últimos 3 exercícios sociais.

b. quanto às projeções relativas a períodos já transcorridos, comparar os dados projetados com o efetivo desempenho dos indicadores, indicando com clareza as razões que levaram a desvios nas projeções

2024

A Companhia não divulgou projeções relacionadas ao período de 2024.

2023

Em 13 de novembro de 2023, a Companhia divulgou fato relevante contemplando a projeção de atingir determinados valores de "EBITDA Ajustado + EBITDA JV's" no resultado do exercício social de 2023, devido a necessidade de alinhamento das expectativas de resultado relacionadas a evolução operacional no quarto trimestre daquele ano, impactado por eventos climáticos e hidrológicos atípicos no Corredor Norte. As premissas utilizadas foram: (i) Operação de Santos, Navegação Costeira e Holding em linha com esperado pela Companhia para 2023; (ii) Norte com volume reduzido em outubro e sem navegação entre meados de novembro e dezembro - parada antecipada para manutenção dos ativos; e (iii) Sul operando com "plano de águas baixas" entre meados de novembro e dezembro. (iv) Câmbio de US\$4,97 para operações dolarizadas no 4T23.

A tabela abaixo apresenta o comparativo dos dados projetados para o EBITDA Ajustado + EBITDA JV's da Companhia no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2023 com o seu efetivo desempenho ao fim do respectivo período:

EBITDA Ajustado Consolidado			
R\$ Milhões	Projeções		Indicadores Atingidos
	Mínimo	Máximo	
EBITDA Ajustado Consolidado + EBITDA JV's	740	770	780,3

2022

A Companhia não divulgou projeções relacionadas ao período de 2022.

a. quanto às projeções relativas a períodos ainda em curso, informar se as projeções permanecem válidas na data de entrega do formulário e, quando for o caso, explicar por que elas foram abandonadas ou substituídas

A Companhia informa que atualmente não possui nenhuma projeção pública relativa ao período ainda em curso.

4.1 – Descrever os fatores de risco com efetivo potencial de influenciar a decisão de investimento, observando as categorias abaixo e, dentro delas, a ordem decrescente de relevância:

A decisão de investimento nos valores mobiliários de emissão da Companhia envolve a exposição a determinados riscos, devendo os potenciais investidores avaliar cuidadosamente todas as informações contidas neste Formulário de Referência, incluindo os riscos mencionados abaixo e as demonstrações financeiras da Companhia, em conjunto com suas respectivas notas explicativas, antes de qualquer tomada de decisão.

As operações, a situação financeira, os resultados operacionais, o fluxo de caixa, a liquidez, reputação e/ou eventuais negócios futuros da Companhia poderão ser afetados de maneira material e adversa por qualquer dos fatores de risco descritos a seguir, seja pelas informações contidas nos documentos acima mencionados, sendo que o preço de mercado dos valores mobiliários de emissão da Companhia poderá diminuir em razão da ocorrência de qualquer desses e/ou de outros fatores de risco, hipóteses em que poderá haver perda de parte ou da totalidade dos investimentos realizados pelos potenciais investidores nos valores mobiliários de emissão da Companhia.

Os riscos descritos abaixo são aqueles que a Companhia conhece e acredita que, na data deste Formulário de Referência, podem afetar de forma material e adversa os seus resultados e/ou negócios. Além disso, riscos adicionais não conhecidos atualmente ou considerados menos relevantes pela Companhia também poderão afetá-la de forma adversa.

Para os fins desta seção “4. Fatores de Risco”, exceto se expressamente indicado de outra maneira ou se o contexto assim o exigir, a menção ao fato de que um risco, incerteza ou problema poderá causar ou ter, ou, causará ou terá “efeito adverso” ou “efeito negativo” para a Companhia, ou expressões similares, significa que tal risco, incerteza ou problema poderá ou poderia causar efeito adverso relevante nos negócios, situação financeira, resultados operacionais, fluxo de caixa, liquidez, reputação e/ou negócios da Companhia e/ou futuros, de suas subsidiárias, podendo ter reflexo direto no preço dos valores mobiliários de emissão da Companhia. Expressões similares incluídas nesta seção “4. Fatores de Risco” devem ser compreendidas nesse contexto e não obstante a subdivisão desta seção “4. Fatores de Risco”, determinados fatores de risco que estejam em outro item deste documento podem também se aplicar a esta seção “4. Fatores de Risco”.

Os fatores de riscos abaixo estão sendo expostos em ordem decrescente de relevância dentro de cada subitem 4.1 “a” a 4.1 “m”, conforme permitido pela Resolução CVM nº 80, de 29 de março de 2022, conforme alterada. Os riscos também podem materializar-se de forma individual ou cumulativamente e, embora estejam descritos abaixo em subseções, podem também se aplicar a outras subseções.

(a) Emissor

Falta de acompanhamento das inovações pode resultar em perda de vantagem competitiva e oportunidades de otimização.

A falha em monitorar ou adotar novas tecnologias no setor pode resultar na perda de diferencial competitivo, redução do market share e a falta de aproveitamento de oportunidades para otimização de processos, o que impactaria diretamente na melhoria da margem de lucro da Companhia.

A constante evolução tecnológica no setor exige uma adaptação ágil e eficaz para garantir a relevância no mercado, a eficiência operacional e a satisfação das demandas do cliente. A não incorporação de inovações tecnológicas pode deixar a Companhia em desvantagem em relação aos seus concorrentes, prejudicando sua posição no mercado e sua capacidade de aproveitar vantagens competitivas.

As operações da Companhia estão expostas à possibilidade de acidentes e outros eventos adversos que não estão no controle da Companhia, os quais podem afetar negativamente negócios e os resultados operacionais da Companhia.

As operações da Companhia estão sujeitas a riscos que podem afetar os seus colaboradores, os quais estão fora do controle da Companhia. Nesse contexto, operações relacionadas a transporte e manuseio de cargas apresentam riscos inerentes, dentre os quais podem ter origem em falhas mecânicas e elétricas, colisões, condições climáticas adversas, podendo gerar danos aos colaboradores e, inclusive, acidentes fatais.

A Companhia não pode garantir que as medidas que toma para prevenir os riscos de acidentes envolvendo vítimas fatais foram, são ou serão suficientes para garantir operação regular dos negócios. Assim, em caso de acidentes, com ou sem vítimas fatais, as operações e imagem da Companhia podem ser afetadas adversa e substancialmente.

Conforme evidenciado na Seção 4.4 deste Formulário de Referência, a Companhia figura no polo passivo em processos judiciais originados por força de acidentes de trabalho. Se tais processos forem decididos de forma desfavorável para a Companhia, isso pode ter um impacto adverso material nos seus negócios, condição financeira, resultados operacionais e na sua imagem perante o mercado.

O cronograma dos projetos da Companhia pode sofrer atrasos o que, por consequência, pode acarretar aumento dos custos previstos, e afetar adversamente seus projetos atuais e futuros.

Os projetos da Companhia estão sujeitos a potenciais atrasos no cronograma e aumento dos custos previstos para parcelas de escopos. Atrasos e desvios de custos podem ser causados por uma variedade de fatores, externos, conforme indicado abaixo:

Fatores externos de atraso e de incremento de custos: fatores de atraso ou pleitos de custos estão fora do controle da empresa, tais como escassez de equipamentos, materiais e mão de obra, atrasos em serviços de terceiros, disputas trabalhistas, eventos políticos e econômicos que gerem mudança regulatória ou impactos na saúde financeira de fornecedores, condições meteorológicas adversas, desastres naturais, acidentes, problemas ambientais ou geológicos, atrasos ou negativas em processos regulatórios, concorrência com outras obras, relações com comunidades, a entre outros.

Mudanças relevantes de escopo posteriores à aprovação do projeto em *Front-End Loading* FEL 3 podem não ser absorvidas pela contingência aprovada para o projeto. Para possibilitar o bom planejamento e posterior sucesso na gestão da execução do projeto, é necessário o estabelecimento de um baseline de escopo para a definição de uma base gerenciável e correta de *capex* e de cronograma no momento da aprovação do projeto. Adicionalmente, a execução correta de uma nova tecnologia pode ser um desafio de treinamento e que pode gerar perda de eficiência, demora na rampa esperada de produção ou até mesmo ao fracasso do projeto.

Consequentemente, quaisquer alterações poderão modificar os custos inicialmente calculados para os projetos da Companhia, exigindo novos aportes de capital e/ou reduzindo o retorno esperado dos projetos. Ademais, eventuais atrasos em cronogramas de projetos podem vir a causar impactos negativos nas operações da Companhia, por um consequente atraso nas entregas e consequente perda de receita das relações comerciais com os potenciais clientes da Companhia.

O negócio da Companhia pode ser afetado adversamente se as operações em seus terminais de carga e descarga ou as operações de seus clientes e fornecedores sofrerem interrupções significativas.

As operações da Companhia dependem da atividade ininterrupta dos terminais em que atua (tanto próprio quanto de terceiros) e das instalações de armazenamento, assim como de sua hidrovia e dos ativos aquaviários. A Companhia também depende da operação ininterrupta de certas instalações pertencentes

e/ou operadas por seus fornecedores e clientes. As operações em suas instalações e nas instalações pertencentes e/ou operadas por seus fornecedores e clientes podem ser paralisadas, parcial ou totalmente, temporária ou permanentemente, como resultado de vários fatores, alguns dos quais podem não estar sob nosso controle, incluindo: (i) eventos catastróficos como enchentes; (ii) questões ambientais (incluindo processos de licenciamento ambiental ou incidentes ambientais, contaminação, obrigações de preservação da fauna e outras questões); (iii) dificuldades trabalhistas (incluindo paralisações de trabalho, greves e outros eventos); (iv) interrupções no fornecimento de produtos às instalações da Companhia ou nos meios de transporte fornecidos por ela; (v) alterações legislativas ou regulamentares; e (vi) alta de peças e ativos sobressalentes. Qualquer interrupção significativa nessas instalações ou a incapacidade da Companhia de transportar produtos para essas instalações ou para as de seus clientes, por qualquer razão, poderá ter um efeito adverso relevante sobre os seus resultados operacionais e financeiros.

A Companhia pode não conseguir executar ou alcançar os benefícios esperados de seus planos de crescimento, seja por meio da expansão orgânica ou de aquisições, sendo que atrasos ou falhas no posicionamento em novos negócios podem afetá-la adversamente, resultando em perda de competitividade e desalinhamento estratégico.

A Companhia adota uma estratégia de crescimento que combina expansão orgânica, através da melhoria dos resultados das operações atuais, e expansão inorgânica, focada em novos investimentos, aquisições e entrada em novos mercados. Embora essa abordagem busque fortalecer sua posição no setor logístico, sua execução está sujeita a riscos que podem comprometer os resultados esperados.

A atuação em novos negócios, especialmente aqueles que diferem das atividades rotineiras, envolve desafios significativos, como a viabilidade financeira dos projetos, cumprimento de cronogramas e adaptação a novas demandas operacionais e regulatórias. O insucesso ou atraso no posicionamento estratégico nessas áreas pode resultar em perda de competitividade e desalinhamento com os objetivos corporativos.

Além disso, o setor logístico, caracterizado por altos investimentos e retorno de longo prazo, valoriza significativamente o posicionamento antecipado. Players que se movem primeiro tendem a capturar vantagens competitivas, como melhores condições comerciais e maior participação de mercado. Nesse contexto, a Companhia pode não conseguir se antecipar a todos os movimentos relevantes do setor, ficando exposta a decisões estratégicas de concorrentes que atuem de forma mais ágil em regiões ou mercados estratégico

A substancial competição, principalmente de outros prestadores de serviços de logística, pode prejudicar o desenvolvimento das atividades da Companhia.

A Companhia enfrenta obstáculos significativos para manter sua posição em nichos estratégicos, como Minério, Grãos e Fertilizantes. Diversos fatores podem impactar a expectativa de receita e o alinhamento ao plano de negócios, como: (i) a demora em reagir à entrada de novos concorrentes que pode resultar na perda de participação de mercado; (ii) falhas na estratégia de posicionamento e *timing* que podem comprometer a competitividade, afetando negativamente a participação nos nichos estratégicos; (iii) a concorrência com preços abaixo do mercado por parte de outros *players* que pode impactar a retenção de clientes e afetar a rentabilidade da Companhia; (iv) problemas na qualidade dos serviços prestados que podem prejudicar a satisfação do cliente, influenciando diretamente na manutenção da participação de mercado; (v) questões relacionadas ao cenário competitivo e à dependência de clientes; (vi) a Companhia opera em um setor altamente competitivo, onde a concorrência com outros fornecedores de logística e serviços de transporte é constante; e (vii) a decisão dos clientes em contratar serviços de logística leva em consideração não apenas o preço, mas também a qualidade dos serviços oferecidos, incluindo disponibilidade de embarcações, atendimento, rotas disponíveis, pontualidade e outros fatores.

A modalidade contratual de "take or pay" contida nos contratos da Companhia, se não cumpridas, pode gerar riscos aos resultados da Companhia.

Em alguns contratos, a Companhia opera sob a modalidade de "*take or pay*", na qual os clientes garantem um fluxo mínimo de pagamento pelos serviços logísticos que presta. A Companhia não pode garantir que tais contratos não serão renegociados, contestados ou rescindidos, podendo as receitas provenientes desses contratos não se equipararem às do passado ou às projeções para os referidos contratos. A possibilidade de clientes não cumprirem totalmente suas obrigações contratuais ou contestarem disposições contratuais pode impactar adversamente os resultados da Companhia.

Além disso, a Companhia assegura aos clientes sob o regime de "*take or pay*" a capacidade de cumprir as obrigações de prestação de serviços logísticos, incluindo o transporte do volume mínimo acordado. Falhas nessa prestação de serviços devido a fatores fora do controle da Companhia podem resultar em multas e medidas punitivas conforme os termos contratuais, afetando adversamente os resultados operacionais. Adicionalmente, a não observância de cláusulas contratuais por parte da Companhia pode resultar em penalidades, impondo perdas financeiras e impactando diretamente suas operações.

Eventuais falhas nos sistemas, políticas e procedimentos de gestão de riscos podem afetar adversamente seus negócios. Foi identificada deficiência significativa nos controles internos da Companhia durante o exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024.

As políticas e procedimentos da Companhia para identificar, analisar, quantificar, avaliar, monitorar e gerenciar riscos podem não ser totalmente eficazes, sendo que os métodos de gerenciamento de riscos podem não prever exposições futuras ou serem suficientes contra riscos desconhecidos e/ou não mapeados, podendo ser significativamente mais do que aquelas indicadas pelas medidas históricas utilizadas.

Outros métodos de gerenciamento de riscos adotados pela Companhia, que dependem da avaliação das informações relativas a mercados, clientes ou outros assuntos disponíveis ao público podem não ser totalmente precisos, completos, atualizados ou adequadamente avaliados, sendo que as informações em que a Companhia se baseia ou com que alimenta ou mantém seus modelos históricos e estatísticos podem ser incompletas ou incorretas, o que pode gerar efeito adverso sobre os seus negócios.

Durante a auditoria das demonstrações financeiras da Companhia referentes ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, os auditores independentes obtiveram um entendimento dos controles internos da Companhia relevantes para a auditoria para planejar procedimentos de auditoria apropriados às circunstâncias, mas não com o objetivo de expressarem uma opinião sobre a eficácia dos controles internos da Companhia e suas controladas. Durante a auditoria das demonstrações financeiras relativas ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024 foram identificadas duas deficiências significativas nos controles internos da Companhia. A incapacidade de manter controles internos operando de maneira efetiva, pode fazer com que a Companhia não consiga elaborar demonstrações e informações financeiras de maneira adequada, reportar resultados de maneira precisa, bem como não prevenir a ocorrência de fraudes ou a ocorrência de outros desvios.

Dessa forma, a falha ou a ineficácia nos controles internos poderá ter um efeito adverso significativo nos seus negócios. Os procedimentos de compliance e controles internos podem não ser suficientes para evitar ou detectar todas as condutas impróprias, fraudes, atos de corrupção ou violações de leis aplicáveis por parte de funcionários e membros da administração. Caso funcionários ou outras pessoas relacionadas a Companhia se envolvam em práticas fraudulentas, corruptas ou desleais ou violem leis e regulamentos aplicáveis ou políticas internas, a Companhia pode ser responsabilizada por qualquer uma dessas violações, o que pode resultar em penalidades, multas ou sanções que podem afetar negativamente os negócios e a imagem da Companhia.

Para mais informações sobre a deficiência significativa da Companhia, vide item 5.2 deste Formulário de Referência.

A Companhia depende de sistemas de informação para conduzir seus negócios, sendo que a falha em proteger tais sistemas contra eventuais violações de segurança poderão afetar adversamente os seus resultados.

A Companhia depende da tecnologia da informação, da comunicação e dos sistemas de processamento de hardware e software para o funcionamento eficiente do seu negócio. Tais sistemas são vitais para a capacidade da Companhia de monitorar adequadamente suas operações, gerar faturas aos clientes, alcançar eficiência operacional e atender indicadores e padrões de serviço.

Os sistemas de informação são vulneráveis às interrupções de serviço e às violações de segurança por hackers e terroristas cibernéticos, os quais têm se tornado cada vez mais sofisticados e difusos e cujo risco poderá ser acentuado com o trabalho remoto. Não há como garantir que as medidas tomadas pela Companhia serão suficientes para prevenir adequadamente eventuais violações de segurança. A indisponibilidade de sistemas de informação ou o não funcionamento desses sistemas como previsto, por qualquer motivo, pode causar uma interrupção no negócio da Companhia e resultar em desempenho reduzido e aumento de custos operacionais, podendo ter um efeito adverso nos negócios, na condição financeira e nos resultados operacionais.

A infraestrutura de Tecnologia da Informação da Companhia está sujeita a problemas em sua segurança cibernética, que podem englobar: ataques cibernéticos, os quais podem incluir invasão das plataformas e dos sistemas de tecnologia da informação com os objetivos de acessar, alterar, furto, corromper ou destruir plataformas e sistemas utilizados pela Companhia, redes de computadores e informações armazenadas ou transmitidas da Companhia ou de parceiros de negócio; e violação de privacidade e dados pessoais, bem como acesso ou divulgação não autorizados, de dados confidenciais e/ou particulares de clientes por pessoas dentro ou fora da Companhia.

Ainda, incidentes de segurança cibernética podem resultar em apropriação indevida de informações da Companhia e/ou das informações de seus clientes ou em tempo de inatividade em seus servidores ou operações, o que pode afetá-la material e adversamente. Eventual perda de propriedade intelectual, segredos comerciais ou outras informações comerciais sensíveis ou a interrupção das suas operações podem afetar negativamente seus resultados financeiros e planos futuros, além de resultar em situações em que informações sigilosas são acessadas por indivíduos não autorizados ou em aprovações sendo concedidas em desacordo com os níveis de alçada estabelecidos.

Esforços e investimentos em sistemas e infraestrutura de TI são caros e podem não ser suficientes para acompanhar as necessidades do mercado, bem como sua implementação pode durar mais tempo que o esperado, aumentando nossa vulnerabilidade a interrupções sistêmicas e ataques cibernéticos. Além disso, à medida que as ameaças cibernéticas continuam evoluindo, podemos ser obrigados a gastar recursos significativos para modificar ou aprimorar nossas medidas de proteção, bem como para investigar e solucionar quaisquer vulnerabilidades de segurança da informação.

Quaisquer desses acontecimentos podem ocasionar a paralização total ou parcial das atividades da Companhia e consequentemente ocasionar um impacto financeiro e reputacional adverso. Ademais investimentos em tecnologia da informação no dia a dia da Companhia ou em caso de incidentes, podem se fazer necessários e comprometer a situação econômica da Companhia. Além disso, aprovações concedidas indevidamente podem levar a decisões comerciais inadequadas, impactando negativamente a eficiência operacional e a conformidade regulatória.

Os nossos negócios, práticas e políticas estão sujeitos a leis de privacidade, proteção de dados pessoais e cibersegurança, além de outras regulamentações governamentais no setor de tecnologia da informação. A Companhia estará sujeita a riscos relativos ao não cumprimento da Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais, podendo ser afetada adversamente pela aplicação de sanções, inclusive pecuniárias. A falha em proteger adequadamente os dados pessoais ou cumprir com determinações regulatórias pode afetar adversamente o negócio.

A Companhia coleta, utiliza, processa, armazena e gerencia dados pessoais de clientes, funcionários, fornecedores e outros terceiros no curso normal de seus negócios. Tais dados pessoais podem ser processados em desacordo com a legislação e estão sujeitos a incidentes de segurança, em especial invasão, violação, bloqueio, sequestro, furto, roubo ou vazamentos. Tais fatos podem causar impacto adverso relevante nas operações, incluindo perda de receita, responsabilidades legais, danos à reputação e paralisação das operações da Companhia.

Atualmente, o tratamento de dados pessoais no Brasil é regulado por uma legislação complexa e as autoridades governamentais têm se mostrado cada vez mais sensíveis e atuantes em questões relacionadas à privacidade e dados pessoais. Os esforços da Companhia para proteger os dados pessoais processados por ela podem não ser suficientes e, ainda, ter falhas no cumprimento das regras de proteção de dados pessoais estabelecidas na legislação atual.

Em 18 de setembro de 2020, entrou em vigor a Lei nº 13.709/2018 ("LGPD") que regula as práticas relacionadas ao tratamento de dados pessoais de forma geral e não mais esparsa e setorial, como até então o direito à privacidade e proteção de dados era regulado no Brasil.

O descumprimento de quaisquer disposições previstas na LGPD tem como riscos: (i) a propositura de ações judiciais, individuais ou coletivas pleiteando reparações de danos decorrentes de violações, baseadas não somente na LGPD, mas na legislação esparsa e setorial sobre proteção de dados ainda vigente; e (ii) a aplicação das penalidades previstas no Código de Defesa do Consumidor e Marco Civil da Internet por alguns órgãos de defesa do consumidor, uma vez que estes já têm atuado neste sentido, antes mesmo da vigência da LGPD e da ANPD ter iniciado o seu trabalho, especialmente em casos de incidentes de segurança que resultem em acessos indevidos a dados pessoais.

Caso a Companhia ou prestadores de serviços descumpram suas obrigações previstas na LGPD, a Companhia pode ser responsabilizada pelos danos patrimoniais, morais, individuais ou coletivos que eventualmente causar, ou ser responsabilizada solidariamente pelos danos patrimoniais, morais, individuais ou coletivos que eventualmente forem causados por qualquer de suas controladas. Adicionalmente, poderá sofrer sanções administrativas, quais sejam (i) advertência, com indicação de prazo para adoção de medidas corretivas; (ii) multa de até 2% do faturamento (excluídos os tributos) da sociedade infratora, do seu grupo ou conglomerado no Brasil, conforme apurado no mais recente exercício social, limitada a R\$ 50,0 milhões por violação; (iii) multa diária, limitada a R\$ 50,0 milhões por violação; (iv) divulgação da violação; (v) bloqueio ou eliminação dos dados pessoais a que se refere a violação; (vi) suspensão parcial do funcionamento do banco de dados a que se refere a violação por até seis meses, prorrogável por igual período, até a regularização da atividade de tratamento pela sociedade infratora; (vii) suspensão do exercício da atividade de tratamento dos dados pessoais a que se refere a infração por até seis meses, prorrogável por igual período; e (viii) proibição parcial ou total do exercício de atividades relacionadas a tratamento de dados, sendo que tais sanções administrativas também podem resultar em danos reputacionais para a Companhia, diante da relevância do tema e a depender da magnitude do descumprimento.

Além disso, em caso de não cumprimento das obrigações estabelecidas pela LGPD, a Companhia pode ser responsabilizada por danos materiais, morais, individuais ou coletivos por ela causada. Dessa forma, a ausência de medidas de segurança de informação suficientes para proteção dos dados pessoais e dados pessoais sensíveis tratadas pela Companhia, bem como eventual inadequação de suas práticas e modelo de negócios à LGPD e à legislação aplicável em outras jurisdições onde opera, podem resultar em custos e afetar adversamente os seus resultados e, consequentemente, o valor de suas ações.

Dessa forma, falhas na proteção dos dados pessoais tratados pela Companhia, bem como a inadequação à legislação aplicável, podem acarretar multas elevadas, divulgação do incidente para o mercado, bloqueio temporário e/ou eliminação dos dados pessoais da base da Companhia, e até a suspensão de suas atividades, sem prejuízo de eventuais sanções civis e criminais, podendo afetar negativamente a imagem, a reputação, a situação financeira e os resultados operacionais.

A Companhia pode não conseguir atender as cláusulas restritivas (covenants) de seus contratos financeiros.

O total de empréstimos, financiamentos e debêntures da Companhia em 31 de dezembro de 2024 era de R\$4.803.922 mil. A Companhia está sujeita a determinadas cláusulas restritivas (*covenants*) existentes em contratos de empréstimos e financiamentos de que é parte, com base em indicadores financeiros e não financeiros incluindo, entre outras, restrições sobre contratação de novas dívida, , pagamento de dividendos, aquisições e outras reestruturações societárias, cláusulas de efeito adverso relevante, disposições de alteração de controle, falência, dissolução, recuperação judicial ou extrajudicial.

Dessa forma, nos termos de cada um de tais instrumentos, caso a Companhia não venha a ser capaz de (i) manter as garantias dos contratos de empréstimo e financiamentos válidas; (ii) cumprir as obrigações estabelecidas nos contratos de empréstimos e financiamentos (iii) cumprir com as premissas de modelo financeiro; (iv) adimplir com todas as obrigações financeiras contraídas; ou (v) cumprir com seus contratos com clientes, poderá incorrer em inadimplemento sob os termos de tais contratos e estar sujeita à verificação da aceleração e vencimento antecipado de suas dívidas sob tais contratos, o que pode inclusive levar a um descumprimento cruzado (*cross default*) e vencimento antecipado cruzado (*cross acceleration*) de outras obrigações da Companhia, conforme cláusulas presentes em outros contratos financeiros existentes. Além disso, determinados contratos financeiros celebrados pela Companhia possuem *covenants* financeiros que, em caso de descumprimento, geram restrições (i) ao pagamento de dividendos, juros sobre capital próprio ou qualquer outra participação no lucro estatutariamente prevista ou qualquer outra forma de distribuição, pela Companhia a seus acionistas, desde que (a) tal pagamento ocorra em valor acima do mínimo obrigatório previsto no artigo 202 da Lei das Sociedades por Ações e (b) o pagamento ocorra em valor igual ou superior, de forma individual ou consolidada, a R\$300.000.000,00; e (ii) à contratação de novos empréstimos, mútuos, financiamentos ou qualquer outra forma de operação de crédito, operação financeira e/ou operação de mercado de capitais, com exceção de (a) financiamentos realizados junto a instituições e bancos de fomento, (b) quando não houver aumento efetivo no nível de endividamento consolidado da Companhia, nada data de emissão de tais contratos financeiros, e (c) caso a contratação seja de valor igual ou inferior a, sendo que os valores serão corrigidos anualmente desde a respectiva data de emissão, R\$ 500.000.000,00, no caso da 1ª emissão de debêntures, ou R\$ 540.000.000,00 no caso da 2ª emissão de debêntures, ou R\$350.000.000,00 do bond 2031, sujeito a demais condições estipuladas nos documentos da emissão. Caso haja o descumprimento e as situações descritas nos itens (i) e (ii) acima se verifiquem, será convocada uma assembleia geral de debenturistas, visando a deliberar sobre a declaração do vencimento antecipado de tais contratos financeiros. Para maiores informações, inclusive sobre o atual cenário de cumprimento dos índices financeiros pela Companhia, vide item 2.1.f (iv) deste Formulário de Referência.

Dessa forma, caso quaisquer obrigações sejam descumpridas e, conseqüentemente, ocorra qualquer evento de inadimplemento previsto em tais contratos, as dívidas a eles vinculadas poderão ser consideradas vencidas antecipadamente pelos nossos respectivos credores de acordo com as disposições aplicáveis nos referidos contratos, e, como consequência, o nosso fluxo de caixa e a nossa situação financeira poderão ser afetados adversamente de maneira relevante. Não há garantia de que a Companhia conseguirá renegociar as suas dívidas no futuro caso índices financeiros ou outras obrigações previstas nos contratos financeiros celebrados pela Companhia sejam descumpridos. Qualquer descumprimento contratual que leve à aceleração das dívidas da Companhia sob seus contratos de empréstimos e financiamento, *cross default* ou *cross acceleration* pode afetar adversamente os seus negócios e os resultados operacionais. Para mais informações, ver Seção 2.1.(f) deste Formulário de Referência.

Além disso, a existência de limitações sobre o endividamento da Companhia poderá dificultar a celebração de novos contratos para financiamento das suas operações ou para refinanciamento das suas obrigações existentes, o que poderá afetar adversamente seu negócio, seus resultados operacionais e sua situação financeira. Caso a Companhia precise incorrer em novo endividamento em razão da sua estratégia de expansão ou por quaisquer outras necessidades de capital, a Companhia poderá ter dificuldade de contratá-lo em virtude dessas restrições ou poderemos ser obrigados a pagar antecipadamente o endividamento a

respeito do qual as restrições serão aplicadas, o que poderá afetar negativamente seu fluxo de caixa e seus resultados operacionais.

Especificamente em decorrência dos bonds emitidos pela Hidrovias International Finance, subsidiária da Companhia, e das 1ª e 2ª emissões de debêntures simples, não conversíveis em ações, da espécie quirografária, em até duas séries, para distribuição pública, com esforços restritos de distribuição, da Companhia, para que pagamentos de dividendos extraordinários possam ser realizados e novas dívidas possam ser incorridas além do limite estabelecido nas escrituras, a Companhia deve cumprir com um covenant financeiro de "dívida líquida sobre EBITDA inferior que 3,5x a partir de 2024.

Conforme descrito acima, o não cumprimento dos *covenants* impossibilita a Companhia de captar novas dívidas além daquelas expressamente autorizadas e fica restrita ao pagamento de dividendo mínimo obrigatório estabelecido em seu Estatuto Social, entre outras restrições que podem limitar nossa flexibilidade em planejar ou reagir a mudanças em nossos negócios e na indústria onde atuamos, bem como nos impossibilitar de explorar novas oportunidades de negócio. Caso a Companhia não cumpra com a restrição de distribuição de dividendos e de incorrer em endividamento adicional, dentre outras restrições, enquanto tal covenant financeiro estiver em descumprimento, será convocada uma assembleia geral de debenturistas, visando a deliberar sobre a declaração do vencimento antecipado de tais contratos financeiros, conforme termos previstos na Indenture e na escritura de debêntures, respectivamente, o que poderá vir a impactar negativamente a capacidade financeira da Companhia. Para mais informações a respeito dos bonds e das debêntures, vide item 2.1 deste Formulário de Referência.

Endividamento, Captação de Recursos e Sustentação Financeira da Estratégia de Crescimento.

A Companhia possui um nível de endividamento que pode impactar negativamente sua capacidade de cumprir com obrigações financeiras, o que pode gerar efeitos adversos sobre sua condição financeira, limitar sua flexibilidade operacional e reduzir sua capacidade de captar recursos para financiar investimentos, operações ou responder a cenários econômicos adversos.

A composição e o volume do endividamento podem demandar a alocação de parcela significativa do fluxo de caixa operacional para o pagamento de principal e juros, restringindo recursos disponíveis para capital de giro, aquisições e demais compromissos. Adicionalmente, o endividamento pode limitar a capacidade da Companhia de reagir a mudanças no mercado, aumentar sua vulnerabilidade a condições econômicas desfavoráveis, restringir o acesso a novos financiamentos ou elevar o custo de capital, especialmente em contextos de desvalorização cambial, quando há exposição a dívidas em moeda estrangeira.

A implementação da estratégia de crescimento da Companhia exigirá investimentos relevantes, os quais poderão ser financiados por meio da geração de caixa, aportes dos acionistas e capital de terceiros. Não há, contudo, garantia de que essas fontes serão suficientes ou estarão disponíveis em condições aceitáveis. A eventual necessidade de captação adicional de recursos poderá implicar a alienação de ativos, a qual poderá ocorrer em condições desfavoráveis, impactando negativamente os resultados da Companhia.

Caso os ativos e o fluxo de caixa não sejam suficientes para honrar as obrigações financeiras, a Companhia poderá estar sujeita a medidas judiciais por parte de credores, o que pode comprometer a continuidade de suas atividades comerciais e operacionais. A falha em obter capital adicional em termos aceitáveis poderá restringir o desenvolvimento futuro dos negócios e afetar adversamente sua posição competitiva.

O envelhecimento da frota e dos equipamentos portuários operacionais podem resultar em custos maiores, interrupção das operações e impedimento da implementação da estratégia de negócios.

A Companhia enfrenta o risco de baixa performance dos ativos, devido ao envelhecimento da frota e dos equipamentos portuários, o que pode resultar na sua deterioração acelerada. A defasagem tecnológica e

possível obsolescência de seus ativos e dispositivos, pode resultar em ineficiência operacional, prejudicando seu posicionamento no mercado e acarretando perdas financeiras.

O processo natural de envelhecimento da frota e dos equipamentos portuários apresenta desafios significativos, como custos operacionais mais elevados, interrupções nas operações e obstáculos à implementação eficaz da estratégia de negócios da Companhia.

À medida que a frota e os equipamentos envelhecem, os custos associados à manutenção aumentam, abrangendo não apenas os gastos regulares para preservar a operacionalidade, mas também encargos adicionais relacionados a seguros de carga e conformidade com regulamentações governamentais e padrões de segurança. Esses custos adicionais podem impor desafios financeiros significativos à medida que a idade das embarcações avança.

A falta de investimentos adequados em despesas de capital para modernizar ou adicionar novos equipamentos pode resultar em restrições operacionais, comprometendo a eficiência e aumentando os custos. A incerteza quanto à viabilidade econômica desses investimentos à medida que esses ativos envelhecem pode dificultar a tomada de decisões estratégicas pela Companhia.

Adicionalmente, a obtenção de financiamentos para esses fins depende do desempenho operacional, e condições macroeconômicas adversas ou outros fatores externos podem impactar negativamente a capacidade da Companhia de alcançar seus objetivos estratégicos.

A utilização de mão-de-obra terceirizada pode implicar na assunção de obrigações de natureza trabalhista e previdenciária, o que pode ter impacto adverso na Companhia e sua imagem.

Parte da mão-de-obra contratada direta ou indiretamente pela Companhia é composta por trabalhadores terceirizados. A utilização de mão-de-obra terceirizada pode implicar na assunção de contingências de natureza trabalhista e previdenciária. A assunção de tais contingências é inerente à contratação de terceiros, uma vez que pode ser atribuída à Companhia ou suas subsidiárias, na condição de tomadoras de serviços de terceiros, a responsabilidade pelos débitos trabalhistas e previdenciários dos empregados das empresas prestadoras de serviços, quando estas deixarem de cumprir com suas obrigações trabalhistas e previdenciárias. A Companhia, por sua vez, pode vir a responder pelas eventuais contingências trabalhistas e previdenciárias relativas às suas subsidiárias, independentemente de ser assegurado à Companhia e às subsidiárias o direito de ação de regresso contra as empresas prestadoras de serviços. A ocorrência de eventuais contingências é de difícil previsão e quantificação, e, caso sejam consumadas, poderão afetar adversamente a Companhia e sua imagem. Caso as empresas terceirizadas que prestam serviços à Companhia e às suas subsidiárias não atendam às exigências da legislação trabalhista, a Companhia e suas subsidiárias podem ser consideradas solidária ou subsidiariamente responsáveis pelas dívidas trabalhistas de tais empresas, podendo, assim, ser autuados e/ou obrigados a efetuar o pagamento de multas impostas pelas autoridades competentes.

A Companhia pode ser afetada adversamente em razão de violações às leis anticorrupção ou outras leis semelhantes nos países em que opera ou faz negócios.

A Companhia está sujeita, entre outras, à Lei nº 8.429/1992 ("Lei de Improbidade Administrativa"), à Lei nº 12.846/13 ("Lei Anticorrupção"), Lei Brasileira da Empresa Limpa e outras leis e regulamentos de outros países onde opera ou faz negócios. A Lei Anticorrupção, regulada pelo Decreto nº 8.420, de 18 de março de 2015 ("Decreto Anticorrupção") introduziu o conceito de responsabilidade objetiva, no âmbito administrativo e civil, para pessoas jurídicas envolvidas em atos lesivos à administração pública, nacional ou estrangeira, sujeitando o infrator a penalidades cíveis e administrativas. A comprovação da violação dessa legislação pode implicar em penalidades substanciais, incluindo multas expressivas, perda de benefícios fiscais, proibição de contratar com o poder público, além de relevantes danos à reputação.

Nos termos da Lei Anticorrupção, as pessoas jurídicas beneficiadas por atos de corrupção poderão ficar sujeitas a multas no valor de até 20% do faturamento bruto do exercício anterior ou, caso não seja possível estimar o faturamento bruto, a multa será estipulada entre R\$ 6.000,00 e R\$60.000.000,00. Ademais, a Companhia também pode vir a ser solidariamente responsabilizada pelo pagamento de multa e reparação integral do dano causado em razão de práticas contrárias à Lei Anticorrupção por seus acionistas e/ou por suas sociedades controladas ou controladas em conjunto, conforme aplicável.

No âmbito da Lei de Improbidade Administrativa, a Companhia e seus administradores estão sujeitos às sanções de perda dos bens ou valores acrescidos ilicitamente ao seu patrimônio, ressarcimento integral do dano, suspensão dos direitos políticos de oito a dez anos, pagamento de multa civil de até três vezes o valor do acréscimo patrimonial e proibição de contratar com o Poder Público ou receber benefícios ou incentivos fiscais ou creditícios, direta ou indiretamente, ainda que por intermédio de pessoa jurídica da qual seja sócio majoritário, pelo prazo de 10 anos.

A Companhia também está sujeita à Lei de Licitações, que prevê normas gerais aplicáveis às licitações e contratos públicos em todos os níveis da federação, bem como a responsabilização administrativa e judicial em caso de descumprimento dos princípios nela elencados ou de frustração de seus objetivos. Em caso de violações, a Companhia estará sujeita às sanções administrativas – multa prevista no instrumento convocatório ou no contrato, multa moratória, rescisão unilateral de contrato, suspensão temporária de participação em licitação e impedimento de contratar com a Administração e declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a Administração Pública – e penas eventualmente impostas em face dos administradores da Companhia por crimes previstos no Código Penal atrelados ao descumprimento das formalidades exigidas em procedimentos licitatórios.

Não é possível garantir que a Companhia, os membros de sua administração ou seus empregados atuarão em estrita observância às regras e determinações da Companhia, ao Programa de Compliance da Companhia e/ou às leis acima mencionadas, o que pode resultar, conforme o caso, em multas, proibição de contratação com o poder público, perda de benefícios fiscais, perda ou rescisão antecipada de autorizações, alvarás e/ou licenças e danos à reputação e, conseqüentemente, em um efeito adverso nos negócios, na condição financeira e nos resultados operacionais.

Não há como prever se futuras investigações ou desdobramentos de tais investigações ou alegações surgirão envolvendo a Companhia, ou quaisquer de suas afiliadas, diretores, empregados ou membros do Conselho de Administração, podendo afetar a reputação, negócios, situação financeira, resultados operacionais da Companhia.

O descumprimento das leis descritas acima, pela Companhia, por sociedades integrantes de seu grupo econômico ou por seus representantes pode representar um evento de inadimplemento no âmbito dos contratos celebrados pela Companhia e, conseqüentemente, provocar o vencimento antecipado de suas dívidas. Além disto o descumprimento destas leis ou investigações de má conduta ou execução de ações contra a Companhia pode lhe levar a multas, perda de alvarás de funcionamento e danos à reputação, bem como a outras penalidades, podendo afetar de modo adverso relevante seus negócios, imagem, capacidade de contratação com o Poder Público ou de aproveitamento de benefícios fiscais e situação financeira, bem como podem sujeitar seus administradores a sanções criminais.

Conseqüentemente, se a administração da Companhia ou de sociedades integrantes de seu grupo econômico, seus respectivos funcionários ou terceiros agindo em seus nomes nos países onde possui negócios, envolverem-se em qualquer investigação ou processo relativo a atos de corrupção ou criminais em conexão com seus negócios no Brasil ou em qualquer outra jurisdição, os negócios da Companhia podem ser afetados adversamente de forma relevante tanto em relação ao seu aspecto financeiro, quanto em relação à sua imagem.

A Companhia também pode vir a ser solidariamente responsabilizada pelo pagamento de multa e reparação integral do dano causado em razão de práticas contrárias à Lei Anticorrupção realizadas por suas controladoras, controladas, coligadas, consorciadas e joint ventures. Todas essas situações podem afetar

material e adversamente a reputação, negócios, condições financeiras e resultados operacionais da Companhia, ou a cotação de mercado de suas ações ordinárias de forma negativa.

A Companhia pode não conseguir obter ou renovar todas as licenças, alvarás e permissões necessárias à condução dos seus negócios.

As operações da Companhia estão sujeitas à anuência das agências reguladoras dos países em que atua, e dependem da obtenção de vários registros, autorizações, licenças, outorgas e permissões, inclusive alfandegárias, licenças de funcionamento emitidas pelas respectivas municipalidades e auto de vistoria do Corpo de Bombeiros, para exercer suas atividades.

O conjunto de informações solicitadas por estas agências pode variar em prazo e complexidade, seja para a manutenção, seja para a renovação destas permissões, ou para a solicitação de novas permissões. As licenças de funcionamento, em diversas localidades, possuem prazo de validade e devem ser renovados de tempos em tempos, com ou sem o pagamento de taxas de renovação. Não podemos garantir que Companhia, suas controladas e/ou suas subsidiárias serão capazes de manter, renovar ou obter qualquer autorização, licença, outorga ou alvará no futuro, tempestivamente, ou que nenhum requisito adicional será imposto em relação a tal pedido.

A ausência ou falha na manutenção destas permissões e licenças, bem como o não cumprimento dos requisitos legais a elas atrelados oferece riscos à continuidade do negócio e riscos legais e financeiros que devem ser mapeados e endereçados, ou restrição de atividades em áreas protegidas, o que impactaria adversamente os resultados operacionais e financeiros da Companhia.

As penalidades administrativas também podem incluir perda ou rescisão antecipada de autorizações, alvarás e/ou licenças, podendo, caso a Companhia não seja capaz de sanar as eventuais irregularidades no licenciamento, culminar na paralisação/suspensão das atividades, fechamento administrativo de instalações, ou violação de contratos de financiamento e comerciais, o que poderia causar um efeito adverso relevante sobre os resultados operacionais e financeiros da Companhia. Esse fato pode, ainda, ensejar a responsabilização criminal da Companhia e diretor, o administrador, o membro de conselho e de órgão técnico, o auditor, o gerente, o preposto ou mandatário de pessoa jurídica, bem como a responsabilização da Companhia na esfera civil por quaisquer danos decorrentes da não-obtenção ou manutenção de tais alvarás, autorizações e/ou licenças.

Dentre os requisitos necessários à obtenção das referidas licenças, está a regularização das áreas construídas dos imóveis ocupados pela Companhia. Na hipótese de existirem áreas construídas e edificadas sem a autorização prévia da Prefeitura Municipal competente, ou em desacordo com os respectivos projetos aprovados, poderão existir riscos e passivos para os imóveis e para a Companhia, caso referidas áreas não sejam passíveis de regularização e venham a sofrer fiscalização pelos órgãos responsáveis. Eventuais irregularidades na área construída perante a Prefeitura Municipal, incluindo a falta de emissão do respectivo Habite-se, podem: (i) impedir a averbação da construção e o registro de instrumentos contratuais nas respectivas matrículas dos imóveis de terceiros ocupados; (ii) inviabilizar a emissão de licenças de funcionamento e outras licenças necessárias à operação dos imóveis; (iii) a recusa da contratação ou renovação de seguro patrimonial; (iv) causar a aplicação de multas pela administração pública; e, no pior cenário (v) dar ensejo à interdição dos imóveis, podendo ainda, culminar na determinação de demolição de áreas construídas de forma irregular, o que poderá afetar adversamente as atividades e os resultados operacionais dos imóveis e, conseqüentemente, o patrimônio e rentabilidade da Companhia.

O descumprimento de leis pode resultar em responsabilização criminal e penalidades. A possibilidade de desocupação de imóveis foreiros à União, apreensão de embarcações e falhas nas inspeções podem afetar adversamente os negócios da Companhia.

O descumprimento de legislações e regulamentações aplicáveis representa um risco significativo para a Companhia, podendo inviabilizar suas operações e resultar em responsabilização criminal. Tal cenário pode acarretar multas, penalidades, danos à imagem e perdas financeiras substanciais.

Além disso, a possibilidade de a Companhia ser obrigada a desocupar imóveis foreiros à União a qualquer momento, por reivindicação da Secretaria de Patrimônio da União (SPU), adiciona um componente de incerteza às suas operações. O regime de ocupação desses imóveis implica na obrigação de desocupação sem direito a indenização, o que pode impactar adversamente a estratégia de negócios, resultando em efeitos negativos na situação financeira e nos resultados operacionais da Companhia.

A apreensão de embarcações por meio de arresto marítimo, seja por questões contratuais ou dívidas de credores, representa um risco operacional significativo. Tal apreensão pode interromper o fluxo de caixa, exigir pagamentos para liberar as embarcações e impactar negativamente as operações e a condição financeira da Companhia.

As falhas nas inspeções de sociedades de classificação e autoridades de bandeira podem resultar em embarcações não empregadas, gerando perda de receita e diminuição nos fluxos de caixa operacionais.

A atuação da Companhia em terminais portuários públicos, considerados serviços públicos arrendados, a coloca sob intensa regulamentação governamental. Mudanças nessas regulamentações, decisões do governo e a possibilidade de redução de tarifas podem afetar adversamente a estratégia de crescimento e os resultados financeiros da Companhia.

A necessidade de autorizações específicas para atividades de navegação e operação de terminais portuários adiciona outra camada de complexidade. A ausência ou falha na manutenção dessas autorizações pode impedir a condução regular das atividades, afetando os resultados de forma adversa.

Despesas com indenizações de qualquer natureza, acidentes, roubos e outras reclamações podem afetar significativamente os resultados operacionais da Companhia e as apólices de seguro podem não ser suficientes para cobrir todas as perdas, podendo afetar adversamente o negócio.

No setor logístico de transporte, acidentes são eventos imprevisíveis, e qualquer aumento na frequência e gravidade desses eventos, juntamente com roubos de carga e reclamações, pode ter efeitos adversos relevantes nos resultados operacionais e na condição financeira da Companhia.

A Companhia está exposta ao risco de ausência ou cobertura parcial de seguros, o que pode resultar em perdas financeiras. Despesas relacionadas a indenizações, acidentes, roubos e outras reclamações têm o potencial de impactar significativamente os resultados financeiros e operacionais, e as apólices de seguro da Companhia podem não ser suficientes para cobrir todas as perdas, gerando efeitos adversos em seu negócio e nos seus resultados.

A ocorrência de perdas não cobertas pelos seguros contratados, bem como dificuldades na contratação de apólices, pode resultar em impactos negativos nos negócios da Companhia. Eventos não segurados, danos além dos limites de cobertura e a inadequação na quantificação da exposição de risco são desafios potenciais.

Eventos não cobertos pelas apólices, como seca dos rios, assoreamento, guerra, atos de terrorismo, caso fortuito, força maior ou interrupção de atividades, podem resultar em custos adicionais. Adicionalmente, a Companhia não pode garantir que, mesmo na hipótese de ocorrência de um sinistro coberto pelas apólices, a indenização recebida será suficiente para cobrir os danos, bem como não é possível garantir a manutenção de apólices a taxas razoáveis.

Além disso, a responsabilidade judicial pela indenização a terceiros pode afetar adversamente os negócios e resultados financeiros e operacionais da Companhia.

Procedimentos de inspeção aprimorados e controles mais rigorosos de importação e exportação podem aumentar os custos e afetar adversamente os negócios da Companhia.

O transporte internacional está sujeito a várias inspeções de segurança e alfândega e procedimentos relacionados nos países de origem e destino, bem como nos pontos de transbordo. Os procedimentos de inspeção podem resultar na apreensão do conteúdo das embarcações, atrasos no carregamento, descarregamento, transbordo ou entrega e cobrança de direitos aduaneiros, multas ou outras penalidades contra a Companhia.

Caso as alterações nos procedimentos de inspeção venham impor obrigações financeiras e legais adicionais, custos e obrigações adicionais aos clientes da Companhia e/ou tornar a remessa de certos tipos de carga pouco viável ou impraticável, os resultados operacionais, fluxos de caixa, condição financeira e capacidade de distribuir resultados da Companhia podem sofrer um efeito adverso relevante.

Adicionalmente, procedimentos de inspeção e controles aduaneiros mais rigorosos podem aumentar custos e impactar negativamente os negócios, com possíveis atrasos, apreensões e cobranças de direitos aduaneiros. A dependência de benefícios fiscais no Brasil, Uruguai e Paraguai está sujeita a requisitos, riscos de renovação, revogação e fiscalizações, com potencial impacto na taxa tributária efetiva.

Duas embarcações da Companhia são gravadas como garantias às dívidas decorrentes dos contratos de empréstimos celebrados para sua aquisição.

Duas embarcações que compõem a frota de cabotagem da Companhia (graneleiros “Tambaqui” e “Tucunaré”) são gravadas como garantias às dívidas decorrentes de contratos de empréstimos contraídos para a aquisição de tais embarcações. A ocorrência de certos inadimplementos ou vencimentos antecipados no âmbito de tais contratos de empréstimo podem acarretar a excussão das garantias e consequente adjudicação ou venda das embarcações, que são utilizadas nas operações de cabotagem, o que pode afetar adversamente os seus negócios e os resultados operacionais nessa unidade de negócio.

Apesar da venda da operação de cabotagem para a Companhia de Navegação Norsul (Norsul), divulgada pela Companhia em Fato Relevante de 27 de fevereiro de 2025, o risco se mantém materializado até a conclusão da transação, que está sujeita a aprovações regulatórias e cumprimento de condições precedentes usuais nesse tipo de operação.

A Companhia é uma empresa holding, e depende dos resultados de suas controladas e subsidiárias para que consiga distribuir dividendos aos seus acionistas.

A capacidade da Companhia de distribuir dividendos aos seus acionistas dependerá do fluxo de caixa e dos lucros ajustados de suas subsidiárias, controladas e/ou sociedades de propósito específico (“SPEs”), conforme o caso, do cumprimento de condicionantes (*covenants*) exigidos nos contratos de financiamento e ou documentos de emissão de dívida, conforme o caso, bem como da distribuição de tais lucros das subsidiárias, controladas e/ou SPEs para a Companhia sob a forma de dividendos.

Não é possível assegurar que quaisquer desses recursos serão disponibilizados para a Companhia ou que serão suficientes para o pagamento das obrigações e para a distribuição de dividendos aos seus acionistas.

Além disso, o lucro líquido pode ser capitalizado, utilizado para compensar prejuízos e passivos ou retido de acordo com a legislação societária brasileira, casos em que não estará disponível para distribuição de dividendos ou para o pagamento de juros sobre capital próprio. O Conselho de Administração poderá determinar a não distribuição de dividendos aos acionistas em um determinado ano fiscal se não houver lucro ou reservas líquidas disponíveis, ou se a distribuição de dividendos for desaconselhável ou incompatível com

a situação financeira naquele momento. Adicionalmente, a isenção de imposto de renda sobre a distribuição de dividendos prevista na legislação atual poderá ser revista e os dividendos poderão passar a ser tributados no futuro, impactando negativamente a Companhia, na qualidade de holding, haja vista que impostos poderão ser devidos sobre a distribuição de dividendos por suas subsidiárias.

Não há garantia de que a Companhia será capaz de distribuir dividendos.

Qualquer decisão futura relacionada a distribuição de dividendos para as ações de emissão da Companhia será discricionária, observado também o disposto na Lei das Sociedades por Ações e no Estatuto Social da Companhia. A decisão de distribuir dividendos e/ou juros sobre o capital próprio dependerá da rentabilidade, condição financeira, plano de investimentos e restrições impostas pela legislação aplicável. Além disso, a capacidade da Companhia de pagar dividendos e/ou juros sobre o capital próprio dependerá da sua capacidade de gerar lucro líquido.

Ainda, a Companhia está sujeita a cláusulas financeiras restritivas que podem limitar, dentre outras coisas, sua capacidade de pagar dividendos, conforme mencionado no fator de risco "A Companhia pode não conseguir atender as cláusulas restritivas (*covenants*) de seus contratos financeiros." acima.

Por fim, a isenção de imposto de renda sobre a distribuição de dividendos e a tributação atualmente incidente sob o pagamento de juros sobre capital próprio prevista na legislação atual está sendo revista atualmente no Projeto de Lei nº 3.061, o qual, na data deste Formulário de Referência, segue sob tramitação no Congresso, o qual tem por objeto estabelecer a cobrança de Imposto de Renda na distribuição de lucros e dividendos pagos ou creditados pelas pessoas jurídicas aos seus sócios e acionistas. Assim sendo, tanto os dividendos recebidos, quanto os distribuídos poderão passar a ser tributados e/ou, no caso dos juros sobre capital próprio, ter sua tributação majorada no futuro, impactando o valor líquido a ser recebido pelos acionistas da Companhia a título de participação nos resultados da Companhia.

(b) Seus acionistas, em especial os acionistas controladores

Os interesses do acionista controlador da Companhia podem divergir ou ser conflitantes com os interesses dos demais acionistas da Companhia.

O acionista controlador da Companhia tem poderes para, entre outras matérias, eleger a maioria dos membros do conselho de administração e, sujeito a determinadas exceções, determinar o resultado final das matérias cuja deliberação seja de competência da assembleia geral de acionistas, incluindo operações com partes relacionadas, reorganizações societárias, aquisições e alienações de ativos e o montante e a ocasião para distribuição de dividendos ou remunerações de capital similares, ressalvadas as exigências de distribuição de dividendo mínimo obrigatório, nos termos da Lei das Sociedades por Ações. O acionista controlador pode ter interesse em realizar aquisições, alienações, buscar financiamentos ou operações similares que podem entrar em conflito com os interesses dos demais acionistas da Companhia.

Adicionalmente, o acionista controlador pode optar por vender parcela significativa ou a totalidade de sua participação para terceiros. Caso não haja um acionista controlador titular da maioria absoluta do capital votante da Companhia, os acionistas podem não gozar da mesma proteção conferida pela Lei das Sociedades por Ações contra abusos praticados por outros acionistas e, em consequência, podem ter dificuldade em obter a reparação dos danos causados. Qualquer mudança repentina ou inesperada na administração, em sua política empresarial ou direcionamento estratégico, tentativa de aquisição de controle ou qualquer disputa entre acionistas concernentes aos seus respectivos direitos podem afetar adversamente os negócios e os resultados operacionais da Companhia.

Caso surja um grupo de acionistas agindo em conjunto ou vinculados por acordo de voto e este grupo passe a deter o poder decisório da Companhia, esta pode sofrer mudanças repentinas e inesperadas de suas políticas corporativas e estratégias, inclusive através de mecanismos como a substituição dos seus

administradores. Além disso, é possível que a Companhia fique mais vulnerável a tentativas hostis de aquisição de controle e aos conflitos daí decorrentes.

Mudanças na administração do acionista controlador da Companhia podem levar a mudanças na administração da Companhia e quaisquer questões relativas à substituição de executivos-chave poderão afetar adversamente as estratégias de negócios, situação financeira e os resultados operacionais da Companhia.

Mudanças na administração do acionista controlador da Companhia, e em particular, na substituição de executivos-chave, ocasionadas, entre outras, pela mudança do cenário político, podem levar a mudanças na administração da Companhia que, por sua vez, podem ter efeito material desfavorável à implementação de sua estratégia de negócio e, conseqüentemente, impactar adversamente os resultados operacionais e situação financeira, econômica e patrimonial da Companhia.

A Companhia é controlada, indiretamente, pela Ultrapar Participações S.A., que por sua vez investe em outras sociedades em diferentes setores econômicos. Danos à reputação e imagem da Ultrapar Participações S.A., inclusive aqueles causados por situações relacionadas às demais sociedades nas quais a Ultrapar Participações S.A. detém participações societárias, podem prejudicar a reputação e imagem da Companhia.

A Ultrapar Participações S.A. é controladora indireta da Companhia, que por sua vez detém participações societárias em outras diversas sociedades que atuam em diferentes setores da economia, no Brasil e no exterior. Inclusive, em algumas dessas sociedades, a Ultrapar Participações S.A. não detém o controle ou compartilha esse controle com terceiros. Essas sociedades, assim como a própria Ultrapar Participações S.A., estão sujeitas a situações em seu dia-a-dia que podem afetar sua credibilidade em decorrência de vários fatores, internos ou externos, como o resultado desfavorável de processos judiciais e administrativos relacionados a obrigações legais e regulatórias, gestão de riscos, publicidade negativa, normas de saúde e segurança do trabalho, práticas discriminatórias e atos ilícitos, de corrupção ou com falta de ética, dentre outros, por parte de empregados, administradores, parceiros e fornecedores, que podem afetar negativamente seus negócios e sua condição financeira. As operações do Grupo Ultra permanecem sujeitas a incidentes, que podem afetar adversamente seus negócios, stakeholders e/ou reputação. Os efeitos negativos na situação financeira, reputação e imagem da Ultrapar Participações S.A., inclusive aqueles causados por situações relacionadas às demais sociedades nas quais a Ultrapar Participações S.A. detém participações societárias poderão afetar adversa e significativamente seus resultados financeiros, negócios, reputação e imagem, o que poderá, por sua vez, afetar adversa e significativamente a própria situação financeira, de negócios e reputacional da Companhia.

(c) Controladas e controladas em conjunto

As controladas e controladas em conjunto da Companhia estão sujeitas aos mesmos riscos relacionados à Companhia descritos na seção 4.1(a) acima.

(d) Seus administradores

A perda de membros da alta administração da Companhia, ou a incapacidade de atrair e contratar pessoal adicional para integrá-la, poderá ter um resultado substancialmente negativo sobre a Companhia.

A capacidade de implementar efetivamente a estratégia da Companhia depende consideravelmente dos serviços prestados por sua alta administração. Esses executivos desempenham um papel importante no desenvolvimento da expertise no setor, na identificação e avaliação de oportunidades de negócio, bem como na condução de investimentos e aquisições.

Além disso, a gestão de recursos humanos em localidades remotas apresenta desafios adicionais. A dificuldade em atrair e reter talentos nessas regiões pode levar à contratação de profissionais sem a expertise adequada, resultando em esforços operacionais adicionais e custos associados à capacitação e formação.

A eventual perda de membros-chave da alta administração pode comprometer a capacidade da Companhia de manter e executar sua estratégia de negócios. A Companhia poderá não ser capaz de atrair, conservar ou suceder os membros da sua alta administração, o que poderia impactar suas operações, sua situação financeira, seu desempenho e a sua posição de competitividade.

(e) Seus fornecedores

Aumentos significativos na estrutura de custos da Companhia, atrasos no fornecimento ou não cumprimento, pelos fornecedores, das condições financeiras, dos prazos de fornecimento contratados, das especificações e dos níveis mínimos de qualidade relativos a cada projeto, podem afetar os resultados operacionais da Companhia.

Aumentos significativos na estrutura de custos, atrasos no fornecimento ou não cumprimento de condições financeiras e especificações pelos fornecedores podem impactar os resultados operacionais da Companhia. Dependendo de fornecedores de combustível, equipamentos, materiais e serviços, a Companhia enfrenta riscos relacionados ao fornecimento de tais insumos, como a possibilidade de atrasos, não cumprimento contratual e não conformidade com padrões de qualidade. Tais situações podem resultar em interrupções operacionais, despesas de capital adicionais e ineficiências de custo.

A dificuldade da Companhia em repassar aumentos de custos aos clientes, junto com obstáculos prolongados ou aumentos significativos de preços de fornecedores, pode impactar adversamente seus resultados. Adicionalmente, a dependência de fornecedores nacionais e importados, bem como serviços terceirizados, introduz riscos associados à qualidade dos equipamentos adquiridos e aos serviços prestados, podendo afetar negativamente a situação financeira e os resultados operacionais da Companhia.

As atividades da Companhia dependem do bom relacionamento e da reputação de seus fornecedores, inclusive no que diz respeito ao fornecimento de equipamentos utilizados em suas operações. Eventuais falhas de um ou mais fornecedores poderão prejudicar suas atividades, condição financeira e resultados operacionais.

A condução bem-sucedida das operações da Companhia está fortemente vinculada ao relacionamento e à reputação de seus fornecedores, especialmente no que diz respeito ao fornecimento de equipamentos essenciais para suas operações. Possíveis falhas por parte de fornecedores têm o potencial de prejudicar as atividades, condição financeira e resultados operacionais da Companhia.

Dessa forma, a rescisão ou não renovação de contratos devido a inadimplementos, mudanças internas nas estruturas de gerência e controle societário não aprovadas, ou outros critérios, poderão impactar negativamente as atividades e resultados operacionais da Companhia. Adicionalmente, a prática de fornecedores que não observam padrões éticos e legais pode resultar em danos à reputação e ao patrimônio da Companhia.

Desentendimentos comerciais, especialmente com fornecedores de produtos e serviços específicos, podem afetar adversamente os resultados operacionais e financeiros da Companhia. A dependência de fornecedores para equipamentos e serviços introduz riscos de aumento de preços e falhas, como atrasos na entrega ou entrega de equipamentos danificados, podendo impactar negativamente as operações da Companhia.

Riscos na cadeia de fornecimento, como greves, perdas ou danos durante o transporte, desastres naturais ou eventos de saúde, também podem limitar o fornecimento de equipamentos essenciais para as instalações da Companhia. A dependência de poucos fornecedores, com especificações técnicas específicas, torna a

Companhia vulnerável a descontinuações de produção ou interrupções na oferta, afetando a prestação de serviços.

Além disso, a Companhia enfrenta riscos relacionados a crédito e contrapartes, onde a capacidade de clientes em cumprir obrigações contratuais está sujeita a fatores econômicos e de mercado. A Companhia não pode garantir o controle total sobre esses fatores, o que a expõe a riscos de inadimplência e impactos adversos nos seus resultados.

(f) Seus clientes

Uma parcela significativa das receitas da Companhia é proveniente de um pequeno número de clientes.

O mercado de commodities é altamente concentrado, e não há garantia de que não vá se tornar ainda mais concentrado. Uma parcela significativa das receitas da Companhia está diretamente ligada a um número reduzido de clientes com contratos de longo prazo. A concentração de receitas em um pequeno número de clientes, aliada à imprevisibilidade de renovação de contratos e a possibilidade de efeitos adversos nos negócios dos clientes, poderá ter um efeito adverso sobre os resultados operacionais e financeiros da Companhia.

Há preocupações internas sobre a competitividade da tarifa da Companhia em relação ao mercado, a falta de monitoramento constante dos preços praticados pelos concorrentes e a possibilidade de entrada de novos players, o que pode impactar negativamente a participação de mercado e aumentar a pressão competitiva.

Qualquer alteração na demanda de nossos serviços de transporte ou inadimplência de um ou mais desses clientes, seja pelo não pagamento dos serviços prestados ou pelo não cumprimento de disposições contratuais, poderá ter um efeito adverso relevante sobre os resultados operacionais e financeiros da Companhia.

Os resultados da Companhia dependem do volume de negócios realizados com seus clientes.

Como prestadora de serviços de logística, portuária e multimodal, com custos fixos representativos, os resultados da Companhia dependem do volume de negócios contratado por seus clientes, incluindo a manutenção de políticas de relacionamento, políticas de crédito, bem como a manutenção das demandas e da satisfação com seus serviços e a ausência de efeitos materiais adversos nos negócios dos seus clientes. Em caso de diminuição do volume de negócios contratados, as margens operacionais da Companhia podem ser impactadas devido à menor diluição dos custos fixos envolvidos. Ainda, se seus clientes sofrerem efeitos econômicos materiais adversos causando uma menor demanda pelos serviços da Companhia ou aumentando de forma significativa o índice de inadimplência dos seus clientes, os resultados financeiros da Companhia poderão ser afetados de maneira adversa principalmente quando considerado o grande número de ativos imobilizados que a Companhia possui para atendimento aos nossos clientes.

As atividades da Companhia dependem do bom relacionamento e da reputação de seus clientes.

O sucesso das atividades e dos resultados da Companhia depende, em grande medida, da condição financeira, da reputação, das operações, dos resultados e, principalmente, do relacionamento comercial da Companhia com seus clientes. Caso seus clientes rescindam ou não renovem seus contratos, por conta de inadimplementos, falta de alcance aos padrões de satisfação, alterações em estruturas internas de gerência e controle societário da Companhia que não contem com suas aprovações, ou por outros critérios, a Companhia pode não ser contemplada com a renovação dos contratos existentes, por exemplo, e suas atividades, condições e resultados operacionais e financeiros podem ser prejudicados. Além disso, se os clientes da Companhia deixarem de usar práticas comerciais éticas e cumprirem as leis e regulamentos aplicáveis, como quaisquer leis contra o trabalho infantil ou análogo ao escravo, e de proteção ambiental, a

reputação ou patrimônio da Companhia poderão ser prejudicados. Caso a Companhia tenha desentendimentos comerciais com seus clientes, os resultados operacionais e financeiros da Companhia podem ser afetados de forma adversa.

A Companhia está sujeita a certos riscos relacionados a crédito e outros riscos de contraparte.

As relações comerciais da Companhia a sujeita a riscos de contraparte do cliente. A capacidade de cada uma das suas contrapartes para executar as suas obrigações nos termos de um contrato dependerá de uma série de fatores que estão além do controle da Companhia e podem incluir, entre outros, as condições econômicas gerais, as condições do setor de commodities, os preços praticados de petróleo e de outros insumos, a situação financeira global da referida contraparte e as condições gerais de mercado.

A Companhia não poderá garantir que será capaz de controlar, prever, detectar ou se proteger contra uma deterioração da capacidade creditícia de uma contraparte ou uma situação financeira global, o que pode expor a Companhia a um aumento do risco de não pagamento ou outros inadimplementos e, consequentemente, afetar adversamente seus resultados.

(g) Setores da economia nos quais o emissor atue

Flutuações na troca de moeda estrangeira em nossas transações comerciais podem afetar negativamente os resultados financeiros da Companhia.

A moeda brasileira tem sofrido forte oscilação com relação ao Dólar e outras moedas fortes ao longo das últimas quatro décadas. Durante todo esse período, o Governo Federal implementou diversos planos econômicos e utilizou diversas políticas cambiais, incluindo desvalorizações repentinas, minidesvalorizações periódicas, sistemas de mercado de câmbio flutuante, controles cambiais e mercado de câmbio duplo. Desde 1999, o Brasil adotou um sistema de câmbio flutuante com intervenções do Banco Central na compra ou venda de moeda estrangeira. De tempos em tempos, houve flutuações significativas da taxa de câmbio entre o Real e o Dólar e outras moedas.

A desvalorização do Real em relação ao Dólar norte americano pode criar pressões inflacionárias no Brasil e aumentos nas taxas de juros, que afetam negativamente o crescimento da economia brasileira, resultando em efeitos adversos e materiais sobre a condição financeira e resultados operacionais da Companhia. Também restringe o acesso aos mercados financeiros internacionais e determina as intervenções do governo, inclusive por meio de políticas recessivas. Além disso, a desvalorização do Real frente ao Dólar pode levar a uma redução do consumo e a um crescimento econômico mais lento. Por outro lado, a valorização do Real frente ao Dólar e outras moedas estrangeiras pode resultar no agravamento da balança comercial brasileira, bem como na desaceleração do crescimento das exportações. Dependendo das circunstâncias, a desvalorização ou apreciação do real pode ter um efeito material e negativo sobre o crescimento da economia brasileira, bem como sobre os negócios da Companhia.

Em 31 de dezembro de 2021, a taxa de câmbio Real/Dólar estava cotada em R\$ 5,5805. Em 31 de dezembro de 2022 a taxa de câmbio Real/Dólar estava R\$ 5,2177. Em 31 de dezembro de 2023 a taxa de câmbio Real/Dólar estava R\$ 5,8413. Em 31 de dezembro de 2024 a taxa de câmbio Real/Dólar estava R\$ 6,1923. Não se pode assegurar que a desvalorização ou a valorização do Real frente ao Dólar e outras moedas não terá um efeito adverso para as atividades da Companhia.

A Companhia possui exposição ao dólar em suas dívidas, com montante total em aberto de R\$3.796.268 mil em 31 de dezembro de 2024. A Companhia não pode assegurar que os seus negócios geradores de caixa em dólar continuarão a gerar fluxos de caixa em moeda estrangeira com montantes suficientes para compensar eventuais variações cambiais nos períodos futuros. A desvalorização do Real pode criar pressões inflacionárias adicionais no Brasil e acarretar aumentos das taxas de juros, podendo afetar de modo negativo a economia brasileira como um todo e os resultados da Companhia, por conta do aumento dos seus custos. A

Companhia não exerce quaisquer influências sobre a política cambial adotada no Brasil e nem dispõe da capacidade de prevê-la. O negócio, situação financeira, resultados operacionais e perspectivas da Companhia poderão ser afetados negativamente por mudanças em tais políticas cambiais.

Adicionalmente, a Companhia auferir receitas, paga despesas, ativos próprios e incorre em passivos em países que não usam a moeda oficial brasileira. No ano fiscal de 2024, a Companhia registrou, aproximadamente, 14% das suas receitas diretas no Uruguai e Paraguai. Como as demonstrações financeiras consolidadas da Companhia são apresentadas em reais, a Companhia deverá converter receitas e despesas, bem como ativos e passivos em reais às taxas de câmbio em vigor durante ou no final de cada período do relatório. Portanto, aumentos ou diminuições no valor do real em relação a outras moedas nos países em que operamos afetarão seus resultados operacionais e o valor dos itens do balanço denominados em moedas estrangeiras. A Companhia pode não conseguir reduzir os riscos inerentes às exposições a flutuações de moeda estrangeira, o que poderá afetá-la de maneira adversa.

A inflação e os esforços governamentais para combatê-la podem contribuir para um cenário de incerteza econômica, afetando adversamente a Companhia e o preço de mercado das suas ações.

A inflação e os esforços governamentais para combatê-la podem contribuir significativamente para um cenário de incerteza econômica, afetando adversamente a Companhia, seus resultados operacionais e o preço de mercado de suas ações. Historicamente, países como o Brasil e a Argentina — onde a Companhia possui operações relevantes — enfrentaram períodos de inflação elevada, acompanhados de medidas governamentais que, embora voltadas ao controle inflacionário, geraram efeitos colaterais negativos sobre o ambiente macroeconômico e os mercados de capitais.

No Brasil, por exemplo, a inflação medida pelo IPCA foi de 5,79% em 2022, 4,62% em 2023 e 4,9% em 2024. Para conter a inflação, o governo brasileiro adotou políticas monetárias restritivas, como a elevação da taxa básica de juros (Selic), o que impactou a disponibilidade de crédito e o crescimento econômico. A atuação do Comitê de Política Monetária (COPOM) e a independência do Banco Central do Brasil (Bacen) têm sido objeto de debate público, gerando incertezas adicionais quanto à condução da política monetária. A possibilidade de interferência política nas decisões do Bacen pode comprometer a previsibilidade econômica e aumentar a volatilidade dos mercados.

Além disso, o atual governo brasileiro tem adotado uma postura de maior intervenção econômica, com estímulo ao crescimento via aumento de gastos públicos e financiamento de setores estratégicos por meio de bancos públicos como o BNDES e a Caixa Econômica Federal. Tais medidas, embora voltadas ao desenvolvimento, podem pressionar a inflação e afetar a estabilidade macroeconômica.

Nos demais países onde a Companhia atua, especialmente em economias consideradas altamente inflacionárias, como a Argentina, pressões inflacionárias também têm levado à adoção de políticas governamentais que podem impactar adversamente os negócios da Companhia e de seus clientes. A elevação das taxas de juros nesses mercados pode aumentar o custo de financiamento, afetar a rentabilidade e reduzir a capacidade de pagamento de obrigações financeiras. Além disso, a Companhia possui contratos de arrendamento mercantil e outros instrumentos financeiros atrelados à inflação, que podem ser negativamente impactados caso os governos locais não consigam conter a alta inflacionária.

Por fim, a inflação elevada pode limitar a capacidade da Companhia de repassar aumentos de custos aos seus clientes, pressionando suas margens operacionais e líquidas. A combinação desses fatores pode afetar adversamente o desempenho financeiro da Companhia, sua posição competitiva e o valor de suas ações no mercado.

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

Os setores de transporte e de logística para commodities são altamente sazonais, acompanhando geralmente os ciclos da economia mundial. Alguns dos clientes da Companhia atuam em mercados altamente sazonais. Qualquer flutuação nesses setores, inclusive nos setores de mineração e agrícola, pode causar um efeito adverso nos negócios da Companhia. Além disso, alguns dos produtos que a Companhia transporta apresentam um padrão de sazonalidade de preço tipicamente influenciado pelo ambiente econômico geral e pela capacidade e demanda do setor. A Companhia 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 operacionais.

A Companhia pode ser adversamente afetada se algum dos benefícios fiscais concedidos expirar, for revogado ou se não for qualificado para renovação ou extensão.

As operações da Companhia no Brasil, Uruguai e Paraguai atualmente contam com certos benefícios fiscais concedidos pelos governos desses países. Isso inclui, no Brasil, vantagens fiscais nos termos do Regime Especial de Incentivos para Desenvolvimento da Infraestrutura do Brasil (REIDI), Reporto (Regime Aduaneiro Especial para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária), Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) e a Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), ou mesmo diferimento do ICMS sobre as operações de serviço de transporte no Estado do Pará.

Para qualificação e manutenção de tais benefícios fiscais, a Companhia deve cumprir uma série de obrigações, podendo não conseguir retê-los. O descumprimento dessas obrigações pode resultar na suspensão dos incentivos até que sejam corrigidos, perda de incentivos fiscais e, em determinadas circunstâncias, pagamento de multas.

Esses benefícios fiscais também podem ser revogados, podem não continuar além da data de vencimento agendada ou, se continuarem, os benefícios recebidos podem não estar no mesmo nível. A revogação, expiração ou alteração de qualquer um ou mais desses benefícios fiscais, ou o não cumprimento dos requisitos legais aplicáveis, podem levar a perda desses benefícios fiscais e aumentar a taxa tributária efetiva, o que pode afetar adversamente a Companhia. Para mais informações, vide item 2.1(h) deste Formulário de Referência.

Adicionalmente, certas normas tributárias podem estar sujeitas a interpretações pelas autoridades fiscais, sendo que qualquer aumento no montante da tributação como resultado das contestações às suas posições fiscais pode afetar adversamente os seus negócios, o resultado operacional e a sua condição financeira.

Ainda, a Companhia está sujeita a fiscalizações pelas autoridades fiscais nas esferas federal, estadual e municipal. Como resultado de tais fiscalizações, as suas posições fiscais podem ser questionadas pelas autoridades competentes em processos administrativos ou judiciais. A Companhia não pode garantir que os provisionamentos para tais processos (quando houver) serão corretos, que não haverá identificação de exposição fiscal adicional ou que não será necessária a constituição de reservas fiscais adicionais para qualquer exposição fiscal. Quaisquer processos judiciais e administrativos relacionados a assuntos fiscais perante os tribunais, incluindo o Conselho Administrativo de Recursos Fiscais ("CARF") e tribunais administrativos estaduais e municipais, podem afetar negativamente a Companhia.

A falta de conservação e/ou a obstrução das rodovias e/ou ferrovias dos países em que a Companhia atua pode afetar adversamente o transporte de grãos ou de outros produtos, conforme aplicável.

Grande parte dos negócios da Companhia depende da recepção de caminhões e, caso aplicável, trens, carregados de grãos ou de outros produtos, conforme o caso, para posterior embarque em nossas barcas e/ou terminais portuários. A falta de conservação, interrupções ou qualquer motivo que porventura obstrua a passagem de caminhões nas rodovias e, caso e se aplicável, de trens em ferrovias, dos países em que atuamos pode impedir a recepção de mercadorias e, consequentemente, a regular prestação dos nossos

principais serviços, o que pode impactar adversamente de forma relevante os resultados operacionais e financeiros da Companhia.

O governo federal exerceu e continua a exercer influência significativa sobre a economia brasileira. Essa influência, bem como a conjuntura econômica e política brasileira, podem ter um efeito material adverso sobre a Companhia.

Entes públicos federais têm se posicionado por intermédio de políticas de governo, as quais geram insegurança jurídica e que podem causar efeitos adversos nas operações presentes e futuras da Companhia.

A economia brasileira, paraguaia, uruguaia e argentina estão sujeitas a intervenções frequentes por parte de seus governos federais, modificando políticas de maneira ampla, as quais podem impactar diretamente a Companhia.

No âmbito regulatório, a Companhia está sujeita a leis, normas e regulamentos que exigem o cumprimento de autorizações de obrigações específicas para obter autorização para suas atividades de navegação e operação de terminais portuários, emitidas por agências reguladoras, sendo elas: Agência Nacional dos Transportes Aquaviários (ANTAQ), Marinha do Brasil, Autoridades portuárias, secretarias de meio ambiente estaduais e Receita Federal do Brasil, Secretaria de Patrimônio da União, entre outros. A ausência ou falha na manutenção dessas autorizações pode impedir a continuidade das operações.

Na Operação Sul, as diferentes empresas que compõem o Grupo Hidrovias do Brasil, estão sujeitas ao acúmulo de normas regulatórias para uma navegação continuada e operação portuária, das quais são responsáveis pelo Acordo de Transporte Fluvial Hidrovia Paraguai – Paraná. Este país assina o Acordo, mantém nossos órgãos reguladores, é responsável por inspecionar e certificar as embarcações e controlar as operações portuárias entre aquelas que são embarcadas:

- Prefeitura Geral Naval (PGN) e Direção Geral da Marina Mercante (DGMM) - Paraguai
- Prefeitura Naval Argentina (PNA) - Argentina
- Prefeitura Nacional Naval Uruguaia (PRENA) – Uruguai
- Registro Internacional Boliviano de Buques (RIBB) – Bolívia
- Marinha do Brasil – ANTAQ - Brasil

A falha ou não renovação das certificações existentes pode impedir a continuidade das operações, além de afetar adversamente os resultados da Companhia.

(h) Regulação dos setores em que o emissor atue

Mudanças nas políticas fiscais e legislação tributária em países em desenvolvimento, como o Brasil, podem afetar adversamente a Companhia.

O governo federal brasileiro e de outros países em desenvolvimento em que a Companhia possui operações tem frequentemente implementado e pode continuar implementando mudanças em suas políticas fiscais, incluindo alterações de alíquotas, taxas, encargos setoriais e, ocasionalmente, recolhimento de contribuições temporárias. Algumas dessas medidas podem resultar em aumentos de tributos que podem afetar negativamente os negócios da Companhia, como a redução de isenções de imposto sobre lucros e dividendos. Aumentos de tributos, inclusive resultantes de eventual reforma tributária, também podem impactar material e adversamente a rentabilidade do setor e os preços dos serviços da Companhia, restringir sua capacidade de realizar negócios em seus atuais e futuros mercados e impactar negativamente seus resultados financeiros, o que pode afetá-la adversamente, caso não seja capaz de repassar integralmente aos seus clientes por meio dos preços que cobra por seus serviços os custos adicionais associados a tais mudanças na política fiscal

No que se refere à legislação brasileira, o Congresso Nacional aprovou recentemente a reforma tributária, ("Reforma Tributária") por meio da Emenda Constitucional nº 132, de 20 de dezembro de 2023 ("EC 132/2023"). Em 16 de janeiro de 2025, o atual presidente do Brasil sancionou o primeiro projeto de regulamentação do novo sistema de tributação do consumo, através da Lei Complementar nº 214, de 16 de janeiro de 2025 ("LC 214/2025") que alterou a tributação para um sistema de tributação sobre o Valor Agregado ("IVA Dual"), composto por uma contribuição federal sobre bens e serviços ("CBS"), um imposto sobre bens e serviços ("IBS"), além de um novo imposto especial de consumo ("IS") a ser aplicado sobre bens e serviços considerados prejudiciais à saúde ou ao meio ambiente, como bebidas alcoólicas e cigarros. No âmbito da Reforma Tributária, o CBS substituirá as atuais contribuições sociais federais, o Programa de Integração Social ("PIS") e a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social ("COFINS"), enquanto o IBS substituirá tanto o imposto estadual sobre bens e serviços ("ICMS") quanto o imposto municipal sobre serviços ("ISS"). Em suma, os tributos que compõe IVA Dual possuirão uma base ampla e integral, serão não cumulativos (permitindo a apropriação de créditos sobre quase todos os valores anteriormente pagos – com apenas algumas exceções previstas na legislação), incidirão sobre quaisquer operações com bens e serviços, serão cobrados no destino e terão apenas algumas exceções. Segundo estimativas do Ministério da Fazenda, a alíquota combinada dos dois tributos deve girar em torno de 28%. Durante a fase de transição, que terá duração variada a depender do tributo, haverá uma coexistência dos tributos recém instituídos e dos tributos anteriormente vigentes. A partir de 2027 as contribuições ao PIS/COFINS deixarão de existir e serão substituídas definitivamente pela CBS, que terá sua alíquota padrão definida pelo Senado Federal. Na mesma data, o IPI será zerado, exceto para os produtos que também tiverem sido industrializados na Zona Franca de Manaus no ano de 2024. De 2029 a 2032, as alíquotas do IBS serão aumentadas proporcionalmente ano a ano, enquanto as alíquotas do ICMS e do ISS serão reduzidas gradativamente, assim como os benefícios fiscais concedidos durante esse período. Em 2033, o IBS será implementado integralmente, enquanto o ICMS e o ISS serão extintos. Até o momento, o Congresso Nacional analisou dois projetos de Lei Complementar (PLP 68/2024 e PLP 108/2024) para regulamentar a Reforma Tributária, o primeiro PLP foi aprovado e objeto de sanção presidencial, dando origem à Lei Complementar 214/2025, conforme informado anteriormente, e o segundo aguarda aprovação do Senado Federal.

Paralelamente, o Congresso Nacional Brasileiro discute algumas outras mudanças, que podem afetar a distribuição de lucros, dividendos e juros sobre capital próprio, em uma potencial e ampla reforma da tributação da renda.

Mudanças na política tributária, incluindo a criação de novos impostos, ou a expiração ou revogação de incentivos fiscais podem ocorrer com relativa frequência e tais mudanças podem ter um efeito adverso na posição financeira ou resultados operacionais da Companhia e de suas controladas.

Na data deste Formulário de Referência, a Companhia não consegue prever com precisão o impacto da Reforma Tributária ou de outras reformas tributárias em trâmite no Congresso Nacional em sua operação e o efeito dessas reformas em todos os setores da economia permanece incerto e difícil de avaliar. No entanto, se tais mudanças aumentarem a carga tributária (direta ou indiretamente) da Companhia e de suas controladas, suas respectivas margens brutas poderiam diminuir, o que pode afetar materialmente e adversamente seus negócios e resultados operacionais.

A Companhia não consegue garantir que não haverá mais reformas tributárias ou mudanças na legislação e regulamentações aplicáveis que alterem o regime tributário atual ao qual estão sujeitas, ou que seus incentivos fiscais existentes serão efetivamente mantidos nas condições atuais até o fim de seus termos efetivos, ou que serão capazes de renovar as isenções fiscais em termos favoráveis após o término de seus termos atuais.

Além disso, a Companhia pode enfrentar situações semelhantes nas quais as interpretações que faz de uma legislação tributária podem diferir daquela feita pelas autoridades fiscais, ou as autoridades fiscais podem contestar a interpretação feita pela Companhia que podem assumir provisões e cobranças imprevistas. Além disso, um eventual acordo em uma disputa tributária pode ter um impacto mais amplo em outras disputas

tributárias. Qualquer uma dessas ocorrências pode ter um efeito adverso relevante na condição econômico e financeira e nos resultados da Companhia.

Eventual majoração de alíquota sobre impostos no Brasil, a criação de novo imposto ou mesmo o reconhecimento da incidência de determinado(s) imposto(s) que venha(m) a impactar as operações da Companhia podem causar um efeito adverso relevante sobre nós.

A Companhia está sujeita à legislação tributária brasileira, e as alíquotas efetivas que apresentamos em suas demonstrações financeiras dependem da eficiência do seu planejamento tributário. A Companhia não pode garantir que as autoridades governamentais brasileiras não imponham novos impostos, não passem a reconhecer a incidência de impostos antes não contemplados sobre nossas operações ou mesmo aumentem a tributação sobre nossas operações no futuro, o que pode vir a impactar negativamente nossos negócios, operações e resultados financeiros.

Um novo tributo, uma decisão que reconheça a incidência de tributação antes não contemplada sobre nossas operações, ou mesmo uma alteração legislativa ou interpretativa que majore, crie ou recrie alíquota de tributo existente, em qualquer local em que atuamos, pode tornar mais onerosa, à nós e aos clientes da Companhia, as suas relações comerciais de prestação de serviços de transporte e a sua operação, com o aumento dos custos totais incorridos pela Companhia e a diminuição de sua rentabilidade.

A Companhia, suas atividades e projetos em desenvolvimento estão sujeitos a diversas leis e regulamentações governamentais. A falha da Companhia em cumprir as leis e regulamentações ou a ocorrência de quaisquer alterações legais ou regulatórias pode afetar a Companhia de forma adversa.

A Companhia está sujeita a diversas leis federais, estaduais e municipais e a ampla regulamentação governamental imposta, dentre outros, pela Comissão de Valores Mobiliários ("CVM"), a B3 S.A. – Brasil, Bolsa, Balcão ("B3"), além de agências governamentais e autoridades ambientais, portuárias e/ou marítimas locais, incluindo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários ("ANTAQ"), o Ministério da Infraestrutura ("MInfra") e a Marinha do Brasil, através da Diretoria de Portos e Costas, Agências, Capitania e Delegacias dos Portos e Tribunal Marítimo, as quais se referem a matérias ambientais, tributárias, trabalhistas, societárias, criminais, de saúde e segurança, de transporte aquaviário e multimodal, de exportação, de exploração de instalações portuárias públicas e privadas, e de mercado de capitais, dentre outras, e podem vir a ser alteradas. Para mais detalhes, favor ver a seção 1.6 deste Formulário de Referência.

O cumprimento de referidas exigências legais e regulatórias é realizado com base na interpretação da Companhia sobre as mesmas. Eventuais divergências de interpretações de referido arcabouço legal entre a Companhia e as autoridades competentes pode levar ao recebimento de notificações e intimações, a lavratura de autos de infração e a instauração de procedimentos administrativos e/ou processos judiciais, ou ainda à interrupção temporária ou descontinuidade de certas atividades. Referidos procedimentos poderão afetar de forma adversa os negócios da Companhia e ter impacto direto em seus resultados financeiros e operacionais.

Além disso, os governos Federal, Estaduais e Municipais poderão rever a legislação e regulamentação que rege o transporte aquaviário e multimodal, bem como a exploração de instalações portuárias públicas e privadas no Brasil ou propor alterações a essas leis e regulamentos ao Poder Legislativo competente. A Companhia pode ser significativamente prejudicada por qualquer alteração nas leis e regulamentos aplicáveis às atividades de transporte aquaviário e multimodal, bem como a exploração de instalações portuárias públicas e privadas, ou aplicáveis às atividades de quaisquer de seus fornecedores e clientes.

O transporte aquaviário e multimodal, bem como a exploração de instalações portuárias públicas e privadas, é regulado no Brasil por agências governamentais e pelas autoridades ambientais, portuárias e/ou marítimas locais, incluindo a ANTAQ, o MInfra e a Marinha do Brasil, através da Diretoria de Portos e Costas, Agências, Capitania e Delegacias dos Portos e Tribunal Marítimo. As referidas entidades regulam a concessão de

licenças, permissões e autorizações para a operação, registro e certificados de embarcações, impõem limites nas alterações das participações societárias das empresas que atuam na indústria e emitem regras e procedimentos de segurança. O cumprimento dessas leis e regulamentos pode ser oneroso e pode aumentar a exposição da Companhia a litígios, inquéritos ou processos governamentais.

A Companhia, suas controladas e/ou suas subsidiárias, bem como seus administradores, conforme aplicável, estão sujeitos à fiscalização por parte das entidades reguladoras, que, através da instauração de inquérito de fatos e acidentes da navegação, lavratura de autos de infração e/ou processos administrativos sancionadores, poderão impor penalidades por descumprimento de disposições contratuais, regulatórias ou legais e não-conformidades com as normas aplicáveis. Dependendo da gravidade do inadimplemento, tais penalidades podem incluir advertências, multas, responsabilização de cunho administrativo e/ou judicial, inclusive criminalmente, embargo à construção de novas instalações ou equipamentos, restrições à operação das instalações, embarcações e equipamentos existentes, suspensão ou revogação de autorizações, licenças, registros ou alvarás necessários para nossas operações, suspensão temporária da participação em processos de licitação para novas concessões ou caducidade e intervenção na concessão. Qualquer uma das penalidades descritas anteriormente poderia ter um efeito relevante e adverso na condução dos negócios, à imagem, nos resultados operacionais e na situação financeira da Companhia.

São esperadas alterações regulatórias da ANTAQ, em curto e médio prazo, através de processos normativos já em andamento, que poderão trazer a necessidade de adaptação das operações realizadas pela Companhia e por suas empresas controladas/controladas em conjunto em instalações portuárias privadas e na prestação de serviços de transporte aquaviário na navegação interior de percurso longitudinal interestadual e internacional, na cabotagem e no longo curso, como, por exemplo: regulamentação das operações ship to ship (STS); alteração das regras de afretamento de embarcações na navegação interior; revisão da resolução normativa que trata sobre os direitos e deveres dos usuários, dos agentes intermediários e das empresas que operam nas navegações de cabotagem e longo curso; alteração da resolução que disciplina a prestação de serviços de retirada de resíduos de embarcações; proposta de modelagem para a definição do Custo Médio Ponderado de Capital – WACC aplicado ao setor portuário; proposta de metodologia de análise de reajuste e abusividade de preços dos terminais portuários autorizados; e nova proposta de regulamentação dos procedimentos para a transferência de controle societário ou de titularidade de contrato de arrendamento de instalação portuária e contrato de adesão de instalação portuária.

As operações da Companhia também estão sujeitas a uma diversidade de leis e regulamentos ambientais. Essas leis e regulamentos podem acarretar atrasos, fazer com que a Companhia incorra em custos significativos para cumpri-las, ou mesmo proibir ou restringir a atividade em regiões ou áreas sujeitas à proteção ambiental.

Para mais informações acerca da regulamentação estatal aplicável à Companhia, favor verificar o item 1.6 deste Formulário de Referência.

A Companhia está sujeita à legislação e regulamentação aplicável para sociedades por ações de capital aberto listadas no segmento de Novo Mercado da B3. A falha da Companhia em cumprir com tais leis e regulamentações pode afetar a Companhia de forma adversa.

A Companhia é sociedade por ações de capital aberto listada no segmento de Novo Mercado da B3, estando, portanto, sujeita talão referido regulamento, bem como à regulamentação da CVM e à legislação aplicável a tais sociedades. Dessa forma, a Companhia pode vir a falhar na observância e/ou execução de quaisquer desses dispositivos legais ou regulamentares, inclusive com relação à forma e momento de divulgação de informações ao mercado, à informação privilegiada, à manipulação de dados, dentre outros, podendo vir a ser questionada pelos órgãos e/ou entidades reguladoras aplicáveis, até mesmo a vindo a sofrer penalidades, tais como advertência, multa, censura pública, suspensão da Companhia do segmento de Novo Mercado, saída compulsória do Novo Mercado, suspensão da autorização ou registro para o exercício de atividades de companhia aberta, inabilitação por parte de seus administradores, proibição temporária de praticar

determinadas atividades ou operações ou mesmo de atuar, direta ou indiretamente, em uma ou mais modalidades de operação no mercado de valores mobiliários, dentre outras.

Nesse contexto, a Companhia pode ser impactada por estar, mesmo que indiretamente, relacionada à qualquer infração aos dispositivos da regulamentação e legislação aplicável às companhias abertas listadas no Novo Mercado, podendo vir a sofrer efeito adverso relevante, seja relacionado à sua imagem e valor junto ao mercado, à continuidade de sua estrutura societária, seu plano de negócios e projeto sem pauta, ou mesmo de forma financeira, a depender de eventual penalidade ou processo/procedimento nesse sentido.

A Companhia está sujeita às leis e regulamentos que exigem autorizações específicas para o exercício de atividades de navegação e operação de terminais portuários. A ausência ou falha na manutenção dessas autorizações pode impedir a condução regular das atividades.

A Companhia está sujeita a uma extensa gama de leis e regulamentos que exigem o licenciamento das atividades como requisito à condução dos negócios em terminais portuários, expedidas principalmente pela ANTAQ. O não cumprimento dessas leis e regulamentos, a falha na manutenção ou ausência das licenças necessárias às operações da Companhia pode impedir a continuidade das suas atividades, além de afetá-la de forma adversa.

(i) Países estrangeiros onde o emissor atue

Futuros aumentos na alíquota do imposto corporativo ou modificações adicionais nos sistemas tributários dos países em que operamos, bem como alterações regulatórias em tais jurisdições, podem ter um efeito adverso relevante sobre a Companhia.

A Companhia conduz seus negócios no Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai e está sujeita à aplicação de várias leis e convenções tributárias em cada uma dessas jurisdições. As alíquotas efetivas que a Companhia apresenta em suas demonstrações financeiras dependem, entretanto, da eficiência do seu planejamento tributário.

No Uruguai e no Paraguai, a Companhia usufrui de certos benefícios fiscais aplicáveis às atividades marítimas ou fluviais que não pode garantir que serão mantidos pelas autoridades governamentais no futuro. Além disso, e no caso particular do Uruguai, a Companhia está exposta ao risco de as autoridades tributárias contestarem a categorização das suas empresas uruguaias como companhias marítimas, o que poderia resultar na inaplicabilidade da isenção do imposto de renda. As alíquotas aplicadas a Companhia também dependem de alterações na avaliação dos ativos e passivos por impostos diferidos, do impacto de várias regras contábeis, alterações nessas regras e nas leis tributárias e de inspeções aplicadas por várias autoridades e entidades tributárias. Além disso, qualquer aumento nas alíquotas dos impostos sobre as empresas, impostos de importação e exportação, barreiras tarifárias ou outras medidas de protecionismo econômico poderão afetar adversamente a Companhia.

A Companhia não pode garantir que as autoridades governamentais dos países em que opera não imponham novos impostos ou aumentem suas taxas sobre as suas operações no futuro.

Por fim, alterações nas legislações dos países estrangeiros em que a Companhia atua, inclusive no que se refere a normativas aduaneiras e seus respectivos regimes especiais, as quais a Companhia não é capaz de prever, podem impactar negativamente seus negócios e operações em tais países no futuro.

Um percentual importante das operações, bens e clientes da Companhia estão localizados no Uruguai e Paraguai. Logo, os negócios da Companhia podem ser afetados por condições econômicas e regulatórias vigentes nesses países.

Os negócios, condições financeiras e os resultados das operações da Companhia poderão ser adversamente afetados por mudanças de políticas públicas, referentes a tarifas públicas e controles sobre o câmbio, inflação, taxas de juros, liquidez do mercado doméstico financeiro e de capitais, política fiscal e outros desenvolvimentos políticos, sociais e econômicos no Uruguai e Paraguai.

As atividades da Companhia poderão ser impactadas de forma relevante e adversa por desenvolvimentos desfavoráveis e riscos econômicos, políticos, sociais e outros nos países em que a Companhia opera.

As atividades da Companhia dependem de condições econômicas gerais em nossos mercados mais importantes, inclusive no Brasil, Uruguai e Argentina. Uma deterioração significativa das condições econômicas em qualquer um dos seus mercados importantes, incluindo desacelerações ou recessões econômicas, pressões inflacionárias e/ou interrupções nos mercados de crédito e de capitais e/ou guerras e conflitos (como a atual guerra entre Rússia e Ucrânia e o conflito entre Israel e Hamas), pode levar à diminuição da confiança dos gastos dos consumidores em geral, reduzindo assim a demanda pelos nossos serviços. Condições econômicas desfavoráveis também podem impactar negativamente os clientes, fornecedores e contrapartes financeiras da Companhia, que podem enfrentar problemas de fluxo de caixa, aumento de inadimplência ou outros problemas financeiros. Além disso, a volatilidade nos mercados de crédito e de capitais causada por desenvolvimentos econômicos desfavoráveis e incertezas pode resultar em uma redução na disponibilidade ou um aumento no custo do financiamento da Hidrovias. O negócio da Companhia também pode ser afetado por outros desenvolvimentos econômicos, como flutuações nas taxas de câmbio, imposição de quaisquer restrições de importação, investimento ou cambiais, incluindo tarifas e cotas de importação, ou quaisquer restrições ao repatriamento de ganhos e de capital. Qualquer um desses desenvolvimentos pode ter um efeito adverso relevante sobre os negócios e resultados financeiros da Companhia.

Muitos dos riscos acima são agravados ou ocorrem com mais frequência em mercados emergentes, os quais concentram uma parte substancial das operações da Companhia. Em geral, os mercados emergentes, como a América Latina, também estão expostos a riscos relativamente mais altos de restrições de liquidez, inflação, desvalorização, volatilidade de preços, conversão cambial, corrupção, crimes e falta de aplicação da lei, expropriação de ativos e inadimplência soberana, além de riscos e incertezas legais e regulatórios adicionais. Qualquer um desses fatores pode nos afetar de maneira desproporcional ou diferente dos concorrentes da Companhia, dependendo de nossa exposição específica a qualquer mercado emergente em particular, e pode ter um efeito adverso relevante sobre os negócios e resultados financeiros da Companhia.

A capacidade da Companhia de conduzir seus negócios em mercados nos quais atua pode ser afetada por riscos políticos, legais, fiscais e regulatórios.

Uma deterioração significativa nas condições econômicas em qualquer um dos mercados importantes para o desenvolvimento das atividades da Companhia, incluindo desacelerações ou recessões, pressões inflacionárias e/ou rupturas nos mercados de crédito e de capitais, podem afetar adversamente os resultados financeiros da Companhia.

A capacidade da Companhia de aumentar o seu crescimento e de melhorar as suas operações nos seus mercados existentes está exposta a vários riscos, incluindo: (i) a possibilidade de que um governo possa suspender ou restringir severamente nosso negócio, incluindo nosso método principal de venda por relações; (ii) a possibilidade de que tumultos civis locais, instabilidade econômica ou política, atrasos burocráticos, mudanças em condições macroeconômicas, mudanças em relações diplomáticas ou comerciais (incluindo quaisquer sanções, restrições e outras respostas como aquelas relativas à guerra entre Rússia e Ucrânia), ou limitações em negociações comerciais e contas a pagar, controles de preço, ou imposição de restrições econômicas e de importação ou outras incertezas podem interromper nossas operações em um mercado internacional; (iii) a falta de sistemas legais bem estabelecidos ou confiáveis em determinadas áreas onde

atuamos; (iv) a adoção de nova legislação fiscal nos Estados Unidos ou em outros países ou exposição a passivos fiscais adicionais, incluindo exposição a lançamentos de impostos sem aviso prévio ou a oportunidade de revisar a base de tais lançamentos em determinadas jurisdições; (v) incertezas políticas no Brasil, uma vez que, historicamente, investimentos estrangeiros reduziram em anos de eleições presidenciais no Brasil, gerando uma maior instabilidade e volatilidade no mercado brasileiro; e (vi) aqueles associados a regulamentos de privacidade de dados e de transferência internacional de dados pessoais.

Também estamos sujeitos à adoção, interpretação e aplicação por agências governamentais nos Estados Unidos e em outros países (incluindo em nível federal, estadual e local) de outras leis, normas regulamentos ou políticas, incluindo qualquer alteração a elas, como restrições sobre comércio, concorrência, fabricação, exigências para licença e alvará, exigências para licença de importação e exportação, leis de privacidade e proteção de dados, leis de defesa da concorrência, leis anticorrupção, leis ambientais, administração de registros e informações, tarifas e tributos. Políticas governamentais que afetam a atividade econômica, tais como tarifas, tributos, subsídios e restrições à importação e exportação de bens e mercadorias agrícolas, que representam uma parte substancial da carga que a Companhia transporta, podem influenciar a lucratividade da indústria, assim como o volume e o tipo de importações e exportações. Quaisquer alterações ao disposto acima podem exigir que a Companhia ajuste suas operações e sistemas em determinados mercados onde atua.

Se a Companhia não conseguir tratar dessas questões de forma satisfatória, ou aderir ou implementar com sucesso processos em resposta a mudanças em exigências regulatórias, o seu negócio, custos e/ou reputação podem ser afetados de forma adversa. A Companhia não pode garantir com certeza o resultado ou o impacto que alterações regulatórias e legislativas iminentes ou futuras podem causar no seu negócio no futuro.

As revisões, consultas, investigações e ações governamentais podem prejudicar o negócio ou reputação da Companhia.

As operações da Companhia em determinados países estão sujeitas a escrutínio governamental significativo e, dessa forma, a Companhia poderá ser prejudicada pelos resultados de tal escrutínio. O ambiente regulatório relativo à venda por relações em mercados emergentes e em desenvolvimento onde a Companhia atua está evoluindo, e funcionários do governo em tais locais frequentemente exercem um amplo poder discricionário ao decidir como interpretar ou aplicar regulamentos relevantes. A Companhia poderá receber, periodicamente, consultas formais e informais de várias autoridades regulatórias governamentais sobre o seu negócio e conformidade com leis e regulamentos locais. Além disso, a Companhia poderá periodicamente sofrer investigações e revisões. As consequências de tais revisões, consultas, investigações e ações governamentais podem impactar de forma adversa o seu negócio, perspectivas, reputação, situação financeira, liquidez, resultados operacionais ou fluxos de caixa.

Adicionalmente, outros processos legais ou regulatórios, bem como investigações governamentais, que frequentemente envolvem questões legais complexas e estão sujeitos a incertezas, também podem ocorrer como consequência. Ainda, outros países nos quais a Companhia atua podem iniciar suas próprias investigações e impor sanções semelhantes. Esses processos ou investigações podem ser custosos e onerosos para a administração da Companhia, e podem impactar de forma adversa o seu negócio, perspectivas, reputação, situação financeira, liquidez, resultados operacionais ou fluxos de caixa. Mesmo que uma consulta ou investigação não resulte em quaisquer determinações adversas, ela tem o potencial de criar publicidade negativa e resultar em litígio ou ação de terceiros.

(j) Questões sociais

Movimentos populares poderão afetar os custos de construção e expansão dos terminais, bem como comprometer a sua operação normal, afetando a rentabilidade da Companhia.

Movimentos populares e sindicais são ativos nas regiões em que a Companhia atua, sendo que posicionamentos contrários a construções e expansões de terminais hidroviários e portuários podem

impactar os planos operacionais. As invasões e ocupações de obras em terminais ou mesmo de terminais em operação por grande número de pessoas é prática comum entre os integrantes desses movimentos e nem todos os terminais dispõem de proteção policial. A gestão inadequada do relacionamento com as comunidades que circundam as operações (comunidades locais, populações tradicionais e povos indígenas), que possuem percepções e expectativas a respeito das operações da Companhia, podem impactar adversamente os negócios da Companhia.

Consequentemente, a Companhia não pode garantir que seus terminais não estão sujeitos à invasão ou ocupação por referidos grupos.

Além disso, os movimentos sociais e trabalhistas que atuam nos países em que a Companhia opera também podem se opor à construção e operação da infraestrutura de logística, como instalações de armazenamento ou terminais de água e portos, promovendo interrupções em nas operações. Como exemplo, invasões e ocupações de tais instalações por membros de tais movimentos sociais e trabalhistas têm sido uma ocorrência comum nos países em que a Companhia opera, e nem todas essas instalações podem contar com segurança local ou proteção policial e, consequentemente, não há como garantir que as suas operações não sejam interrompidas por tais grupos, o que poderá resultar em um efeito adverso e relevante sobre as operações da Companhia e, consequentemente, sua situação financeira.

A Companhia está sujeita a regulamentação de saúde e segurança do trabalho que poderá se tornar mais rigorosa no futuro, podendo acarretar aumentos de obrigações e de investimentos.

As atividades da Companhia estão sujeitas a uma abrangente legislação federal, estadual e municipal, obtenção e manutenção de licenças, bem como regulação e fiscalização por agências governamentais brasileiras responsáveis pela implementação de leis e políticas de saúde. Essas agências podem tomar medidas contra a Companhia caso a regulamentação aplicável não seja cumprida e/ou a Companhia deixe de obter ou manter suas respectivas licenças. Essas medidas podem incluir, entre outras coisas, sanções nas esferas criminal e administrativa, tais como a imposição de multas e a revogação de licenças. As sanções dependem da intensidade da infração ou da extensão do dano causado, assim como de eventuais circunstâncias agravantes ou atenuantes aplicáveis ao agente violador. É possível que um aumento no rigor da regulamentação de saúde e segurança do trabalho nos force a aumentar ou direcionar os nossos investimentos para cumprir essa regulamentação e, consequentemente, desviar recursos de investimentos já planejados, o que pode afetar de maneira adversa a nossa situação financeira e o resultado das suas operações.

Caso a regulamentação de saúde se torne mais rigorosa no futuro, as operações e os resultados financeiros da Companhia podem ser adversamente afetados, assim como a sua capacidade de adimplir suas obrigações contratuais.

Uma paralisação ou greve significativa da força de trabalho pode afetar as operações da Companhia.

Os empregados da Companhia são representados por sindicatos trabalhistas e estão protegidos por convenções coletivas, acordos coletivos ou contratos de trabalho semelhantes, que estão sujeitos à renegociação periódica dentro dos prazos estabelecidos por lei. Greves e outras paralisações ou interrupções de trabalho em qualquer uma das instalações da Companhia, ou movimentos trabalhistas que perturbem qualquer um dos seus fornecedores terceirizados, podem ter um efeito adverso relevante sobre suas operações e seus negócios.

(k) Questões ambientais

A Companhia está sujeita a uma vasta variedade de leis, regulamentações e exigências de licenças federais, estaduais e municipais, em relação à proteção do meio ambiente. A Companhia poderá ser autuada e penalizada por infrações e crimes caso não observe a

legislação ambiental aplicável, bem como condenada a responder por danos causados ao meio ambiente e às comunidades indígenas e quilombolas localizadas no entorno das áreas dos portos e, ainda, ter a validade de suas licenças ambientais suspensas.

O não cumprimento dessas leis e regulamentações (incluindo a não obtenção ou manutenção das licenças ambientais relevantes, bem como o não cumprimento das condicionantes técnicas impostas no processo de licenciamento ambiental, permissões para uso de produtos perigosos, com interface com territórios indígenas e quilombolas, dentre outros exemplos aplicáveis às atividades e operações da Companhia) podem resultar na obrigação de reparação de danos socioambientais, na imposição de sanções administrativas no valor de até R\$ 50.000.000,00 em determinados cenários, bem como na suspensão e cancelamento de licenças ambientais, interrupção compulsória de atividades, dentre outras sanções administrativas, conforme a gravidade de infração. O não cumprimento dessas leis e regulamentações pode resultar na proibição, impedimento ou restrição de certas atividades em regiões ou áreas sujeitas à proteção ambiental, indígena ou quilombola (vide objeto da ACP 0000435-60.2016.4.01.3908 descrita no item 4.4 deste Formulário de Referência), ou, em algumas situações específicas na responsabilização criminal da Companhia de seus diretores, administradores, membros de órgão técnicos, funcionários ou prepostos, bem como na responsabilização da Companhia na esfera civil por quaisquer danos causados ao meio ambiente e a terceiros, afetados direta ou indiretamente por suas atividades, inclusive comunidades localizadas perto das instalações portuárias da Companhia, sem qualquer limite de valor, resultando em aumento de despesas, investimentos inesperados e risco à sua reputação.

Ademais, atrasos ou indeferimentos por parte dos órgãos ambientais licenciadores na emissão ou renovação de licenças poderão afetar os resultados operacionais da Companhia de forma negativa. Caso a Companhia ou suas controladas falhem em cumprir a regulamentação aplicável, a Companhia e suas controladas podem ficar sujeitas à aplicação de multas, embargo de obras, cancelamento de licenças e à revogação de autorizações, suspensão ou outras restrições às suas atividades, gerando impacto adverso sobre sua situação financeira.

Adicionalmente, as operações da Companhia apresentam inúmeros riscos e perigos ambientais, incluindo o transporte, movimentação e uso de combustível diesel, produtos do petróleo e outros materiais inflamáveis e resíduos tóxicos, riscos que podem não ser cobertos pelas apólices de seguros da Companhia.

Com base na legislação aplicável, a responsabilidade ambiental pode ocorrer cumulativamente em três esferas distintas e independentes: civil, criminal e administrativa, as quais são independentes e cumulativas. A ausência de responsabilidade em uma de tais esferas não isenta, necessariamente, o agente de responsabilidade nas demais. O pagamento de indenizações ambientais substanciais ou despesas relevantes incorridas para custear a recuperação do meio ambiente poderá impedir ou levar a Companhia a retardar ou redirecionar planos de investimento em outras áreas, o que poderá ter um efeito adverso relevante sobre o fluxo de caixa, a imagem e os resultados da Companhia.

A legislação brasileira impõe responsabilidade civil objetiva àquele que direta ou indiretamente causar degradação ambiental e, portanto, o dever de reparar ou indenizar os danos causados ao meio ambiente e a terceiros afetados independe de dolo ou culpa. Ademais, a legislação ambiental brasileira adota um sistema de responsabilidade civil objetiva, individual e solidária, para danos ambientais, o que torna o causador da poluição responsável, independentemente de culpa ou dolo, e tornaria a Companhia, isolada e solidariamente, responsável pelas obrigações em que houver nexo causal entre as atividades da Companhia e o dano.

Se a Companhia ficar sujeita a obrigações ambientais, quaisquer custos que ela possa incorrer para recuperar, restaurar ou compensar possíveis danos ambientais podem levar a uma redução nos recursos financeiros que estariam de outro modo à sua disposição para investimentos estratégicos atuais e futuros, causando, assim, um impacto negativo sobre as suas atividades, seu resultado financeiro, sua reputação e sua imagem. Da mesma maneira, quaisquer despesas futuras não planejadas podem forçar a Companhia a reduzir ou interromper investimentos estratégicos, possivelmente afetando negativamente a Companhia em

consequência. Considerando que a legislação ambiental e sua aplicação pelas autoridades podem vir a se tornar mais severas, a Companhia poderá, ainda, incorrer em despesas adicionais relevantes de compliance ambiental.

Para mais informações acerca da regulamentação estatal aplicável à Companhia, favor verificar o item 1.6 deste Formulário de Referência.

(l) Questões climáticas, incluindo riscos físicos e de transição

As operações da Companhia estão expostas à possibilidade de perdas por desastres naturais, secas, catástrofes, acidentes, incêndios e outros eventos que não estão no controle da Companhia e que podem afetar negativamente seu desempenho financeiro, assim como por condições climáticas adversas, efeitos das mudanças climáticas e outros fatores fora do seu controle, que podem afetar a navegabilidade das hidrovias nas quais a Companhia opera.

As operações da Companhia estão sujeitas a riscos que podem afetar as propriedades, ativos e instalações, dentre outros, sendo que operações de transportes e manuseios de cargas incluem riscos relacionados a catástrofes, falhas mecânicas e elétricas e colisões, por exemplo.

Condições climáticas e de navegabilidade adversas, tais como inundações, secas, catástrofes naturais, acidentes aquaviários ou acidentes nos terminais da Companhia, incluindo acidentes ambientais e colisões, potencialmente podem resultar em danos, penalidades, multas, indenizações ou despesas a pagar a terceiros e outras reivindicações contra a Companhia, além de poderem resultar em responsabilidade civil, perda de receita, aumento de custos e danos de imagem e à reputação da Companhia.

Adicionalmente, as operações da Companhia podem ser afetadas periodicamente por quebras de safra, deslizamentos de terra ou outros desastres naturais que possam vir a impactar as condições operacionais e/ou financeiras de seus clientes.

A frota da Companhia opera em sistemas fluviais no Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, bem como em uma rota oceânica limitada relacionada a operação de navegação costeira, e quaisquer alterações que afetem adversamente a navegabilidade de qualquer um desses sistemas fluviais ou rota oceânica, como tempestades, assoreamento, inundações ou o impacto da seca, causando mudanças na profundidade da água ou na largura do canal navegável, pode reduzir ou limitar nossa capacidade de transportar cargas com eficiência nessas hidrovias. Por exemplo, a hidrovia Paraguai-Paraná, onde a Companhia opera no Corredor Sul, sofreu, durante certo período do ano de 2021, uma estiagem significativamente superior às das médias históricas de longo prazo, afetando a operação no referido corredor, além de ter impactado, nesse período, os ciclos de navegação e as restrições à navegação. Além disso, o aumento do nível da água pode sujeitar nossas instalações portuárias ao risco de danos causados por inundações. Outras condições climáticas, como neblina e outros possíveis efeitos das mudanças climáticas, como o aumento da atividade de tempestades, também podem impactar adversamente nossas operações.

Por fim, a Companhia também está sujeita a outras condições fora de seu controle, como falhas mecânicas e elétricas, acidentes, danos pessoais, perda ou danos aos ativos e à carga, incêndios, explosões e vazamentos de combustível ou outras substâncias, roubo de carga, interrupção do negócio e atrasos na entrega, condições políticas e hostilidades, reivindicações trabalhistas, manifestações de grupos ou associações ambientalistas e/ou sociais, greves (de seus empregados ou daqueles vinculados às entidades com quem a Companhia se relaciona, tais como portos), as quais, caso ocorram, podem afetar negativamente as operações e os resultados da Companhia.

(m) Outras questões não compreendidas nos itens anteriores

Riscos relacionados à situação da economia global poderão afetar a percepção do risco em outros países, especialmente nos Estados Unidos e mercados emergentes, o que poderá afetar negativamente a economia brasileira, inclusive por meio de oscilações nos mercados de valores mobiliários, o que pode impactar o preço de negociação das ações da Companhia.

O crescimento da Companhia está diretamente atrelado à expansão do mercado interno brasileiro, estando os negócios da Companhia bastante integrados às operações de seus clientes, distribuídos em diversos setores econômicos. A redução do ritmo de crescimento econômico do país, com retração da demanda no atacado e varejo, a redução de investimentos em bens de capital e infraestrutura, além do acirramento da concorrência no setor, podem afetar diretamente o resultado operacional e financeiro da Companhia.

Além disso, o valor de mercado de valores mobiliários de emissão de companhias brasileiras é influenciado, em diferentes graus, pelas condições econômicas e de mercado de outros países, inclusive economias desenvolvidas como Estados Unidos e certos países europeus, e emergentes. A reação dos investidores aos acontecimentos nesses outros países pode causar um efeito adverso sobre o valor de mercado dos valores mobiliários das companhias brasileiras, em especial, aqueles negociados em bolsas de valores. Os preços das ações na B3, por exemplo, são historicamente afetados por flutuações nas taxas de juros vigentes nos Estados Unidos, bem como pelas variações dos principais índices de ações norte-americanos. Qualquer aumento nas taxas de juros de outros países, especialmente os Estados Unidos, pode reduzir a liquidez global e o interesse dos investidores nos mercados de capitais brasileiros, afetando negativamente nossas ações. Ainda, crises ou acontecimentos relevantes em outros países e mercados de capitais podem reduzir o interesse dos investidores nos valores mobiliários das companhias brasileiras, inclusive os valores mobiliários de emissão da Companhia e o seu respectivo preço de negociação, tal como as guerras envolvendo a Ucrânia e Rússia e Israel e Hamas, entre outros, incluindo a turbulência no setor bancário causada pelo encerramento do Silicon Valley Bank e de outras instituições financeiras nos Estados Unidos, bem como os problemas financeiros enfrentados por algumas instituições financeiras europeias, podendo, ademais, dificultar ou impedir totalmente o acesso da Companhia aos mercados de capitais e ao financiamento de suas operações no futuro em termos aceitáveis.

Desde 2017, houve um aumento na volatilidade nos mercados brasileiros devido a, entre outros fatores, incertezas sobre como os ajustes da política monetária nos Estados Unidos afetariam os mercados financeiros internacionais, a crescente aversão ao risco de países emergentes e incertezas quanto às condições macroeconômicas e políticas latino-americanas, em particular do Brasil, e a desde 2022, os conflitos entre Rússia-Ucrânia e Israel-Hamas em curso. Essas incertezas afetaram adversamente a Companhia e o valor de mercado dos seus valores mobiliários.

Também houve preocupações com conflitos, distúrbios e ameaças terroristas no Oriente Médio, Europa e África, que resultaram em volatilidade no petróleo e outros mercados. Uma escalada das tensões entre os Estados Unidos e a Rússia poderia afetar a economia global. Os Estados Unidos e a China estiveram recentemente envolvidos em disputas relacionadas a Taiwan, direitos à navegação no Mar da China Meridional, supostos abusos de direitos humanos na China, supostos balões de espionagem chineses no território norte-americano, bem como em uma controvérsia sobre barreiras comerciais na China que ameaçavam um conflito comercial entre os países. Tensão sustentada entre os Estados Unidos e a China sobre esses e outros assuntos podem minar significativamente a estabilidade da economia global. Isso não está claro se esses desafios e incertezas serão contidos ou resolvidos, e quais efeitos eles podem ter sobre as condições políticas e econômicas globais no longo prazo.

As operações comerciais na Ásia, Europa e Estados Unidos foram afetadas por interrupções e fechamentos de fábricas, trabalhadores em quarentena e escassez de componentes, com um impacto direto na disponibilidade de bens e serviços.

Além disso, as condições econômicas no Brasil ou em outros países em que a Companhia opera também podem ser afetadas por acontecimentos políticos nos Estados Unidos. A Companhia não pode garantir que

quaisquer desenvolvimentos nos Estados Unidos ou em outros lugares não a afetará material e adversamente no futuro.

A economia brasileira é vulnerável a eventos externos que podem ter um efeito adverso material no crescimento econômico do Brasil, nos negócios e resultados operacionais da Companhia, inclusive como resultado de conflitos geopolíticos, como o entre a Rússia e a Ucrânia e o conflito entre Israel e grupos militares do Oriente Médio (incluindo o Hamas).

A globalização dos mercados de capitais aumentou as vulnerabilidades dos países a eventos adversos. O Brasil pode ser afetado negativamente por eventos geopolíticos, financeiros e econômicos originados em outros países. A crise financeira originada nos Estados Unidos no terceiro trimestre de 2008 resultou em um cenário recessivo em escala global. A deterioração das condições geopolíticas, financeiras e econômicas nos Estados Unidos, na Europa ou em outras economias emergentes pode reduzir o interesse dos investidores em fazer investimentos no Brasil e nos mercados de capitais brasileiros. Mais recentemente, o mundo vem sofrendo os impactos resultantes da crise financeira e a instabilidade política nos Estados Unidos, incluindo o recente conflito envolvendo Estados Unidos e Irã, a guerra comercial entre os Estados Unidos e a China, bem como crises na Europa e outros países, incluindo as tensões globais decorrentes da pandemia do COVID-19, a invasão russa ao território ucraniano, o conflito armado entre Israel e Palestina e o cenário histórico de altos índices de inflação, taxas de juros e baixo crescimento econômico a nível global. Tais eventos tiveram diversos reflexos que, direta ou indiretamente, afetaram de forma negativa a economia e o mercado acionário do Brasil, tais como oscilações nas cotações de valores mobiliários de companhias abertas, indisponibilidade de crédito, redução de gastos, desaceleração da economia, instabilidade cambial e pressão inflacionária.

Além disso, os desafios fiscais em vários países e regiões, especialmente nos Estados Unidos, Europa e China, intensificaram as preocupações sobre a sustentabilidade fiscal de economias mais fracas e reduziram a confiança dos investidores internacionais, trazendo volatilidade aos mercados. Esse ambiente pode afetar a capacidade da Companhia em obter financiamento nos mercados de capitais internacionais, restringindo o mercado de crédito. Adicionalmente, as instituições financeiras podem não estar dispostas a renovar, estender ou conceder novas linhas de crédito em condições economicamente mais favoráveis, ou até mesmo serem incapazes ou não estarem dispostas a honrar seus compromissos.

Eventos geopolíticos globais podem ter um efeito adverso material na economia, afetando negativamente o mercado de capitais e a economia brasileira, impactando os negócios e resultados operacionais da Companhia. O mercado de valores mobiliários pode ser influenciado, de diferentes maneiras, por questões geopolíticas, de modo que eventos que geram ou contribuem para a instabilidade política e econômica dos mercados de valores mobiliários, que podem resultar em um efeito adverso material na economia global, afetando negativamente o mercado de capitais brasileiro, com flutuações nas taxas de câmbio e inflação, impactos na oferta de crédito, percepção e interesse dos investidores no mercado de valores mobiliários brasileiro.

Um exemplo é o conflito entre Rússia e Ucrânia, que impacta diretamente a economia mundial, principalmente no setor de energia e commodities e a disputa comercial entre os Estados Unidos e a China. O cenário de preços mais altos e atividade estagnada prejudica consumidores e integrantes das cadeias produtivas. Além disso, a escalada do conflito no Oriente Médio causou, e pode continuar a causar, aumento da volatilidade nos preços do petróleo, cujos efeitos podem ser exacerbados por interrupções nas rotas comerciais marítimas na região. A continuação ou maior escalada do conflito militar pode afetar adversamente as condições econômicas globais ou locais.

Tais conflitos militares e geopolíticos, além das tensões recentes entre China e Taiwan e o relacionamento entre China e Estados Unidos, também exacerbaram as restrições e interrupções da cadeia de suprimentos e resultaram em preços voláteis de energia, petróleo, gás e outras commodities, levando a um aumento nas pressões inflacionárias em muitos mercados ao redor do mundo.

Qualquer dos acontecimentos acima mencionados poderá prejudicar a negociação dos valores mobiliários de emissão da Companhia, além de dificultar seu acesso ao mercado de capitais e o financiamento de suas operações no futuro, em termos aceitáveis ou absolutos. Estes desenvolvimentos, bem como potenciais crises e formas de instabilidade política daí decorrentes ou qualquer outro desenvolvimento imprevisto, podem afetar negativamente a Companhia e o valor de mercado de seus valores mobiliários.

A deficiência de infraestrutura e mão-de-obra na América Latina poderá afetar o crescimento econômico e ter um efeito relevante adverso sobre a Companhia.

O desempenho da Companhia depende da saúde e do crescimento da economia latino-americana no geral, especialmente no Brasil. O PIB brasileiro, em termos reais, aumentou 4,6% em 2021 (em relação ao ano anterior), um novo aumento de 2,9% em 2022, aumentando 2,9% em 2023 e aumentando 3,4% em 2024. O crescimento é limitado pela infraestrutura inadequada, incluindo a potencial escassez de energia e deficiência nos setores de transporte, logística e telecomunicações, falta de mão-de-obra qualificada e falta de investimentos privados e públicos nessas áreas, que limitam a produtividade e eficiência. Além disso, o crescimento e o desempenho da economia brasileira podem ser impactados por outros fatores, como greves em todo o país, desastres naturais ou outros eventos perturbadores. Qualquer um desses fatores pode levar à volatilidade do mercado de trabalho e, de modo geral, impactar a renda, o poder de compra e os níveis de consumo, o que poderia limitar o crescimento e, em última análise, ter um efeito adverso relevante sobre a Companhia.

A atual instabilidade política e econômica tem afetado adversamente a economia brasileira, os negócios da Companhia e os resultados de suas operações, bem como poderá afetar também o preço de negociação das ações da Companhia.

O ambiente político brasileiro influenciou e continua influenciando o desempenho da economia do país e a confiança de investidores e do público em geral, resultando em desaceleração econômica e aumento da volatilidade nos valores mobiliários emitidos por companhias brasileiras. As crises políticas afetaram e continuam afetando a confiança dos investidores e do público em geral e, historicamente, resultaram em uma desaceleração econômica e maior volatilidade dos títulos emitidos pelas companhias brasileiras.

Os mercados brasileiros já registraram, um aumento de volatilidade devido às incertezas decorrentes de investigações conduzidas pela Polícia Federal Brasileira e pelo Ministério Público Federal Brasileiro. Tais investigações impactaram e podem impactar a economia e o ambiente político do país. Alguns membros do Governo Federal brasileiro e do Poder Legislativo, bem como executivos de grandes companhias públicas e privadas, enfrentaram e/ou enfrentam acusações de corrupção por, supostamente, terem aceitado subornos por meio de propinas em contratos concedidos pelo governo a companhias de infraestrutura, petróleo e gás, e construção, dentre outras. Os valores destas propinas supostamente financiaram campanhas de partidos políticos e não foram contabilizadas ou divulgadas publicamente, servindo para promover o enriquecimento pessoal dos beneficiários do esquema de corrupção. Como resultado, vários políticos, incluindo membros do Congresso Nacional e executivos de grandes companhias públicas e privadas brasileiras, renunciaram a seus cargos e/ou foram presos, sendo que outras pessoas ainda estão sendo investigadas por alegações de conduta antiética e ilegal, identificadas durante tais investigações.

O potencial resultado de longo prazo dessa espécie de investigação é incerto, mas elas já tiveram um impacto negativo sobre a imagem e reputação das empresas envolvidas, bem como sobre a percepção geral do mercado sobre a economia brasileira. O desenvolvimento desses casos de condutas antiéticas pode afetar adversamente os negócios da Companhia, sua condição financeira e seus resultados operacionais, bem como o preço de negociação de suas ações. A Companhia não pode prever se as investigações em curso irão conduzir a uma maior instabilidade política e econômica, nem se novas alegações contra funcionários e executivos do governo e/ou companhias privadas surgirão no futuro.

A Companhia também não pode prever os resultados dessas investigações, nem o impacto sobre a economia brasileira ou o mercado de capitais brasileiro.

Adicionalmente, o orçamento federal do Brasil está em déficit desde 2014. Da mesma forma, os governos estaduais também estão enfrentando preocupações fiscais devido ao alto ônus de dívidas, às receitas em declínio e às despesas inflexíveis. A confiança abalada na condição orçamentária e na orientação fiscal do governo brasileiro pode resultar em rebaixamento da dívida brasileira por agências de rating, impactar negativamente a economia brasileira, levar a uma maior desvalorização do Real e a um aumento da inflação e das taxas de juros, afetando negativamente os negócios, resultados operacionais e condição financeira da Companhia.

A Companhia não pode prever a capacidade do Governo atual em implementar políticas e reformas propostas, o que pode vir a ter um impacto negativo em seus negócios e no preço de suas ações. Ainda, qualquer exacerbação do desentendimento entre os poderes da República pode resultar em impasses no Congresso Nacional, agitação política, protestos e/ou greves que podem afetar adversamente nossas operações. A incerteza quanto à implementação pelo governo de mudanças relacionadas a políticas monetárias, fiscais e previdenciárias, bem como a qualquer legislação pertinente, pode vir a contribuir para a piora da estabilidade econômica. Tais incertezas podem aumentar a volatilidade dos mercados de valores mobiliários brasileiros.

A Companhia não pode estimar completamente o impacto dos desenvolvimentos político e macroeconômico global e brasileiro em seus negócios. Qualquer instabilidade econômica e incerteza política contínuas podem afetar adversamente os negócios e os preços de negociação de qualquer um dos valores mobiliários de emissão da Companhia.

Altas taxas de juros podem afetar adversamente as operações e condição financeira da Companhia.

As medidas governamentais brasileiras para controlar a inflação frequentemente incluíam manter uma política monetária restrita com altas taxas de juros, limitando, assim, a disponibilidade de crédito e reduzindo o crescimento econômico. Como consequência, as taxas de juros oficiais no Brasil, ao final de 2024, 2023, 2022, foram 12,25%, 11,75% e 13,75%, por período, respectivamente, conforme estabelecido pelo Comitê de Políticas Monetárias do Banco Central (COPOM). As taxas de juros brasileiras permaneceram altas e qualquer aumento nessas taxas pode afetar negativamente os lucros e resultados operacionais da Companhia, aumentando, assim, os custos de financiamento das suas operações. Altas taxas de juros podem impactar no custo da Companhia de obter empréstimos e no nosso endividamento, resultando em um aumento dos nossos gastos financeiros. Esse aumento pode afetar adversamente a habilidade da Companhia em pagar suas obrigações financeiras, já que reduz a sua disponibilidade de caixa. Disparidades entre índices contratados e para ativos versus passivos e/ou alta volatilidade em taxas de juros podem resultar em perdas financeiras para a Companhia.

.

O surto de doenças transmissíveis em todo o mundo pode levar a uma maior volatilidade no mercado global de capitais. Qualquer surto no Brasil ou no mundo pode afetar diretamente as operações da Companhia nos países em que atua.

A disseminação de doenças transmissíveis pode afetar as operações da Companhia nos países em que atua, com potencial para impactar as decisões de investimento, criar volatilidade nos mercados de capitais globais e ter efeitos recessivos nas economias locais. Restrições às viagens, fechamentos prolongados de locais de trabalho e outras medidas emergenciais podem ter efeitos adversos significativos nas operações comerciais globais.

No contexto brasileiro e nos países de atuação da Companhia, surtos de doenças transmissíveis podem levar a quarentenas, suspensões de operações comerciais e impactos adversos nos resultados operacionais. A

incerteza gerada por tais surtos pode afetar negativamente a economia e o mercado de capitais, como evidenciado pelos *circuit-breakers* e pela queda nas cotações de ativos durante o surto de COVID-19.

Além disso, mudanças materiais nos mercados financeiros globais ou na economia brasileira podem diminuir o interesse de investidores em ativos brasileiros, incluindo as ações emitidas pela Companhia. Isso pode afetar adversamente a cotação dos ativos e dificultar o acesso ao mercado de capitais e financiamento futuro em termos favoráveis.

Qualquer queda adicional no rating de crédito do Brasil pode afetar adversamente o rating da Companhia e, consequentemente, o preço de negociação das ações de emissão da Companhia.

Os *ratings* de crédito afetam a percepção de risco dos investimentos e, como resultado, os rendimentos necessários nas futuras emissões de dívida no mercado de capitais. Isso porque uma das condições essenciais para um mercado financeiro eficiente é a sua capacidade de formar preços adequados para seus ativos, com uma melhor capacidade de negociação e impacto direto na liquidez dos mercados.

As agências de classificação de crédito avaliam regularmente o Brasil e seus *ratings* soberanos, considerando o efeito potencial e a disposição do Brasil honrar suas obrigações financeiras comerciais. A análise de crédito soberano, entre outros fatores menores, tem como fundamentos a avaliação institucional e econômica, bem como o perfil de flexibilidade e desempenho do país, considerando cenário externo ("liquidez externa do país" e posição), avaliações fiscal e monetária

O Brasil perdeu sua classificação de dívida soberana de grau de investimento pelas três principais agências de rating dos Estados Unidos: Standard and Poor's, Moody's e Fitch. A Standard and Poor's rebaixou a classificação de dívida soberana do Brasil de "BBB-" para "BB+" em setembro de 2015. Em dezembro de 2015, a Moody's classificou a dívida soberana do Brasil como Baa3. A Fitch rebaixou a classificação de crédito soberano do Brasil para "BB+", com perspectivas negativas, em dezembro de 2015. Como consequência desses rebaixamentos, assim como de todas as alterações nos ratings vistos até então, os preços de negociação dos títulos no mercado brasileiro de dívida e ações foram afetados negativamente.

Na data deste Formulário de Referência, os ratings de crédito soberano do Brasil eram BB com perspectiva estável, Ba1 com perspectiva estável e BB com perspectiva positiva pela Standard and Poor's, Moody's e Fitch, respectivamente, que estão abaixo do grau de investimento. Consequentemente, os preços dos títulos emitidos por empresas brasileiras foram afetados negativamente. A continuação ou o agravamento da atual recessão brasileira e a contínua incerteza política, entre outros fatores, pode levar a novos rebaixamentos. Qualquer novo rebaixamento das classificações de crédito soberano do Brasil poderá aumentar a percepção de risco dos investidores. Atualmente, a Companhia possui classificação em brAA- pela Fitch, e rating global BB- pela Fitch e B1 pela Moodys. No entanto, a materialização dos riscos acima pode, como resultado, afetar negativamente a classificação de risco de crédito da Companhia, o que impactará tanto o preço dos valores mobiliários de sua emissão, quanto sua capacidade de se financiar via emissões no mercado de capitais ou financiamentos bancários com taxas atrativas.

Medidas tarifárias comerciais adotadas pelos Estados Unidos podem reduzir o ritmo de comércio internacional.

Em 2 de abril de 2025, o presidente dos Estados Unidos, Donal Trump, anunciou um conjunto de tarifas comerciais contra mais de 180 nações, intensificando, principalmente, uma guerra comercial norte-americana contra a China taxando seus produtos em até 145%. Os efeitos esperados dessa guerra comercial, dentre outros, são:

- Escassez de matéria-prima: A guerra comercial pode afetar o fornecimento de matérias-primas, levando a (i) escassez ou aumento nos preços desses insumos e (ii) a valorização do dólar frente ao real, encarecendo as importações e pressionando os custos de produção.

- Aumento na concorrência no mercado interno: Com a imposição de tarifas entre EUA e China, produtos que seriam exportados para esses mercados podem acabar sendo redirecionados para o Brasil, gerando uma concorrência maior e pressão sobre os preços de bens.
- Maior dificuldade para manter a competitividade nos mercados internacionais, como o dos EUA.

A Companhia não pode assegurar que não haverá um agravamento desta guerra comercial nos próximos meses, bem como o surgimento de novas barreiras comerciais potencializando os riscos supracitados, o que poderá afetar adversamente os seus negócios e resultados.

O governo brasileiro pode impor controles cambiais e restrições significativas a remessas de divisas ao exterior, o que afetaria negativamente a capacidade de o investidor converter e remeter dividendos ou outras distribuições ou os recursos provenientes da venda de ações da Companhia, e sua capacidade de efetuar pagamentos de dividendos ou outras distribuições a investidores não brasileiros, e reduziria o preço de mercado de suas ações.

As leis brasileiras estabelecem que, em caso de graves desequilíbrios, o governo brasileiro poderá impor restrições temporárias a remessas para o exterior de recursos provenientes de investimentos no Brasil e à conversão de reais em moedas estrangeiras. A última vez em que o governo brasileiro impôs restrições desse tipo a remessas foi por um período breve em 1989 e no início dos anos 90.

A Companhia não pode garantir que o governo brasileiro não tomará medidas semelhantes no futuro. A aplicação de quaisquer referidas restrições à conversão e remessa de valores para fora do Brasil impediria ou prejudicaria a capacidade de o investidor converter dividendos ou outras distribuições ou os recursos provenientes de qualquer venda das ações ordinárias da Companhia em dólares norte-americanos e remeter dólares norte-americanos para o exterior, e a capacidade da Companhia de efetuar pagamentos de dividendos ou outras distribuições a investidores não brasileiros. A aplicação de quaisquer referidas restrições teria um efeito prejudicial substancial sobre o preço de mercado das ações da Companhia.

A intervenção do governo brasileiro na economia nacional por meio de modificações significativas em suas políticas e normas monetárias, fiscais, creditícias e tarifárias podem afetar adversamente os negócios da Companhia.

O Governo Federal exerceu e continua a exercer influência significativa sobre a economia brasileira, e realizar modificações significativas em suas políticas e normas monetárias, creditícias, tarifárias, fiscais e outras de modo a influenciar a economia brasileira. Essa influência, bem como a conjuntura econômica e política brasileira, poderão vir a causar um efeito adverso para a Companhia e para o valor de mercado das ações de sua emissão.

As medidas tomadas pelo Governo Federal podem controlar a inflação, além de outras políticas, normas e regulamentos, entre outras medidas, ocasionando aumentos das taxas de juros, mudanças das políticas fiscais, controles de preços, desvalorizações cambiais, controles de capital e limitações às importações.

A incerteza em relação à implementação de mudanças por parte do governo brasileiro e às diretrizes da política econômica pode criar instabilidade na economia brasileira e contribuir para a desconfiança dos agentes financeiros, aumentando a volatilidade no mercado de capitais brasileiro, bem como no preço dos títulos de emissores brasileiros.

A Companhia não tem controle sobre quais medidas ou políticas o Governo Federal poderá adotar no futuro, e não pode prevê-las. Os seus negócios, sua situação financeira e os seus resultados operacionais, bem como o preço de mercado das ações de sua emissão poderão ser adversamente afetados por modificações nas políticas.

4.2 - Indicar os 5 principais fatores de risco, dentre aqueles enumerados no campo 4.1, independentemente da categoria em que estejam inseridos
--

Abaixo listamos os 5 principais fatores de riscos, dentre aqueles enumerados no campo 4.1, independentemente da categoria em que estejam inseridos:

- 1. As operações da Companhia estão expostas à possibilidade de perdas por desastres naturais, secas, catástrofes, acidentes, incêndios e outros eventos que não estão no controle da Companhia e que podem afetar negativamente seu desempenho financeiro, assim como por condições climáticas adversas, efeitos das mudanças climáticas e outros fatores fora do seu controle, que podem afetar a navegabilidade das hidrovias nas quais a Companhia opera.*
- 2. Flutuações na troca de moeda estrangeira em nossas transações comerciais podem afetar negativamente os resultados financeiros da Companhia.*
- 3. Falta de acompanhamento das inovações pode resultar em perda de vantagem competitiva e oportunidades de otimização.*
- 4. As operações da Companhia estão expostas à possibilidade de acidentes e outros eventos adversos que não estão no controle da Companhia, os quais podem afetar negativamente negócios e os resultados operacionais da Companhia.*
- 5. O cronograma dos projetos da Companhia pode sofrer atrasos o que, por consequência, pode acarretar aumento dos custos previstos, e afetar adversamente seus projetos atuais e futuros.*

4.3 – Riscos de mercado: descrever, quantitativa e qualitativamente, os principais riscos de mercado a que o emissor está exposto, inclusive em relação a riscos cambiais e a taxas de juros

No curso normal de nossos negócios, estamos expostos a riscos de mercado (risco de taxa de juros e risco de taxa de câmbio) que são inerentes às nossas atividades e que são descritos quantitativa e qualitativamente abaixo.

Os riscos econômico-financeiros refletem, principalmente, o comportamento de variáveis macroeconômicas e taxas de câmbio e de juros, bem como as características dos instrumentos financeiros utilizados pela Companhia e suas controladas.

Os principais riscos financeiros considerados pela gestão da alta administração são:

- Risco de taxas de câmbio
- Risco de taxa de juros

A seguir apresentamos informações sobre a exposição da Companhia e suas controladas a cada um desses riscos.

Risco de taxas de câmbio

Decorre da possibilidade de oscilações das taxas de câmbio das moedas estrangeiras utilizadas pela Companhia e por suas controladas. As transações que sofrem oscilações são a parcela do Bond destinada à operação do corredor norte e as operações e financiamento da HB Cabotagem.

Risco de taxa de juros

A Companhia e suas controladas realizaram análise de sensibilidade dos principais riscos aos quais seus instrumentos financeiros estão expostos, basicamente representados por variação das taxas de câmbio e de juros.

Variação das taxas de juros e taxas de câmbio

Variação nas taxas de juros

Para verificar a sensibilidade dos indexadores nos instrumentos financeiros aos quais a Companhia e suas controladas estavam expostas em 31 de dezembro de 2024, foram definidos três cenários distintos. O cenário provável considera as taxas de juros futuros observadas na data-base das demonstrações financeiras e os cenários possível e remoto consideram deterioração de 5% e melhora de 5%, respectivamente, na variável de risco considerada. O cálculo foi realizado através da projeção dos índices aplicáveis para um ano e verificando a respectiva sensibilidade em cada cenário. As tabelas abaixo indicam os índices considerados para a análise de viabilidade e o efeito desta no resultado:

	Cenário provável	Cenário possível	Cenário remoto
Efeito no resultado	(11.202)	(14.399)	(8.005)

Variação nas taxas de câmbio

Para verificar a sensibilidade dos indexadores nos instrumentos financeiros aos quais a Companhia e suas controladas estavam expostas em 31 de dezembro de 2024, foram definidos três cenários distintos. O cenário provável considera as taxas de juros futuros observadas na data-base das demonstrações financeiras e os cenários possível e remoto consideram deterioração de 5% e melhora de 5%, respectivamente, na variável de risco considerada. O cálculo foi realizado através da projeção de índices de dólar futuro para um ano e verificando a respectiva sensibilidade em cada cenário. As tabelas abaixo indicam os índices considerados para a análise de viabilidade e o efeito desta no resultado:

	Cenário provável	Cenário possível	Cenário remoto
Efeito no resultado	16.358	6.888	25.829
Efeito no patrimônio líquido	237.536	100.023	375.049
	253.894	106.911	400.878

4.4 – Processos: descrever os processos judiciais, administrativos ou arbitrais em que o emissor ou suas controladas sejam parte, discriminando entre trabalhistas, tributários, cíveis, ambientais e outros: (i) que não estejam sob sigilo, e (ii) que sejam relevantes para os negócios do emissor ou de suas controladas

A Companhia e suas controladas são parte em processos administrativos e judiciais no desenvolvimento normal de suas atividades. Tais processos dizem respeito principalmente a demandas de natureza trabalhista, tributária e cível.

As provisões da Companhia são registradas conforme os regramentos contábeis, sendo constituídas provisões para processos avaliados por seus consultores jurídicos como processos com chance de perda provável, bem como para o contencioso de massa, com base no histórico de condenação.

Para a descrição dos processos relevantes a seguir, a Companhia selecionou os processos que acredita, com base na análise de materialidade e criticidade avaliação de seus assessores jurídicos, bem como no julgamento de negócios de seus administradores, que poderiam influenciar decisões de investimento.

A Companhia considera relevantes os processos em razão do valor envolvido ou em razão dos riscos relacionados à matéria discutida, inclusive riscos reputacionais.

Contingências Trabalhistas

Processo de nº: 0010068-21.2017.5.08.0113 - Ação Civil Pública Trabalhista	
a. Juízo	Justiça do Trabalho – TRT 8ª Região – Subseção da Vara Única do Trabalho de Itaituba
b. Instância	2ª Instância
c. Data de instauração	04/10/2017
d. Partes no processo	Polo Ativo: Ministério Público do Trabalho (MPT) Polo Passivo: Hidrovias do Brasil – Vila do Conde S.A.
e. Valores, bens ou direitos envolvidos	Ação decorrente de apuração iniciada a partir de acidente de trabalho, com pedido de indenização por danos morais coletivos no valor mínimo de R\$100.000,00, e pedido de aplicação de multa no valor de R\$2.000,00 (multiplicada pelo número de trabalhadores atingidos) por obrigação de fazer ou não fazer descumprida em decorrência das seguintes obrigações: a) implementar procedimento para trabalho em espaço confinado; b) inibir o acesso ao espaço confinado e autorização de supervisão capacitada; c) permitir o trabalho em espaço confinado apenas se o supervisor assegurar que os serviços de emergência e salvamento estejam disponíveis e os meios para acioná-los estejam operantes; d) definir medidas para isolar, sinalizar, controlar ou eliminar os riscos em espaço confinado; e) adotar medidas para eliminar ou controlar os riscos que possam afetar a saúde e segurança dos trabalhadores; f) assegurar a realização da Análise Preliminar de Risco e da Permissão de Trabalho, para atividades no interior do silo, de forma a identificar todos os riscos presentes na atividade desenvolvida (art. 157, I, da CLT c/c item 35.2.1, alínea “b” da NR-35). Em 24/04/2018, o MPT revisou o valor referente ao pedido de danos morais coletivos, para constar R\$ 2.000.000,00.

f. Principais fatos	Em 23/09/2019 o processo foi julgado parcialmente procedente. Em 03/02/2020 foi protocolado Recurso Ordinário pela HB. Em 10/06/2020 foi publicado acórdão reduzindo o valor da indenização por danos morais coletivos para R\$ 300.000,00. Em 03/08/2020 foi publicado acórdão sendo mantida a condenação pecuniária em R\$ 300.000. Em 13/08/2020 foi interposto Recurso de Revista pela HB. O recurso aguarda julgamento desde 20/02/2022. Até 31/05/2025 não houve andamento significante posterior ao relatado.
g. Resumo das decisões de mérito proferidas	Prolatada sentença julgando parcialmente procedentes os pedidos referentes a obrigação de fazer e indenização por dano moral coletivo. Acórdão concedendo parcial provimento ao recurso ordinário da empresa para reduzir o valor arbitrado por dano moral coletivo em R\$ 300.000,00. Autos aguardando julgamento de Recurso de Revista no TST.
h. Estágio do processo	Recursal
i. Chance de perda	Provável
j. Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Trata-se de ação civil pública trabalhista cujo objeto atinge o parâmetro de risco relacionado à matéria discutida
k. Análise do impacto em caso de perda do processo	Em caso de procedência total dos pedidos, a Companhia terá que cumprir com as obrigações pleiteadas pelo MPT (sob pena de pagamento de multa) e realizar o pagamento de indenização no valor determinado em sentença, conforme indicado no item "e" acima.

Processo de nº: 0000042-90.2019.5.08.0113 - Ação Civil Pública Trabalhista	
a. Juízo	Justiça do Trabalho – TRT 8ª Região – Subseção da Vara Única do Trabalho de Itaituba.
b. Instância	2ª Instância
c. Data de instauração	05/02/2019
d. Partes no processo	Polo Ativo: Ministério Público do Trabalho (MPT) Polo Passivo: Hidrovias do Brasil – Vila do Conde S.A.
e. Valores, bens ou direitos envolvidos	Ação decorrente de apuração iniciada a partir da necessidade de cumprimento das NR'S 17,29,6,7,5,33, requerendo: i) cumprimento das obrigações de a) Cumprir a cota legal de PCD; b) Cumprir a cota legal de aprendizes; c) Permitir que o trabalho de levantamento de material com equipamento mecânico de ação manual seja executado somente com esforço físico compatível com a capacidade do trabalhador; d) Sinalizar as vias de trânsito de veículos ou pessoas; e) cumprir as normas de prevenção de acidentes do trabalho (NR-29); f) Fornecer instalações, equipamentos, maquinários e acessórios em bom estado e condições de segurança, bem como responsabilizar-se pelo correto uso dos mesmos; g) Providenciar a higienização e manutenção periódica dos EPI; h) Não permitir trânsito de veículos automotores sem sinalização sonora e luminosa (ré); i) Executar e interpretar os exames médicos complementares (Quadros I e II da NR-7) e observar periodicidade; j) Constituir comissão eleitoral da CIPA; k) Publicar e divulgar edital de eleição da CIPA, no prazo legal; l) Ministrar treinamento para a CIPA com carga horária igual ou superior a 20hs e com carga horária diária inferior a 8hs; m) Providenciar a emissão de ASO com o conteúdo mínimo (NR7); n) Submeter trabalhadores autorizados e/ou vigias a capacitação em espaços confinados com carga horária igual ou superior a 16hs e obedecendo ao conteúdo (NR-33); o) Providenciar a emissão

	de certificado de conclusão da capacitação em espaços confinados de acordo com a NR-33; p) Emitir, ao término do treinamento, certificado contendo o nome do trabalhador, conteúdo programático, carga horária, data, local de realização do treinamento, nome e qualificação dos instrutores e assinatura do responsável; q) Contemplar, na etapa de reconhecimento dos riscos do PPRA, a identificação das possíveis trajetórias e dos meios de propagação dos agentes no ambiente de trabalho; r) Contemplar, na etapa de reconhecimento dos riscos do PPRA, na obtenção de dados existentes na empresa, indicativos de possível comprometimento da saúde decorrente do trabalho; (ii) multa de R\$1.000,00 por obrigação descumprida, multiplicada pelo número de trabalhadores atingidos; (iii) danos morais difusos e coletivos já causados no valor de R\$100.000,00; (iv) indenização por danos causados genericamente à coletividade no valor de R\$1.389.024,00; e (v) multa pelo descumprimento de cotas no importe de R\$100.000,00.
f. Principais fatos	Em 18/05/2021, julgada parcialmente procedente a ação. Decisão publicada em 19/05/2021: condenação da Hidrovias às obrigações de(i) fornecer EPIs e treinamento aos empregados, (ii) fornecer proteção contra intempéries, (iii) cumprir a cota legal de aprendiz e (iv) pagar indenização por danos morais coletivos no valor de R\$220.000,00. Custas devidas à razão de 2% do valor da condenação. Recursos de estilo, em 15/09/2023 o processo foi autuado no TST e desde 13/05/2024 consta concluso para decisão. Até 31/05/2025 não houve andamento significativo posterior ao relatado.
g. Resumo das decisões de mérito proferidas	Prolatada sentença julgando parcialmente procedentes os pedidos referentes a obrigação de fazer e indenização por dano moral coletivo no valor de R\$220.000,00.
h. Estágio do processo	Recursal
i. Chance de perda	Provável
j. Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Trata-se de ação civil pública trabalhista cujo objeto atinge o parâmetro de risco relacionado à matéria discutida
k. Análise do impacto em caso de perda do processo	Em caso de procedência total dos pedidos, a Companhia terá que cumprir com as obrigações pleiteadas pelo MPT (sob pena de pagamento de multa) além do pagamento de indenização determinado em sentença, conforme indicado no item "f" acima.

Contingências Ambientais

Processo de nº 0000312-62.2016.4.01.3908 - Ação Civil Pública	
a. Juízo	Tribunal Regional Federal - 1ª Região - Subseção de Itaituba
b. Instância	1ª Instância
c. Data de instauração	16/02/2016
d. Partes no processo	Polo Ativo: Ministério Público do Estado do Pará – MP- PAe Ministério Público Federal do Estado do Pará -MPF - PA Polo Passivo: IBAMA; Rio Turia Serviços Logísticos Ltda; Hidrovias do Brasil – Vila do Conde S.A.; Cianport Cia Norte Navegação e Portos e ANTAQ
e. Valores, bens ou direitos envolvidos	Suspensão do processo burocrático de licenciamento ambiental e anulação das licenças ambientais emitidas pela Secretaria de Estado, de Meio Ambiente e Sustentabilidade do Estado do Pará, em nome HBSA, Rio Turia e Cianport,

	relacionadas às três estações de transbordo de carga (ETC) no Rio Tapajós; Objetivando atribuir ao IBAMA o processo de licenciamento ambiental das atividades das corrés.
f. Principais fatos	Ação Civil Pública, com pedido de concessão de tutela antecipada para suspensão do processo de licenciamento ambiental, ajuizada em 15/02/2016. Em 11/07/2017 foi proferida decisão que indeferiu o pedido de tutela antecipada. Em 25/03/2025 os autos foram conclusos para julgamento e não houve andamento posterior ao relatado.
g. Resumo das decisões de mérito proferidas	Em 11.7.2017, proferida decisão indeferindo pedido de tutela de urgência e intimando a FUNAI para manifestar se possui interesse em integrar a ação.
h. Estágio do processo	Conhecimento
i. Chance de perda	Possível
j. Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Trata-se de ação civil pública ambiental cujo objeto atinge o parâmetro de risco relacionado à matéria discutida.
k. Análise do impacto em caso de perda do processo	Em caso de perda integral do processo, seria necessária a obtenção de novas licenças junto ao IBAMA, e consequente realização de novos estudos, sob os parâmetros estabelecidos pelo AAE e AAI.

Processo de nº 0000435-60.2016.4.01.3908 - Ação Civil Pública	
a. Juízo	Tribunal Regional Federal - 1ª Região -Subseção de Itaituba
b. Instância	1ª instância
c. Data de instauração	03/03/2016
d. Partes no processo	Polo Ativo: Ministério Público Federal do Estado do Pará – MPF-PA e Ministério Público do Estado do Pará – MP-PA. Polo Passivo: União Federal; ANTAQ; Rio Turia Serviços Logísticos Ltda.; Hidrovias do Brasil – Vila do Conde S.A. e Cianport Cia Norte de Navegação e Portos Ltda.
e. Valores, bens ou direitos envolvidos	Suspensão dos processos de licenciamento ambiental das estações de transbordo de carga (ETC) de Itaituba, Pará, até que seja realizada consulta prévia, livre e informada das aldeias indígenas e demais comunidades tradicionais próximas à área de influência do projeto do empreendimento, além da declaração de nulidade da licença de operação expedida pelo órgão ambiental estadual (SEMAS-PA) no âmbito do procedimento de licenciamento das ETC em razão da falta de consulta prévia e informada aos povos indígenas e demais comunidades tradicionais que vivem na área de influência do projeto do complexo portuário de Miritituba, Itaituba/PA.
f. Principais fatos	Ação Civil Pública, com pedido de concessão de tutela de urgência para imediata suspensão dos processos de licenciamento ambiental das ETC ajuizada em 03/03/2016. Em 24/03/2017, foi proferida decisão que indeferiu pedido de tutela de urgência. Em 30.1.2023, autos foram remetidos à conclusão para julgamento. Até 31/05/2025 não houve andamento significativo posterior ao relatado.
g. Resumo das decisões de mérito proferidas	Em 24.3.2017, foi decisão proferida indeferindo pedido de tutela de urgência.
h. Estágio do processo	Conhecimento

i. Chance de perda	Possível
j. Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Trata-se de ação civil pública ambiental cujo objeto atinge o parâmetro de risco relacionado à matéria discutida.
k. Análise do impacto em caso de perda do processo	Em caso de perda integral do processo, a Companhia teria que realizar a consulta prévia, livre e informada das populações tradicionais próximas ao local da ETC e eventuais outros estudos relacionados.

Contingências Cíveis

Processo de nº: Mandado de Segurança 0802910-80.2019.8.14.0051	
a. Juízo	Tribunal de Justiça do Estado do Pará (2ª Turma de Direito Público) – 6ª Vara de Cível e Empresarial
b. Instância	2ª instância
c. Data de instauração	03/04/2019
d. Partes no processo	Polo Ativo: Hidrovias do Brasil - Vila do Conde S.A. Polo Passivo: Estado do Pará (Coordenador da Coordenação Executiva Regional da Administração Tributária ("CERAT") de Santarém/PA e Auditor Fiscal Chefe do Órgão de Execução da Administração Tributária ("OEAT") de Itaituba/PA).
e. Valores, bens ou direitos envolvidos	Mandado de Segurança buscando assegurar o direito líquido e certo de não incidência do ICMS-Transporte quando da prestação de serviços de transporte de mercadorias no território paraense até a área portuária ("TUP") sediada em Barcarena/PA para posterior exportação, bem como de restituir/compensar os valores indevidamente recolhidos a este título, a teor do entendimento firmado na Súmula STJ 649 e nos termos do art. 155, § 2o, X "e", da CF e do art. 3º, II, da LC nº 87/96.
f. Principais fatos	Em 03/04/19, foi distribuído o Mandado de Segurança. Em 11/04/19, foi deferida a medida liminar. Em 15/02/23, proferido acórdão confirmando a decisão monocrática e dando provimento ao Recurso de Apelação da FEPA. Em 24/02/23, foram opostos Embargos de Declaração para fins de prequestionamento, rejeitados em 08/11/23. Em 05/12/23, foi interposto recurso especial e extraordinário, com contrarrazões do Estado em 07/12/23. Em 22/02/24, foi proferida decisão admitindo o Recurso Especial e não admitindo o Recurso Extraordinário. Em 19/03/24, foi interposto Agravo em Recurso Extraordinário, ora contrarrazoado em 20/03/24. Em 19/04/24, foi proferida decisão remetendo os autos ao STF. Em 13/05/24, os autos foram recebidos no STJ como REsp nº 2143986, distribuído ao Ministro Teodoro Silva Santos da Segunda Turma do STJ. Em 20/06/24, foi proferida decisão negando provimento ao Recurso Especial. Em 27/06/24, foram opostos Embargos de Declaração, contrarrazoado em 03/07/24. Em 22/11/24, foi proferida decisão acolhendo em parte os embargos de declaração. Em 17/12/24, foi interposto Agravo Interno, ora impugnado pelo Estado do Pará em 19/12/24. Em 18/03/25, foi negado provimento ao agravo interno. Até 31/05/2025 não houve andamento significativo posterior ao relatado.
g. Resumo das decisões de mérito proferidas	Em 22/10/19, proferida sentença que concedeu a segurança pleiteada para (i) reconhecer o direito de a Hidrovias não ser submetida à incidência do ICMS-

	Transporte quando da prestação dos serviços de transporte de mercadorias no território paraense até a área portuária ("TUP") sediada em Barcarena/PA para posterior exportação, tomando por lastro o entendimento firmado na Súmula STJ 649, e (ii) restituir/compensar os valores indevidamente recolhidos a este título. Em 15/02/23, proferido acórdão, confirmando a decisão monocrática anteriormente proferida e dando provimento ao Recurso de Apelação do Estado do Pará para denegar a segurança, ao argumento de que a imunidade constitucional dada à exportação de mercadorias repercutiria apenas na operação de exportação propriamente dita, não ao transporte interestadual de mercadorias destinadas à exportação praticado pela ora Embargante, a teor do julgamento do RE 754.917 (Tema STF 475).
h. Estágio do processo	Recursal
i. Chance de perda	Remota
j. Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	A relevância se dá em razão da tese discutida (não incidência de ICMS sobre o serviço de transporte interestadual de mercadorias destinadas ao exterior - Súmula STJ 649), a qual, se não acolhida, resultará na incidência do ICMS-Transporte quando da prestação de serviços.
k. Análise do impacto em caso de perda do processo	Caso ocorra a perda do processo, a Companhia passará a pagar o ICMS-Transporte e eventuais adicionais, havendo o aumento dos custos totais da operação.

Processo de nº: 0803412-32.2021.8.14.0024 – Mandado de Segurança	
a. Juízo	Tribunal de Justiça do Estado do Pará (2ª Turma de Direito Público) – 1ª Vara Cível e Empresarial de Itaituba
b. Instância	2ª instância
c. Data de instauração	01/09/2021
d. Partes no processo	Polo Ativo: Hidrovias do Brasil – Vila do Conde S.A. Polo Passivo: Secretário da Secretaria de Tributos e Arrecadação - SEMAT; Procuradoria Geral do Município de Itaituba/PA.
e. Valores, bens ou direitos envolvidos	Mandado de Segurança buscando assegurar o direito líquido e certo de não se sujeitar (i) ao recolhimento/ retenção da Taxa de Controle, Acompanhamento e Fiscalização do Trânsito e Circulação de Veículos de Grande Porte ("TCFT") e (ii) à correlata obrigação acessória correspondente à entrega de relatório analítico mensal com movimentações de caminhões "carregados" no Município de Itaituba/PA.
f. Principais fatos	Em 01/09/21, foi distribuído o Mandado de Segurança. Em 06/10/21, foi indeferida a liminar. Em 26/10/21, foi noticiado o depósito judicial. Em 29/10/22, foi proferida sentença denegando a segurança. Em 29/11/22, foi interposta Apelação. Em 06/12/22, o Município apresentou Contrarrazões, com remessa dos autos ao TJPA em 07/12/22. Em 03/07/23, a Apelação foi recebida com efeito suspensivo. Em 09/04/24, foi proferida decisão negando provimento ao Recurso de Apelação. Em 03/05/24, foi interposto agravo interno. Aguarde-se julgamento. Até 31/05/2025 não houve andamento significativo posterior ao relatado.
g. Resumo das decisões de mérito proferidas	Em 29/10/22, proferida sentença denegando a segurança, por entender pela inadequação do mandado de segurança, sob o argumento de que o feito ressentiria a apresentação de prova pré-constituída, contrapondo-se à lei em tese, pretensão vedada pela Súmula STJ nº 266.

h. Estágio do processo	Recursal
i. Chance de perda	Possível
j. Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	A relevância se dá em razão da tese discutida (não sujeição ao recolhimento da TCFT e à correlata obrigação acessória de entrega de relatório analítico mensal com movimentações de caminhões “carregados” no Município de Itaituba/PA) .
k. Análise do impacto em caso de perda do processo	Em caso de perda integral do processo, a Companhia terá que efetuar o pagamento da TCFT, na condição de substituto tributário.

Processo de nº 0024560-16.2022.8.16.0001 – Ação de Restituição de Mercadoria C/C Indenizatória	
a. Juízo	6ª Vara Cível de Curitiba/PR
b. Instância	1ª Instância
c. Data de instauração	17/10/2022
d. Partes no processo	Polo ativo: GRANELES BRASIL COMERCIAL IMPORTADORA EXPORTADORA AGRÍCOLA S.A. Polo Passivo: Hidrovias do Brasil – Vila do Conde S.A. (“HBSA”)
e. Valores, bens ou direitos envolvidos	Valor da causa é R\$ 39.234.883,00.
f. Principais fatos	Pedido de deferimento da tutela de evidência para que a Hidrovias seja compelida a restituir, no prazo máximo de 30 dias, sob pena de multa coercitiva em valor a ser atribuído pelo Juízo, o montante de 13.308.231 kg de soja, ou seja, 221.803,85 sacas/60kg. Se não efetuada a entrega sob pena de multa, sejam deferidas técnicas processuais idôneas para a obtenção do resultado prático equivalente; ou, caso não seja deferida a medida provisória fundada na evidência, ao menos seja reformada a decisão agravada para os fins de exigir da agravada o reforço de garantia judicial prestada.
g. Resumo das decisões de mérito proferidas	N/A.
h. Estágio do processo	Conhecimento.
i. Chance de perda	Provável
j. Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Valor envolvido.
k. Análise do impacto em caso de perda do processo	Em caso de decisão desfavorável, a companhia poderá ser obrigada a indenizar a contraparte em valor correspondente.

Processo de nº 1002807-52.2017.4.01.3900 – Ação Ordinária	
a. Juízo	5ª Vara Federal de Belém/PA
b. Instância	2ª Instância
c. Data de instauração	16/11/2017
d. Partes no processo	Polo ativo: Hidrovias do Brasil – Vila do Conde S.A. ("HBSA") Polo Passivo: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
e. Valores, bens ou direitos envolvidos	Valor da causa é R\$ 2.766.654,73.
f. Principais fatos	Trata-se de Ação Declaratória com pedido de concessão de medida cautelar liminar proposta pela Hidrovias para que a CDP fosse reconhecida a ilegalidade na cobrança tarifas aquaviárias pela CDP à Hidrovias. 19/09/2023: Foi proferida sentença negando provimento a ação interposta pela Hidrovias. 21/09/2023: A ANTAQ apresentou petição de ciência quanto ao conteúdo da sentença proferida. 23/10/2023: Interposta apelação pela Hidrovias contra a sentença que negou provimento à ação ajuizada, com pedido de efeito suspensivo. 28/11/2023: A CDP apresentou contrarrazões ao recurso de apelação da Hidrovias. 11/12/2023: Os autos foram remetidos ao Tribunal Regional Federal com pedido de análise do efeito suspensivo em caráter emergencial. Em 16/05/2024 foi proferida decisão indeferindo a tutela recursal pleiteada pela Hidrovias. Em 22/05/2024 a Hidrovias interpôs agravo interno em face da decisão que negou a concessão da tutela recursal pleiteada. Aguarda-se julgamento. Até 31/05/2025 não houve andamento significativo posterior ao relatado.
g. Resumo das decisões de mérito proferidas	19/09/2023: Foi proferida sentença negando provimento a ação interposta pela Hidrovias.
h. Estágio do processo	Conhecimento.
i. Chance de perda	Possível.
j. Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Valor envolvido e possível reflexo da cobrança de Tarifas Aquaviárias, agregando valor ao custo da operação e/ou ao cliente.
k. Análise do impacto em caso de perda do processo	Em caso de decisão desfavorável, a companhia poderá ser obrigada a pagar tarifa aquaviária sem contraprestação.

4.5 – Indicar o valor total provisionado, se houver, dos processos descritos no item 4.4

Dentre os processos descritos no item 4.4, a Companhia provisionava os seguintes procedimentos:

- Ação Civil Pública Trabalhista 0010068-21.2017.5.08.0113, cuja provisão é de R\$ 659.022,10 (seiscentos e cinquenta e nove mil, vinte e dois reais e dez centavos), valor atualizado até 31/05/2025.
- Ação Civil Pública Trabalhista 0000042-90.2019.5.08.0113, cuja provisão é de R\$ 364.922,50 (trezentos e sessenta e quatro mil, novecentos e vinte e dois reais e cinquenta centavos), valor atualizado até 31/05/2025.
- Ação Ordinária Cível 0024560-16.2022.8.16.0001, cuja provisão é de R\$ 25.000.000,00 (vinte e cinco milhões de reais), valor atualizado até 31/05/2025.

4.6 – Processos sigilosos: em relação aos processos sigilosos relevantes em que o emissor ou suas controladas sejam parte e que não tenham sido divulgados no item 4.4, analisar o impacto em caso de perda e informar os valores envolvidos

Até a data deste Formulário de Referência, a Companhia não é parte em processo judicial sigiloso que atenda aos parâmetros deste item.

4.7 – Descrever outras contingências relevantes não abrangidas pelos itens anteriores

Não há outras informações relevantes com relação a este item 4.

5.1 – Gerenciamento de riscos: em relação aos riscos indicados nos itens 4.1 e 4.3, informar:

(a) Se o emissor possui uma política formalizada de gerenciamento de riscos, destacando, em caso afirmativo, o órgão que a aprovou e a data de sua aprovação, e, em caso negativo, as razões pelas quais o emissor não adotou uma política

Em 20 de fevereiro de 2020, o Conselho de Administração da Companhia aprovou a Política de Gerenciamento de Riscos da Companhia, a qual foi revisada em 21 de outubro de 2021, conforme aprovado em reunião do Conselho de Administração realizada nessa data ("Política de Gerenciamento de Riscos").

A Política de Gerenciamento de Riscos está disponível para consulta nos seguintes endereços:

- Site de Relação com Investidores da Companhia (<https://ri.hbsa.com.br/>), na seção "Governança Corporativa", clicando em "Estatutos, Políticas e Regimentos", em seguida no ícone "Políticas" e, por fim, "Política de Gerenciamento de Riscos" ou diretamente por meio do link: <https://api.mziq.com/mzfilemanager/v2/d/c8024f4a-80c2-4b44-ac23-8a7aa499da81/b30ae924-c73c-f06b-dbb6-6c909f7b5081?origin=1; e>
- Site da CVM: <https://sistemas.cvm.gov.br> ou diretamente por meio do link: <https://www.rad.cvm.gov.br/ENET/frmExibirArquivoIPEExterno.aspx?NumeroProtocoloEntrega=911924>.

(b) Os objetivos e estratégias da política de gerenciamento de riscos, quando houver, incluindo:

A Política de Gerenciamento de Riscos, aplicável à Companhia e suas controladas, tem por objetivo definir as diretrizes para o processo unificado de gestão de riscos, bem como orientar os processos de identificação, análise, avaliação, tratamento, comunicação e monitoramento dos riscos da Companhia. Além de fortalecer a cultura de gestão de riscos, e preparar a Companhia para enfrentar as incertezas e favorecer o alcance dos objetivos estratégicos do negócio.

A Gestão de Riscos Corporativos possui como objetivo suportar a tomada de decisão, o planejamento e a execução da estratégia, fornecendo informações relevantes aos líderes e gestores da Companhia, para ciência do nível de exposição aos riscos e definição de ações para a redução de incertezas e a resiliência dos negócios. Essa política deve padronizar conceitos e diretrizes referentes à gestão de riscos.

(i) Os riscos para os quais se busca proteção

A Matriz de Riscos da Companhia possui as seguintes categorias de riscos:

Riscos Estratégicos	Associados às decisões estratégicas da Companhia para atingir os seus objetivos de negócios, e/ou decorrentes da falta de capacidade ou habilidade para proteger-se ou adaptar-se a mudanças no ambiente de negócio.
Riscos Operacionais	Decorrentes da falta de consistência e adequação dos sistemas de informação, processamento e controle de operações, bem como de falhas no gerenciamento de recursos e nos controles internos ou fraudes que tornem impróprio o exercício das atividades da companhia.
Financeiros	Associados ao planejamento, decisões e estrutura financeira (incluindo aspectos de mercado, crédito, liquidez, gestão financeira, macroeconomia, dentre outros).
Riscos Regulatórios	Associados ao ambiente regulatório decorrentes de descumprimentos de leis, desvios de conduta e da documentação orientadora.

Adicionalmente, os riscos observados e classificados de acordo com as categorias supracitadas, também serão divididos em subcategorias, possibilitando assim o melhor entendimento de suas causas e, consequentemente, permitindo identificar e monitorar os riscos de forma mais adequada.

(ii) Os instrumentos utilizados para proteção

O processo de identificação dos riscos parte primeiramente da contextualização dos parâmetros internos e externos relevantes para a Companhia e quais riscos se interpõem aos objetivos da organização. Essa etapa é importante para o entendimento dos riscos inerentes ao negócio, bem como a tendência de variação de exposição aos riscos existentes que são influenciados, principalmente, mas não exclusivamente, por fatores externos.

Em seguida, será iniciado o processo de avaliação de riscos que consiste na identificação, discussão e avaliação dos riscos do negócio. Os riscos são avaliados em nível departamental para melhor entendimento de suas causas, consequências e probabilidades e são posteriormente consolidados no Mapa de Riscos Corporativos. Isto favorece o processo decisório relacionado à:

- Priorização das ações de tratamento dos riscos;
- Definição da estratégia de tratamento dos riscos para adequação ao apetite ao risco da Companhia.

Dentro da etapa de avaliação dos riscos teremos:

(a) Identificação dos Riscos

Após a contextualização dos fatores internos e externos relevantes para o entendimento da exposição aos riscos, realiza-se a etapa de identificação e registro de riscos. Esta etapa é conduzida de maneira colaborativa e sistemática, através de reuniões com líderes e gestores da Companhia, para que de acordo com seus conhecimentos das operações, dados históricos disponíveis e pontos de vista forneçam uma visão realista dos Riscos Corporativos.

O objetivo desta etapa é compreender e registrar os riscos que possam influenciar positiva ou negativamente o alcance dos objetivos estratégicos ou até mesmo a continuidade do negócio.

(b) Análise dos Riscos

A etapa de análise tem o objetivo de estabelecer um panorama abrangente sobre o risco, sua adequada descrição, bem como registros adicionais de controles e/ou iniciativas existentes que podem mitigar o respectivo Risco Corporativo, bem como o detalhamento e registro dos Fatores de Risco relacionados. A análise de riscos fornece informações estruturadas de forma adequada para a avaliação de riscos, suportando de forma objetiva o entendimento de probabilidade e impacto da materialização de eventos incertos, considerando a estrutura atual de controles, barreiras de risco e cultura organizacional da Companhia.

(c) Avaliação dos Riscos

O propósito da avaliação de riscos é compreender como os riscos identificados impactam os negócios da Companhia e qual sua probabilidade de materialização, a partir das métricas definidas na Política de Gerenciamento de Riscos e pelo Conselho de Administração. Esta etapa é realizada de acordo com conhecimentos e pontos de vistas dos líderes e gestores da Companhia e pode ser realizada com técnicas qualitativas ou quantitativas. Durante a avaliação é realizada a priorização dos riscos da Companhia, de acordo com as escalas definidas para probabilidade e impacto em caso de materialização.

Após toda a avaliação de cada um dos riscos será iniciada a etapa de tratamento dos riscos onde será elaborada, planejada e implementada opções para tratar os riscos, reduzindo assim a probabilidade ou impacto deste risco, até atingir um nível aceitável pela companhia.

As ações para o tratamento de riscos são:

- **Evitar o risco:** Decidir não iniciar ou continuar com a atividade que dá origem ao risco. Opção por eliminar a fonte do risco;
- **Mitigar o risco:** Reduzir a probabilidade e/ou impacto de materialização do risco. Opção pela criação de planos de ação que minimizem a potencial exposição ao risco;
- **Transferir ou compartilhar o risco (Parcerias e/ou Seguros):** Reduzir impacto do risco através de contratos e seguros com terceiros. Opção pela redução do impacto dos riscos pela transferência ou compartilhamento do risco, seja uma parte ou integralmente junto a terceiros;
- **Aceitar o risco:** Assumir o risco de maneira a perseguir uma oportunidade ou objetivo estratégico. Opção por continuar operando com a atual estrutura, processos e/ou controles, observando inclusive a relação custo-benefício das ações de mitigação de determinado risco.

Para a efetiva implementação do tratamento selecionado, são propostos planos de ação para expor claramente como a resposta ao risco será realizada, de maneira que os custos e benefícios sejam compreendidos pelos envolvidos e o progresso em relação ao plano possa ser monitorado.

(iii) A estrutura organizacional de gerenciamento de riscos

A Companhia entende que, para uma adequada gestão de riscos, é fundamental a participação de todos os empregados, de forma atingir o nível de efetividade dessa política. Para tal, cada área necessita conhecer os seus papéis para que os principais riscos sejam devidamente tratados e monitorados.

As seguintes estruturas organizacionais são diretamente envolvidas no controle de gerenciamento de riscos: (i) Conselho de Administração; (ii) Comitê de Auditoria Estatutário; (iii) área de Gestão de Riscos; (iv) Responsável pelo Risco; (v) área de Controles Internos; e (vi) área de Auditoria Interna. As atribuições de cada uma estão descritas abaixo.

- (i) O **Conselho de Administração** é responsável por:
 - Discutir a estrutura da área de Gestão de Riscos e Controles;
 - Aprovar a Política de Gerenciamento de Riscos;
 - Aprovar o Plano de Trabalho de gestão de riscos;
 - Aprovar os níveis de alçada de riscos, que define as responsabilidades para aprovação e tratamento dos riscos;
 - Definir nível de exposição aceitável da tolerância e apetite a risco;
 - Aprovar o apetite a risco;
 - Acompanhar os resultados do processo de gerenciamento dos riscos;
 - Definir o perfil de riscos da organização;
 - Avaliar periodicamente o mapa de riscos corporativos e as ações mitigatórias reportados pela Diretoria;
 - Supervisionar os riscos priorizados e seus respectivos planos de resposta;
 - Acompanhar a evolução dos planos de ação mitigatórios dos riscos;
- (ii) O **Comitê de Auditoria** é responsável por:
 - Revisar a Política de Gerenciamento de Riscos;
 - Revisar o Plano de Trabalho de Gestão de riscos;
 - Validar o portfólio dos riscos corporativos;

- Monitorar o grau de apetite a risco e atualizá-lo quando necessário;
- Efetuar reporte ao Conselho de Administração acerca do gerenciamento dos riscos corporativos (alteração em impacto, probabilidade, demais características);
- Priorizar as recomendações da área de Gestão de Riscos e submetê-las ao Conselho de Administração.

(iii) A **área de Gestão de Riscos** é responsável por:

- Comunicar e treinar os empregados sobre gestão de riscos;
- Elaborar e implementar o processo da Área Gestão de Riscos (baseado em Política, Plano de trabalho e Manual);
- Propor e rever periodicamente os critérios para avaliação, mapeamento e classificação de riscos;
- Atuar no monitoramento de tendências e elementos externos que possam trazer riscos à organização;
- Programar reuniões para análise dos riscos;
- Coordenar as atividades de gestão de indicadores de riscos e planos de ação para riscos;
- Monitorar a evolução de implantação dos planos de ação e indicadores dos riscos;
- Assessorar o Comitê de Auditoria não estatutário nos assuntos relacionados aos riscos;
- Propor o Responsável do Risco por cada risco;
- Assessorar o Responsável pelo Risco na criação dos indicadores, dos níveis de exposição do plano de resposta aos riscos;
- Gerenciar sistema de riscos com o objetivo de consolidar os resultados das avaliações de riscos;
- Realizar monitoramento e análise crítica dos riscos;
- Definir diretrizes para o gerenciamento de riscos como, periodicidade das reuniões de gerenciamento de riscos e dos relatórios.

(iv) O **Responsável pelo Risco** é responsável por:

- Efetuar revisão técnica do risco, dos fatores de risco, avaliação, criticidade final do risco e ações de mitigação;
- Elaborar e atualizar as fichas de riscos sempre que necessário;
- Desenvolver indicadores para os riscos prioritários;
- Realizar o desdobramento das recomendações em planos de ação;
- Implementar e monitorar planos de ação dos riscos;
- Definir os responsáveis pelas etapas dos planos de ação;
- Definir os prazos para finalização das etapas dos planos de ação;
- Realizar o acompanhamento da execução das atividades;
- Efetuar reportes periódicos das informações ou alterações das fichas de riscos à Área de Gestão de Riscos;
- Comunicar a área de Gestão de Riscos ao identificar novos riscos e/ou eventos que sejam relevantes, assim como a sua evolução; e
- Realizar o monitoramento de forma interna dos processos nos quais possuem responsabilidade, bem como comunicar em caso de riscos emergentes.

(v) A área de **Controles Internos** é responsável por:

- Analisar e avaliar os fluxos internos dos processos da empresa, identificando necessidades e oportunidades de melhoria, com o objetivo de mitigar os riscos conhecidos da Companhia;
- Fornecer orientações sobre Gerenciamentos de Riscos dos processos, levando em consideração o ambiente de controles; e
- Manter a Administração atualizada quanto ao ambiente de controle da Companhia.

(vi) A área de **Auditoria Interna** é responsável por:

- Reportar ao Comitê de Auditoria Estatutário avaliações objetivas sobre a eficácia do gerenciamento de riscos;

- Verificar periodicamente se a estrutura de gerenciamento de riscos e controles internos está operando de forma eficaz;
- Avaliar se os riscos mais relevantes estão sendo gerenciados de forma adequada;
- Inserir no plano de auditoria os processos vinculados aos riscos prioritários; e
- Realizar o teste da efetividade dos controles mitigatórios associados aos riscos.

(c) A adequação da estrutura operacional e de controles internos para verificação da efetividade da política adotada

A verificação da eficácia dos processos e práticas adotados para o gerenciamento de riscos e controles internos da Companhia é feita por meio da área de Auditoria Interna, cuja missão é verificar o cumprimento de normas internas e da legislação pertinente, reportando-se ao Comitê de Auditoria.

Para garantir que a atividade da área de Auditoria Interna tenha autoridade para cumprir com seus deveres de verificação da eficácia dos processos e práticas para gerenciamento de riscos e controles internos da Companhia, o Conselho de Administração aprovou, em 20 de fevereiro de 2020, as atribuições da área de Auditoria Interna, que incluem, nos termos do artigo 23 do Regulamento do Novo Mercado, (a) monitorar a qualidade e a efetividade dos processos de gerenciamento dos riscos e de governança, bem como dos controles internos da Companhia e do cumprimento das normas e regulamentos associados às suas operações; (b) fornecer ao Conselho de Administração e ao Comitê de Auditoria avaliações independentes, imparciais e tempestivas; e (c) consolidar, avaliar, monitorar e comunicar os riscos (estratégicos, financeiros, operacionais e regulatórios) da Companhia ao Comitê de Auditoria e ao Conselho de Administração. A área de auditoria interna deverá reportar suas atividades ao Comitê de Auditoria que, por sua vez, se reportará ao Conselho de Administração.

Durante os seus trabalhos, a área de Auditoria Interna está autorizada a:

- Ter acesso completo, livre e irrestrito a todas as funções, registros, propriedades e pessoal pertinentes à condução de qualquer trabalho, sujeita à devida prestação de contas quanto à confidencialidade e salvaguarda dos registros e informações.
- Alocar recursos, definir frequências, selecionar questões, determinar escopos de trabalho, aplicar técnicas necessárias para atingir os objetivos de auditoria e emitir relatórios.
- Obter assistência do pessoal necessário da Companhia, assim como outros serviços especializados, internos ou externos à Companhia, para concluir o trabalho.

5.2 – Controles internos: em relação aos controles adotados pelo emissor para assegurar a elaboração de demonstrações financeiras confiáveis, indicar:

(a) As principais práticas de controles internos e o grau de eficiência de tais controles, indicando eventuais imperfeições e as providências adotadas para corrigi-las

A Administração da Companhia é responsável pelo estabelecimento e manutenção de mecanismos de controles internos efetivos sobre a elaboração e divulgação das informações financeiras.

Os controles relativos à preparação e divulgação das demonstrações financeiras são supervisionados pelos Diretores sob a responsabilidade do Diretor Presidente e do Diretor Financeiro e de Relações com Investidores da Companhia, visando fornecer segurança razoável quanto à confiabilidade dos processos. Isso é feito de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil e com as normas internacionais de relatório financeiro (IFRS) emitidas pelo *International Accounting Standards Board* – IASB.

A realização destes controles ocorre através das práticas assim citadas: (i) zelo pela qualidade e integridade das demonstrações financeiras trimestrais e anuais; (ii) avaliação dos procedimentos adotados pela Companhia para o cumprimento das exigências legais e regulatórias; e (iii) acompanhamento das ocorrências relevantes de Operações, Tecnologia da Informação e Segurança da Informação.

Em virtude dos mecanismos adotados, a Administração da Companhia acredita na eficiência dos procedimentos e controles internos adotados para assegurar a qualidade, precisão e confiabilidade das demonstrações financeiras da Companhia. Por essa razão, as demonstrações financeiras da Companhia apresentam adequadamente o resultado de suas operações e sua situação patrimonial e financeira nas respectivas datas.

A área de Auditoria Interna também é responsável por assegurar que a estrutura de gerenciamento de riscos e controles internos está operando de forma eficaz.

(b) As estruturas organizacionais envolvidas

Conforme disposto no Estatuto Social da Companhia, o referido órgão é responsável por supervisionar a auditoria interna, os controles internos da Companhia, gerenciamento de riscos, compliance e a área de elaboração das demonstrações contábeis e financeiras. Dessa forma, caberá ao Comitê de Auditoria Estatutário, dentre as suas competências:

- Opinar ao Conselho de Administração sobre a contratação e destituição dos serviços de auditoria externa independente ou de qualquer outro serviço;
- Supervisionar as atividades dos auditores independentes, a fim de avaliar seu plano anual de trabalho, a sua independência, a qualidade dos serviços prestados;
- Avaliar as informações contábeis trimestrais, demonstrações intermediárias e demonstrações financeiras anuais da Companhia emitindo o respectivo parecer, conforme aplicável;
- Acompanhar as atividades da auditoria interna e da área de controles internos e riscos da Companhia;
- Elaborar e divulgar relatório anual resumido contendo a descrição das reuniões realizadas, de suas atividades, os principais assuntos discutidos e destacando as recomendações feitas ao Conselho de Administração;
- Supervisionar as atividades das áreas de controles internos, auditoria interna e elaboração das demonstrações financeiras da Companhia;
- Avaliar e monitorar as exposições de risco da Companhia, nos termos da Política de Gerenciamento de Riscos, bem como manifestar se sobre qualquer revisão de seu conteúdo;

- Avaliar, monitorar, e recomendar à administração a correção ou aprimoramento das políticas corporativas da Companhia, incluída a Política de Transações com Partes Relacionadas e Demais Situações Envolvendo Conflito de Interesse;
- Avaliar e monitorar, a partir do reporte da administração e da área de auditoria interna, a adequação das transações com partes relacionadas realizadas pela Companhia e suas respectivas evidenciações;
- Receber e tratar informações acerca do descumprimento de dispositivos legais e normativos aplicáveis à Companhia, além de regulamentos e códigos internos estabelecendo, inclusive, procedimentos específicos para proteção do prestador e da confidencialidade da informação;
- Receber pelo menos uma vez ao ano um relatório da Comissão de Ética, contemplando denúncias de maior relevância, inclusive e, principalmente, as que possam envolver membros da alta administração; e
- Opinar sobre as matérias que lhe sejam submetidas pelo Conselho de Administração, bem como sobre aquelas que considerar relevantes.

O Estatuto Social da Companhia está disponível para consulta no site de Relação com Investidores da Companhia (<https://ri.hbsa.com.br/>), na seção "Governança Corporativa", clicando em "Estatutos, Políticas e Regimentos", em seguida no ícone "Estatutos".

Adicionalmente, compete a Controladoria da Companhia atuar de forma objetiva por meio de controle dos processos e avaliação do impacto que eventual falha de controle possa acarretar à elaboração das demonstrações financeiras. A Controladoria da Companhia subordina-se ao Vice-Presidente de Finanças e ao departamento de Relações com Investidores.

Já a área de Gestão de Riscos e Controles Internos é responsável por, além de outras atividades, assegurar que a Companhia possua uma estrutura de controles efetiva na avaliação e mitigação dos riscos que possam impactar suas demonstrações financeiras, incluindo o assessoramento das demais áreas na criação e manutenção de controles e no apoio e revisão na criação de normativos. A área de Gestão de Riscos e Controles Internos reporta ao Diretor Jurídico e Regulatório, com uma equipe de Analistas, Coordenador e Gerente.

Por fim, a Área de Auditoria interna é responsável, dentre outros, por reportar ao Comitê de Auditoria suas avaliações objetivas da eficácia do gerenciamento de riscos, de modo a assegurar que a estrutura de gerenciamento de riscos e controles internos está operando de forma eficaz.

(c) Se e como a eficiência dos controles internos é supervisionada pela administração do emissor, indicando o cargo das pessoas responsáveis pelo referido acompanhamento

A eficiência dos controles internos da Companhia é supervisionada pelo Comitê de Auditoria, o qual se reúne com o Conselho de Administração, no mínimo, trimestralmente para apresentação de resultados e acompanhamento das medidas tomadas.

(d) Deficiências e recomendações sobre os controles internos presentes no relatório circunstanciado, preparado e encaminhado à Companhia pelo auditor independente, nos termos da regulamentação emitida pela CVM que trata do registro e do exercício da atividade de auditoria independente

O relatório circunstanciado dos auditores independentes relativo ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024 indicou a seguinte deficiência significativas e recomendação sobre os controles internos da Companhia:

Deficiência Significativa Apontada	Recomendação da Auditoria Externa
Controles gerais de tecnologia da informação	a) Controle de revogação e bloqueio de acessos seja executado de

a. Ausência de tempestividade definida para revogação de acesso - sistema SISLOG b. Ausência de parâmetros mínimos de segurança de senhas - sistema SISLOG c. Ausência controles compensatórios para perfis conflitantes na matriz de SoD do sistema HBLOG d. Fragilidade no processo de concessão e monitoramento de usuários Firefighters e. Ausência de revisão de acessos pelos gestores no Sistema SAP f. Ausência de segregação de funções entre os acessos de Desenvolvimento e Transporte mudanças para o ambiente produtivo	forma tempestiva após data de desligamento, assim diminuindo a possibilidade de acessos indevidos. b) Implementação das seguintes melhorias aos controles de senha e login: • Determinar a extensão da senha para no mínimo 6-8 caracteres; • Determinar a complexidade da senha; • Estabelecer a validade da senha e configurá-la para no mínimo 45-60 dias; • Determinar o bloqueio de conta após 3 tentativas malsucedidas de login; e • A restauração da senha deve ser feita pelo administrador de segurança. c) Avaliar a implementação de controles de monitoramento e/ou compensatórios para o gerenciamento das atividades dos acessos conflitantes (incluindo permanência, alterações ou exclusões) de forma periódica, de maneira a prover razoável segurança que as atividades revisadas estejam adequadas às atribuições realizadas. d) Avaliar e implementar a segregação de função entre as atividades de processo de concessão de acessos aos usuários Firefighters (FF), a fim de que todos os acessos sejam solicitados, aprovados e atribuídos por pessoas distintas e devidas. Após período de utilização dos acessos das contas FF, recomendamos que o gestor responsável e independente revise os logs de atividades realizadas com os acessos das contas FF dentro do período de utilização, a fim de assegurar que os acessos e atividades realizadas estejam de acordo com a função ocupada por determinado colaborador. Recomendamos ainda, avaliar a redução do período em que os acesso FF permanecem ativos, somente para a execução da atividade aprovada, a fim reduzir o risco de acesso indevido e) Implementar procedimento formal de revisão periódica de perfis de acesso que contemple 100% das contas e seus perfis de acesso dos sistemas escopo, a fim de possibilitar que cada gestor de negócio valide se as contas de acesso e seus respectivos perfis estão aderentes ao cargo exercido pelo profissional. Ressaltamos que esta revisão deve contemplar não somente os usuários finais (Contabilidade, Financeiro, Fiscal, Tecnologia, entre outros), mas também as contas de sistemas, contas de serviços e contas nativas das aplicações. Adicionalmente, sugerimos formalizar e documentar toda e qualquer análise realizada durante a fase de revalidação destes acessos. Esta documentação deve conter os detalhes da análise realizada pelo departamento de tecnologia e pelo gestor da área de negócios. Indicando se o perfil de acesso deve ser mantido, alterado, excluído, entre outros. f) Avaliar e segregar os acessos de desenvolvimento para a relação das 06 contas de usuários no sistema SAP que possuem permissão de acesso para desenvolver e transportar mudanças para o ambiente produtivo. Na impossibilidade da remoção dos acessos, recomendamos criar um controle para monitorar e assegurar que os usuários não possam acumular acessos entre as atividades de desenvolvimento e transporte de uma request de mudanças para o ambiente produtivo dos sistemas SAP de forma a dar suporte à efetiva segregação de funções.
Deficiência significativa de controles relacionados aos controles de recálculo de hedge	Recomendamos que a Companhia reavalie os controles de revisão e aplicabilidade da literatura contábil aplicável e mantenha sempre os

accounting	seus procedimentos alinhados a fim de detectar e prevenir erros que venham a causar distorções relevantes nas demonstrações financeiras, dada a magnitude dos valores envolvidos na transação.
------------	--

(e) Comentários dos diretores sobre as deficiências apontadas no relatório circunstanciado preparado pelo auditor independente e sobre as medidas corretivas adotadas

Os auditores da Companhia apresentaram recomendações relativas a possíveis deficiências nos controles internos da Companhia, a partir do exame das demonstrações financeiras relativas ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024.

A tabela a seguir ilustra as deficiências significativas apontadas e as recomendações da auditoria externa, conforme avaliação da administração, bem como os comentários da administração e medidas adotadas pela Companhia a respeito dessa recomendação e o entendimento da administração em relação a tal recomendação:

Deficiência Significativa Apontada	Comentários da Administração / Medidas Corretivas
Controles gerais de tecnologia da informação:	a) O Sistema Sislog já está preparado para autenticação via AD (Usuários internos). Ainda é necessário incluir número de matrícula endereço e domínio do AD e registrar GMUD e testes. Para usuários externos será ajustado o processo para alteração do script de desligamento para informar o time de suporte e remover o acesso caso haja desligamento, para que a revogação e bloqueio de acessos seja executado de forma tempestiva (D+1) após a data de desligamento, assim diminuindo a possibilidade de acessos indevidos aos sistemas da HBSA.
a) Ausência de tempestividade definida para revogação de acesso - sistema SISLOG	
b) Ausência de parâmetros mínimos de segurança de senhas - sistema SISLOG	
c) Ausência controles compensatórios para perfis conflitantes na matriz de SoD do sistema HBLOG	b) O Sistema Sislog já está preparado para autenticação via AD (Usuários internos). Ainda é necessário incluir número de matrícula endereço e domínio do AD e registrar GMUD e testes. Para usuários externos, será adequado o mesmo padrão da política de gestão de acesso HBSA no sistema Sislog (CORP-TI-PRO-0003 Gestão de Acessos).
d) Fragilidade no processo de concessão e monitoramento de usuários Firefighters	c) Será avaliada a implementação de controles de monitoramento e/ou compensatórios para o gerenciamento das atividades dos acessos conflitantes (incluindo permanência, alterações ou exclusões) de forma periódica, de maneira a prover razoável segurança que as atividades revisadas estejam adequadas às atribuições realizadas. Através de fornecedor, será incluída na governança/monitoramento dos perfis de acesso nos relatórios bimestrais juntamente com outros sistemas.
e) Ausência de revisão de acessos pelos gestores no Sistema SAP	
f) Ausência de segregação de funções entre os acessos de Desenvolvimento e Transporte mudanças para o ambiente produtivo	d) Implementado parcialmente. Realizada a segregação de função entre as atividades de processo de concessão de acessos aos usuários FF e as aprovações dos usuários FF, onde são validadas e aprovadas pelo gestor (superintendente da área). Ainda como melhoria futura, há iniciativa junto ao projeto HBSAP de consultoria para apoiar na gestão de acesso (Trustsis) para o início de 2026 onde teremos atividade de avaliar a redução do período em que os acesso FF permanecem ativos, somente para a execução da atividade aprovada, a fim reduzir o risco de acesso indevido. e) Há um processo formal implementado de revisão periódica de perfis de acesso. Iremos expandir para contemplar 100% das contas e seus perfis de acesso dos sistemas escopo, a fim de possibilitar que cada gestor de negócio valide se as contas de acesso e seus respectivos perfis estão aderentes ao cargo exercido pelo profissional. Esse processo de revisão deverá contemplar não somente os usuários finais (Contabilidade, Financeiro, Fiscal, Tecnologia, entre outros), mas também as contas de sistemas, contas de serviços e contas nativas das aplicações. Será realizada uma análise durante a fase de

	revalidação destes acessos. Esta documentação deverá conter os detalhes da análise realizada pelo departamento de tecnologia e pelo gestor da área de negócios, indicando se o perfil de acesso deve ser mantido, alterado, excluído, entre outros. f) A existência de contas de usuários no sistema SAP que possuem permissão de acesso para desenvolver e transportar mudanças para o ambiente produtivo já estava mapeada e todas as transações são controladas.
Deficiência significativa de controles relacionados aos controles de recálculo de hedge accounting	A Administração identificou que o modelo de contabilização do Hedge Accounting aplicado nessa transação considerava indevidamente o efeito da variação cambial realizada entre receita líquida e resultado financeiro, e por isso reavaliou o modelo de contabilização e realizou as correções necessárias para a adequada apresentação dos saldos de 2025 e reapresentação dos períodos comparativos. Cabe destacar que essa operação teve início no exercício de 2018 (data em que o modelo de contabilização foi elaborado e que vinha sendo consistentemente aplicado ao longo dos anos), e término em janeiro de 2025, conforme previsto na designação inicial, e por isso a implementação do controle de revisão recomendado pelos auditores externos torna-se não aplicável. Todavia, a Companhia implementará tal controle caso efetue novas operações de Hedge Accounting.

5.3 – Integridade: em relação aos mecanismos internos de integridade adotados para prevenir, detectar e sanar desvios, fraudes, irregularidades e atos ilícitos praticados contra a administração pública, nacional ou estrangeira, informar:

(a) Se o emissor possui regras voltadas para a prevenção, detecção e remediação de desvios, fraudes, irregularidades e atos ilícitos praticados contra a administração pública, identificando:

A Companhia possui Política Anticorrupção que reflete as diretrizes e principais regras no relacionamento da Companhia com entidades privadas e com o poder público.

A Política Anticorrupção pode ser encontrada no site de Relação com Investidores da Companhia (<https://ri.hbsa.com.br/>), na seção “Governança Corporativa”, clicando em “Estatutos, Políticas e Regimentos”, em seguida no ícone “Políticas” e, por fim, “Política Anticorrupção (SGI)” ou diretamente por meio do link: <https://api.mziq.com/mzfilemanager/v2/d/c8024f4a-80c2-4b44-ac23-8a7aa499da81/78836a36-ce7d-770c-b713-ce96b51e9c81?origin=1>.

Os riscos e parâmetros para identificação e tratamento dos riscos de conformidade da Companhia são reavaliados sempre que constatada qualquer necessidade de adaptação ou adequação a determinada situação anteriormente não abrangida, seja em virtude de alteração normativa ou fática e, portanto, não há uma frequência pré-definida para reavaliação dos riscos de conformidade.

(i) Os principais mecanismos de integridade adotados e sua adequação ao perfil e riscos identificados, informando com que frequência os riscos são reavaliados e as políticas são adaptadas

Os principais mecanismos e procedimentos adotados pela Companhia para mitigar e controlar os riscos de integridade estão incluídos no Programa de Integridade da Companhia. Tal programa é composto por ações de cunho preventivo, detectivo e corretivo, minimizando riscos de descumprimento das diretrizes e a consequente aplicação de sanções, conforme supervisão da Comissão de Ética.

O Programa de Integridade é composto pelos seguintes pilares:

- Envolvimento de Alta Administração
- Comunicação e Treinamento
- Código de Conduta e Políticas
- Avaliação de riscos
- Monitoramento e Auditoria
- Avaliação de Terceiros
- Investigação e Comunicação
- Gestão de consequências
- Revisão periódica e melhorias

(ii) As estruturas envolvidas no monitoramento do funcionamento e da eficiência dos mecanismos internos de integridade, indicando suas atribuições, se sua criação foi formalmente aprovada, etc

As estruturas organizacionais envolvidas no funcionamento e eficiência dos mecanismos e procedimentos internos de integridade são o Conselho de Administração, o Comitê de Auditoria, as áreas de Gestão de Riscos e Controles Internos, Integridade, Jurídico e a Comissão de Ética, conforme detalhes descritos abaixo:

A área de Gestão de Riscos e Controles Internos mapeia, entre outros, riscos de desvios de ética e suporta os Responsáveis pelo Risco na criação de controles que o mitiguem. Adicionalmente, define monitoramentos sobre a ocorrência dos principais riscos e treina os colaboradores de forma a alinhar o conhecimento sobre os

valores e comportamentos esperados. A área de Auditoria Interna, através de suas atribuições, também utiliza de seus procedimentos internos para auxiliar no monitoramento da eficiência dos mecanismos de integridade.

A Companhia conta com uma Comissão de Ética, o qual é o órgão responsável por acompanhar e avaliar o Programa de Integridade, bem como por avaliar as principais manifestações recebidas pelo canal de ética da Companhia e sempre que necessário reportá-las ao Comitê de Auditoria. Esse grupo é composto pelo Presidente, Diretor Executivo Jurídico e de Compliance e Diretora de Gente e Gestão.

A área de Integridade da Companhia possui como responsabilidades:

- propor e revisar políticas relacionadas ao Programa de Integridade;
- orientar e desenvolver temas de treinamento do Programa de Integridade;
- desenvolver a comunicação corporativa do Programa de Integridade;
- gerir o Canal de Ética;
- conduzir ou supervisionar as investigações internas;
- monitorar o Programa de Integridade e propor ações de aprimoramento.

Desde a implementação do Programa de Integridade, uma quantidade expressiva de colaboradores foi treinada com o objetivo de conhecer e esclarecer o conteúdo Código de Ética da Companhia e demais políticas de Integridade. Além disso, a Companhia procura realizar treinamentos periódicos de seus colaboradores com foco em Integridade, bem como enviar comunicados por meio de mensagens eletrônicas, disponibilizar materiais impressos nos murais e áreas comuns das sociedades do grupo, e publicar matérias sobre o tema Integridade na plataforma de comunicação interna da Companhia.

(iii) Se o emissor possui código de ética ou de conduta formalmente aprovado, indicando: aplicação e órgãos:

- **Se ele se aplica a todos os diretores, conselheiros fiscais, conselheiros de administração e empregados e se abrange também terceiros, tais como fornecedores, prestadores de serviço, agentes intermediários e associados**
- **As sanções aplicáveis na hipótese de violação ao código ou a outras normas relativas ao assunto, identificando o documento onde essas sanções estão previstas**
- **Órgão que aprovou o código, data da aprovação e, caso o emissor divulgue o código de conduta, locais na rede mundial de computadores onde o documento pode ser consultado**

A Companhia possui um Código de Ética, cuja revisão e última reformulação foi formalmente aprovada pelo Conselho de Administração em reunião realizada em 09 de maio de 2024. Esse documento se aplica a todos os colaboradores, consultores, fornecedores, subcontratados, representantes e quaisquer outros que atuem em nome da Companhia e encontra-se disponível para consulta do público em geral no website da Companhia (<https://hbsa.com.br/>) por meio do link: <https://api.mziq.com/mzfilemanager/v2/d/c8024f4a-80c2-4b44-ac23-8a7aa499da81/d9fee530-b120-1286-a516-89df9afb51de?origin=1> ou clicando em "Fale Conosco", em seguida em "Canal de Ética e, por fim, no "Clique aqui e conheça nosso código de ética".

Além disso, os colaboradores e administradores da Companhia têm ciência das disposições do Código de Ética mediante assinatura do respectivo Termo de Compromisso e de treinamentos anuais específicos e relacionados aos riscos inerentes aos cargos ocupados pelos colaboradores e administradores.

O descumprimento do Código de Ética, das políticas, diretrizes ou procedimentos internos da Companhia, leis, ou normas relacionadas às atividades da Companhia, bem como a não cooperação com uma investigação interna, pode resultar em medidas disciplinares, tais como, mas não limitadas à advertência verbal ou por escrito, suspensão, demissão com justa causa ou término do contrato de trabalho, rescisão do

contrato de prestação de serviço ou de acordos de parceria comercial. Ainda, as medidas disciplinares internas não limitam a efetivação de medidas legais cabíveis para reparar qualquer dano, inclusive pecuniário, se for o caso.

O detalhamento sobre a forma de avaliação de padrões comportamentais e a aplicação de medidas disciplinares estão descritas no Código de Ética da Companhia.

Todo e qualquer indício ou comportamento incompatível com o Código de Ética ou com as leis às quais a Companhia está sujeita devem ser reportados, por qualquer colaborador ou terceiro que tiver conhecimento da prática ou ato contrário aos estabelecidos no Código de Ética da Companhia, diretamente à área de Integridade ou por meio do canal de ética da Companhia, que são apurados de forma independente e confidencial pela área de Integridade da Companhia.

(b) Se o emissor possui canal de denúncia, indicando, em caso positivo:

(i) Se o canal de denúncias é interno ou se está a cargo de terceiros

A Companhia possui canal de ética como uma ferramenta de comunicação de condutas que possam representar uma violação ao seu Código de Ética, políticas, diretrizes, procedimentos internos, ou regulações às quais a Companhia está sujeita. O canal de denúncias é gerido por uma empresa terceira e independente que recepciona e consolida todas as informações reportadas, garantindo confidencialidade, diligência e o correto processamento do relato. É assegurado ao denunciante: anonimato se assim desejar, sigilo na apuração, não retaliação e apuração imparcial e independente. Os relatos são apurados pela área de Integridade da Companhia, que possui reporte direto para a Comissão de Ética sempre que necessário, garantindo a governança necessária ao processo.

(ii) Se o canal está aberto para o recebimento de denúncias de terceiros ou se recebe denúncias somente de empregados

O canal de ética está disponível tanto para o público interno quanto para o público externo, 24 horas por dia, 7 dias por semana. O canal pode ser acessado por website, telefone, email ou chatbot, tanto em português, como em inglês e espanhol.

O canal de ética está disponível no website da Companhia (<https://hbsa.com.br/>), clicando em "Fale Conosco", em seguida em "Canal de Ética e, por fim, no "Clique aqui para acessar nosso canal de ética on-line" ou diretamente por meio do link: <https://canaldeetica.com.br/hbsa/>.

(iii) Se há mecanismos de anonimato e de proteção a denunciantes de boa-fé

Por meio do canal de ética, qualquer pessoa pode comunicar, de maneira confidencial, anônima e segura, sobre condutas que possam representar uma violação ao Código de Ética da Companhia, suas políticas, diretrizes ou procedimentos internos, ou da legislação permanente, o Canal é operado por empresa terceira independente, o que garante o sigilo e confidencialidade nos relatos realizados.

(iv) Órgão do emissor responsável pela apuração de denúncias

A área de Integridade, com o apoio da Comissão de Ética, são os responsáveis pela gestão e apuração das denúncias recebidas.

(c) Número de casos confirmados nos últimos 3 (três) exercícios sociais de desvios, fraudes, irregularidades e atos ilícitos praticados contra a administração pública e medidas corretivas adotadas

A Companhia não possui registros de casos de desvios, fraudes, irregularidades e atos ilícitos praticados contra a administração pública nos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2022, 2023 e 2024.

(d) Caso o emissor não possua procedimentos ou práticas voltadas para a prevenção, detecção e remediação de desvios, fraudes, irregularidades e atos ilícitos praticados identificar as razões:

Não aplicável em razão das informações prestadas acima.

5.4 – Alterações significativas: informar se, em relação ao último exercício social, houve alterações significativas nos principais riscos a que o emissor está exposto ou na política de gerenciamento de riscos adotada, comentando, ainda, eventuais expectativas de redução ou aumento na exposição do emissor a tais riscos

Não foram realizadas alterações significativas nas práticas de gerenciamento de riscos e controles internos no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024.

5.5 – Fornecer outras informações que o emissor julgue relevantes

Não há outras informações relevantes com relação a este item 5.