

Operador

Bom dia a todos. Sejam bem-vindos à conferência de resultados da Hidroviás do Brasil referentes ao quarto trimestre de 2025. Temos hoje a presença dos senhores Décio Amaral, Diretor Presidente e André Hachem, Diretor Financeiro e de Relações com Investidores.

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

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

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

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

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

Décio Amaral

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

Antes de entrar nos números, gostaria de começar contextualizando 2025 como um ano de mudanças estruturais para a Hidroviás do Brasil. Foi um período de profundas transformações que redefiniram nossas bases de governança, capital e ambição de longo prazo.

Concluimos o aumento de capital e tivemos a consolidação da Ultrapar como acionista controlador — um passo decisivo para assegurar perenidade societária, fortalecer nossa disciplina estratégica e criar as condições para uma geração de valor sustentável ao longo dos próximos anos. Esse movimento foi acompanhado por uma renovação importante da liderança executiva, reforçando nossa capacidade de execução e foco no core business.

Dentro desse contexto de governança e disciplina estratégica, no último trimestre concluimos a venda da operação de Navegação Costeira. Esse foi um passo relevante na otimização do nosso portfólio, permitindo o redirecionamento de capital e esforços para negócios com maior sinergia operacional, maior retorno e aderência à nossa estratégia de longo prazo.

Entramos, portanto, em um novo ciclo da Companhia: mais simples, mais disciplinado e orientado à rentabilidade sustentada.

Do ponto de vista operacional, 2025 marcou a retomada consistente dos nossos resultados. Superamos pela primeira vez o patamar de R\$ 1 bilhão em EBITDA Ajustado recorrente, alcançando R\$ 1,125 bilhão no ano, com crescimento de 95% frente a 2024. Movimentamos quase 18 milhões de toneladas, 22% acima do ano anterior, refletindo a normalização hidrológica, avanços operacionais e melhorias estruturais nas nossas operações.

Também avançamos de forma relevante em segurança e eficiência. A implementação do sistema integrado de gestão operacional e a redução de 56% na taxa de frequência de acidentes com afastamento mostram que produtividade e rentabilidade começam pela base: operações seguras e bem estruturadas.

Do lado financeiro, conduzimos um reposicionamento robusto do balanço. Saímos de uma alavancagem de 7,0x no final de 2024 — impactada pela crise hídrica e exposição cambial — para 2,3x ao final de 2025, após a eliminação da exposição cambial, redução do custo da dívida, aumento de capital e recuperação operacional. Esse movimento marca o início de uma trajetória consistente de melhora do ROIC e reforça nossa entrada em um novo ciclo de rentabilização da Companhia.

Com essa base estruturada, passamos agora aos destaques do quarto trimestre, começando pelo slide 5.

Como resultado, encerramos o trimestre com um EBITDA Ajustado recorrente de R\$160 milhões, com margem de 31%, revertendo os resultados negativos do 4T24.

Passo agora a palavra ao nosso CFO André Hachem para comentar os resultados de cada operação. Fico à disposição ao final da apresentação para a sessão de Q&A.

André Hachem

Obrigado Décio e bom dia a todos.

Antes de começarmos, gostaria de destacar que o Release está sendo apresentado na visão proforma, incluindo os resultados da operação de Navegação Costeira até outubro, dado que a venda foi concluída no dia 1º de novembro.

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

No quarto trimestre, movimentamos 1,8 milhões de toneladas, com EBITDA recorrente de R\$123 milhões e margem de 54%, revertendo o resultado negativo do mesmo período do ano anterior, refletindo melhores condições de navegação. No ano, atingimos um volume recorde de 8 milhões de toneladas, destacando a maior participação de grãos, principalmente no rodoviário direto. O EBITDA recorrente foi de R\$662 milhões em 2025, 43% acima de 2024, com margem de 60%.

Olhando agora para o começo de 2026, apesar das boas condições de navegação e das boas perspectivas de safra, estamos enfrentando desafios relevantes na recepção da ETC.

O elevado fluxo de caminhões na transportuária, somado ao alto volume de chuvas nas últimas semanas e às interdições decorrentes das obras de asfaltamento — que justamente representam a solução estrutural para esse gargalo — têm impactado o ciclo de recepção e a fluidez operacional. Em função desse contexto, estamos observando resultados inferiores àqueles vistos no mesmo período do ano anterior.

Passando para o slide 8, do Corredor Sul.

Operamos o trimestre com a navegação em melhores condições na Hidrovia Paraná-Paraguai, seguindo a tendência dos 9 primeiros meses do ano e refletindo uma recuperação de volume frente a 2024, principalmente de minério de ferro. No trimestre, movimentamos 893 mil toneladas, em linha com a sazonalidade do período, com EBITDA recorrente de R\$36 milhões e margem de 18%, estando acima do ano anterior por maior volume e melhor mix.

No acumulado do ano, o volume foi recorde, com quase 5 milhões de toneladas, 78% acima de 2024, fruto de melhores condições de navegação. O EBITDA recorrente totalizou R\$422 milhões, com margem EBITDA de 43%, sendo o maior da série histórica, refletindo a recuperação do minério de ferro e a diluição de custos com maior uso dos ativos.

Olhando agora para o início de 2026, o Corredor Sul operou com condições de navegabilidade mais próximas da normalidade. Ainda assim, permanecem alguns pontos de restrição que vêm limitando o carregamento de minério por comboio.

Em função dessas limitações e considerando a base comparativa mais forte do 1º trimestre de 2025, a expectativa é de resultados inferiores no 1T26.

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

No trimestre, movimentamos 647 mil toneladas, estando 27% acima do ano anterior, tendo como destaque a maior participação de fertilizantes no período. O EBITDA recorrente foi de R\$23 milhões, com margem de 45% e 10 pontos percentuais acima do ano passado, fruto do maior volume e do melhor mix, uma vez que fertilizante possui a tarifa maior e representou 83% do volume no 4º trimestre frente a 62% no ano passado.

No ano completo, Santos movimentou 2 milhões de toneladas, 17% acima de 2024, e com geração de EBITDA recorrente de R\$58 milhões, com crescimento de apenas 4% comparado com 2024, refletindo a consolidação da operação de sal, com maior volume, mas com menor tarifa frente a fertilizantes.

Para o início de 2026, seguimos com boas perspectivas para Santos, esperamos resultados levemente melhores aos observados no último trimestre, refletindo tanto nossas iniciativas de melhoria quanto um ambiente logístico mais competitivo para fertilizantes

Falando brevemente sobre a operação de Navegação Costeira, peço que passem para o slide 10.

Como o Décio comentou, concluímos a venda dessa operação no início de novembro. Por isso, os números que vocês estão vendo aqui consideram apenas os resultados até outubro.

No trimestre, movimentamos 224 mil toneladas e, no ano, 2,7 milhões de toneladas. O EBITDA Ajustado recorrente totalizou R\$13 milhões no trimestre e R\$ 88 milhões no acumulado do ano, refletindo os efeitos da docagem, da menor capacidade operacional no período e também de itens não recorrentes associados ao processo da venda.

Com isso, seguimos agora para os resultados consolidados da Companhia. Peço que passem para o slide 12, por favor.

No trimestre, movimentamos 3,6 milhões de toneladas, um crescimento de 65% em relação ao mesmo período do ano passado, puxado principalmente pela maior movimentação de volume nos corredores Norte e Sul. A Receita operacional líquida foi de R\$509 milhões, frente a R\$265 milhões no 4T24, refletindo o maior volume movimentado, o melhor mix nos corredores Norte e Sul e também a contribuição do maior volume de Santos, que compensaram o efeito da venda da operação de cabotagem. O EBITDA ajustado recorrente somou R\$160 milhões no trimestre, refletindo os mesmos efeitos citados anteriormente.

No ano completo de 2025, a Receita operacional líquida totalizou R\$2,5 bilhões, com crescimento de 41%, e o EBITDA ajustado recorrente foi recorde em R\$1,1 bilhão, um crescimento de 95% comparado ao ano passado, refletindo principalmente a recuperação das condições de navegação e melhorias operacionais implementadas ao longo do ano.

Passando para o slide 13, no 4T25 registramos prejuízo líquido de R\$361 milhões, esse resultado foi impactado por itens não recorrentes no período, principalmente baixas contábeis relacionadas à Navegação Costeira e indenizações e compensações de clientes.

É importante destacar que as baixas e impairments têm efeito exclusivamente contábil, sem impacto caixa e sem relação com a geração operacional do período.

No acumulado do ano, o prejuízo foi de R\$141 milhões, uma melhora de 75% em relação a 2024, refletindo a recuperação operacional e a normalização da navegação. A geração de caixa das operações atingiu R\$1,1 bilhão em 2025, o maior nível já registrado pela Companhia, acompanhando a melhora dos resultados e da reorganização societária atualmente em curso assim como melhor planejamento financeiro/fiscal.

Por fim, no slide 14, apresentamos os resultados financeiros do período, com alavancagem de 2,3x dívida líquida/EBITDA, uma redução de 4,7x em relação a 2024. Essa desalavancagem reflete a conclusão do aumento de capital que ocorreu em maio, a melhora dos resultados operacionais e a venda da operação da Navegação Costeira. Também seguimos com o compromisso de reduzir a exposição cambial e alongarmos o perfil da dívida, com prazo médio de 4,9 anos e custo de 106% do CDI. E pela primeira vez, encerramos o ano abaixo dos covenants da dívida, o que reforça a consolidação da nova estrutura de capital da Hidroviias.

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

Operador

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

Nossa primeira pergunta vem do João Ramiro do XP, senhor João, o seu microfone já está liberado:

João Ramiro

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

O Hachem comentou sobre essas indenizações de clientes no trimestre, podem passar um pouco mais de cor sobre o que seria isso? E sobre a transportuária, temos visto que isso tem gerado uma pressão significativa no frete rodoviário e queremos entender como isso afeta o setor competitivo da companhia para 2026 em relação a tarifa e volume? E o último ponto seria sobre dragagem, vimos notícias do governo suspendendo a dragagem do rio Tapajós, vocês veem isso como alguma incerteza estrutural? E referente a alocação de capital, como está o andamento dos projetos modulares e como está o balanço para o avanço de projetos mais estruturais como o “Dobra Tup”, ou até mesmo pagarem dividendo?

Muito obrigado.

Décio Amaral

Bom dia, João. Obrigada pela tua pergunta.

Sobre a transportuária e a dragagem, acho que já tivemos a oportunidade de comentar no passado que a solução definitiva da transportuária é a construção da nova transportuária, ou seja, de uma via completamente asfaltada e mais planejada, e isso está em execução e fica pronta no final desse ano, então esse ano é um ano de transição e a gente espera ter uma solução um pouco melhor do que foi no passado, a gente está asfaltando duas das principais ladeiras para que você tenha um fluxo melhor e ao mesmo tempo iniciamos uma operação de agendamento conjunto entre os principais operadores da região, isso começou fazer uns 15 dias, infelizmente essas obras atrasaram um pouco em relação ao que queríamos, então estamos no início de safra com essas obras em andamento o que gera algumas interrupções de vias, então a gente deve ter um início de ano ainda um pouco complicado mas isso deve ir melhorando ao longo dos meses e ter uma solução definitiva a partir do final do ano, início da próxima safra, sem dúvida isso traz, no curto prazo, pressões de tarifa, a gente tem sido sensível a isso e tentado trabalhar com os clientes para manter a competitividade do nosso corredor.

Em relação a dragagem, eu tive pessoalmente na semana passada, em Brasília, em alguns dos ministérios, na câmara do senado, todos ficaram desapontados com a atitude que o governo tomou em relação a dragagem, cancelar o decreto, mas vamos tentar traduzir um pouco isso. Primeiro – o decreto não traz nenhum risco de curto prazo para o projeto de concessão, todos os estudos necessários para o projeto de concessão vão continuar sendo feitos, isso já foi colocado pelo próprio ministério, acho que no momento de muita pressão até para a desocupação da área da

Cargil tomou-se essa medida. Em relação a dragagem acho que sim, houve um mal entendimento, uma má colocação do governo, essa dragagem que foi licitada é simples de manutenção, é uma dragagem feita recorrente nos rios, tanto que na parte do rio Madeira não foi cancelada, então acho que vamos ter o monitoramento dos níveis dos rios de maneira sistemática com o governo, com a ANA, e caso se perceba a necessidade de dragagem, que não foi necessária em 2025, o governo vai retomar esse processo com celeridade. Então de forma estrutural, não há parada nos estudos de concessões e a dragagens, estamos tendo o acompanhamento dos níveis dos rios e caso seja necessário ela será retomada, então não vejo riscos grandes nesse primeiro momento.

Agora passo para o Hachem, para ele te falar sobre a indenização de clientes e alocação de capital.

André Hachem

Fala João, tudo bem?

Então vamos lá, em relação aos não recorrentes, basicamente ao longo do ano de 2025 a gente identificou problemas relacionados a uma operação específica de um cliente e tomamos a decisão ao longo do ano de fazer uma compensação para esse cliente por conta desse problema, ele está muito relacionado, basicamente, ao produto que estava dentro do nosso sistema, foi uma safra mais úmida, ele é um problema bastante localizado então esse vai ser o único cliente, e pensando em longo prazo nós tomamos a decisão de fazer esse acordo com ele. A gente está buscando reaver isso através de outras coisas, tem alguns itens aqui que são passíveis de seguro, então a gente tem uma expectativa de reaver parte desse valor indo em frente.

Em relação a alocação de capital a gente está vendo uma desalavancagem ao longo do ano, a melhoria dos resultados teve uma contribuição muito importante para isso, o aumento de capital também, estamos agora com 2,3x dívida líquida/EBITDA, e quando a gente pensa em Hidroviás indo para frente, eu acho que esse patamar começa a ficar mais confortável, a gente ainda tem algumas incertezas quanto ao ambiente de calado indo para frente, então talvez fiquemos um pouco abaixo desse nível, e havendo confirmação da resiliência das dragagens e resiliência climática da Hidroviás, eu acho que a gente volta para patamares mais fortes de 2,0x – 2,5x.

Em relação a alocação de capital, a gente teve de fato o comissionamento da Cábrea no 4T, então a Cábrea começou a comissionar no final de dezembro, estamos agora fazendo os testes nela e ela deverá estar em pleno vapor ao longo dos próximos meses. Em relação ao Tombador, a obra continua em curso, nosso plano de investimento ele acaba representando quase todo investimento voltado para o Tombador, o comissionamento dele deve começar ao longo do 2º semestre, a expectativa é que ele comissiona no 3º trimestre e até o fim do 4º trimestre comecinho de 2027 ele esteja em pleno vapor. Então somando aqui as capacidades complementares do TUP e de recebimento do ETC.

João Ramiro

Super claro, muito obrigado.

Operador

Nossa próxima pergunta vem do Pedro Tineo, do Itaú BBA:

Pedro Tineo

Bom dia a todos. Poderiam comentar com mais detalhe os principais drivers para a performance forte de volumes no 4T25? Esse deveria ser o “novo normal” para o 4T (sem considerar a cábrea ainda)? E como os entraves na ETC podem prejudicar os volumes em 2026? Existem formas de contornar esse problema? E se eu puder fazer mais uma, vocês podem dar mais detalhes sobre esse não recorrentes no Norte?

Décio Amaral

Pedro, obrigado pela sua pergunta.

Eu acho que o 4T foi um 4T que a gente, entendendo a dificuldade da nova dinâmica de milho, em função dos preços referência que a indústria de etanol de milho está definindo, foi hábil para fazer boas negociações com os nossos clientes, como a que eles tivessem valor em troca de um volume diferenciado para que a gente pudesse operar. Tivemos ali condições bastante favoráveis no último trimestre na transportuária, e tivemos a oportunidade de testar novas configurações operacionais que a gente acreditava que resultaria em melhoras na produtividade, e sobre essa ótica isso foi um sucesso. Claro que ainda não temos condições de dizer que esse é o novo normal no curto prazo, mas a gente fica confiante que as teses de produtividade que estamos desenvolvendo vão se materializar, e a medida que a gente tirar alguns gargalos que temos dentro da operação, como por exemplo a transportuária, devemos ter novos normais de volume.

Falando um pouco do ETC, comentei sobre na resposta anterior sobre as medidas de curto prazo que estamos tomando, asfaltamento provisório das duas rampas, agendamento conjunto de todas as empresas para coordenar melhor a entrada de caminhões e estamos alugando um pouco de capacidade de terceiros, vai ter um pouco de aumento de custo nesse momento, mas até para dar um pouco de flexibilidade para os clientes, estamos alocando capacidade em terceiros para fugir um pouco da transportuária, enfim, estamos com algumas medidas contingenciais esse ano, mas como antecipei na resposta anterior a solução definitiva vem para a próxima safra.

Operador

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

Gabriel Frazão

Bom dia, Décio e Hachem, obrigado por pegar a minha pergunta.

Se pudessem comentar sobre como está o andamento das negociações de tarifa sobre esse ano? A dinâmica dos últimos anos é entrarem 100% contratados, isso segue para esse ano? E é factível continuar entregando aumento real de tarifa mesmo com a adição de capacidade? E um complemento sobre as indenizações, parte dessas indenizações foram alocadas na linha de receitas do corredor Norte? O que explicaria parte da queda de tarifa que teve nessa linha apesar do reajuste de preço que vocês entregaram e do mix que teve maior volume do sistema integrado. Seriam essas as perguntas.

André Hachem

Obrigada pelas perguntas, vamos lá.

A rescisão não passa pela receita, aqui basicamente o que você tem é o que o Décio comentou, uma estratégia que a gente teve para capturar maior volume de milho, então isso explica a dinâmica da receita no 4º trimestre e basicamente foi o maior propulsor para a recuperação de volume.

Em relação a nossa dinâmica comercial, como a gente vem dizendo nos últimos calls, a gente não comenta especificamente sobre negociações pontuais com clientes, o que a gente segue comentando é que a empresa vinha trabalhando o modelo que era 100% contratado, a gente vem revisitando parte desses modelos, então não é de se esperar que a Hidroviás entre todo ano 100% contratado como era no passado, estando tendo uma flexibilidade maior nesse sentido.

Gabriel Frazão

Perfeito, ficou claro pessoal, obrigado.

Operador

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

Décio Amaral

Queria agradecer a participação e as perguntas de todos, espero que a gente tenha sido claro e endereçado os pontos de vocês. A gente se encontra daqui a mais um trimestre para falar do 1º trimestre de 2026. Obrigado a todos e um bom dia.

Operador

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