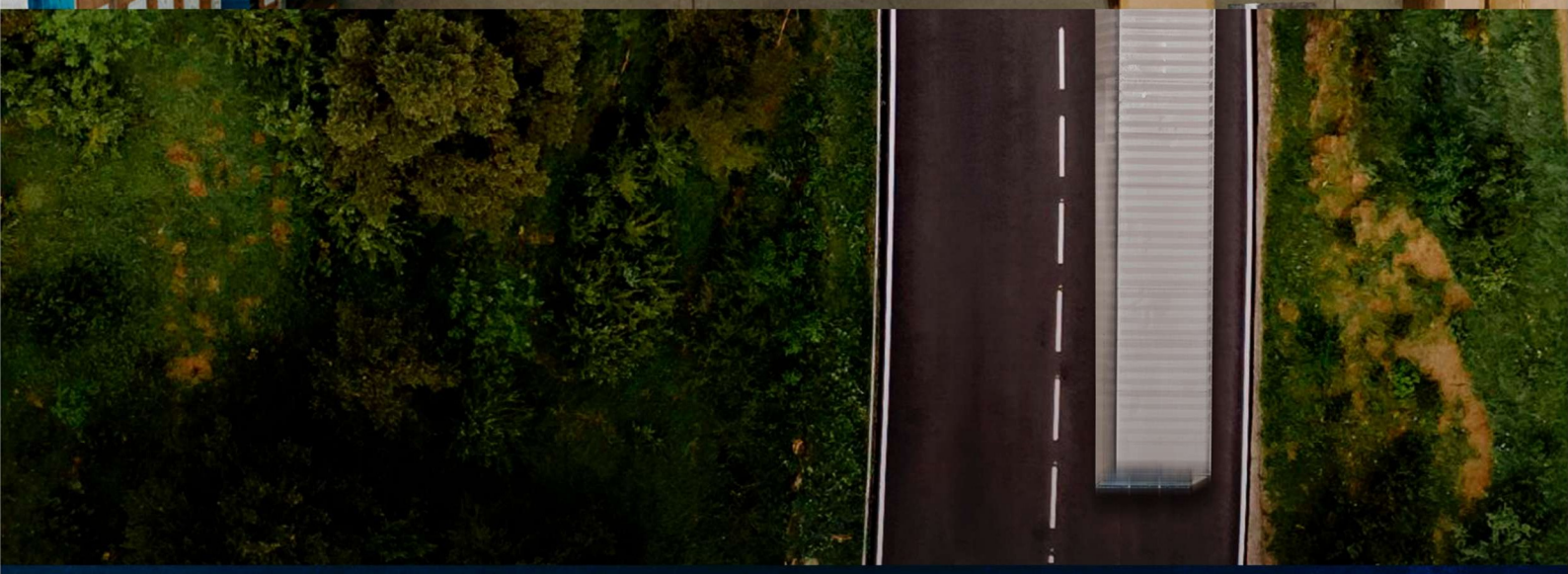




# Release de Resultados 3T26

## APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS

Quinta-feira, 12 de novembro de 2026 – 11h (horário de Brasília) - português (tradução simultânea em inglês e intérprete da Língua Brasileira de Sinais - LIBRAS)

A conferência será realizada no *webinar* do Zoom em:

https://us02web.zoom.us/j/84757520251?pwd=eEF2dzkySytGRjRtOHRzSFFoNjhUdz09

Zoom ID: 855896

*O áudio da apresentação estará disponível a partir de 13/11/2026 no website de Relações com Investidores https://ri.loginlogistica.com.br/


**Marcus Voloch**

*Presidente*

**Pascoal Cunha Gomes**

*Vice-Presidente Financeiro e de Relações com Investidores*

**Contato RI**

Sandra Calcado
Lucas Braz
*+55 21 21116762 - ri@loginlogistica.com.br*
*https://ri.loginlogistica.com.br/*

# Mensagem do Trimestre

No terceiro trimestre de 2026, a Log-In apresentou avanços relevantes em suas principais frentes de negócio. Na Navegação Costeira, a receita de Cabotagem registrou forte recuperação, favorecida pela melhora do preço unitário, sinalizando um maior equilíbrio entre oferta e demanda no mercado. O período também foi marcado pela conclusão do ciclo de docagens previsto para 2026, importante etapa dos investimentos voltados à confiabilidade da frota e à eficiência operacional.

No TVV, o trimestre foi marcado pela intensa movimentação de contêineres e o maior EBITDA já registrado para um terceiro trimestre, com destaque para a operação plena da Retroárea Penedo, que ampliou a capacidade de armazenagem e retenção de cargas do terminal.

No Transporte Rodoviário de Cargas, a Companhia deu continuidade às iniciativas do plano de *turnaround* da Tecmar, com foco na melhoria da rentabilidade, da eficiência operacional e do nível de serviço.

Na agenda ESG, a Log-In conquistou o 3º lugar na categoria Logística e Transporte do Prêmio Excelência em Gestão de Pessoas 2026. A Companhia também avançou em suas iniciativas de desenvolvimento e inclusão por meio do início do Programa Origem, voltado ao impulsionamento da carreira de pessoas pretas. Adicionalmente, foi dada continuidade aos programas de formação e desenvolvimento de profissionais marítimos, contribuindo para a qualificação e renovação da mão de obra especializada e a ampliação do acesso à carreira.

# Resumo Financeiro e Operacional[1]

| Dados Econômico-financeiros<br>R$ MM | 3T26 | 3T25 | 3T26 vs. 3T25 | 9M26 | 9M25 | 9M26 vs. 9M25 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Consolidado | | | | | | |
| Receita Operacional Líquida | 803,5 | 794,3 | 1,2% | 2.260,7 | 2.217,2 | 2,0% |
| EBITDA Ajustado [2] | 64,3 | 155,0 | -58,5% | 284,7 | 489,3 | -41,8% |
| *Margem EBITDA Ajustado* | *8,0%* | *19,5%* | *-11,5 p.p.* | *12,6%* | *22,1%* | *-9,5 p.p.* |
| Navegação Costeira [3] | | | | | | |
| Receita Operacional Líquida | 533,9 | 550,7 | -3,0% | 1.480,1 | 1.528,0 | -3,1% |
| EBITDA Ajustado [2] | 104,7 | 111,4 | -5,9% | 258,1 | 363,5 | -29,0% |
| *Margem EBITDA Ajustado* | *19,6%* | *20,2%* | *-0,6 p.p.* | *17,4%* | *23,8%* | *-6,4 p.p.* |
| TVV | | | | | | |
| Receita Operacional Líquida | 128,9 | 95,0 | 35,7% | 369,9 | 282,2 | 31,1% |
| EBITDA | 59,8 | 39,0 | 53,6% | 177,4 | 116,9 | 51,8% |
| *Margem EBITDA* | *46,4%* | *41,0%* | *5,4 p.p.* | *48,0%* | *41,4%* | *6,6 p.p.* |
| Transporte Rodoviário de Cargas | | | | | | |
| Receita Operacional Líquida | 140,6 | 148,6 | -5,3% | 410,7 | 407,0 | 0,9% |
| EBITDA Ajustado [2] | (75,6) | (2,4) | n.a. | (74,2) | (0,6) | n.a. |
| *Margem EBITDA Ajustado* | *-53,8%* | *-1,6%* | *-52,1 p.p.* | *-18,1%* | *-0,1%* | *-17,9 p.p.* |
| **Dados Operacionais** | **3T26** | **3T25** | **3T26 vs. 3T25** | **9M26** | **9M25** | **9M26 vs. 9M25** |
| Navegação - Contêineres Transportados (Mil TEUs) | 199,4 | 201,4 | -1,0% | 577,4 | 576,8 | 0,1% |
| TVV - Movimentação de Contêineres (Mil) | 67,3 | 53,9 | 24,8% | 175,7 | 165,0 | 6,5% |
| TVV - Movimentação de Carga Geral (Mil Ton) | 252,5 | 245,8 | 2,7% | 667,6 | 542,3 | 23,1% |
| Frota - Capacidade Nominal (TEU)* | 22.967 | 24.366 | -5,7% | 23.631 | 24.366 | -3,0% |

* Capacidade da frota em operação ao final do período abordado no relatório. A redução em relação ao 3T25 e 9M25 reflete as docagens das embarcações no ano.

[1] O cálculo do EBITDA considera o lucro antes do imposto de renda, contribuição social, resultado financeiro e despesas de amortização. O cálculo do EBITDA ajustado representa o resultado do EBITDA e desconsidera apenas os registros não recorrentes relacionados ao "AFRMM". Cabe destacar que - como prática de mercado - o EBITDA ajustado não é auditado pelos auditores independentes, considerando que se trata de uma métrica NON GAAP, uma vez que cada empresa pode calcular este indicador conforme seu critério.

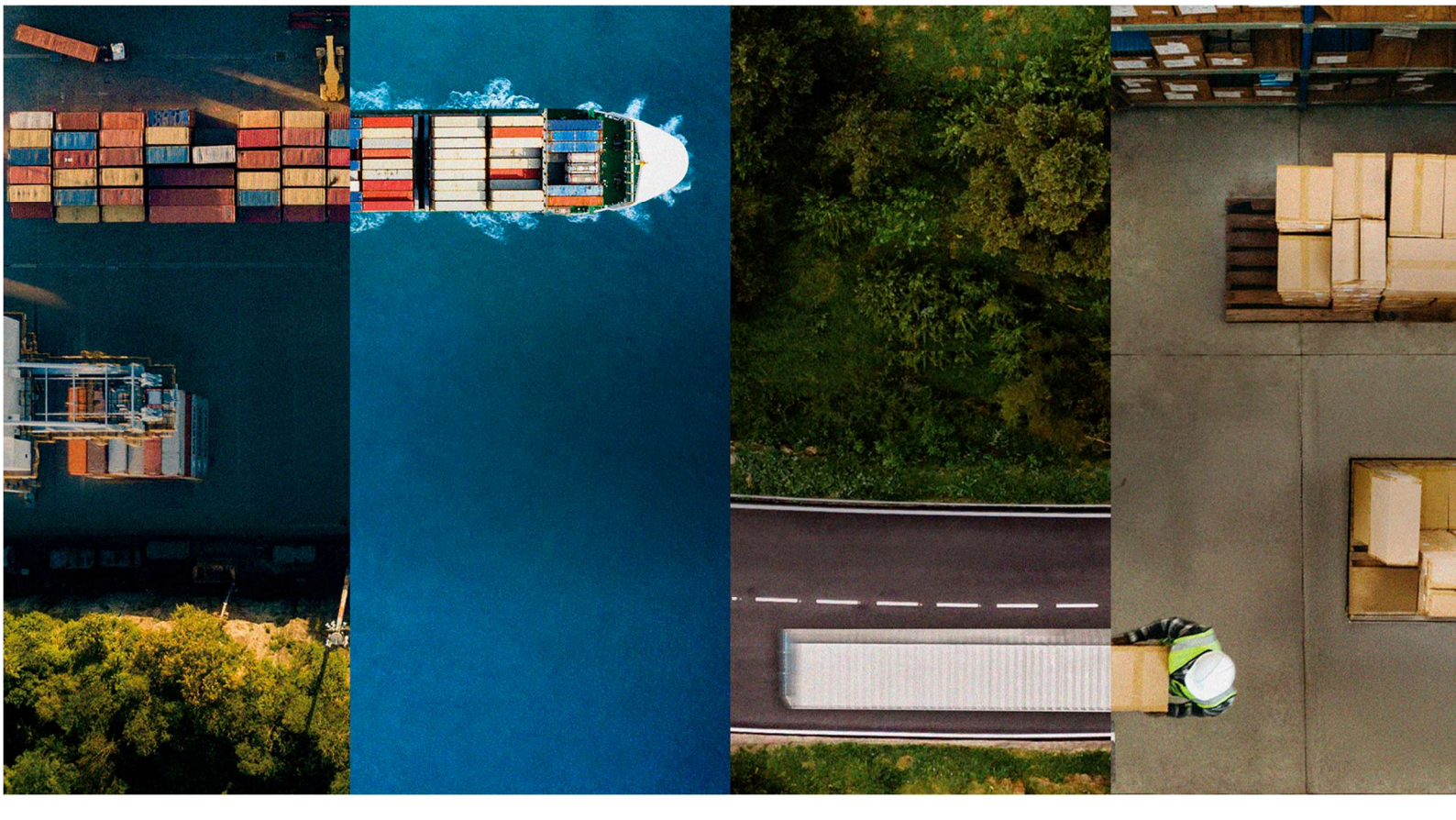
[2] O EBITDA Ajustado considera, além do EBITDA, efeitos de cut-off conforme CPC 47 e ajustes não recorrentes, conforme reconciliações apresentadas nos anexos. Como prática de mercado, o EBITDA Ajustado (Non-GAAP) não é auditado pelos auditores independentes.

[3] A partir do 1T26, os números de Navegação Costeira passam a contemplar o resultado de Soluções Integradas. Para fins de comparabilidade, a visualização de 2025 foi ajustada.

# Resultado Consolidado

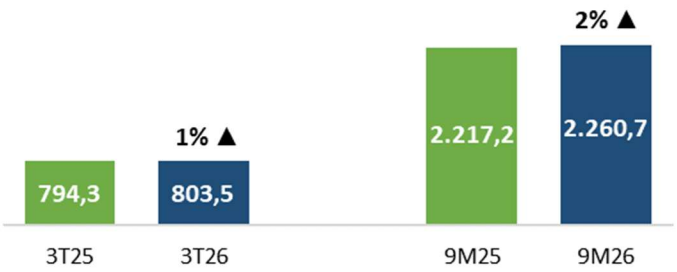
| Resultado Consolidado R$ MM | 3T26 | 3T25 | 3T26 vs. 3T25 | 9M26 | 9M25 | 9M26 vs. 9M25 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Receita Operacional Líquida** | **803,5** | **794,3** | **1,2%** | **2.260,7** | **2.217,2** | **2,0%** |
| Custos | (702,6) | (620,4) | 13,2% | (1.907,7) | (1.683,0) | 13,3% |
| **Despesas** | (79,1) | (48,2) | 64,0% | (5,0) | (115,9) | -95,7% |
| Comerciais e Administrativas | (61,5) | (32,3) | 90,6% | (131,1) | (99,4) | 31,9% |
| Outras | (17,6) | (16,0) | 10,3% | 126,1 | (16,5) | n.a. |
| AFRMM | 24,5 | 23,8 | 3,0% | 65,7 | 60,8 | 8,1% |
| **EBITDA** | **46,3** | **149,4** | **-69,0%** | **413,8** | **479,1** | **-13,6%** |
| **EBITDA (Ajustado) [1]** | **64,3** | **155,0** | **-58,5%** | **284,7** | **489,3** | **-41,8%** |
| Depreciação e Amortização | (78,3) | (68,7) | 13,8% | (233,3) | (213,1) | 9,4% |
| **EBIT** | **(32,0)** | **80,7** | **n.a.** | **180,5** | **266,0** | **-32,1%** |
| **Resultado Financeiro** | **(56,7)** | **(42,8)** | **32,5%** | **(135,6)** | **(110,4)** | **22,9%** |
| Receita Financeira | 10,4 | 12,0 | -13,7% | 46,8 | 31,0 | 51,0% |
| Despesa Financeira | (69,4) | (59,8) | 16,0% | (209,2) | (179,2) | 16,7% |
| Variação Cambial | 2,4 | 5,0 | -53,1% | 26,8 | 37,8 | -29,3% |
| **EBT** | **(88,7)** | **37,9** | **n.a.** | **44,9** | **155,6** | **-71,2%** |
| IR / CSLL | (3,7) | (18,6) | -80,2% | (41,9) | (84,7) | -50,5% |
| **Lucro (Prejuízo)** | **(92,3)** | **19,2** | **n.a.** | **2,9** | **70,9** | **-95,8%** |

[1] O EBITDA Ajustado considera, além do EBITDA, efeitos de cut-off conforme CPC 47 e ajustes não recorrentes, conforme reconciliações apresentadas nos anexos. Como prática de mercado, o EBITDA Ajustado (Non-GAAP) não é auditado pelos auditores independentes.



# Receita Operacional Líquida

*Receita Operacional Líquida Consolidada (ROL) (R$ MM)*




## *3T26 x 3T25*

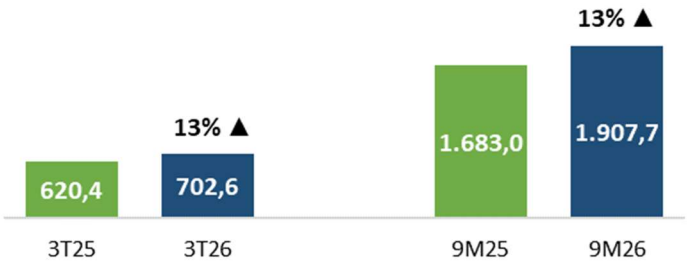
A ROL consolidada do 3T26 permaneceu em linha com o 3T25. O desempenho foi sustentado pelo TVV, cuja receita cresceu 35,7%, impulsionada principalmente pelas receitas de armazenagem e serviços acessórios. A plena operação da Retroárea Penedo ampliou a capacidade de armazenagem de cargas de alto valor agregado, enquanto o recorde de movimentação de contêineres também contribuiu para o resultado. A ROL da Navegação Costeira por sua vez foi impactada negativamente pela variação do mix da carga *Feeder* e pela queda do volume de Cabotagem, decorrente do menor número de navios em operação no período. O Transporte Rodoviário de Cargas também registrou redução da receita, em função da menor volumetria.

## *9M26 x 9M25*

No 9M26, a Receita Operacional Líquida Consolidada aumentou em relação ao mesmo período do ano anterior, impulsionada principalmente pelo desempenho do TVV. O crescimento da receita do terminal refletiu a maior movimentação de contêineres e, sobretudo, a evolução das receitas de armazenagem e serviços acessórios, favorecidas pela entrada em operação da Retroárea Penedo e pela maior retenção de cargas, incluindo cargas de alto valor agregado. A receita do Transporte Rodoviário de Cargas permaneceu praticamente em linha na comparação entre os períodos, enquanto a da Navegação Costeira demonstrou leve redução, em razão do desbalanceamento entre oferta e demanda observado no primeiro semestre.

# Custos

*(R$ MM)*




### *3T26 x 3T25*

Os custos aumentaram no período, refletindo principalmente as variações observadas no Transporte Rodoviário de Cargas (Tecmar) e no TVV. A Tecmar teve os custos afetados pelas baixas de saldos de períodos anteriores com baixa expectativa de realização, decorrentes da continuação das ações do plano de *turnaround*, conforme será explicado no capítulo da sua torre de negócio. No TVV, por sua vez, os custos acompanharam o maior nível de atividade do terminal e os custos com a operação da Retroárea Penedo.

### *9M26 x 9M25*

No acumulado ao ano, o aumento dos custos dos serviços prestados foi explicado principalmente pelas variações observadas nas torres de Navegação Costeira e Transporte Rodoviário de Cargas.

Na Navegação, o crescimento decorreu, sobretudo, dos maiores custos variáveis associados à movimentação de contêineres e à expansão das operações intermodais, especialmente no 1T26 e 2T26. O 9M26 da Tecmar foi impactado pelas mesmas razões descritas no trimestre. No TVV, o aumento refletiu sobretudo o maior volume de carga geral movimentado no 1T26 e os custos associados ao início das operações da Retroárea Penedo a partir do 2T26.

# Despesas

### *3T26 x 3T25*

No 3T26, o aumento das despesas decorreu, principalmente, das baixas reconhecidas na Tecmar, relacionadas à revisão e regularização de saldos registrados no balanço no contexto do plano de *turnaround*.

### *9M26 x 9M25*

No 9M26, a linha de Despesas foi impactada positivamente pela entrada de R$ 155,4 milhões provenientes da alienação dos navios Log-In Pantanal e Log-In Resiliente, conforme os Comunicados ao Mercado divulgados em 29 de abril de 2026 e 3 de junho de 2026, respectivamente. Excluindo esse efeito não recorrente, as despesas operacionais permaneceram em patamar semelhante ao registrado no mesmo período do ano anterior.

# EBITDA

| EBITDA R$ MM | 3T26 | 3T25 | 3T26 vs. 3T25 | 9M26 | 9M25 | 9M26 vs. 9M25 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| EBITDA | 46,3 | 149,4 | -69,0% | 413,8 | 479,1 | -13,6% |
| *Margem EBITDA* | *5,8%* | *18,8%* | *-13,0 p.p.* | *18,3%* | *21,6%* | *-3,3 p.p.* |
| EBITDA Ajustado [1] | 64,3 | 155,0 | -58,5% | 284,7 | 489,3 | -41,8% |
| *Margem EBITDA Ajustado²* | *8,0%* | *19,5%* | *-11,5 p.p.* | *12,6%* | *22,1%* | *-9,5 p.p.* |

[1] O EBITDA Ajustado considera, além do EBITDA, efeitos de *cut-off* conforme CPC 47 e ajustes não recorrentes, conforme reconciliações apresentadas no anexo V. Como prática de mercado, o EBITDA Ajustado (Non-GAAP) não é auditado pelos auditores independentes.

## *3T26 x 3T25*

No 3T26, o EBITDA ajustado apresentou redução em relação ao 3T25, influenciado, principalmente, pela Tecmar, em razão das baixas de períodos anteriores, conforme será explicado no capítulo da sua torre de negócio. Adicionalmente, as Despesas Gerais e Administrativas (G&A) foram impactadas por uma menor reversão de contingências não materializadas registradas na aquisição da Tecmar e pelo pagamento de ativo indenizável. Esses efeitos foram parcialmente compensados pelo forte desempenho do TVV, que registrou um crescimento de 53,7% de EBITDA no trimestre, resultado da forte demanda por movimentação de contêineres e armazenagem devido a plena utilização da Retroárea Penedo.

## *9M26 x 9M25*

O EBITDA ajustado e a margem recuaram no acumulado do ano, refletindo principalmente o desempenho das torres de Navegação Costeira e Transporte Rodoviário de Cargas. Na Navegação, a variação negativa decorre da maior pressão de custos que sobrepôs o aumento da ROL no período. Já o resultado do Transporte Rodoviário foi afetado principalmente pelo resultado do terceiro trimestre.

Além disso, no 9M25, o EBITDA ajustado foi beneficiado, majoritariamente, pela linha de Despesas Gerais e Administrativas (G&A), conforme explicado acima.

# Lucro (Prejuízo) do Período

| Demonstrativo de Resultado R$ MM | 3T26 | 3T25 | 3T26 vs. 3T25 | 9M26 | 9M25 | 9M26 vs. 9M25 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Receita Operacional Líquida** | **803,5** | **794,3** | **1,2%** | **2.260,7** | **2.217,2** | **2,0%** |
| **Custo dos Serviços Prestados** | **(775,9)** | **(686,3)** | **13,1%** | **(2.126,2)** | **(1.883,8)** | **12,9%** |
| Custos | (702,6) | (620,4) | 13,2% | (1.907,7) | (1.683,0) | 13,3% |
| Depreciação e Amortização | (73,3) | (65,9) | 11,3% | (218,5) | (200,8) | 8,8% |
| **Lucro Bruto** | **27,6** | **108,0** | **-74,5%** | **134,5** | **333,4** | **-59,7%** |
| **Receitas (Despesas) Operacionais** | **(59,5)** | **(27,3)** | **118,0%** | **46,0** | **(67,4)** | **n.a.** |
| Comerciais e Administrativas | (61,5) | (32,3) | 90,6% | (131,1) | (99,4) | 31,9% |
| Outras | (17,6) | (16,0) | 10,3% | 126,1 | (16,5) | n.a. |
| AFRMM | 24,5 | 23,8 | 3,0% | 65,7 | 60,8 | 8,1% |
| Depreciação e Amortização | (5,0) | (2,9) | 72,5% | (14,7) | (12,4) | 19,2% |
| **Lucro Operacional** | **(32,0)** | **80,7** | **n.a.** | **180,5** | **266,0** | **-32,1%** |
| **Resultado Financeiro** | **(56,7)** | **(42,8)** | **32,5%** | **(135,6)** | **(110,4)** | **22,9%** |
| Receita Financeira | 10,4 | 12,0 | -13,7% | 46,8 | 31,0 | 51,0% |
| Despesa Financeira | (69,4) | (59,8) | 16,0% | (209,2) | (179,2) | 16,7% |
| Variação Cambial | 2,4 | 5,0 | -53,1% | 26,8 | 37,8 | -29,3% |
| **Lucro antes do IR/CSLL** | **(88,7)** | **37,9** | **n.a.** | **44,9** | **155,6** | **-71,2%** |
| **IR / CSLL** | **(3,7)** | **(18,6)** | **-80,2%** | **(41,9)** | **(84,7)** | **-50,5%** |
| **Lucro (Prejuízo) Líquido** | **(92,3)** | **19,2** | **n.a.** | **2,9** | **70,9** | **-95,8%** |

## *3T26 x 3T25*

O Lucro Líquido do período deve-se, sobretudo, pela redução do Lucro Bruto, reflexo do impacto dos ajustes contábeis na torre de Transporte Rodoviário de Cargas e do desempenho operacional dos negócios. Além desse efeito, o Lucro Líquido foi impactado pelo aumento das despesas financeiras, principalmente em função da atualização monetária das contingências, cuja variação foi de R$ 11,0 milhões em relação ao 3T25.

## *9M26 x 9M25*

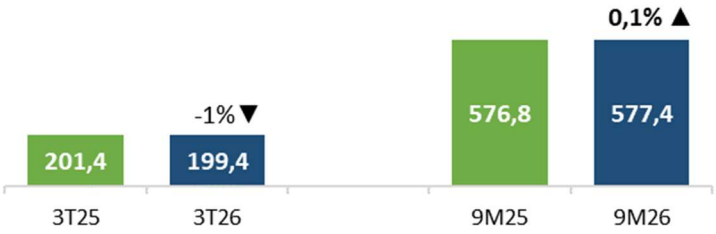
O Lucro Operacional do período variou de acordo com as explicações dadas anteriormente para o 3T26. Adicionalmente, o Lucro Líquido também foi impactado pelo resultado financeiro, que refletiu o aumento das despesas com juros sobre empréstimos e da atualização monetária das contingências em relação ao 9M25.

# Navegação Costeira e Soluções Integradas

No 3T26, a Navegação Costeira manteve os volumes transportados em linha com o mesmo período do ano anterior, apesar do cenário desafiador do trimestre. A ROL da cabotagem apresentou bom desempenho, reflexo do melhor preço médio praticado, fruto das estratégias comerciais em curso desde o início do ano. O período também foi marcado pela conclusão do ciclo de docagens previsto para 2026, importante etapa do programa de manutenção da frota e dos investimentos voltados à eficiência operacional. As intervenções realizadas contribuem para ampliar a confiabilidade e a disponibilidade das embarcações, melhorar seu desempenho operacional e reduzir a necessidade de manutenções corretivas.

## Volumes

- **Volume de Movimentação de Contêineres [1] (Mil TEUs)**




O volume transportado permaneceu em linha com o mesmo período do ano anterior. Os volumes de Cabotagem e Mercosul foram impactados por contingências operacionais e omissões de escalas, resultantes de condições climáticas adversas na região Sul, congestionamentos portuários e pela operação da frota com um navio a menos, em razão do cronograma programado de docagem. Em contrapartida, o *Feeder* apresentou leve crescimento no 3T26, principalmente no Serviço Shuttle Vitória (SSV) e nas operações destinadas à região Norte, compensando quase integralmente a redução observada nos demais trades.

[1] Total de contêineres transportados em serviços regulares de cabotagem e rotas regionais, bem como operações complementares (*Feeder*). Os volumes transportados podem ser divididos nas seguintes modalidades: Cabotagem (entre portos brasileiros), Mercosul (entre o Brasil e outros países do Mercosul) e *Feeder* (viagem complementar das cargas de longo curso entre os portos escalados pela Companhia).

# EBITDA Navegação Costeira

| EBITDA Navegação Costeira [1] R$ MM | 3T26 | 3T25 | 3T26 vs. 3T25 | 9M26 | 9M25 | 9M26 vs. 9M25 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Receita Operacional Líquida | 533,9 | 550,7 | -3,0% | 1.480,1 | 1.528,0 | -3,1% |
| Custos | (435,7) | (449,7) | -3,1% | (1.240,7) | (1.179,5) | 5,2% |
| Despesas | (37,9) | (19,7) | 92,6% | 79,8 | (56,8) | n.a. |
| AFRMM | 24,5 | 23,8 | 3,0% | 65,7 | 60,8 | 8,1% |
| Depreciação e Amortização | (40,9) | (41,7) | -2,0% | (126,3) | (127,8) | -1,1% |
| **EBIT** | **43,9** | **63,4** | **-30,7%** | **258,7** | **224,8** | **15,1%** |
| *Margem EBIT* | 8,2% | 11,5% | -3,3 p.p. | 17,5% | 14,7% | 2,8 p.p. |
| (+) Depreciação e Amortização | 40,9 | 41,7 | -2,0% | 126,3 | 127,8 | -1,1% |
| **EBITDA** | **84,8** | **105,1** | **-19,3%** | **385,0** | **352,5** | **9,2%** |
| *Margem EBITDA* | 15,9% | 19,1% | -3,2 p.p. | 26,0% | 23,1% | 2,9 p.p. |
| Ajustes de Eventos Não Recorrentes | 0,0 | 0,0 | n.a. | (171,7) | 0,0 | n.a. |
| Cut off | 19,9 | 6,2 | 219,8% | 44,8 | 11,0 | 306,5% |
| **EBITDA Ajustado [2]** | **104,7** | **111,4** | **-5,9%** | **258,1** | **363,5** | **-29,0%** |
| *Margem EBITDA Ajustado* | 19,6% | 20,2% | -0,6 p.p. | 17,4% | 23,8% | -6,4 p.p. |

[1] A partir do 1T26, os números de Navegação Costeira (Cabotagem, Mercosul e *Feeder*) passam a contemplar o resultado de Soluções Integradas. Para fins de comparabilidade, a visualização de 2025 foi ajustada.

[2] EBITDA Ajustado no 3T26 é composto pelo EBITDA mais o *cut off* e ajustes não recorrentes, conforme reconciliações apresentadas no anexo V. Como prática de mercado, o EBITDA Ajustado (Non-GAAP) não é auditado pelos auditores independentes.

### Receita Operacional Líquida (ROL)

A ROL da Navegação Costeira reduziu no trimestre, principalmente pelo desempenho do *Feeder*, que, por ser uma receita atrelada ao dólar, houve impacto da depreciação cambial apesar do menor volume no período. Além disso o Mercosul teve redução da receita em linha com a queda de volume apresentado, além do impacto da desvalorização do dólar. A receita da Cabotagem, por sua vez, compensou parcialmente a redução da ROL do *Feeder* e Mercosul.

### Custos

Os custos dos serviços prestados apresentaram uma leve redução no período, refletido pela redução dos custos variáveis enquanto os custos fixos aumentaram. Nos custos variáveis, a diminuição decorreu principalmente da redução dos volumes de Cabotagem e Mercosul, que levou a menores custos com movimentação e despesa de container. Em relação aos custos fixos, o aumento é explicado principalmente pelos gastos com o afretamento dos navios alienados (Log-In Pantanal e Log-In Resiliente), que passaram a impactar integralmente o trimestre. Adicionalmente, embora a operação com um navio a menos tenha contribuído para a redução do consumo de combustível, esse efeito foi mais do que compensado pela elevação do preço médio do bunker, resultando em aumento dos custos nessa linha. Também contribuíram para a variação os efeitos dos acordos coletivos sobre os custos com pessoal marítimo, visto que os reajustes de 2025 foram contabilizados a partir de outubro.

### EBITDA Navegação Costeira

A retração no EBITDA ajustado e na margem EBITDA ajustado decorreu, principalmente, do resultado do trade de *Feeder,* que apresentou menor rentabilidade contra o mesmo período do ano anterior, devido aos pontos levantados acima. Os custos de afretamento dos navios alienados, inexistentes no ano anterior, também impactaram o resultado.

# Terminal de Vila Velha (TVV)

O terceiro trimestre de 2026 foi marcado pela consolidação da retomada da capacidade operacional do TVV, refletida no crescimento da movimentação de contêineres e na elevada demanda observada no terminal. A ampliação da infraestrutura de armazenagem, com a plena operação no trimestre da Retroárea Penedo, proporcionou maior flexibilidade para o direcionamento e a retenção de cargas, contribuindo para a captura de receitas de armazenagem e serviços acessórios de maior valor agregado. Esse desempenho reforça o posicionamento do TVV como terminal multipropósito e sua capacidade de atender a diferentes perfis de carga.

## Volumes TVV

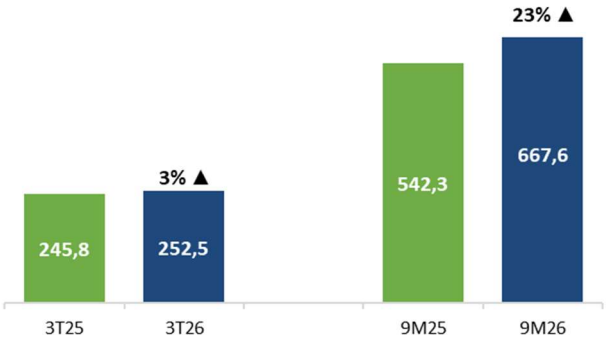
- **Movimentação de Contêineres (Mil boxes)**




A movimentação de contêineres apresentou recorde no 3T26, beneficiado principalmente pela exportação de contêineres, com destaque para o café e rochas. Isso decorre da melhora do preço do café no mercado internacional e da readequação do mercado de rochas frente ao cenário tarifário. Adicionalmente, observou-se maior movimentação de importações de máquinas e equipamentos destinados à projetos industriais. O aumento na movimentação de contêineres vazios também foi favorecido pelo reposicionamento[1] de contêineres *flat rack*, rack com destino China, e pela demanda de contêineres vazios para atendimento do crescente volume na exportação. .

[1] No Terminal de Villa Velha há uma particularidade devido ao tipo de carga movimentada: na importação de cheios são utilizados contêineres de 40 TEUs, que não são aproveitados na exportação dos principais produtos movimentados pelo TVV, café e granito, cargas pesadas e que geralmente são embarcadas em contêineres de 20 TEUs. Com isso, há a necessidade de reposicionar contêineres de/para outros portos para atender a demanda das exportações feitas pelo Terminal.

- **Movimentação de Carga Geral (Mil Toneladas)**




A movimentação de carga geral foi impulsionada principalmente pelo aumento das operações de granéis, com destaque para fertilizantes, refletindo oportunidades comerciais capturadas ao longo do período e favorecidas pela utilização de guindastes MHC (*Mobile Harbour Crane*), diferencial do TVV para este tipo de operação. A movimentação de veículos também apresentou evolução positiva na comparação com o mesmo período do ano anterior. Por outro lado, a movimentação de granito e produtos siderúrgicos foi impactada pelo alto nível de atracação de navios conteineiros, que pressionou a capacidade de berço do terminal, além de pressões concorrenciais.

## EBITDA TVV

| EBITDA TVV R$ MM | 3T26 | 3T25 | 3T26 vs. 3T25 | 9M26 | 9M25 | 9M26 vs. 9M25 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Receita Operacional Líquida | 128,9 | 95,0 | 35,7% | 369,9 | 282,2 | 31,1% |
| Custos | (67,2) | (53,1) | 26,6% | (186,6) | (159,4) | 17,1% |
| Despesas | (1,9) | (3,0) | -35,6% | (5,9) | (6,0) | -1,3% |
| Depreciação e Amortização | (15,8) | (8,5) | 85,7% | (43,4) | (24,7) | 75,4% |
| **EBIT** | **44,1** | **30,5** | **44,6%** | **134,0** | **92,1** | **45,5%** |
| *Margem EBIT* | 34,2% | 32,1% | 2,1 p.p. | 36,2% | 32,6% | 3,6 p.p. |
| (+) Depreciação e Amortização | 15,8 | 8,5 | 85,7% | 43,4 | 24,7 | 75,4% |
| **EBITDA** | **59,8** | **39,0** | **53,6%** | **177,4** | **116,9** | **51,8%** |
| *Margem EBITDA* | 46,4% | 41,0% | 5,4 p.p. | 48,0% | 41,4% | 6,6 p.p. |
| Ajuste de Eventos Não-recorrentes | 0,0 | 0,0 | n.a. | 0,0 | 0,0 | n.a. |
| **EBITDA Ajustado** | **59,8** | **39,0** | **53,6%** | **177,4** | **116,9** | **51,8%** |
| *Margem EBITDA Ajustado* | 46,4% | 41,0% | 5,4 p.p. | 48,0% | 41,4% | 6,6 p.p. |

- **Receita Operacional Líquida (ROL)**

A ROL do TVV aumentou no período, impulsionada principalmente pelo crescimento das receitas de armazenagem e serviços acessórios, com destaque para a contribuição da Retroárea Penedo, que contou com um trimestre completo de operação e ampliou a capacidade de retenção de cargas do terminal. O desempenho também foi favorecido pela armazenagem de cargas de alto valor agregado. Adicionalmente, a receita de movimentação de contêineres acompanhou a evolução dos volumes.

- **Custos**

Os custos dos serviços prestados apresentaram aumento no período, acompanhando o maior nível de atividade do terminal. A variação decorreu principalmente do crescimento das operações de carga e descarga, maiores gastos com pessoal, devido ao acordo coletivo, e do aumento dos custos necessários para suportar a expansão de capacidade com as operações da Retroárea Penedo.

- **EBITDA TVV**

Maior EBITDA para um terceiro trimestre, com crescimento de 53,6% no indicador e 5,4 p.p. na margem, sustentado pelo crescimento da receita e pela maior contribuição das atividades de armazenagem e movimentação de contêineres. O resultado reflete a combinação entre maior movimentação operacional, captura de oportunidades comerciais e um crescimento dos custos em ritmo inferior ao da receita, refletindo ganhos de alavancagem, contribuindo para a expansão da rentabilidade do terminal.

# Transporte Rodoviário de Cargas

No 3T26, dando sequência ao plano de turnaround da Tecmar, a Companhia concluiu a centralização das áreas contábil, financeira e de planejamento financeiro, o que permitiu uma revisão detalhada dos saldos patrimoniais e dos processos em nível transacional. A partir dessa revisão, foram reconhecidos, sem efeito caixa, a constituição de perdas de crédito esperadas (PCE) e de provisão para avarias de fretes, em linha com a adoção de novas políticas contábeis da Companhia. Adicionalmente, houve variação relevante decorrente da baixa de adiantamentos relacionados às operações. Esses efeitos foram classificados como recorrentes, impactando negativamente o resultado da Tecmar em R$ 71,9 milhões no 3T26.

Excluindo esse ajuste, o EBITDA do trimestre foi negativo em R$ 3,7 milhões, comparado ao resultado negativo de R$ 2,4 milhão no 3T25. Excepcionalmente, em razão dos ajustes mencionados, os comentários sobre ROL, Custos e EBITDA serão apresentados ressaltando uma visão que desconsidera os efeitos das baixas realizadas, permitindo uma análise do desempenho operacional da Tecmar no 3T26.

Desconsiderando os efeitos das baixas, a Companhia avançou na execução do plano de recuperação da Tecmar, com foco na revisão do portfólio de clientes, na adequação do perfil das cargas transportadas, no aumento da eficiência operacional, melhor gestão e disciplina de custos e a melhoria do nível de serviço. Esta melhora também pode ser observada na melhoria do indicador de OTIF (*On Time In-Full*) das pontas intermodais da Companhia, fruto da maior sinergia entre as torres de negócio.

## EBITDA Transporte Rodoviário de Cargas

| EBITDA Transporte Rodoviário de Cargas R$ MM | 3T26 | 3T25 | 3T26 vs. 3T25 | 9M26 | 9M25 | 9M26 vs. 9M25 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Receita Operacional Líquida | 140.6 | 148.6 | -5.3% | 410.7 | 407.0 | 0.9% |
| Custos | (174.2) | (137.3) | 26.9% | (415.5) | (365.8) | 13.6% |
| Despesas | (40.1) | (13.0) | 208.6% | (67.2) | (41.1) | 63.6% |
| Depreciação e Amortização | (10.5) | (7.8) | 34.8% | (30.8) | (28.7) | 7.2% |
| Mais Valia [1] | (2.4) | (2.4) | 0.0% | (7.3) | (7.3) | 0.0% |
| **EBIT** | **(86.6)** | **(12.0)** | **n.a.** | **(110.1)** | **(35.8)** | **n.a.** |
| *Margem EBIT* | -61.6% | -8.1% | -53.5 p.p. | -26.8% | -8.8% | -18.0 p.p. |
| (+) Depreciação e Amortização | 10.5 | 7.8 | 34.8% | 30.8 | 28.7 | 7% |
| (+) Mais Valia [1] | 2.4 | 2.4 | 0.0% | 7.3 | 7.3 | 0.0% |
| **EBITDA** | **(73.7)** | **(1.7)** | **n.a.** | **(72.0)** | **0.2** | **n.a.** |
| *Margem EBITDA* | -52.4% | -1.2% | -51.2 p.p. | -17.5% | 0.0% | -17.6 p.p. |
| *Cut off* | (1.9) | (0.7) | 188.7% | 1.4 | (1.2) | n.a. |
| *Ajustes de Eventos Não-recorrentes* | 0.0 | 0.0 | n.a. | (7.6) | (3.5) | 115% |
| *Revisão da Aquisição - Oliva Pinto* | 0.0 | 0.0 | n.a. | 4.0 | 4.0 | 0% |
| **EBITDA Ajustado [2]** | **(75.6)** | **(2.4)** | **n.a.** | **(74.2)** | **(0.6)** | **n.a.** |
| *Margem EBITDA Ajustado* | -53.8% | -1.6% | -52.1 p.p. | -18.1% | -0.1% | -17.9 p.p. |

[1] Mais/menos valia é a diferença entre o valor pago dos ativos identificáveis na aquisição da empresa, comparado com o valor atual de mercado desses ativos.

[2] O EBITDA Ajustado considera, além do EBITDA, efeitos de cut-off conforme CPC 47 e ajustes não recorrentes, conforme reconciliações apresentadas nos anexos.

- **Receita Operacional Líquida (ROL)**

Desconsiderando o efeito das baixas, a ROL apresentou uma leve redução no período, refletindo o menor volume transportado nos segmentos de carga fracionada e de lotação. Apesar da redução dos volumes, a receita apresentou retração em menor proporção, evidenciando a evolução do preço e do mix de cargas no âmbito do plano de recuperação da Companhia.

- **Custos**

Desconsiderando os efeitos das baixas, os custos dos serviços prestados apresentaram uma redução no período, refletindo principalmente as iniciativas de eficiência operacional implementadas no âmbito da continuação do plano de *turnaround* da Tecmar, tais como: ações voltadas à otimização dos custos de carga e descarga, transferência e frete, mesmo diante de um cenário de pressão de custos de combustível dado o aumento do preço do diesel, comparado ao mesmo período do ano anterior.

- **EBITDA Transporte Rodoviário de Cargas**

Desconsiderando os efeitos das baixas, o EBITDA ajustado foi negativo em R$ 3,7 milhões, comparado ao resultado negativo de R$ 2,4 milhão no 3T25, refletindo a redução da receita e os impactos continuados das ações do plano de recuperação. Apesar desse resultado, a redução dos custos em proporção superior à queda da receita evidencia os avanços na disciplina de custos e na eficiência operacional.

A Companhia segue avançando nas ações voltadas à melhoria da rentabilidade, do nível de serviço e da gestão operacional da Tecmar.

# Investimentos e Dívida

## Investimentos (CAPEX)

| CAPEX R$ MM | 3T26 | 3T25 | 9M26 | 9M25 |
|---|---|---|---|---|
| Investimentos de capital | 1,7 | 0,9 | 4,7 | 1,2 |
| Investimentos recorrentes | 43,4 | 26,0 | 119,5 | 51,9 |
| **Total** | **45,1** | **26,9** | **124,2** | **53,2** |

### *3T26 x 3T25*

No 3T26, os investimentos de capital foram destinados, principalmente, a melhorias na infraestrutura operacional e tecnológica da Companhia. O aumento dos investimentos correntes em relação ao mesmo período do ano anterior refletiu, sobretudo, a realização das docagens, que concluíram o ciclo programado para 2026 e integram os investimentos voltados à manutenção, confiabilidade e eficiência operacional da frota.

Já no 3T25, os investimentos se concentraram principalmente na aquisição de materiais para essas docagens, além da modernização de sistemas de faturamento e da continuidade operacional dos navios.

### *9M26 x 9M25*

No 9M26, o CAPEX foi composto principalmente por investimentos recorrentes destinados às docagens programadas para 2026, além de iniciativas voltadas à manutenção dos terminais, à tecnologia e à continuidade operacional dos navios. Em comparação, no 9M25, os investimentos foram destinados principalmente a projetos de sustentação e continuidade operacional, incluindo a aquisição de materiais para as docagens previstas para 2026, manutenções do TVV, a modernização de sistemas e projetos de TI.

## Dívida e Nível de Alavancagem nos últimos 12 meses (UDM)

| Dívida R$ MM | 30/09/2025 | 31/12/2025 | 31/03/2026 | 30/06/2026 | 30/09/2026 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Dívida Bruta** [1] | **1.568,0** | **1.558,3** | **1.538,9** | **1.484,8** | **1.466,8** |
| Caixa | 301,7 | 339,5 | 271,4 | 323,6 | 287,2 |
| **Dívida Líquida** | **1.266,2** | **1.218,8** | **1.267,5** | **1.161,2** | **1.179,7** |
| Ebitda UDM | 687,0 | 825,2 | 749,6 | 863,0 | 759,9 |
| **Dívida Líquida/EBITDA UDM** | **1,8 x** | **1,5 x** | **1,7 x** | **1,3 x** | **1,6 x** |

[1] A dívida bruta não considera *forfait*, conta garantida da Tecmar, custos de debêntures e das notas comerciais.

Em 30 de setembro de 2026, a Companhia possuía uma dívida líquida de R$ 1.179,7 milhão e uma dívida bruta de R$ 1.466,8 milhão, com endividamento majoritariamente de longo prazo e custo médio compatível com o perfil de indexadores e condições de mercado no período. O indicador de alavancagem (Dívida Líquida/EBITDA UDM) aumentou em 0,3x, decorrente principalmente da queda do EBITDA UDM, dada a variação do trimestre explicado anteriormente. Este nível continua em linha com a estratégia da redução da alavancagem e o controle do endividamento em um cenário que permanece com juros elevados, o que reforça a solidez financeira e a disciplina na gestão de capital.

# Eventos Subsequentes

Não houve eventos subsequentes no período.

## Anexo I - Composição do EBITDA Consolidado

| Composição do EBITDA R$ MM | 3T26 | 3T25 | 3T26 vs. 3T25 | 9M26 | 9M25 | 9M26 vs. 9M25 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Navegação Costeira | 84,8 | 105,1 | **-19,3%** | 385,0 | 352,5 | **9,2%** |
| Terminal de Vila Velha (TVV) | 59,8 | 39,0 | **53,6%** | 177,4 | 116,9 | **51,8%** |
| Transporte Rodoviário de Cargas | (73,7) | (1,7) | **4162,6%** | (72,0) | 0,2 | **n.a.** |
| G&A e Outras Despesas [1] | (24,7) | 7,0 | **n.a.** | (76,6) | 9,5 | **n.a.** |
| **EBITDA** | **46,3** | **149,4** | **-69,0%** | **413,8** | **479,1** | **-13,6%** |
| *Cut off* [2] | 18,0 | 5,6 | **223,5%** | 46,2 | 9,8 | **372,6%** |
| Ajustes de Eventos Não-recorrentes [3] | 0,0 | 0,0 | **n.a.** | (179,3) | (3,5) | **n.a.** |
| Revisão da aquisição - Oliva Pinto [4] | 0,0 | 0,0 | **n.a.** | 4,0 | 4,0 | **n.a.** |
| **EBITDA Ajustado** | **64,3** | **155,0** | **-58,5%** | **284,7** | **489,3** | **-41,8%** |

[1] **G&A e Outras Despesas - valores não alocados aos negócios:** Despesas Gerais e Administrativas do grupo.

[2] ***Cut off*:** conforme o CPC 47, o cut off é um ajuste contábil por conta da contabilização apenas da parcela do serviço prestado, anulando o efeito da parcela não concluída no período, e que por sua vez teve o seu documento de transporte registrado pelo montante total no início da prestação do serviço. Nesse trimestre, houve o reconhecimento do diferimento de R$ 18 milhões, sendo R$ 19,9 milhões na Navegação Costeira e - R$ 1,9 milhão no Transporte Rodoviário de Cargas.

[3] **Ajustes de Eventos Não-Recorrentes:** No 3T26 não ocorreram ajustes de eventos não-recorrentes.

[4] **Revisão da aquisição - Oliva Pinto:** Reconhecimento contábil de valores não recebíveis na Oliva Pinto referente a gastos entre antigas partes relacionadas.

## Anexo II - Reconciliação do Lucro (Prejuízo) com o EBITDA

| Reconciliação EBITDA R$ MM | 3T26 | 3T25 | 9M26 | 9M25 |
|---|---|---|---|---|
| Lucro (Prejuízo) | (92,3) | 19,2 | 2,9 | 70,9 |
| IR/CSLL | 3,7 | 18,6 | 41,9 | 84,7 |
| Resultado Financeiro | 56,7 | 42,8 | 135,6 | 110,4 |
| Depreciação e Amortização | 78,3 | 68,7 | 233,3 | 213,1 |
| **EBITDA** | **46,3** | **149,4** | **413,8** | **479,1** |
| Ajustes de Eventos Não-recorrentes [1] | 0,0 | 0,0 | (179,3) | (3,5) |
| *Cut off* [2] | 18,0 | 5,6 | 46,2 | 9,8 |
| Revisão da aquisição - Oliva Pinto [3] | 0,0 | 0,0 | 4,0 | 4,0 |
| **EBITDA Ajustado** | **64,3** | **155,0** | **284,7** | **489,3** |

[1] **Ajustes de Eventos Não-Recorrentes:** No 3T26 não ocorreram ajustes de eventos não-recorrentes.

[2] ***Cut off*:** conforme o CPC 47, o cut off é um ajuste contábil por conta da contabilização apenas da parcela do serviço prestado, anulando o efeito da parcela não concluída no período, e que por sua vez teve o seu documento de transporte registrado pelo montante total no início da prestação do serviço. Nesse trimestre, houve o reconhecimento do diferimento de R$ 18 milhões, sendo R$ 19,9 milhões na Navegação Costeira e - R$ 1,9 milhão no Transporte Rodoviário de Cargas.

[3] **Revisão da aquisição - Oliva Pinto:** Reconhecimento contábil de valores não recebíveis na Oliva Pinto referente a gastos entre antigas partes relacionadas.

## Anexo III - Fluxo de Caixa Consolidado

| Demonstrativo de Fluxo de Caixa<br>R$ MM | 30/09/2026 | 30/09/2025 |
|---|---|---|
| **Lucro (Prejuízo) do exercício** | **2,9** | **70,9** |
| **Ajustes por:** | | |
| Resultado de equivalência patrimonial | - | - |
| Baixa de ativos | (156,8) | - |
| Depreciação e amortização | 232,3 | 212,9 |
| Imposto de renda e contribuição social | 41,9 | 84,7 |
| Provisão (reversão) para riscos e correção monetária | (39,9) | (117,9) |
| Provisão de operacionais | (27,2) | 33,5 |
| Provisão (reversão) de arrendamentos não liquidados | 1,1 | - |
| Constituição (reversão) para perda de crédito esperada – PCE | 6,3 | (0,1) |
| Juros, encargos e variação cambial, líquidas | 171,8 | 196,7 |
| Recursos com subvenção – AFRMM aplicados | (65,7) | (60,8) |
| Rendimentos sobre aplicações financeiras | (21,1) | (27,4) |
| Provisão de participação no resultado | 23,8 | 24,9 |
| Sinistro a recuperar | (6,5) | (2,2) |
| Realização de mais e menos valia pela aquisição de novos negócios | 18,2 | 10,0 |
| Outros | 0,7 | 8,4 |
| **Variações de ativos e passivos:** | | |
| Contas a receber de clientes e valores a receber de partes relacionadas | 107,3 | (51,0) |
| Estoques | (20,1) | (6,3) |
| Tributos a recuperar ou compensar | (33,7) | (45,6) |
| Fundo da Marinha Mercante - AFRMM | 51,2 | 16,9 |
| Outros ativos | 39,6 | (59,4) |
| Depósitos judiciais | (1,1) | 7,2 |
| Salários e encargos sociais | (9,1) | (8,0) |
| Impostos e contribuições a recolher | (24,4) | (6,1) |
| Fornecedores e valores a pagar a partes relacionadas | (44,6) | 124,8 |
| Pagamentos de provisão para riscos | (2,2) | (3,9) |
| Outros passivos | 12,1 | (6,6) |
| Imposto de renda e contribuição social pagos | (39,2) | (24,1) |
| **Fluxo de caixa das atividades operacionais** | **217,8** | **371,5** |
| Integralização de capital e AFAC | - | - |
| Recebimento com alienação de ativos | 206,8 | - |
| Adições ao imobilizado e intangível | (101,6) | (121,8) |
| Aquisição de participação acionária | (37,1) | (29,2) |
| Aplicações financeiras e resgates, líquidas | (2,8) | 4,4 |
| **Fluxo de caixa das atividades de investimento** | **65,3** | **(146,6)** |
| **Fluxo de caixa das atividades de financiamento** | **(359,3)** | **(275,1)** |
| **Aumento (redução) no caixa e equivalentes** | **(76,2)** | **(50,2)** |
| Caixa e equivalentes no início do exercício | **300,1** | **289,8** |
| Caixa e equivalentes no final do exercício | **223,9** | **239,6** |

## Anexo IV - Balanço Patrimonial Consolidado (R$ MM)

| Ativo | 30/09/26 | 30/09/25 |
|---|---|---|
| **CIRCULANTE** | | |
| Caixa e Equivalentes de Caixa | 223,9 | 239,6 |
| Aplicações Financeiras | 29,8 | 29,7 |
| Contas a Receber | 345,0 | 402,0 |
| Partes Relacionadas | 43,2 | 48,5 |
| Estoques | 92,9 | 77,5 |
| Tributos a Recuperar ou Compensar | 282,0 | 130,9 |
| AFRMM | 67,7 | 14,1 |
| Sinistros a recuperar | 10,7 | 4,7 |
| Outros | 64,7 | 148,7 |
| | **1.159,8** | **1.095,8** |
| **NÃO CIRCULANTE** | | |
| Aplicações Financeiras | 33,4 | 32,4 |
| Contas a Receber | 68,5 | 68,5 |
| Imposto de Renda e Contribuição Social Diferidos | 360,3 | 523,7 |
| Tributos a Recuperar ou Compensar | 25,2 | - |
| Depósitos Judiciais | 22,8 | 22,1 |
| Ativo indenizável | 192,2 | 206,6 |
| AFRMM | 40,7 | 173,3 |
| Direito de Uso - Arrendamento Mercantil | 314,9 | 347,6 |
| Outros | 0,1 | 0,1 |
| | **1.058,2** | **1.374,3** |
| **Investimentos** | | |
| Imobilizado | 1.422,5 | 1.408,1 |
| Ativos Intangíveis | 113,9 | 113,7 |
| | **1.536,4** | **1.521,9** |
| | **2.594,6** | **2.896,1** |
| **TOTAL DO ATIVO** | **3.754,4** | **3.991,9** |

| Passivo | 30/09/26 | 30/09/25 |
|---|---|---|
| **CIRCULANTE** | | |
| Empréstimos, Financiamentos e Debêntures | 296,9 | 283,6 |
| Obrigações com Arrendamento Mercantil | 78,7 | 106,0 |
| Fornecedores e Provisões Operacionais | 237,5 | 311,0 |
| Partes Relacionadas | 33,0 | 20,4 |
| Impostos e Contribuições a Recolher | 90,6 | 113,2 |
| Salários e Encargos Sociais | 98,8 | 90,8 |
| Aquisição de participação acionária | 65,7 | 35,2 |
| Outros | 16,5 | 7,6 |
| | **917,6** | **968,0** |
| **NÃO CIRCULANTE** | | |
| Empréstimos, Financiamentos e Debêntures | 1.313,0 | 1.407,0 |
| Aquisição de participação acionária | 23,6 | 76,4 |
| Obrigações com Arrendamento Mercantil | 239,0 | 242,1 |
| Provisões para Riscos | 45,4 | 136,0 |
| Imposto de Renda e Contrib. Social Diferidos | 97,5 | 93,3 |
| Provisões Operacionais | - | - |
| Outros | 3,2 | 3,1 |
| | **1.721,8** | **1.957,9** |
| **PATRIMÔNIO LÍQUIDO** | | |
| Capital Social | 1.324,2 | 1.324,2 |
| Reservas | 38,4 | 38,4 |
| Ações em Tesouraria | (50,9) | (50,9) |
| Prejuízos Acum. e Ajuste de Conversão | (220,6) | (246,3) |
| Reserva de hedge | 35,1 | 10,2 |
| Ajustes acumulados de conversão | (11,4) | (9,8) |
| | **1.114,7** | **1.065,8** |
| Não Controladores | 0,3 | 0,2 |
| **TOTAL DO PASSIVO** | **3.754,4** | **3.991,9** |



## Anexo V – Conciliação do EBITDA 3T26

| Dados Econômico-Financeiros<br>R$ MM | 3T26 | 3T25 | 3T26 vs. 3T25 |
|---|---|---|---|
| Consolidado | | | |
| Receita Operacional Líquida | 803,5 | 794,3 | 1,2% |
| *Cut off* | 18,0 | 5,6 | 223,5% |
| Ajustes de Eventos Não-recorrentes | 0,0 | 0,0 | n.a. |
| EBITDA Ajustado [1] | 64,3 | 155,0 | -58,5% |
| Margem EBITDA Ajustado | *8,0%* | *19,5%* | *-11,5 p.p.* |
| Navegação Costeira | | | |
| Receita Operacional Líquida | 533,9 | 550,7 | -3,0% |
| *Cut off* | 19,9 | 6,2 | 219,8% |
| Ajustes de Eventos Não-recorrentes | 0,0 | 0,0 | n.a. |
| EBITDA Ajustado [1] | 104,7 | 111,4 | -5,9% |
| Margem EBITDA Ajustado | *19,6%* | *20,2%* | *-0,6 p.p.* |
| TVV | | | |
| Receita Operacional Líquida | 128,9 | 95,0 | 35,7% |
| EBITDA | 59,8 | 39,0 | 53,6% |
| Margem EBITDA | *46,4%* | *41,0%* | *5,4 p.p.* |
| Transporte Rodoviário de Cargas | | | |
| Receita Operacional Líquida | 140,6 | 148,6 | -5,3% |
| EBITDA | (73,7) | (1,7) | 4162,6% |
| *Cut off* | (1,9) | (0,7) | 188,7% |
| Ajustes de Eventos Não-recorrentes | 0,0 | 0,0 | n.a. |
| EBITDA Ajustado [1] | (75,6) | (2,4) | n.a. |
| Margem EBITDA Ajustado | *-53,8%* | *-1,6%* | *-52,1 p.p.* |

[1] EBITDA Ajustado no 3T26 é composto pelo EBITDA mais o *cut off* de R$ 18 milhões, sendo R$ 19,9 milhões na Navegação Costeira e - R$ 1,9 milhão no Transporte Rodoviário de Cargas. Conforme o CPC 47, o *cut off* é um ajuste contábil por conta da contabilização apenas da parcela do serviço prestado, anulando o efeito da parcela não concluída no período, e que por sua vez teve o seu documento de transporte registrado pelo montante total no início da prestação do serviço. No 3T26 não ocorreram ajustes de eventos não-recorrentes.

Declarações contidas neste relatório relativas às perspectivas dos negócios, projeções de resultados operacionais e financeiros e referências ao potencial de crescimento da Log-In constituem meras previsões e foram baseadas nas expectativas e estimativas da Administração em relação ao desempenho futuro da Companhia. Embora a Companhia acredite que tais previsões sejam baseadas em suposições razoáveis, ela não assegura que elas sejam alcançadas. As expectativas e estimativas que baseiam as perspectivas futuras da Log-In são altamente dependentes do comportamento do mercado, da situação econômica e política do Brasil, de regulações estatais existentes e futuras, da indústria e dos mercados internacionais e, portanto, estão sujeitas a mudanças que fogem ao controle da Companhia e de sua Administração. A Log-In não se compromete a publicar atualizações ou revisar as expectativas, estimativas e previsões contidas neste relatório decorrentes de informações ou eventos futuros.