

Apresentação 2025

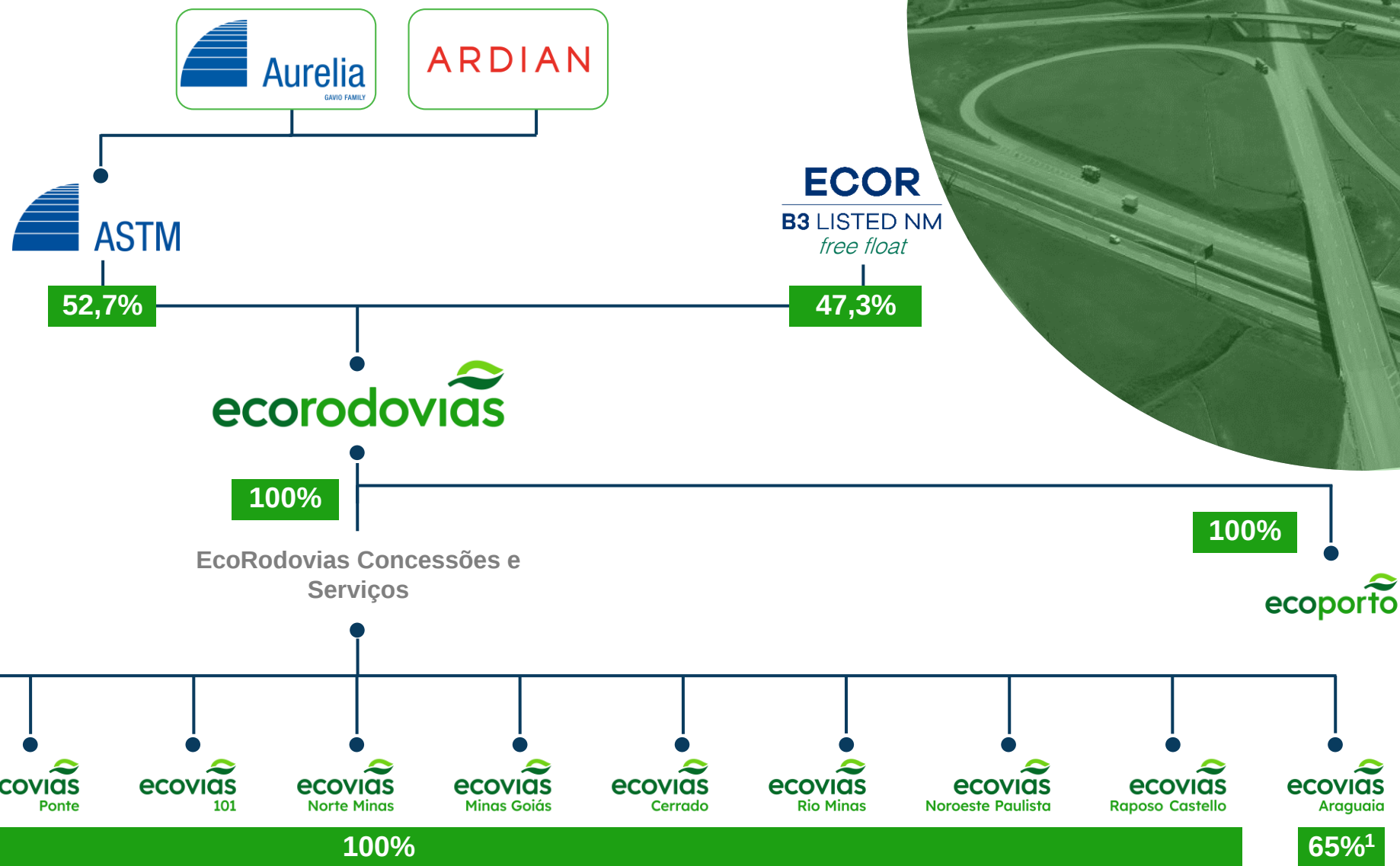
An aerial photograph of a multi-lane highway winding through a lush green landscape. The sun is low on the horizon, creating a warm, golden glow over the scene. To the right of the highway, there is a large body of water, possibly a lake or a wide river. The sky is filled with soft, white clouds. The overall atmosphere is serene and natural.


ecorodovias

Estrutura Acionária

**ASTM**

-  Receita total de **4,6 bi €** (2024)
-  Presença geográfica em **15 países**
-  **25** concessões rodoviárias
-  **5,9 mil km** de extensão na Itália, Brasil e Reino Unido



(1) Participação de 65% detida indiretamente por meio da Holding do Araguaia na qual a GLPx Participações detém participação de 35%.
Nota: Exclui Ações em tesouraria.

ASTM

Um *player* global no setor de infraestrutura



Concessões Rodoviárias

A **ASTM** é a segunda maior operadora de concessões rodoviárias do mundo com 5.900 km de rodovias sob concessão na Itália, Brasil e Reino Unido.



EPC

A **ASTM** opera por meio da **Itinera** no setor de **construção pesada de infraestrutura**, construção civil e industrial, e da **SINA** em engenharia. A Itinera atua nos EUA por meio da **Halmar International**, uma das mais importantes empresas de construção de NY na implementação de grandes projetos de infraestrutura de transporte.



Total backlog de 7,0 bi € (2024)



Tecnologia

A **ASTM** atua no setor de tecnologia aplicada à mobilidade por meio da SINELEC, que oferece soluções avançadas para cobrança eletrônica de pedágios e sistema de transporte inteligente.

Cobrança de pedágio e gestão de acesso

- Sistema *multi-lane free-flow*
- Soluções para identificação de veículos
- Sistemas de suporte operacionais e comerciais

Operações e gestão de tráfego

- Sistema de gestão de tráfego avançado

Segurança e proteção

- Pesagem em movimento
- Sistemas de segurança de túneis
- Limite de velocidade
- Análise avançada de vídeo para tráfego

Mobilidade Conectada

- Serviço de Wi-Fi em movimento



Presença Geográfica

Snapshot

Últimos 12 meses (31/03/2025)



R\$ 6,6 bi

Receita Líquida Ajustada¹



R\$ 4,9 bi

EBITDA Ajustado²



R\$ 881 MM

Lucro Líquido²



5,8 mil

Colaboradores

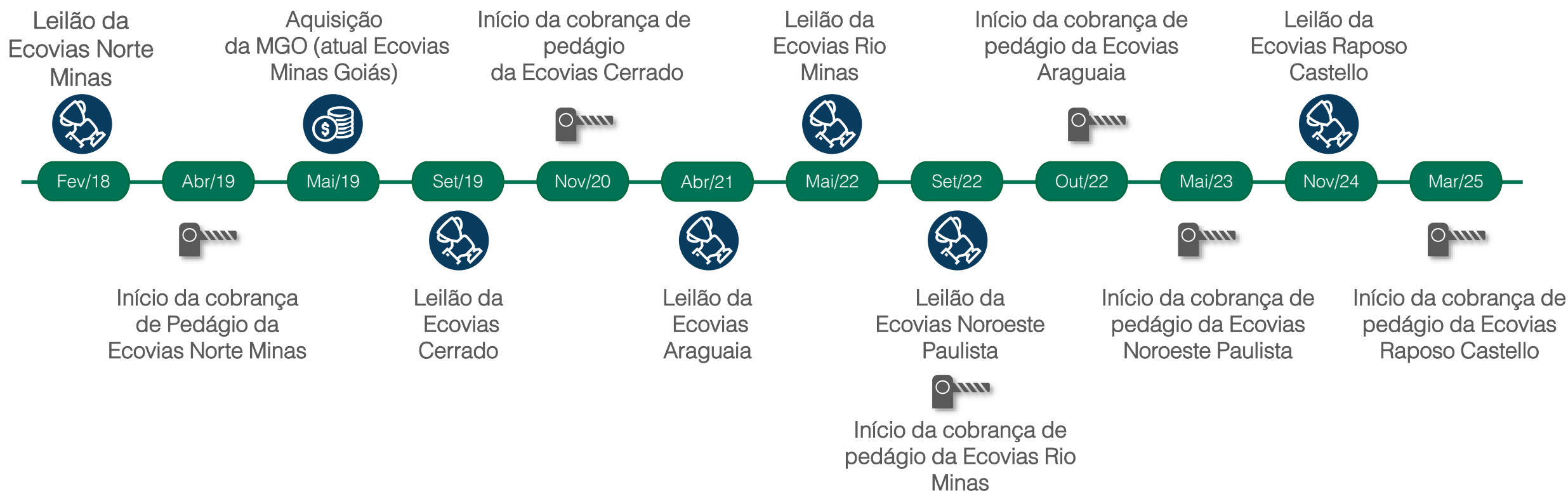


O portfólio da EcoRodovias inclui 12 concessões rodoviárias totalizando mais de 4.800 km e um ativo portuário (Ecoporto) em oito estados da federação, localizados nos principais corredores comerciais

(1) Excluindo Receita de Construção. (2) Exclui Receita e Custo de Construção, Provisão para Manutenção, provisão de tributo (não-caixa): IPTU do Ecopátio no 4T24 e provisão para redução ao valor recuperável (não-caixa) na Ecovias 101 (4T24).

Crescimento +7 ativos em 7 anos

Estratégia **seletiva e bem sucedida**, estendendo o prazo de **duração do portfólio de 10 para +20 anos**. Foco na **execução, eficiência e inovação** para maximizar a **criação de valor** aos nossos stakeholders.



Programa de Transformação Digital e Inovação

Cobrança de eixos suspensos



Inovação para a cobrança de eixos suspensos de caminhões não-vazios (integração com o MDF-e)

HS-WIM | Ecovias do Cerrado



Implantação de sistema para pesagem de caminhões na velocidade da via (autuações a partir de dez/24)

Free flow | Ecovias Noroeste Paulista



Instalação de pórticos *Free Flow* na Ecovias Noroeste Paulista, um em set/24 e um em nov/24

Núcleo São Paulo de Operações



Consolidação dos Centros de Controle Operacional (CCO) da Ecovias Imigrantes, Ecovias Leste Paulista e Ecovias Raposo Castello

Inovação nos meios de pagamento

Praça autônoma | Ecovias Araguaia e Rio Minas



Duas praças de pedágio autônomas (Ecovias Araguaia e Rio Minas), com cobrança em cabine de autoatendimento, cabine autônoma e pista para usuários de *tag* (AVI)



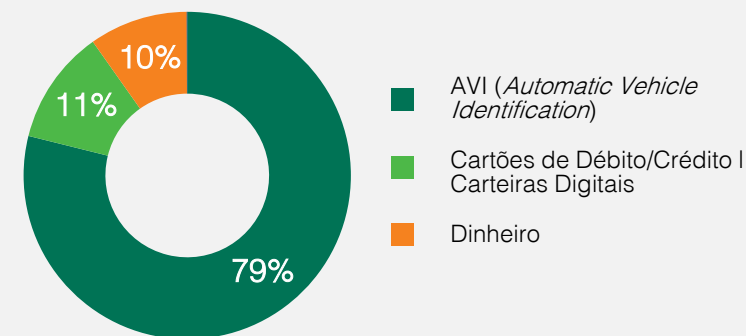
Cabine autônoma: dinheiro + cartões



Cabine de autoatendimento: cartões

Distribuição dos meios de arrecadação de pedágio no 1T25

A arrecadação por AVI, autoatendimento e meios digitais atingiu 90,2% da receita de pedágio no 1T25.



Ativos Atuais

Duration do Portfólio

A duração do portfólio ponderada pelo EBITDA Ajustado é de aproximadamente 20 anos.

EcoRodovias	KM	Vencimento	Prazo Restante (anos/meses) ²	Estado	Agência Reguladora
Ecovias Imigrantes	177	fev/34	8a 9m	SP	ARTESP
Ecovias Leste Paulista ¹	144	jun/39	14a 0m	SP	ARTESP
Ecovias Sul	457	mar/26	0a 10m	RS	ANTT
Ecovias 101	479	mai/38	13a 0m	ES / BA	ANTT
Ecovias Ponte	29	mai/45	20a 0m	RJ	ANTT
Ecovias Norte Minas	375	jun/48	23a 1m	MG	SEINFRA MG
Ecovias Minas Goiás	437	jan/44	18a 8m	MG / GO	ANTT
Ecovias Cerrado	437	jan/50	24a 8m	MG / GO	ANTT
Ecovias Araguaia	851	out/56	31a 5m	GO / TO	ANTT
Ecovias Rio Minas	727	set/52	27a 4m	RJ / MG	ANTT
Ecovias Noroeste Paulista	601	abr/53	27a 11m	SP	ARTESP
Ecovias Raposo Castello	92	mar/55	29a 10m	SP	ARTESP

(1) A Agência Reguladora (ARTESP) reconheceu o desequilíbrio contratual da Ecovias Leste Paulista causado pelo acréscimo da obra do Prolongamento da Rodovia Carvalho Pinto no trecho de Taubaté. A Agência dará continuidade ao trâmite processual para definição da modalidade e formalização do respectivo Termo Aditivo. (2) Data base: 08/05/2025.

OPERACIONAL

Drivers de resultados



- Tráfego: corredores de exportação (agronegócio), retomada da produção industrial, turismo regional e tráfego pendular
- Reajustes tarifários pela inflação / modelo de negócios atrelado e protegido pela inflação
- Busca por eficiência operacional em razão da reavaliação do modelo organizacional
- Gestão de *capex* eficiente com *expertise* técnico próprio visando maximização do retorno
- Fluxos de caixa de longo prazo resilientes

= Resultado Consistente e Sustentável



Visão Geral da Dinâmica de Tráfego

A taxa de crescimento de tráfego da EcoRodovias superou o crescimento do PIB do Brasil Mesmo em anos de recessão, o tráfego manteve a sua resiliência

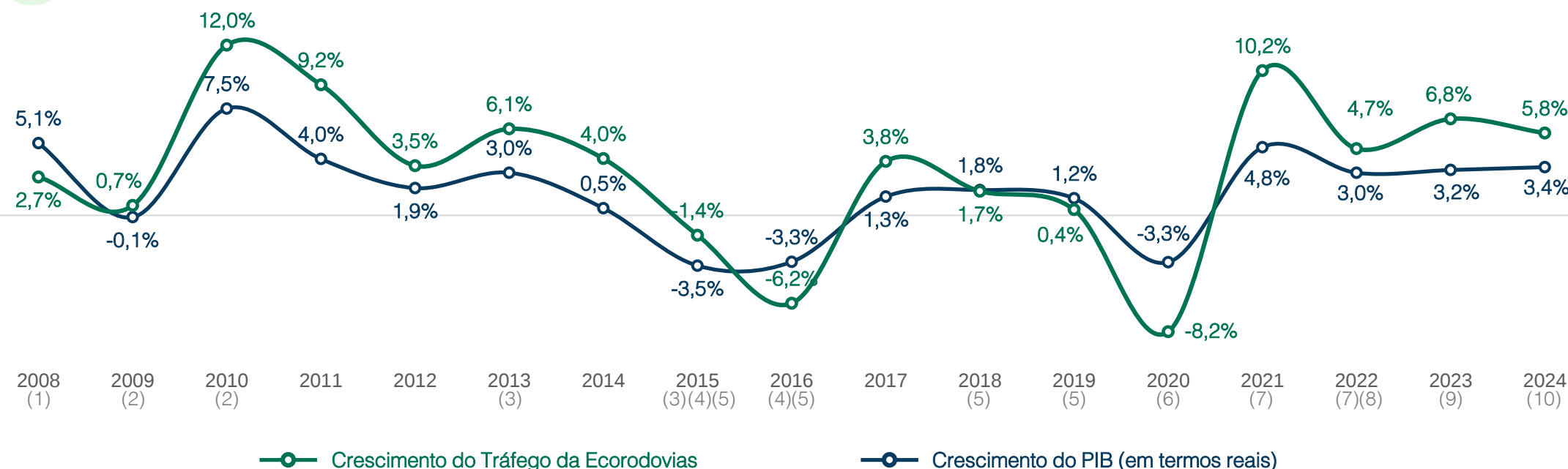
Crescimento médio ajustado do tráfego da Ecorodovias nos últimos dezessete anos **3,3%**

Crescimento médio do PIB brasileiro nos últimos dezessete anos **1,8%**

Crescimento do Tráfego ajustado vs. PIB nos últimos dezessete anos (xPIB) **1,8x**



Desempenho Ajustado do Tráfego em relação ao Desempenho Econômico Geral



Observações: (1) Não inclui Ecocataratas (adquirida em 2008). (2) Não inclui Ecovias Leste Paulista (não operacional no início de 2009). (3) Não inclui Ecovias 101, que iniciou as operações em 2014. (4) Não inclui Ecovias Ponte, que iniciou as operações em 2015. (5) Exclui os efeitos de eixos suspensos e para o período de 21 de Maio a 3 de Junho quando o tráfego foi afetado pela greve dos caminhoneiros e início de cobrança de pedágio na Ecovias Norte Minas e Ecovias Minas Goiás. (6) Exclui Ecovias Norte Minas, Ecovias Minas Goiás e Ecovias Cerrado. (7) Exclui Ecovias Cerrado, Ecovia Caminho do Mar e Ecocataratas. (8) Exclui Ecovias Rio Minas e Ecovias Araguaia. (9) Exclui Ecovias Rio Minas, Ecovias Araguaia e Ecovias Noroeste Paulista. (10) Exclui Ecovias Rio Minas e Ecovias Noroeste Paulista.

Desempenho do tráfego

Portfólio de rodovias resiliente
Pesado: +10,6%
Leve: +13,8%

Mix de tráfego 4M25:
Pesado: 59,1%
Leve: 40,9%

VOLUME DE TRÁFEGO (veículos equivalentes pagantes x mil)	4M25 ¹	4M24 ¹	Var.
Pesados + Leves			
Ecovias Imigrantes	24.355	23.736	2,6%
Ecovias Leste Paulista	36.876	33.680	9,5%
Ecovias Sul	9.562	9.300	2,8%
Ecovias 101	21.557	20.510	5,1%
Ecovias Ponte	9.428	9.266	1,7%
Ecovias Norte Minas	14.769	13.178	12,1%
Ecovias Minas Goiás	20.242	18.983	6,6%
Ecovias Cerrado	12.099	12.007	0,8%
Ecovias Rio Minas	25.236	24.153	4,5%
Ecovias Araguaia	16.264	16.113	0,9%
Ecovias Noroeste Paulista (7 praças mai/2023) ²	19.182	18.458	3,9%
Total Comparável³	209.569	199.383	5,1%
Ecovias Noroeste Paulista (3 praças mar/2025) ⁴	2.106	-	n.m.
Ecovias Raposo Castello ⁵	11.378	-	n.m.
VOLUME DE TRÁFEGO CONSOLIDADO	223.052	199.383	11,9%

1) Considera a arrecadação de pedágio até 30 de abril, inclusive. 2) Considera o início da arrecadação de pedágio em sete praças a partir de 01/05/2023. 3) Desconsidera a arrecadação de pedágio na Ecovias Noroeste Paulista (três praças a partir de 04/03/2025) e Ecovias Raposo Castello. 4) Considera o início da arrecadação de pedágio em três praças a partir de 04/03/2025. 5) Considera o início da arrecadação de pedágio em três praças a partir de 30/03/2025.

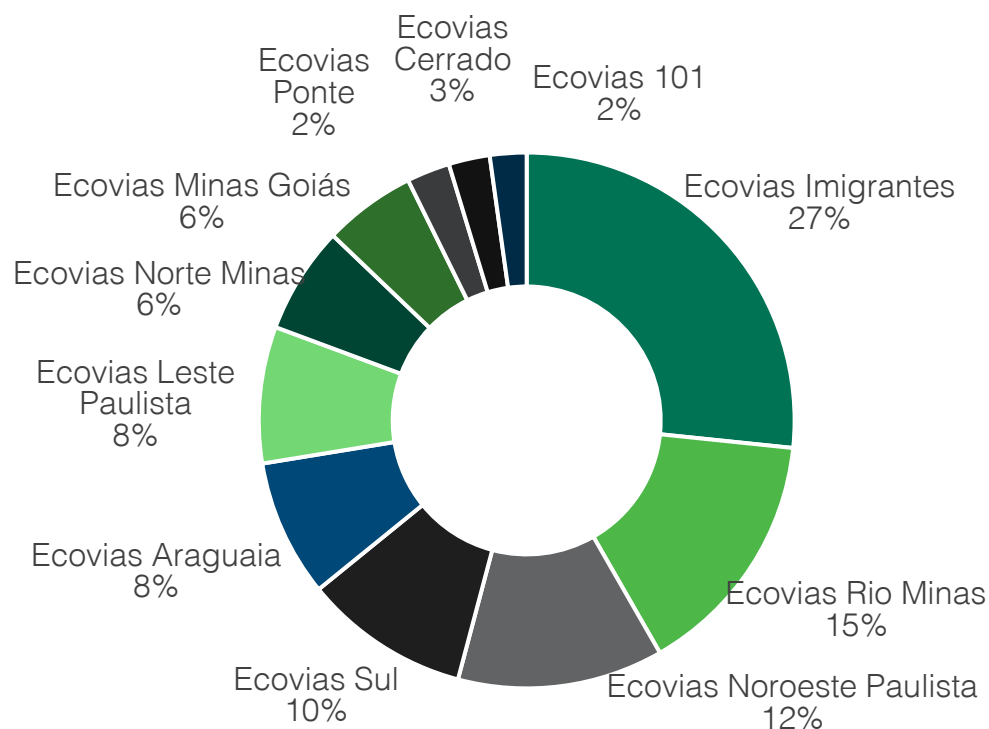
Ativos Atuais

Concessões Rodoviárias

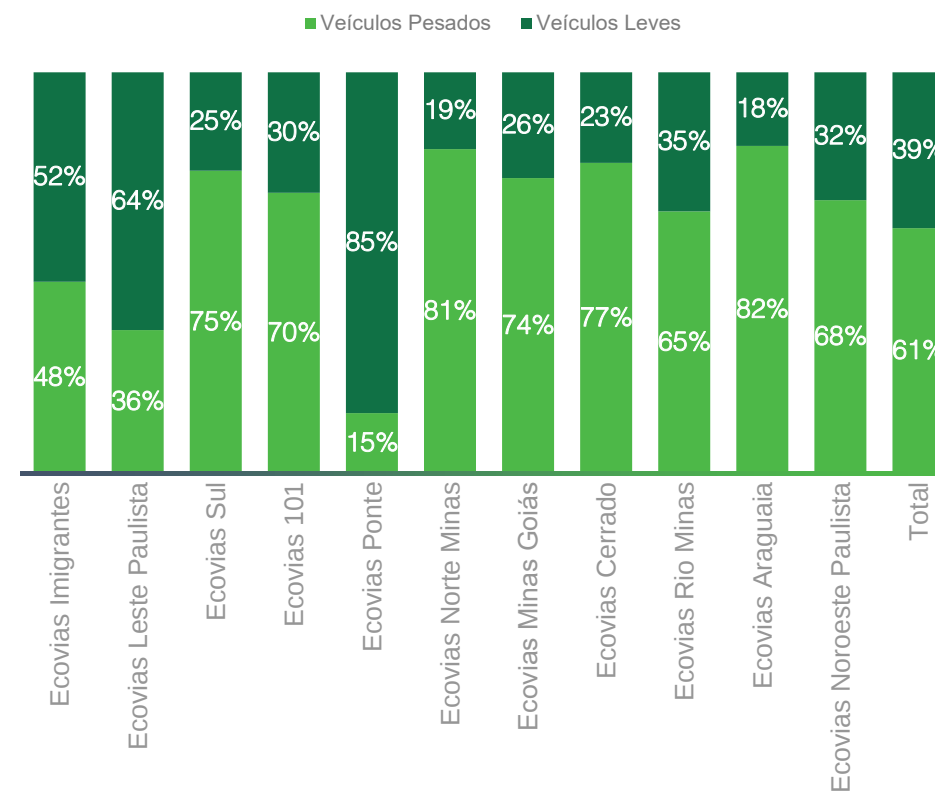
As novas concessões rodoviárias, conquistadas entre 2018 e 2022, estão ganhando representatividade nos resultados da EcoRodovias



% EBITDA Ajustado 2024^{1,2}
Concessões Rodoviárias – Total¹ R\$4,6 bilhões



Mix de Tráfego 2024³

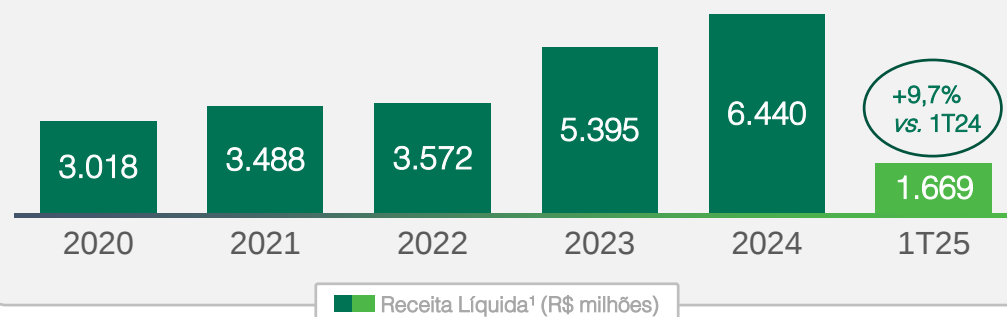


(1) Exclui receita e custo de construção e provisão para manutenção. (2) Desconsidera EBITDA Ajustado da Ecocataratas e Ecovia Caminho do Mar. (3) Tráfego em veículos equivalentes pagantes.

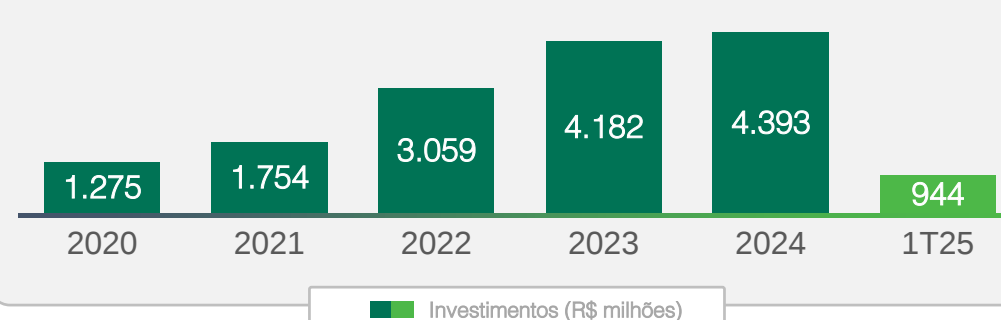
Desempenho Financeiro

Receita Líquida Ajustada¹

CAGR (20-24): 20,9%

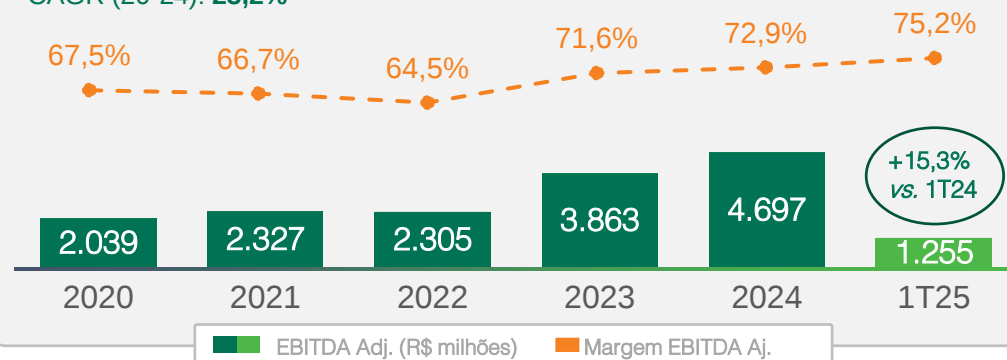


Investimentos

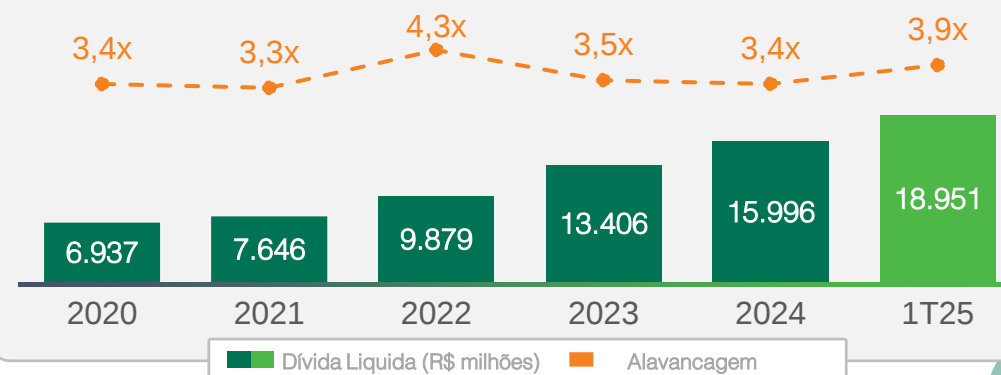


EBITDA Aj. e Margem EBITDA Aj.²

CAGR (20-24): 23,2%



Dívida Líquida e Alavancagem



(1) Exclui Receita de Construção. (2) Exclui Receita e Custo de Construção, Provisão para Manutenção, Acordo de Leniência e Acordos com Ex-Executivos Colaboradores (2019 e 2020), ANPC (2020 e 2021), Multas compensatórias assumidas nos Acordos com Ex-Executivos Colaboradores (2020), prestação de contas em relação aos passivos da Ecovias 101 (2020), *impairment* (não-caixa) da Ecoporto Santos (2020), *impairment* de ativos (2022), o efeito retroativo não-recorrente do reajuste das tarifas de pedágio da Ecovias Sul de 2021 (2022), provisão para redução ao valor recuperável (2023/2024), baixa de ativos/*write-off* (2023) e provisão de tributo (não-caixa): IPTU do Ecopátio (2024).

Desempenho Financeiro

Capex

Foco na execução e entrega de obras do ciclo de crescimento da Companhia, bem como no compromisso de manutenção das rodovias administradas. No 1T25 foram realizados R\$944 milhões em investimentos

Ecovias Minas Goiás

Obras de duplicação em Cristalina/GO



Ecovias Norte Minas

Contorno de Cordisburgo/MG



Ecovias Araguaia

Obras de duplicação em Gurupi/TO



Ecovias Minas Goiás

Obras de duplicação em Catalão/GO



Ecovias Norte Minas

Anel Viário de Montes Claros/MG



Ecovias Cerrado

Trevão de Monte Alegre de Minas/MG



Desempenho Financeiro | Endividamento

Alavancagem de 3,9x em março/2025, aumento de 0,5x em relação a dezembro/2024.
Alavancagem normalizada (pro forma) atingiu 3,5x no 1T25, considerando o EBITDA ajustado anualizado da Ecovias Raposo Castello em 12 meses



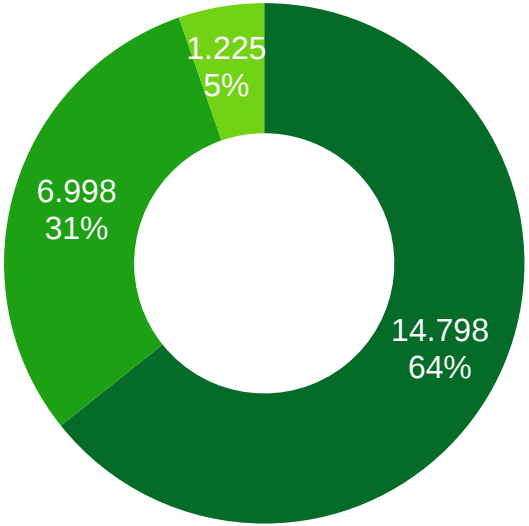
Indicadores Consolidado (EcoRodovias Infraestrutura e Logística)

Endividamento	31/03/2025	31/12/2024	Var.
Dívida Bruta (R\$ bilhões)	23,0	20,0	14,9%
Dívida Líquida (R\$ bilhões)	19,0	16,0	18,5%
Dívida Líquida/ EBITDA Ajustado	3,9x	3,4x	0,5x

Dívida Líquida/EBITDA Ajustado (EcoRodovias Concessões e Serviços)

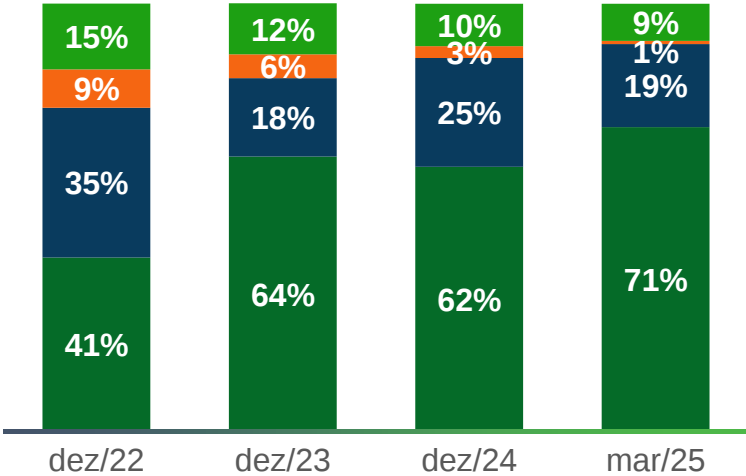
Endividamento	31/03/2025	31/12/2024	Var.
Dívida Líquida/ EBITDA Ajustado	3,9x	3,3x	0,6x

Dívida Bruta por Indexador (R\$ milhões e % - mar/25)



- IPCA/TLP
- CDI/Pré-fixado
- TJLP

Alocação da Dívida Líquida (%)



- Holding do Araguaia
- EcoRodovias Infraestrutura e Logística e Ecoporto
- EcoRodovias Concessões e Serviços
- Concessões rodoviárias

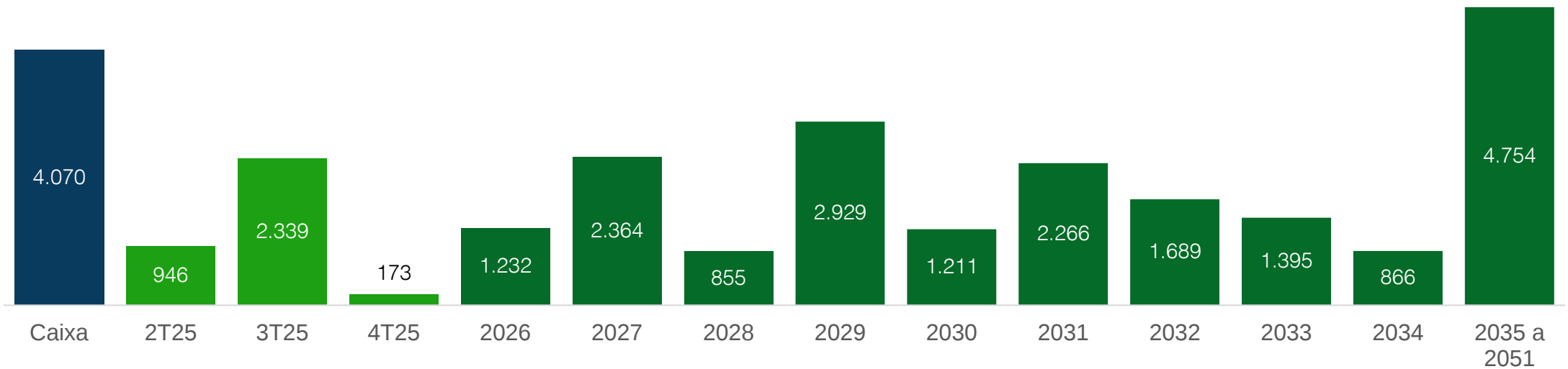
Liability Management: a partir de 2023, a EcoRodovias otimizou a estrutura de capital aumentando a participação da dívida líquida nas concessões rodoviárias. No 1T25, a dívida líquida das concessões rodoviárias atingiu 71% do total (+30 p.p. vs. dez/22)

Desempenho Financeiro

Cronograma de Amortização da Dívida

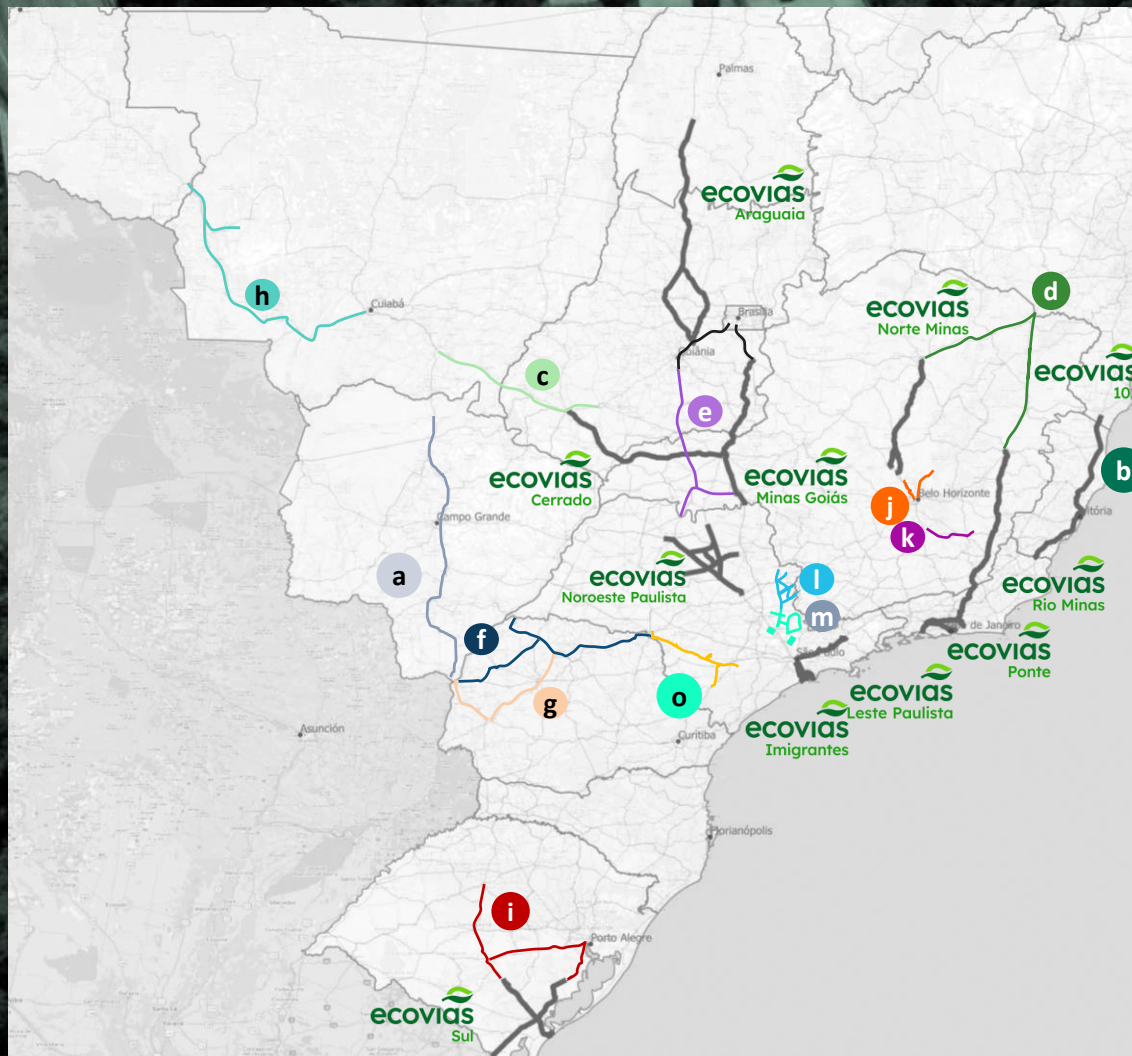
Caixa robusto, reforçando a solidez financeira e o adequado gerenciamento da liquidez

Cronograma de Amortização da Dívida Bruta (R\$ milhões)



O vencimento do empréstimo-ponte da Ecovias Noroeste Paulista, previsto para setembro/2025 (3T25), será liquidado por meio do financiamento de longo prazo, atualmente, em fase de estruturação

Pipeline Oportunidades 2025



Concessões, *capex* e TIR previstas pelo poder concedente¹

	ID	Concessão	Capex (R\$ bilhões)	TIR	Data Leilão
Projetos Federais	a	MS Via	9,9	9,45%	22/05/25
	b	Ecovias 101	7,0	9,21%	26/06/25
	c	Rota Agro (CN2)	4,4	9,99%	14/08/25
	d	Rotas Gerais	7,2	12,60%	-
	e	Rota Sertaneja	5,3	9,21%	-
	f	Paraná 4	10,9	11,17%	-
	g	Paraná 5	6,5	11,17%	-
	h	Centro-Norte 3 (CN3)	3,8	8,47%	-
	i	Integração Sul	5,1	8,47%	-
	j	Vetor Norte	2,9	11,02%	13/06/25
Projetos Estaduais	k	Outro Preto – Mariana	3,8	-	10/07/25
	l	Rota Mogiana	5,9	n.d.	-
	m	Circuito das Águas	9,5	n.d.	-
	o	Paranapanema	4,7	n.d.	-

(1) O *Capex* e a TIR dos projetos que ainda não possuem leilão agendado poderão ser ajustados pelo poder concedente até a divulgação do edital.



Novas Concessões

 **ecovias** Araguaia



 **ecovias** Noroeste Paulista



 **ecovias** Rio Minas

Localização das novas concessões

Ecovias Araguaia + Ecovias Rio Minas + Ecovias Noroeste Paulista



Grandes Números

	ecovias Araguaia	ecovias Rio Minas	ecovias Noroeste Paulista
Extensão	850,7 km	726,9 km	601,0 km
Capex ¹	R\$ 7,7 bi	R\$13,7 bi	R\$ 9,0 bi
Praças de pedágio	9	12	10
Prazo	35 anos (2056)	30 anos (2052)	30 anos (2053)

(1) Em termos reais - data base: dez/2023

Visão Geral da Dinâmica de Tráfego

ecovias Araguaia

ecovias Rio Minas

ecovias Noroeste Paulista

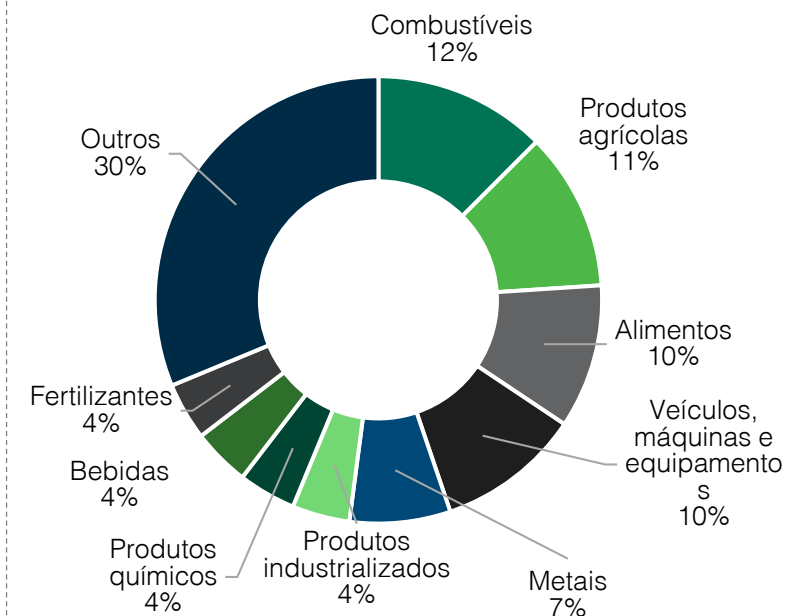
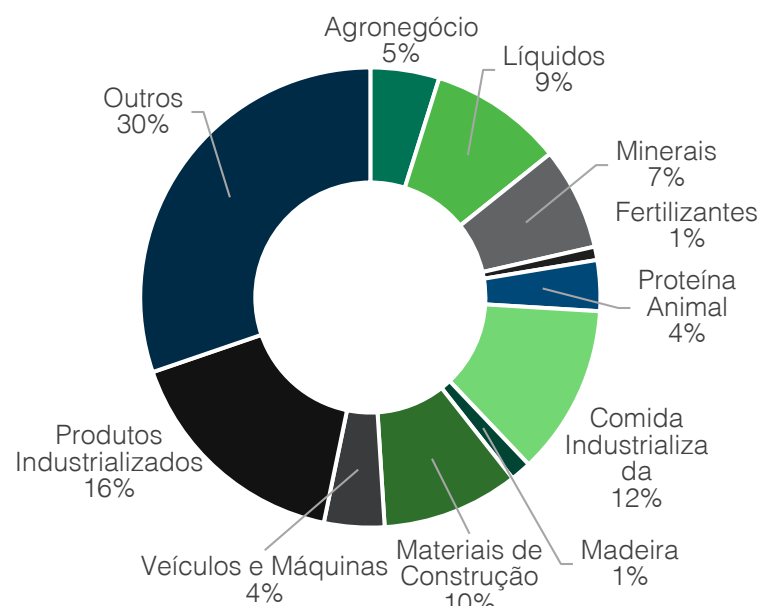
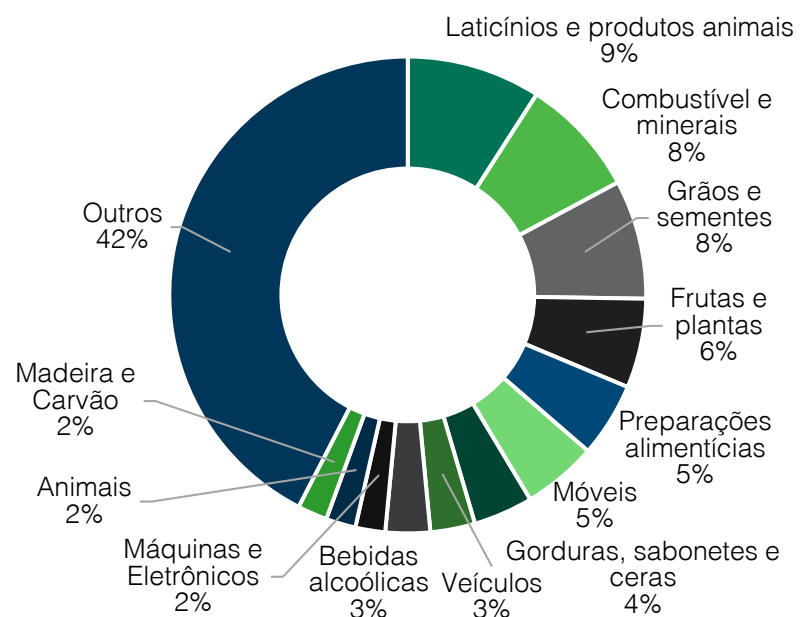
Mix de tráfego¹

80% veículos pesados /
20% veículos leves

63% veículos pesados /
37% veículos leves

65% veículos pesados /
35% veículos leves

Tipo de Carga – Veículos Pesados



(1) Considera 2022 para Ecovias Araguaia e premissa de tráfego dos estudos realizados para participação dos leilões da Ecovias Rio e Ecovias Noroeste Paulista.

Características dos novos projetos

Características	 Araguaia	 Rio Minas	 Noroeste Paulista
Perfil diversificado do tráfego de veículos pesados			
Desconto de Usuário de Tag (DUT) e Desconto de Usuário Frequentador (DUF)			
Contrato de concessão com regras de resolução de controvérsias			
Contrato de concessão com regras de extinção antecipada			
Mecanismo de conta <i>escrow</i> para garantir reequilíbrios			
Mecanismo de proteção cambial			
Mecanismo para compartilhamento de riscos de receita com o Poder Concedente			
Implantação do Sistema <i>Free Flow</i>			



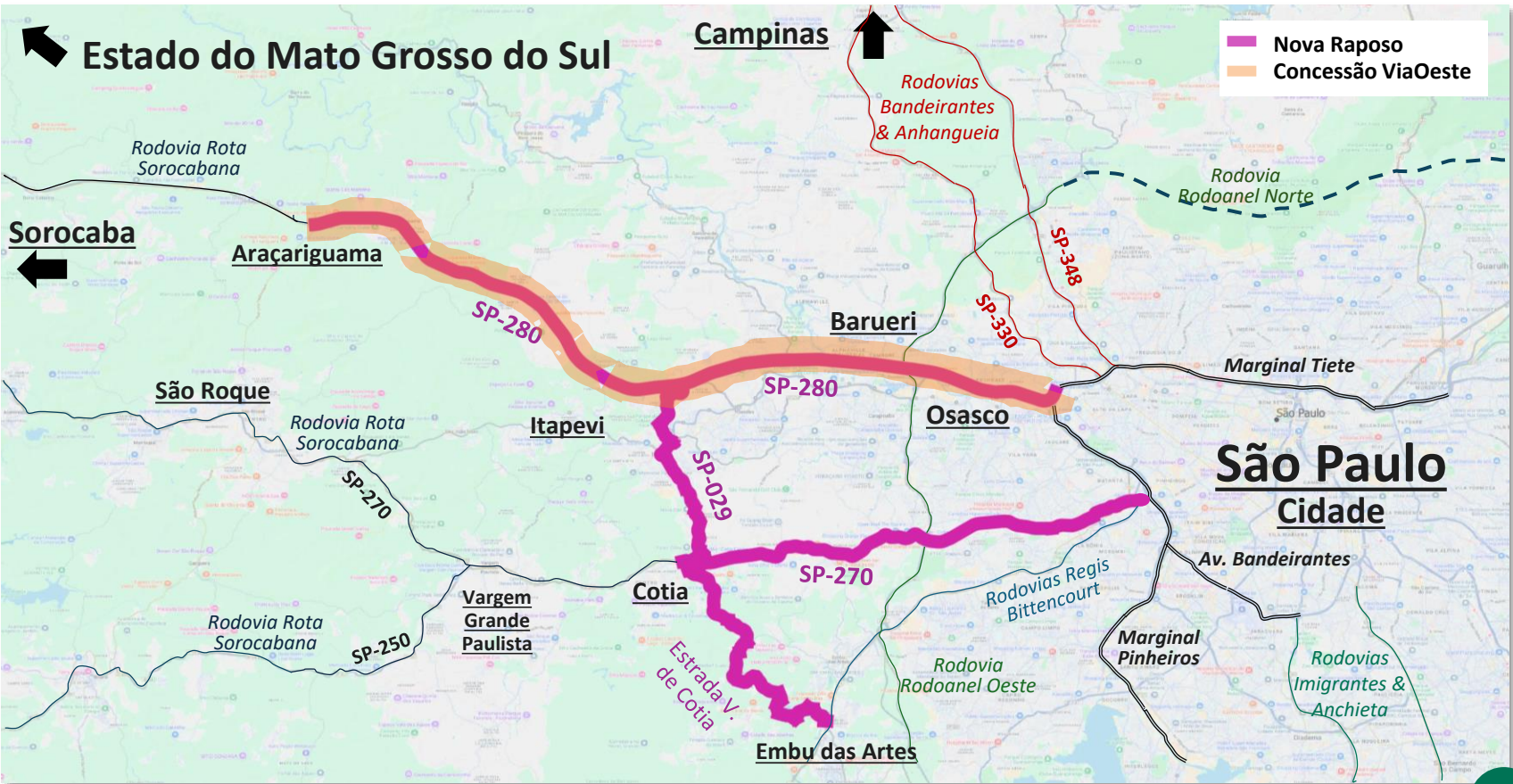
Ecovias Raposo Castello



A nova concessionária do Lote Nova Raposo irá operar trechos urbanos das rodovias Castello Branco e Raposo Tavares

- Com o leilão da Nova Raposo, o Governo de São Paulo concluiu o processo de relicitação da concessão da ViaOeste, uma das maiores concessionárias do Brasil em termos de receita, cujo contrato vencerá em março de 2025
- A nova concessionária irá operar trechos urbanos de dois importantes corredores, conectando a cidade de São Paulo a grandes polos industriais, comerciais e logísticos

Projeto	Nova Raposo
Prazo de Concessão	30 anos
Extensão	92 km <i>Dos quais 41 km advindos da ViaOeste</i>
Pórticos Free Flow	3 praças ⁽²⁾ + 10 novos pórticos <i>totalmente Free Flow depois do 3º ano</i>
Tarifa de Pedágio	R\$ 0,1477 km <i>para pista simples</i>
Opex ⁽¹⁾	R\$ 3,1 bi
Capex ⁽¹⁾	R\$ 8,0 bi
TIR de Projeto	9,41% <i>termos reais</i>



(1) Fonte: Edital (data base: março/24), (2) A serem convertidos em pórticos

INOVAÇÕES E MITIGAÇÕES DE RISCOS DO CONTRATO DE CONCESSÃO ecorodovias

Contrato de concessão caracterizado por robustos mecanismos de mitigação de riscos, garantindo a resiliência do projeto

Free Flow

Sistema Automático (*free flow*) no Lote

- Adoção de sistema de cobrança automática de pedágio por pórticos para promover maior fluidez no tráfego e justa tarifária



Demanda / Risco de Tráfego



- Mecanismo assimétrico para **compartilhar o risco de receita** durante os primeiros 20 anos
- O mecanismo utiliza como referência as **receitas projetadas pelo Governo** (banda entre 98% e 108%: risco 100% da concessionária)
- Abaixo da referência é totalmente protegido pelo Poder Concedente e acima é **compartilhado 50%/50%**

Risco de Evasão

- Após a instalação dos pórticos, a concessionária **será reequilibrada** pelos usuários que não pagarem o pedágio com base nas seguintes categorias:
 - Evasores (i) **95% reequilibrado**
 - Fraudulentos (ii) **100% reequilibrado**
 - Erros na identificação (iii) **0% reequilibrado**



Risco de desapropriação e desocupação

- Para o trecho Cotia-São Paulo, compartilhamento dos **custos excedentes**:
 - Até 110% do valor estimado pelo Governo (R\$ 839 milhões), **não haverá reequilíbrio**
 - Entre 110% e 140%, haverá reequilíbrio de **80% da variação**
 - Acima de 140%, o reequilíbrio será de **95%**



Obras de Ampliação para Nível de Serviço



- As obras de ampliação não previstas no contrato de concessão, mas necessárias no futuro para manter o nível de serviço das rodovias e evitar congestionamentos, serão totalmente reequilibradas pelo Poder Concedente

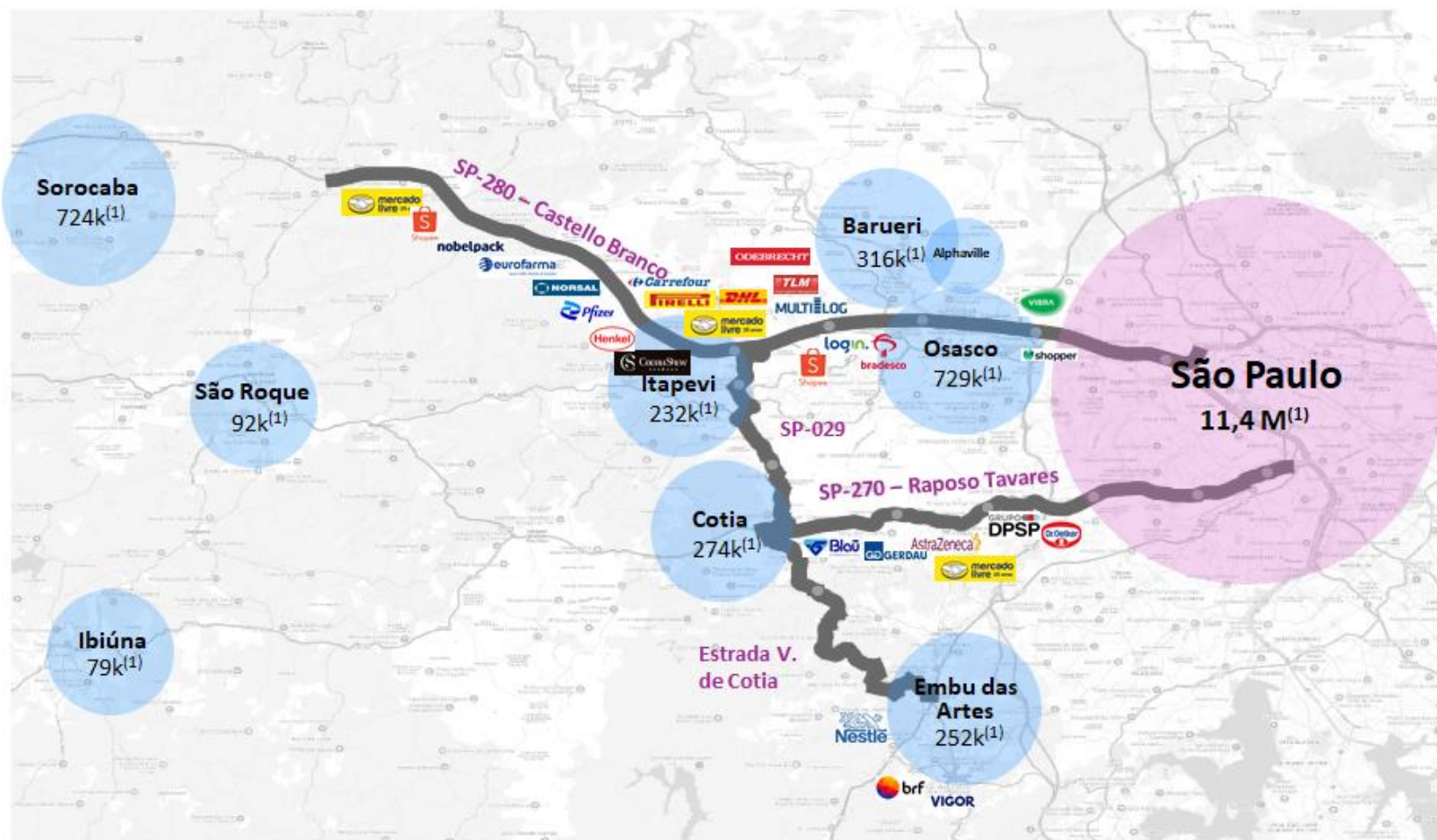
Contas Garantia



- As outorgas a serem pagas pela concessionária serão depositadas em **contas de garantia**, administradas pelo **banco depositário**
- Os recursos dessas contas **garantirão a liquidez de todos os reequilíbrios/compensações** que o Poder Concedente terá que pagar à concessionária

CARACTERÍSTICAS DO TRÁFEGO

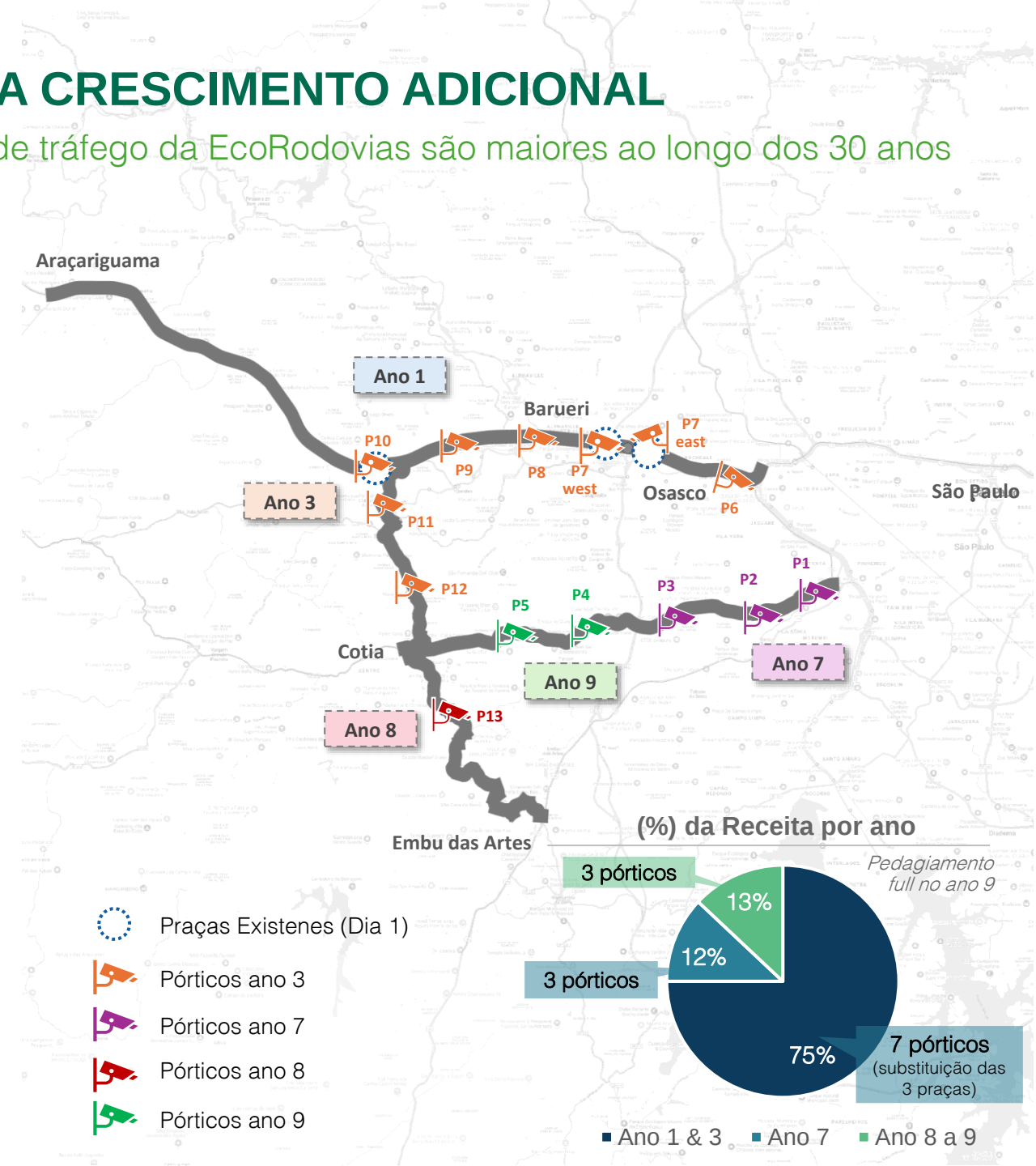
- A concessionária vai operar os trechos finais das rodovias Castello Branco (SP-280) e Raposo Tavares (SP-270), que atravessam áreas densamente povoadas de São Paulo e conectam diversos polos industriais e comerciais
- As duas rodovias ligam o Rodoanel⁽²⁾ à Marginal Pinheiros, utilizada por veículos pesados para acessar o sistema Anchieta – Imigrantes para o Porto de Santos
- O tráfego é representado por ~65% de veículos leves e 35% de veículos pesados:
 - Veículos leves – transporte pendular concentrado nos trechos urbanos, com volumes de tráfego expressivos (~300.000 VDMA⁽³⁾ na SP-280 e 125.000 VDMA na SP-270)
 - Veículos pesados – Castello Branco é um dos mais importantes corredores de exportação, recebendo a produção agrícola e industrial do Mato Grosso do Sul e do interior de São Paulo



TRÁFEGO RESILIENTE COM MARGEM PARA CRESCIMENTO ADICIONAL

Em comparação com as projeções do Governo, as estimativas de tráfego da EcoRodovias são maiores ao longo dos 30 anos

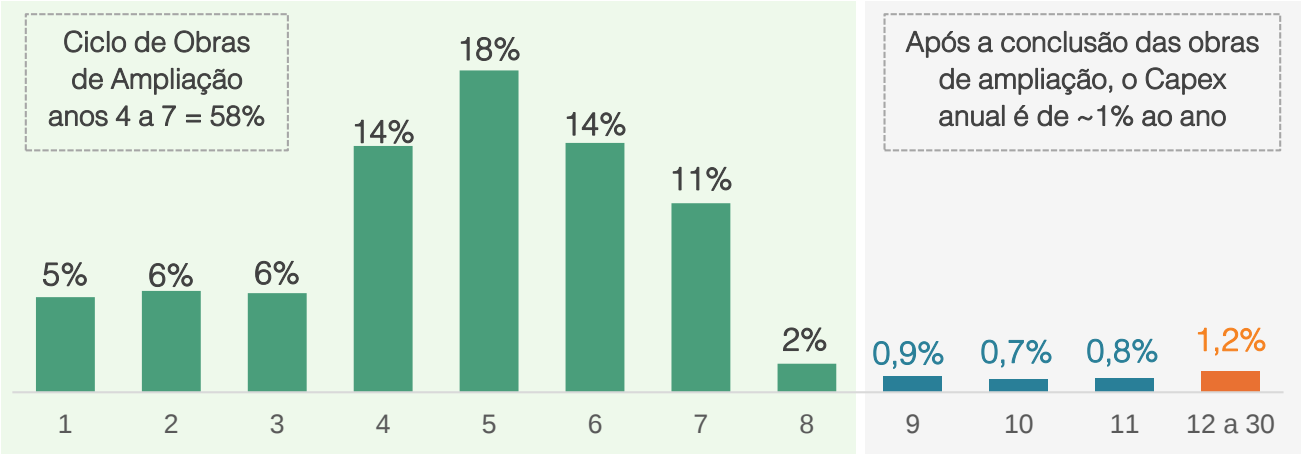
- Mais de 20 anos de dados históricos de tráfego para o trecho de Castello Branco, responsável por ~70% do faturamento total do projeto
- +4,3% vs. tráfego inicial do Governo. A projeção do Governo é baseada na contagem de 2023 e nos dados das praças de pedágio de 2022 (quando os eixos suspensos ainda não eram pedagiados), enquanto a EcoRodovias utilizou dados reais de pedágio mais atualizados + 3 contagens de tráfego realizadas em 2024
- A EcoRodovias projetou CAGR de tráfego superior ao do Governo, porém significativamente menor do que o crescimento histórico (praças de pedágio Osasco + Barueri $CAGR_{2021-2024} = 3,9\%$ / praça de pedágio de Itapevi $CAGR_{2021-2024} = 4,9\%$), envolvendo outros possíveis *upsides* relacionados a obras adicionais de aumento de capacidade, reequilibradas pelo Poder Concedente
- Mecanismo de compartilhamento de risco de demanda aplicado até o ano 20 e compensação em favor do Poder Concedente paga a cada 4 anos



CONSIDERAÇÕES SOBRE CAPEX E OPEX

- O risco de sobrecustos com as desapropriações é reequilibrado em até 95% pelo Poder Concedente. As desapropriações estão previstas apenas a partir do ano 4, com tempo suficiente para a realização das atividades preliminares.
- Capex de ampliação concentrado entre os anos 4 a 7 e baixos investimentos de manutenção para os 30 anos, o que aumenta a financiabilidade do projeto.
- Identificados *upsides* significativos devido a “*value engineering*” durante a fase de estudos dos projetos funcionais fornecidos pelo Governo (não vinculantes para a concessionária) para o trecho de Embu-Cotia
- Economia relevante em custos operacionais devido a sinergias com outras concessionárias em SP e economias de escala em serviços compartilhados

Cronograma de distribuição de capex projetado



Duplicação	5 km
Faixa Adicional	78 km
Marginal	42 km
Acessos a SP	3 un
Túnel	1 un
Contorno	16 km

1 SP-280 – Faixas Adicionais

Faixas adicionais em pista dupla

3 SP-270 – Túnel antes da Marginal

Túnel Greenfield

2 Estrada Cotia – Embu das Artes

Novo Contorno

4 SP-270 – Conexão com a Marginal

Túnel / Pontes para conectar Marginais

FLUXO DE CAIXA DA CONCESSIONÁRIA

1 ~70% da receita de pedágio do projeto começa desde o início da concessão e é protegida pelo mecanismo de compartilhamento do risco de demanda

2 Entre o ano 1 e o ano 3, o EBITDA financia quase integralmente as obras previstas para estes anos. A emissão do financiamento de longo prazo é prevista em 2028 (4º ano)

3 O capital social a ser aportado no projeto é em linha com o capital social mínimo exigido no contrato de concessão

4 A alavancagem do projeto é aprox. D/E = 90/10, em função da alta taxa de conversão do EBITDA em fluxo de caixa operacional, uma vez que o ciclo de investimento será concluído

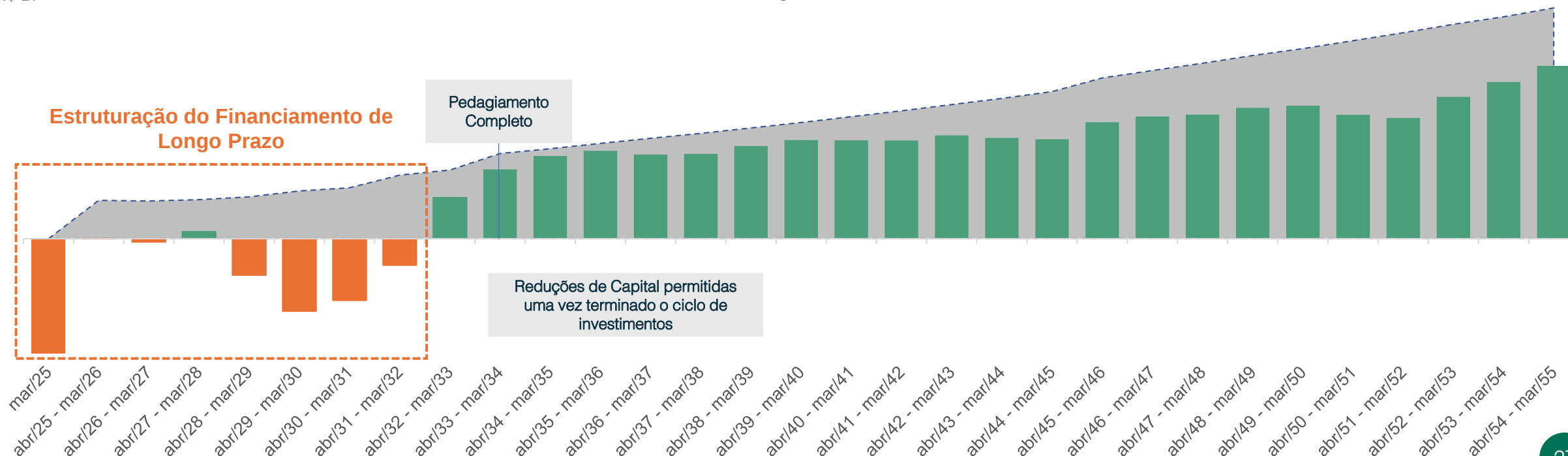
FLUXO DE CAIXA OPERACIONAL E EBITDA – Em termos nominais

R\$ Bi

EBITDA

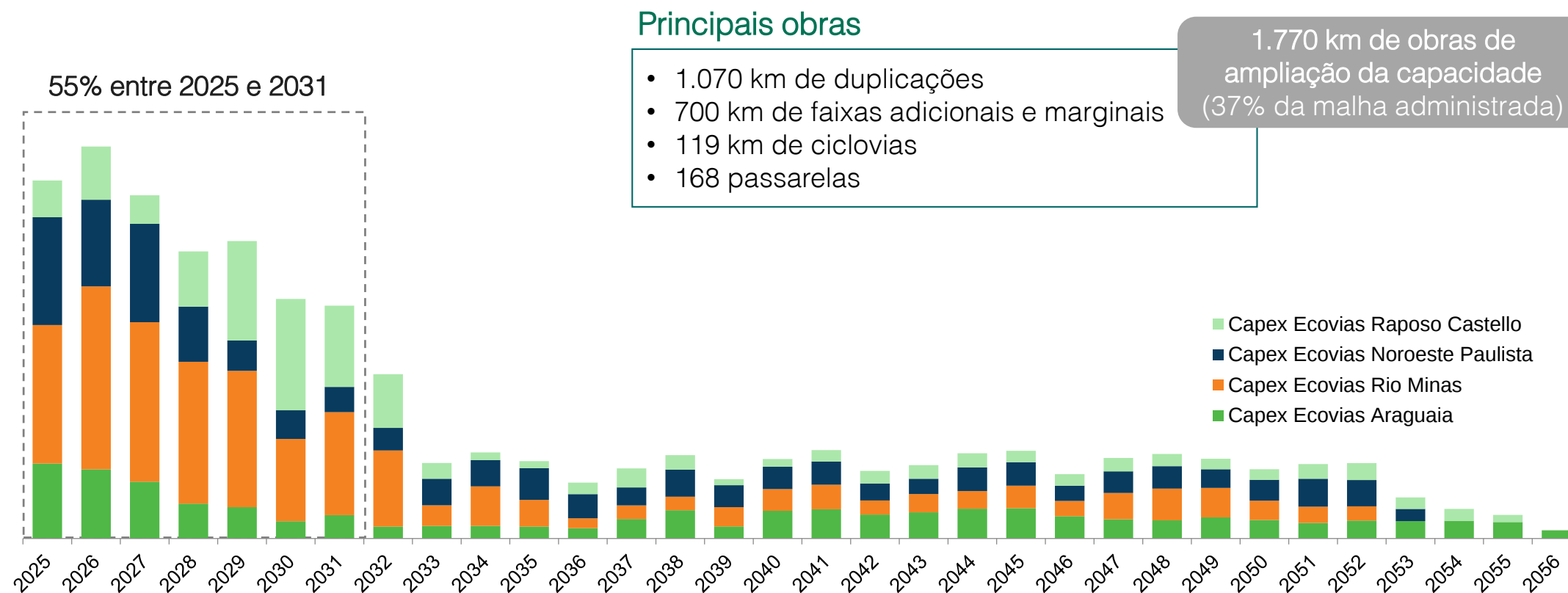
Fluxo de Caixa Negativo

Fluxo de Caixa Positivo



CAPEX contratual – Novas concessões

Cronograma de CAPEX¹ - Ampliação da capacidade e melhorias das concessões rodoviárias



(1) Data Base: setembro/2024.

**AGENDA
ESG
2030**

A EcoRodovias estruturou a **Agenda ESG 2030 – nas Vias da Sustentabilidade**, baseada em 10 pilares e organizada em metas de médio e longo prazos. As metas consideram o potencial de contribuição da EcoRodovias para o alcance dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), estabelecidos pela Agenda 2030 da ONU

MEIO AMBIENTEEstratégia
ClimáticaBiodiversidade
& EcossistemaEconomia
Circular**SOCIAL**

Segurança

Capital
Humano & DEI

Comunidades

**GOVERNANÇA**Ética,
Transparência
& IntegridadeCompras
SustentáveisProteção de
Dados e
Segurança da
InformaçãoInovação
& Tecnologia**Destaques**

- Redução de Emissões Escopo 1 e 2: 25% até 2026 e 42% até 2030
- Redução de Emissões Escopo 3: 6% até 2026 e 11% até 2030
- Mulheres na liderança: 45% até 2026 e 50% até 2030
- Pessoas Negras na Liderança: 35% até 2030
- Redução de 50% nos acidentes fatais de trânsito até 2030
- 95% dos colaboradores envolvidos em treinamento anual de ética empresarial
- Avaliação de 95% dos fornecedores nos temas de ESG: Estratégicos até 2026 e Críticos até 2028
- Implementar tecnologias com enfoque em rodovias digitais, resilientes e sustentáveis para garantir a segurança e a fluidez de tráfego

Estrutura de Governança

Composição do Conselho de Administração

- Marco Antônio Cassou - **Presidente**
- Umberto Tosoni – **Vice Presidente**
- Alberto Gargioni
- Beniamino Gavio
- Stefano Viviano
- Stefano Mion

Representantes indicados pelo acionista controlador

- Eros Gradowski Junior

Representante indicado por acionistas minoritários

- Ricardo Bisordi de Oliveira Lima
- Sonia Aparecida Consiglio

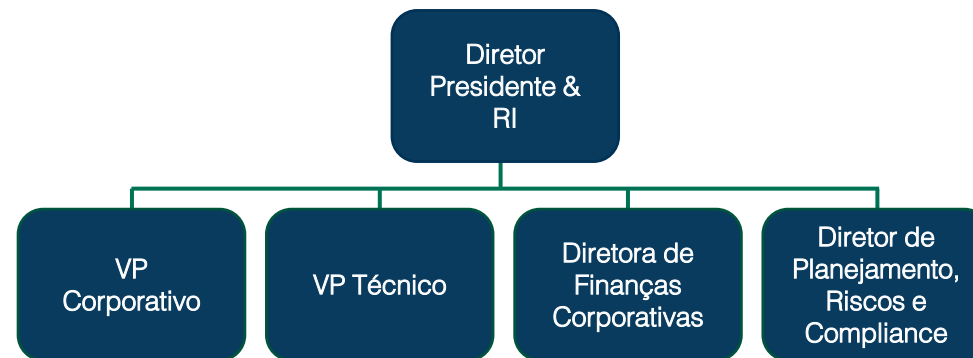
Membros independentes



Liderança enxuta alinhada às prioridades

com visão de longo prazo e *mindset* voltado para otimização de recursos

Holding – EcoRodovias Infraestrutura e Logística



Subholding – EcoRodovias Concessões e Serviços

Centro de Serviços Compartilhados



Concessões Rodoviárias



Estrutura enxuta, com compartilhamento de Diretores Presidentes e Diretores Superintendentes entre as 12 concessões rodoviárias do Grupo.

Relações com investidores



E-mail

invest@ecorodovias.com.br



Website

www.ecorodovias.com.br/ri



Endereço

Rua Gomes de Carvalho, 1.510
3º andar
São Paulo – SP - Brasil



Telefones

+55 11 3787-2612
+55 11 3787-2674
+55 11 3787-2686



ecorodovias

2025 Presentation

An aerial photograph of a multi-lane highway stretching into the distance. The road is flanked by lush green trees and vegetation. In the background, a large body of water is visible under a sky with soft, golden light from the setting or rising sun. A thin green line curves across the image, and there are two large, semi-transparent circular overlays: a light gray one on the left and a light blue one on the right.


ecorodovias

Corporate Structure

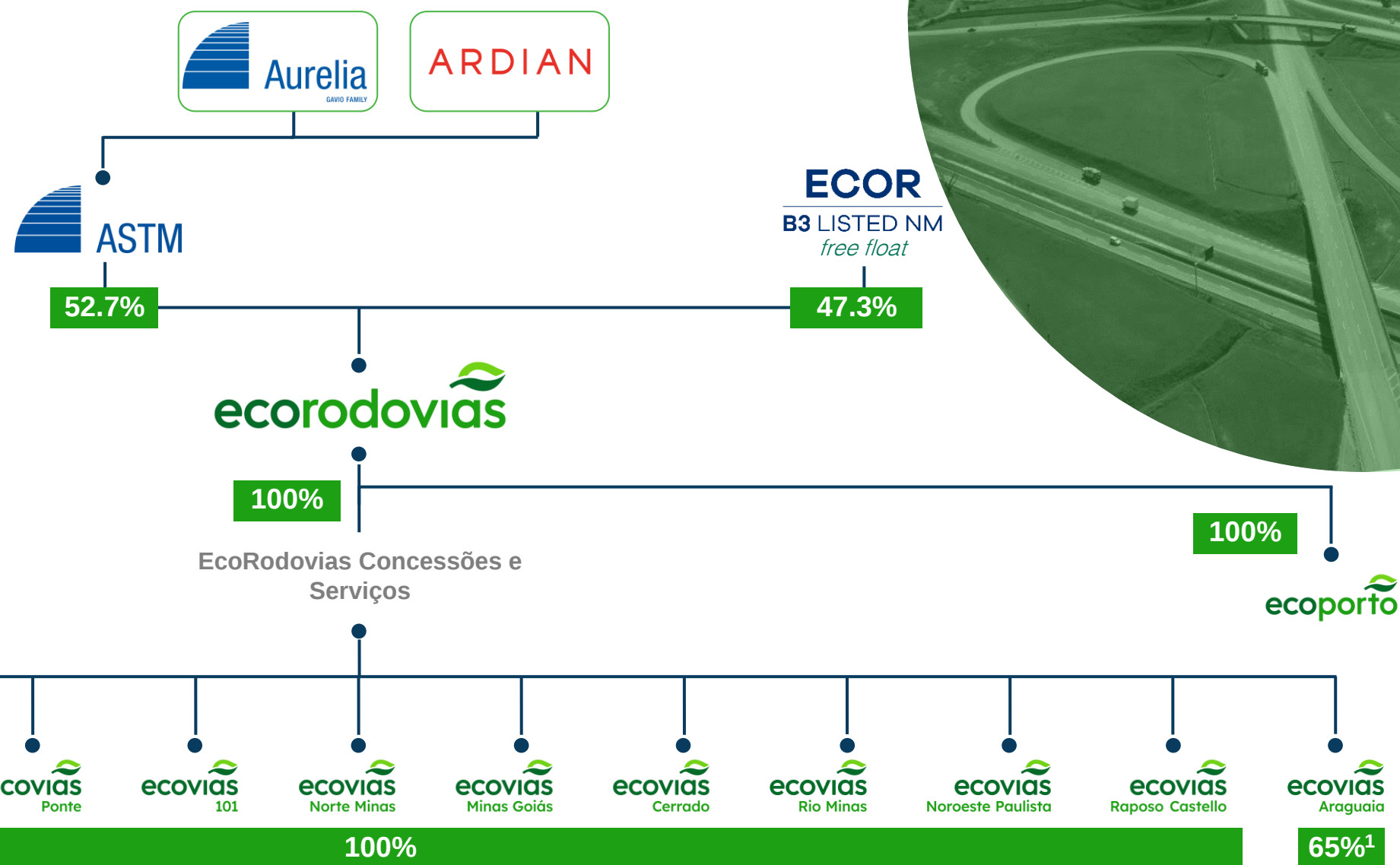
**ASTM**

**4,6 bn €** total revenue (2024)

**Geographic footprint: 15 countries**

**25 toll road concessions**

**5,900 km** network in Italy, Brazil and UK



(1) 65% stake indirectly held through Holding do Araguaia in which GLPx Participações holds 35% interest.
Note: Excludes treasury Shares.

ASTM

A global player in the infrastructure sector



Motorway Concessions

ASTM is the second largest toll road operator in the world with 5,900 km of roads under concession in Italy, Brazil and UK.



EPC

ASTM operates through **Itinera** in the sector of **large infrastructure works** and civil and industrial construction, and through **SINA**, in the engineering sector. Itinera operates in the US through **Halmar Intl.**, one of the most important construction companies in NY in the implementation of large transport infrastructure projects.



€ 7.0bn total backlog (2024)



Technology

ASTM operates in the technology sector applied to mobility through SINELEC, which offers advanced solutions for electronic tolling and intelligent transportation system.

Tolling and access management

- Multi-lane free-flow
- Vehicle identification solutions
- Operational and commercial back-office systems

Operations and traffic management

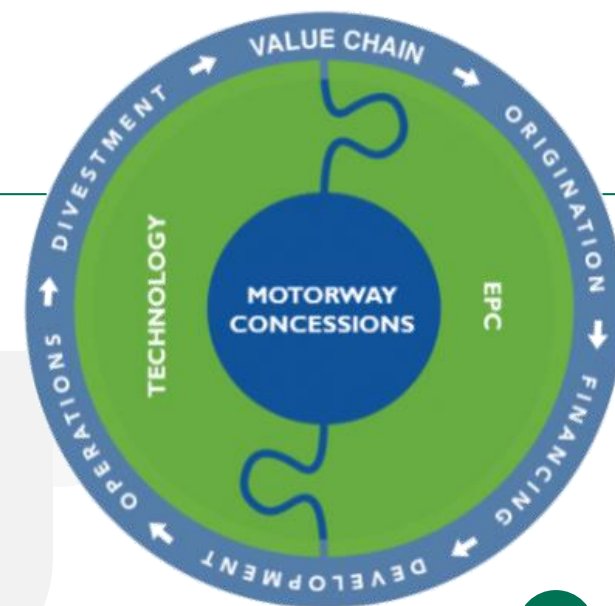
- Advanced traffic management system

Safety and security

- Weigh-in-Motion
- Tunnel Safety systems
- Speed-limit
- Advanced video analytics for traffic

Connected Mobility

- Wi-fi in motion service



Geographic Footprint

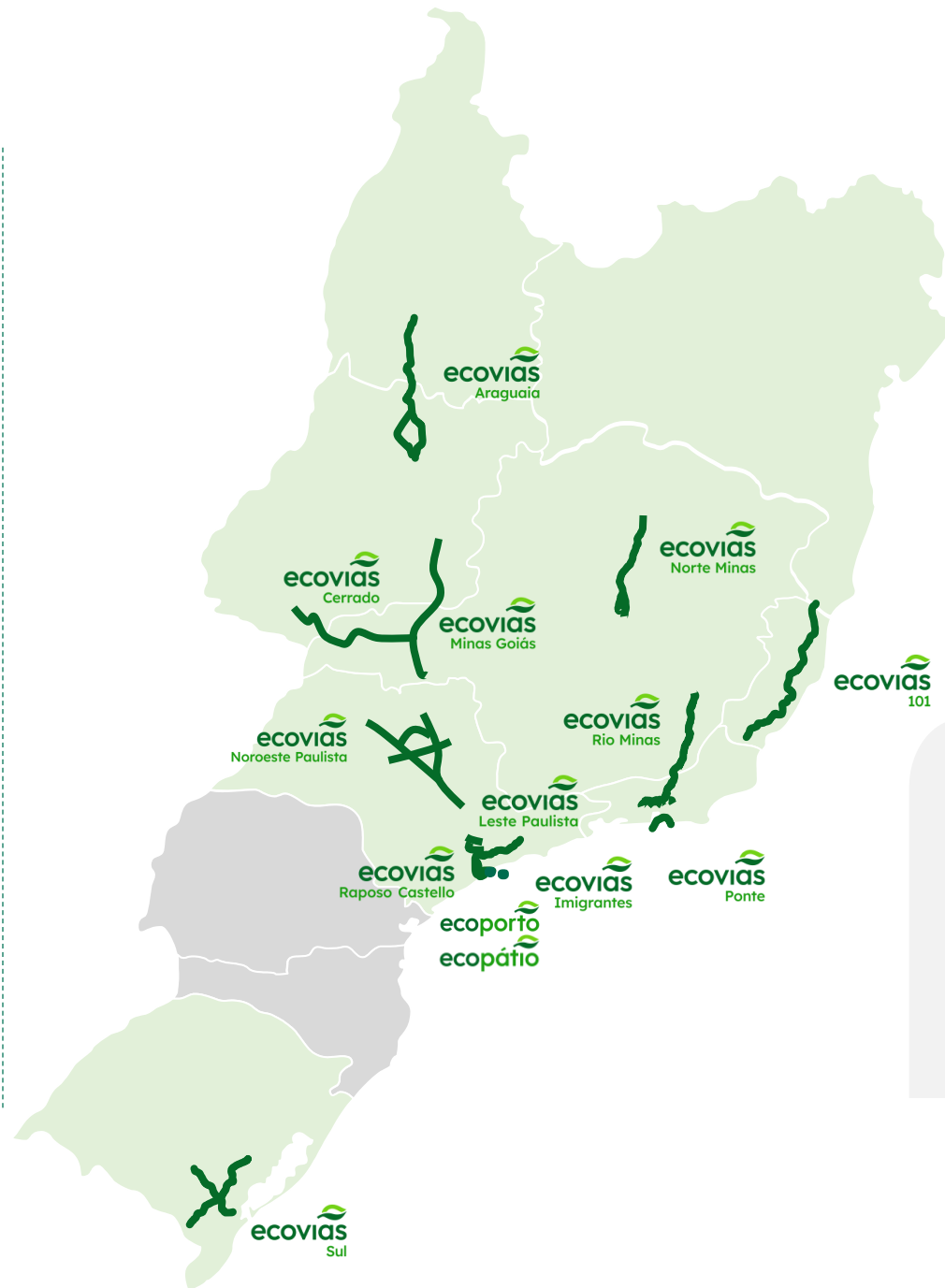
Snapshot
Last 12 months (3/31/2025)

 **R\$ 6.6 bn**
Adjusted Net Revenue¹

 **R\$ 4.9 bn**
Adjusted EBITDA²

 **R\$ 881 MM**
Net Income²

 **5.8 thousand**
Employees

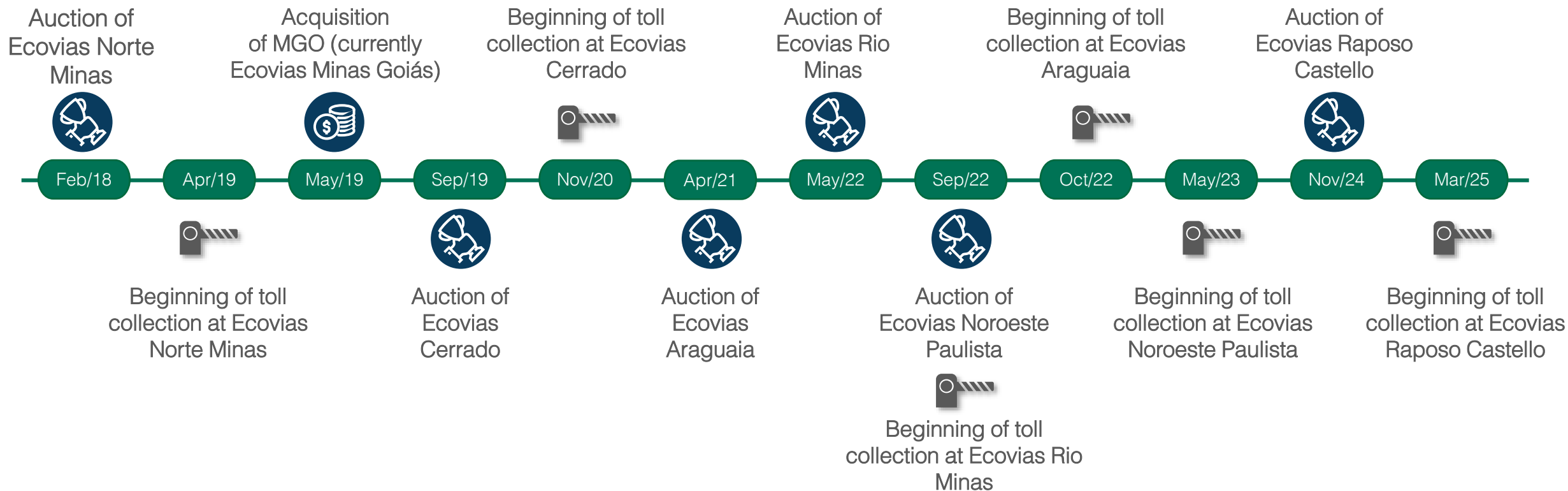


EcoRodovias portfolio includes 12 highway concessions with total of more than 4,800 km and one port asset (Ecopórtio) in eight different states of Brazil, located in the main trade corridors

(1) Excluding Construction Revenue. (2) Excluding Revenue and Construction Costs, impairment of assets (Ecovias 101 – 4Q24) (non-cash) and tax provision (non-cash): IPTU of Ecopátio (4Q24).

Growth +7 assets in 7 years

Selective and successful strategy, extending the **duration of the portfolio from 10 to over 20 years**. Focus on **execution, efficiency and innovation to maximize value creation** for our stakeholders.



Initiatives

Digital Transformation and Innovation Program

Tolls on suspended axles



Innovation in the charging of tolls for suspended axles of non-empty trucks (integration with MDF-e)

HS-WIM | Ecovias Cerrado



Implementation of the high-speed weigh-in-motion system (traffic enforcement from Dec/24)

Free flow | Ecovias Noroeste Paulista



Installation of Free Flow gantries at Ecovias Noroeste Paulista, one in Sep/24 and another in Nov/24

São Paulo Operations Center



Consolidation of the Operations Control Centers (CCO) of Ecovias Imigrantes, Ecovias Leste Paulista and Ecovias Raposo Castello

Innovation in payment methods

Autonomous toll plaza | Ecovias Araguaia and Rio Minas



Two autonomous toll plazas at Ecovias Araguaia and Rio Minas, featuring self-service payment toll booth, autonomous toll booth, and lane for tag (AVI) users



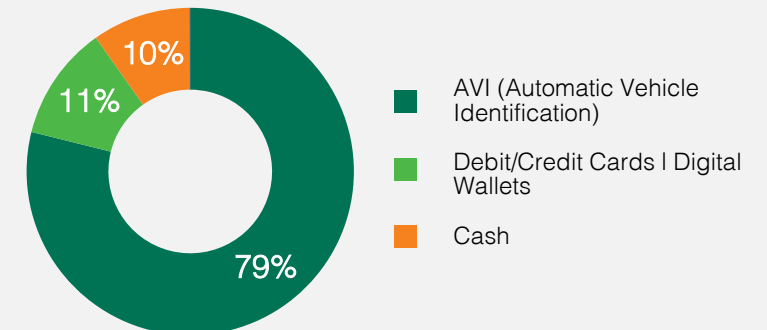
Autonomous booth: cash + cards



Self-service payment booth: cards

Distribution of toll collection methods in 1Q25

The collection through AVI, self-service, and digital payments reached 90.2% of toll revenue in 1Q25.



Current Assets

Portfolio's Duration

The portfolio's duration weighted by adjusted EBITDA is approximately 20 years.

EcoRodovias	KM	Expiry	Remaining Duration (year/ month) ²	State	Regulatory Agency
Ecovias Imigrantes	177	Feb/34	8y 9m	SP	ARTESP
Ecovias Leste Paulista ¹	144	Jun/39	14y 0m	SP	ARTESP
Ecovias Sul	457	Mar/26	0y 10m	RS	ANTT
Ecovias 101	479	May/38	13y 0m	ES / BA	ANTT
Ecovias Ponte	29	May/45	20y 0m	RJ	ANTT
Ecovias Norte Minas	375	Jun/48	23y 1m	MG	SEINFRA MG
Ecovias Minas Goiás	437	Jan/44	18y 8m	MG / GO	ANTT
Ecovias Cerrado	437	Jan/50	24y 8m	MG / GO	ANTT
Ecovias Araguaia	851	Oct/56	31y 5m	GO / TO	ANTT
Ecovias Rio Minas	727	Sep/52	27y 4m	RJ / MG	ANTT
Ecovias Noroeste Paulista	601	Apr/53	27y 11m	SP	ARTESP
Ecovias Raposo Castello	92	Mar/55	29y 10m	SP	ARTESP

(1) The Regulatory Agency (ARTESP) recognized the contractual imbalance at Ecovias Leste Paulista caused by the increase in works for Extension of the Carvalho Pinto Highway on the Taubaté stretch. ARTESP will move forward with the process of defining the method of rebalancing and formalizing the respective Amendment. (2) Reference Date: 5/8/2025.

OPERATIONS

Drivers of results



- **Traffic:** export corridors (agribusiness), resumption of industrial production, regional tourism and commuter traffic
- **Tariff** adjustments based on inflation / Business Model linked and protected by inflation
- Pursuit of **operational efficiency** due to reassessment of **Organizational Model**
- **Efficient Capex management** with in-house technical expertise to **maximize returns**
- **Resilient** long-term cash flows

= Consistent and Sustainable Results



Overview of Traffic Dynamics

EcoRodovias traffic growth rate kept well above Brazil's GDP growth
Even in years of recession traffic showed resilience

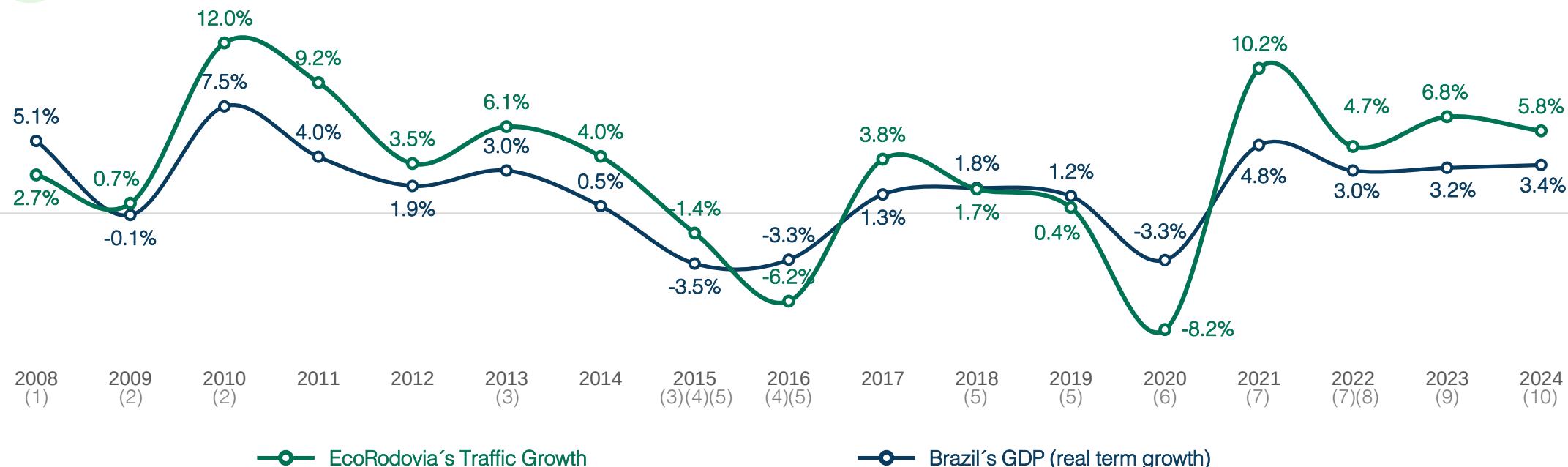
Average of EcoRodovias' adjusted traffic growth over the past seventeen years **3.3%**

Average of Brazil's GDP growth over the past seventeen years **1.8%**

Adjusted traffic x GDP growth relation over the past seventeen years (xGDP) **1.8x**



Adjusted Traffic Performance Compared to General Economic Performance (GDP)



Notes: (1) Excluding Ecocataratas (acquired in 2008). (2) Excluding Ecovias Leste Paulista (non operational in the beginning of 2009). (3) Excluding Ecovias 101, as operations started in 2014. (4) Excluding Ecovias Ponte, as operations started in 2015. (5) Excluding tolls for suspended axles and the period from May 21 to June 3 during which traffic was affected by the truckers' strike and toll collection at Ecovias Norte Minas and Ecovias Minas Goiás. (6) Excluding Ecovias Norte Minas, Ecovias Minas Goiás and Ecovias Cerrado. (7) Excluding Ecovias Cerrado, Ecovia Caminho do Mar and Ecocataratas. (8) Excluding Ecovias Rio Minas and Ecovias Araguaia. (9) Excluding Ecovias Rio Minas, Ecovias Araguaia and Ecovias Noroeste Paulista. (10) Excluding Ecovias Rio Minas and Ecovias Noroeste Paulista.

Overview of current traffic performance

Resilient road portfolio
Heavy: +10.6%
Light: +13.8%

Traffic mix (4M25):
Heavy: 59.1%
Light: 40.9%

TRAFFIC VOLUME (equivalente paying vehicles, thousand)	4M25 ¹	4M24 ¹	Chg.
Heavy + Light			
Ecovias Imigrantes	24,355	23,736	2.6%
Ecovias Leste Paulista	36,876	33,680	9.5%
Ecovias Sul	9,562	9,300	2.8%
Ecovias 101	21,557	20,510	5.1%
Ecovias Ponte	9,428	9,266	1.7%
Ecovias Norte Minas	14,769	13,178	12.1%
Ecovias Minas Goiás	20,242	18,983	6.6%
Ecovias Cerrado	12,099	12,007	0.8%
Ecovias Rio Minas	25,236	24,153	4.5%
Ecovias Araguaia	16,264	16,113	0.9%
Ecovias Noroeste Paulista (7 toll plazas May/2023) ²	19,182	18,458	3.9%
Comparable total ³	209,569	199,383	5.1%
Ecovias Noroeste Paulista (3 toll plazas Mar/2025) ⁴	2,106	-	n.m.
Ecovias Raposo Castello ⁵	11,378	-	n.m.
CONSOLIDATED TRAFFIC VOLUME	223,052	199,383	11.9%

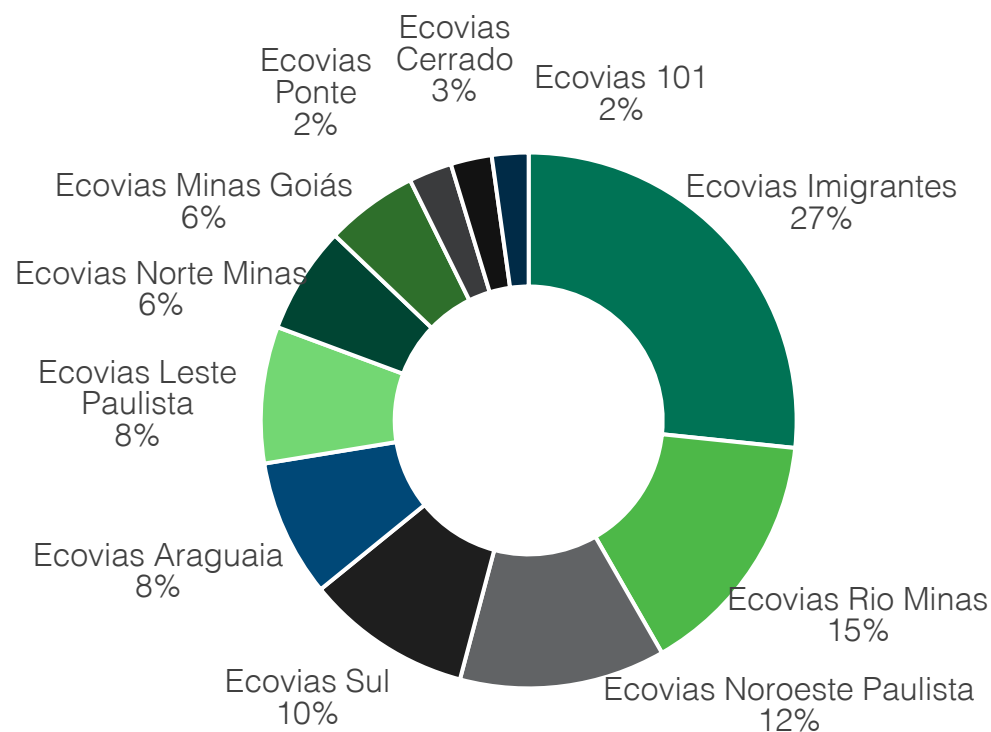
1) It considers toll collection up to and including April 30. 2) It considers the start of toll collection at seven toll plazas as of May 1, 2023. 3) It disregards toll collection at Ecovias Noroeste Paulista (three toll plazas as of March 4, 2025) and Ecovias Raposo Castello. 4) It considers the start of toll collection at three toll plazas as of March 4, 2025. 5) It considers the start of toll collection at three toll plazas as of March 30, 2025.

Current Assets Highway Concessions

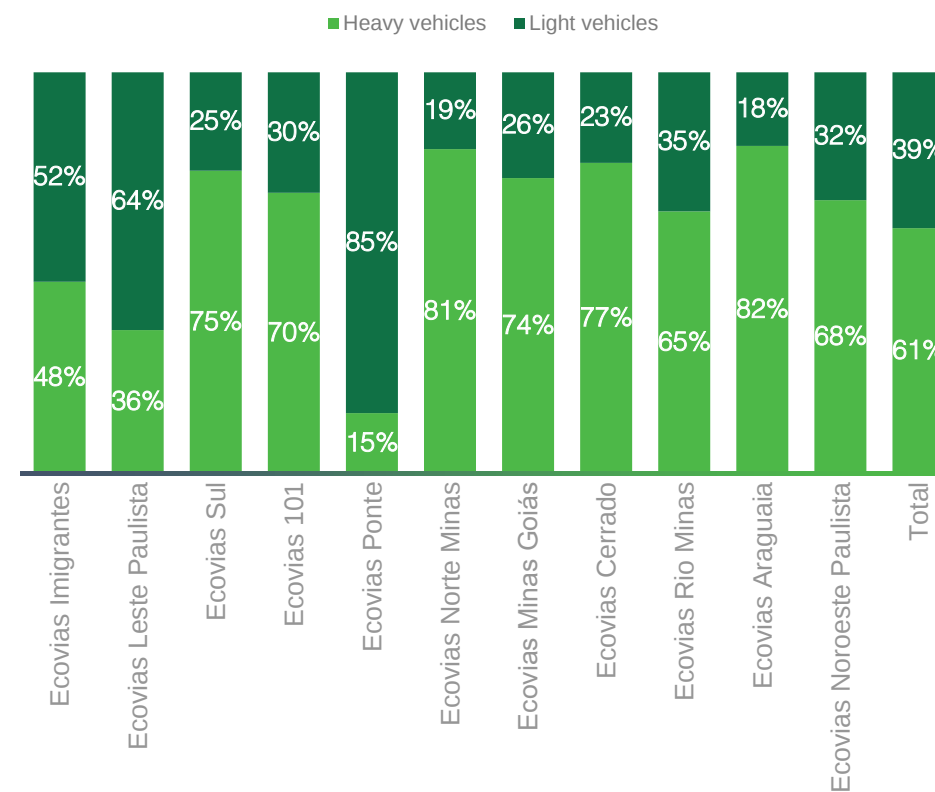
The new highway concessions acquired between 2018 and 2022 are increasing their share of EcoRodovias' results



% Adjusted EBITDA 2024^{1,2}
Highway Concessions – Total R\$4.6 billion



Traffic Mix 2024³

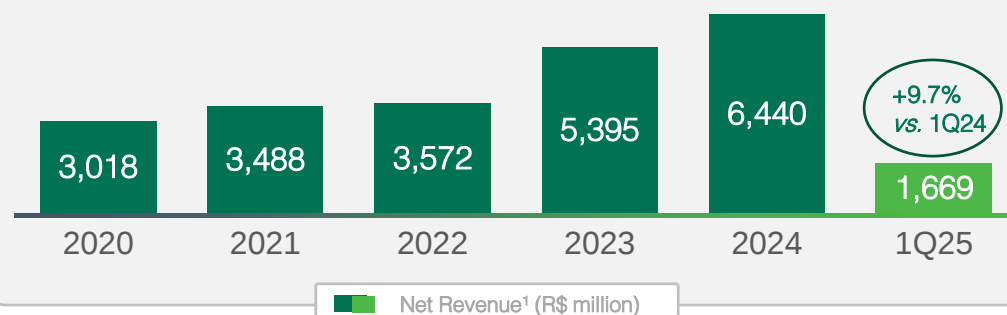


(1) Excluding Construction Revenue and Cost and Provision for Maintenance. (2) Excluding Ecocataratas and Ecovia Caminho do Mar Adjusted EBITDA. (3) Traffic in equivalent paying vehicles.

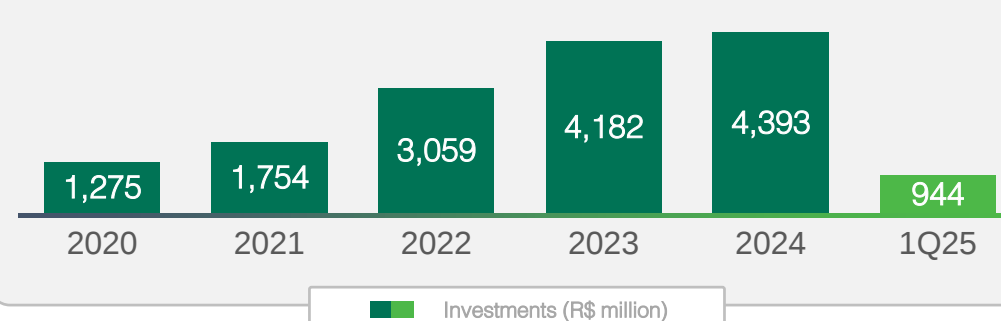
Financial Performance

Adjusted Net Revenue¹

CAGR (20-24): 20.9%

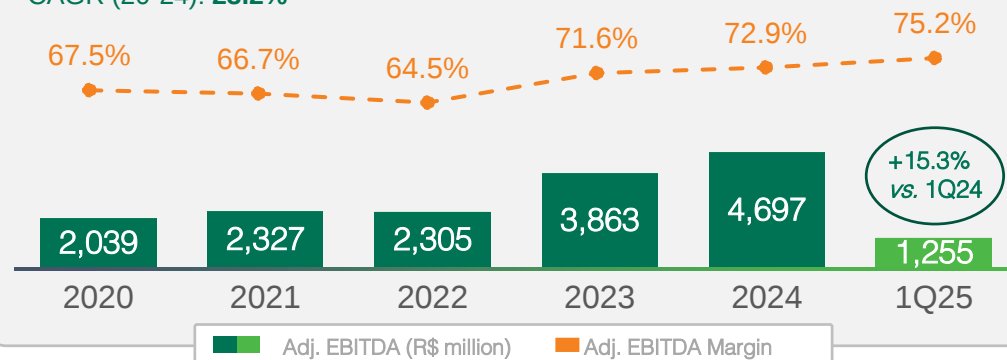


Investments

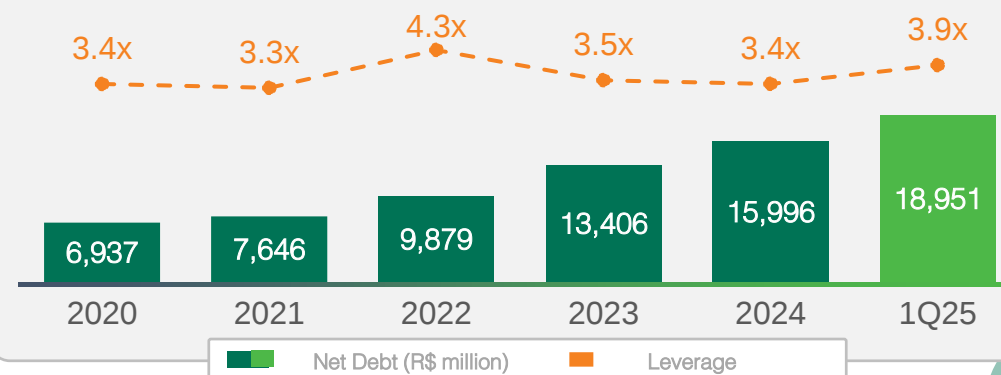


Adj. EBITDA and Adj. EBITDA Margin²

CAGR (20-24): 23.2%



Dívida Líquida e Alavancagem



(1) Excludes Construction Revenue. (2) Excludes Construction Revenue and Cost, Provision for Maintenance, Leniency Agreement and Agreements with Former Collaborating Executives (2019 and 2020), ANPC (2020 and 2021), Fines compensatory measures assumed in the Agreements with Former Collaborating Executives (2020), accounting for Ecovias 101 liabilities (2020), the impairment (non-cash) of Ecoporto Santos (2020), the impairment of assets (2022) and the retroactive non-recurring effect of tariff adjustment at Ecovias Sul related to 2021 (2022), impairment of assets (2023/2024), written off the assets (2023) and tax provision (non-cash): IPTU of Ecopátio in 2024.

Financial Performance

Capex

Focus on execution and delivery of works of the Company's growth cycle, as well as on the commitment to maintenance of highways managed. In 1Q25 investments totaled R\$944 million

Ecovias Minas Goiás

Road widening works in Cristalina/GO



Ecovias Norte Minas

Cordisburgo/MG Contour



Ecovias Araguaia

Road widening works in Gurupi/TO



Ecovias Minas Goiás

Road widening works in Catalão/GO



Ecovias Norte Minas

Stretch of Montes Claros/MG Ring Road



Ecovias Cerrado

Trevão de Monte Alegre de Minas/MG



Financial Performance | Debt

Leverage ratio of 3.9x in March 2025, increasing 0.5x from December 2024.

Normalized leverage (pro forma) reached 3.5x in 1Q25, considering Ecovias Raposo Castello's annualized adjusted EBITDA over 12 months



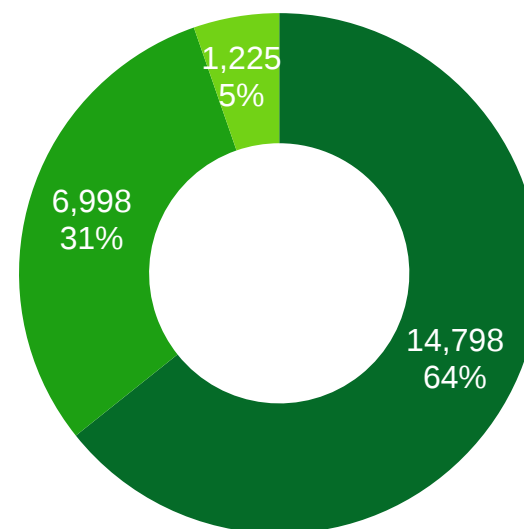
Consolidated Indicators (EcoRodovias Infraestrutura e Logística)

Debt	3/31/2025	12/31/2024	Chg.
Gross Debt (R\$ billion)	23.0	20.0	14.9%
Net Debt (R\$ billion)	19.0	16.0	18.5%
Net Debt/ Adjusted EBITDA	3.9x	3.4x	0.5x

Net Debt / adjusted EBITDA (EcoRodovias Concessões e Serviços)

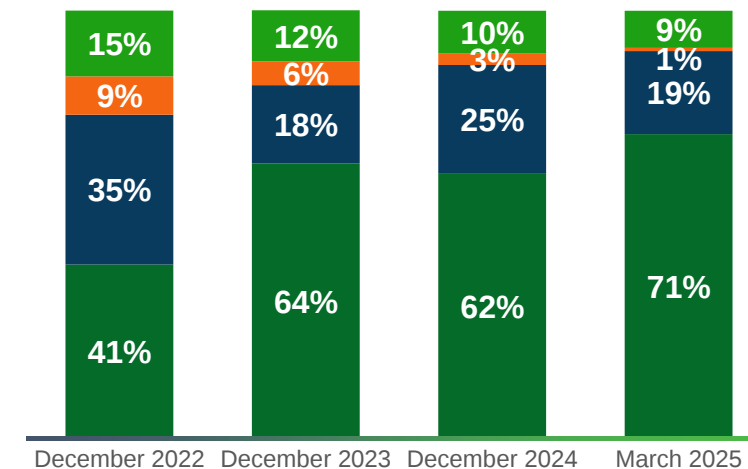
Debt	3/31/2025	12/31/2024	Chg.
Net Debt / Adjusted EBITDA	3.9x	3.3x	0.6x

Gross Debt by Indexer (R\$ million and % - Mar/25)



- IPCA/TLP
- CDI/Fixed rate
- TJLP

Breakdown of Net Debt (%)



- Holding do Araguaia
- EcoRodovias Infraestrutura e Logística and Ecoporto
- EcoRodovias Concessões e Serviços
- Concessões rodoviárias

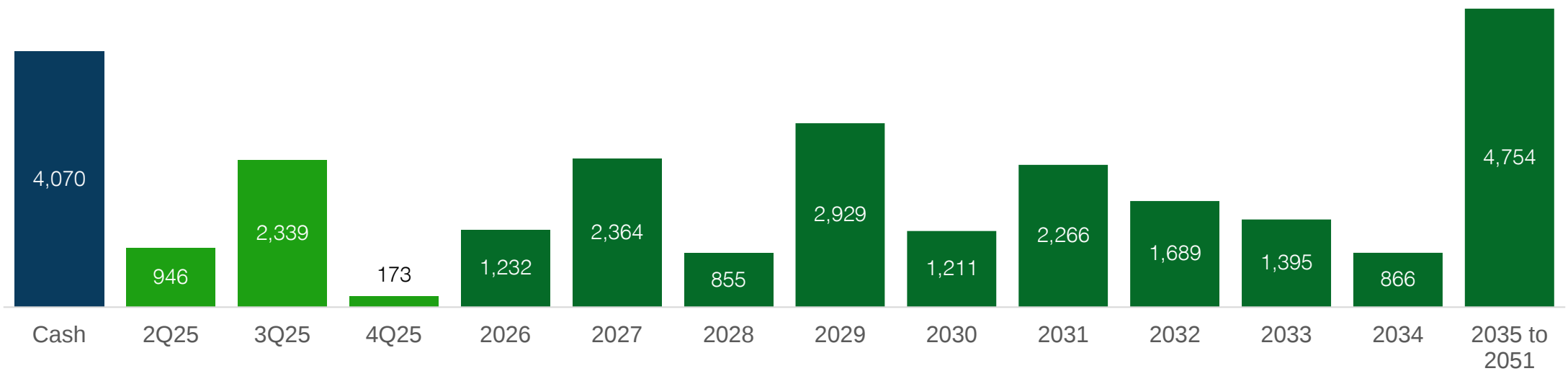
Liability Management: as of 2023, EcoRodovias optimized its capital structure, increasing the share of net debt in highway concessions. In 1Q25, net debt of highway concessions reached 71% of the total (+30 p.p. vs. December 2022)

Financial Performance

Debt Amortization Schedule

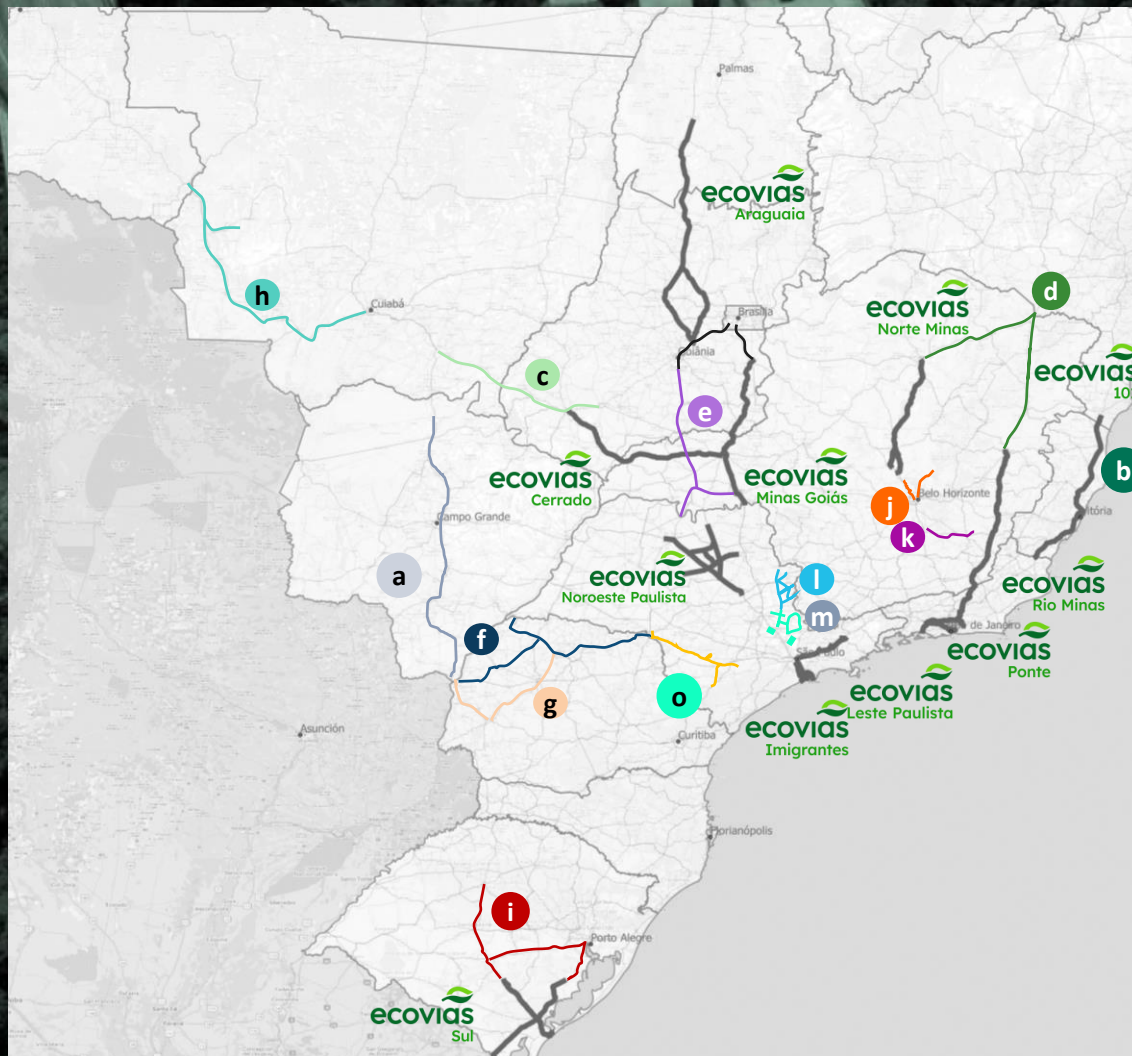
Strong cash position, demonstrating the Company's financial strength and effective liquidity management

Gross Debt Amortization Schedule (R\$ million)



Ecovias Noroeste Paulista's bridge loan, due in September 2025 (3Q25), will be repaid through a long-term financing, which is currently being structured

Pipeline Opportunities 2025



Concessions, capex and IRR
foreseen by the granting authority¹

	ID	Concession	Capex (R\$ billion)	IRR	Auction Date
Federal Projects	a	MS Via	9.9	9.45%	5/22/25
	b	Ecovias 101	7.0	9.21%	6/26/25
	c	Rota Agro (CN2)	4.4	9.99%	8/14/25
	d	Rotas Gerais	7.2	12.60%	-
	e	Rota Sertaneja	5.3	9.21%	-
	f	Paraná 4	10.9	11.17%	-
	g	Paraná 5	6.5	11.17%	-
	h	Centro-Norte 3 (CN3)	3.8	8.47%	-
	i	Integração Sul	5.1	8.47%	-
	j	Vetor Norte	2.9	11.02%	6/13/25
State Projects	k	Outro Preto – Mariana	3.8	-	7/10/25
	l	Rota Mogiana	5.9	n.d.	-
	m	Circuito das Águas	9.5	n.d.	-
	o	Paranapanema	4.7	n.d.	-

(1) The capex and IRR of projects for which no auction has been scheduled yet may be changed by the concession authority until the disclosure of the bid notice./



New Concessions

 **ecovias** Araguaia



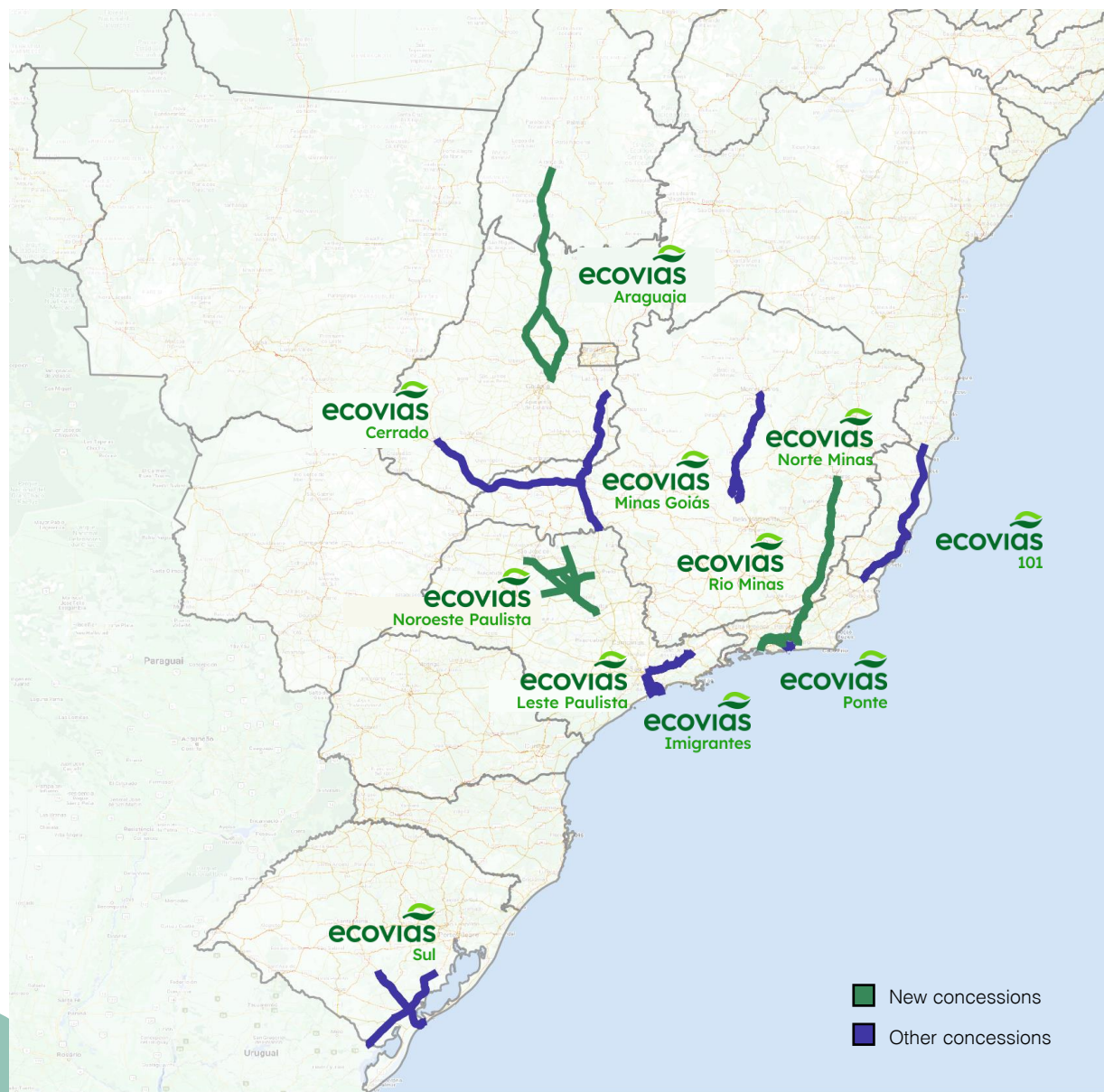
 **ecovias** Noroeste Paulista



 **ecovias** Rio Minas

Location of new concessions

Ecovias Araguaia + Ecovias Rio Minas + Ecovias Noroeste Paulista



Big Numbers

	ecovias Araguaia	ecovias Rio Minas	ecovias Noroeste Paulista
Extension	850.7 km	726.9 km	601.0 km
Capex ¹	R\$ 7.7 bn	R\$13.7 bn	R\$ 9.0 bn
Toll plazas	9	12	10
Concession tenor	35 years (2056)	30 years (2052)	30 years (2053)

(1) In real terms - Base date: Dec/2023

Overview of Traffic Dynamics

ecovias Araguaia

ecovias Rio Minas

ecovias Noroeste Paulista

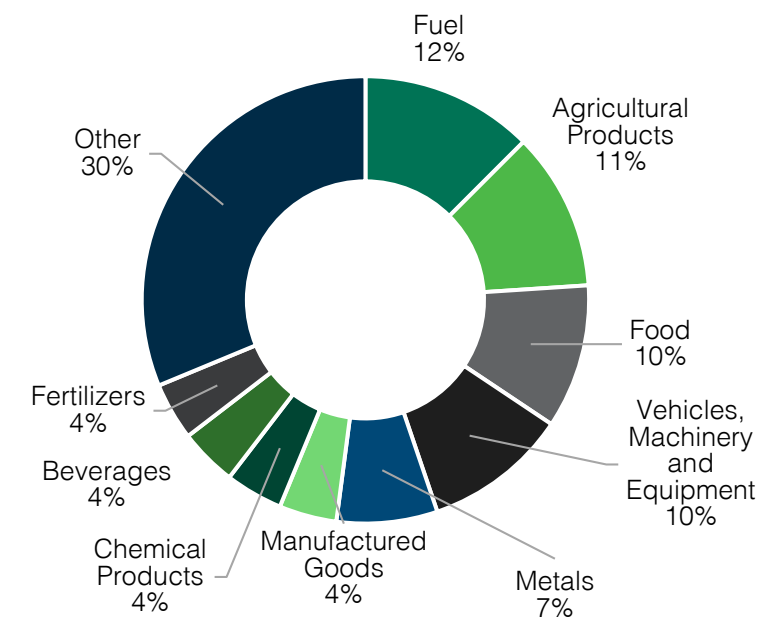
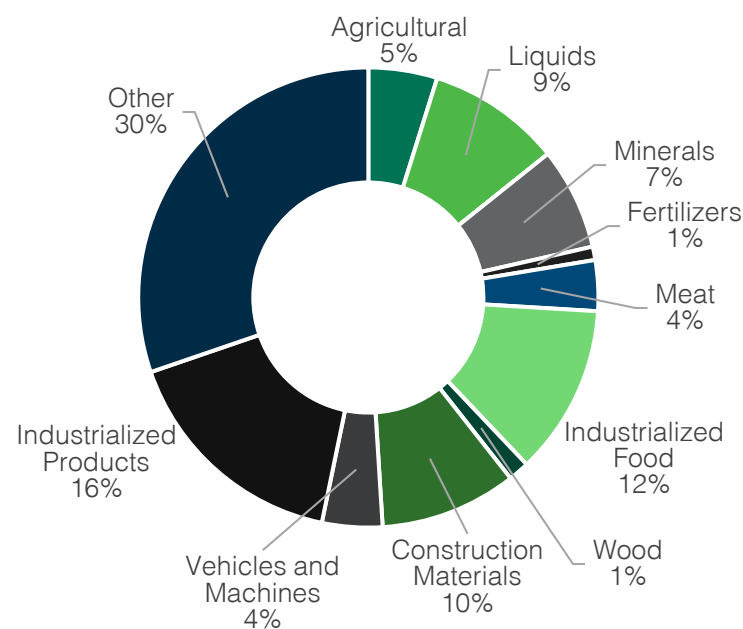
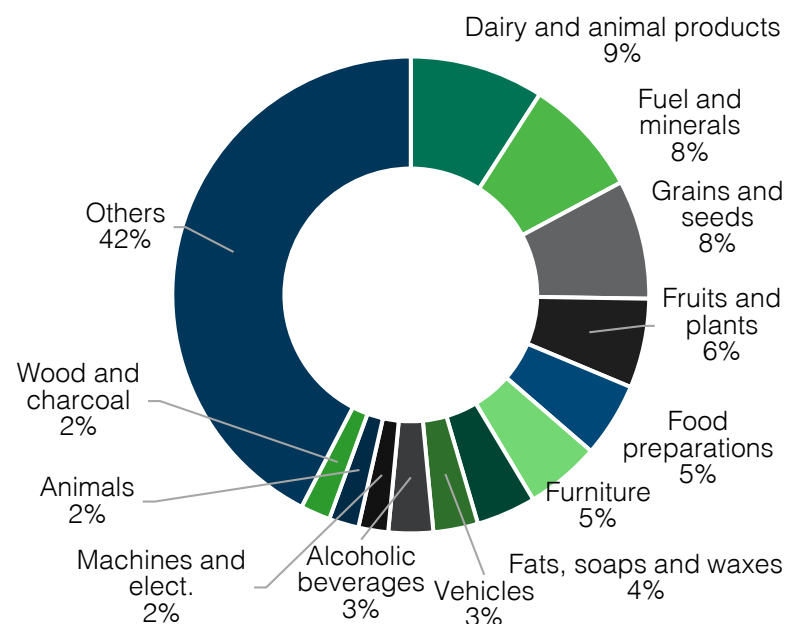
Traffic Mix¹

80% heavy vehicles /
20% light vehicles

63% heavy vehicles /
37% light vehicles

65% heavy vehicles /
35% light vehicles

Type of Cargo – Heavy vehicles



(1) Considers 2022 traffic in Ecovias do Araguaia and traffic premise obtained from studies conducted to participate in EcoRioMinas and EcoNoroeste auction.

Characteristics of the new projects

Characteristics	 Araguaia	 Rio Minas	 Noroeste Paulista
Diversified profile of heavy vehicle traffic	✓	✓	✓
Tag User Discount (DUT) and Frequent User Discount (DUF)	✓	✓	✓
Concession contract with dispute resolution rules	✓	✓	✓
Concession contract with early dissolution rules	✓	✓	✓
Escrow account mechanism to ensure rebalancings	✓	✓	✓
Forex hedge mechanism	✓	✓	
Mechanism to share revenue risk with concession authority	✓		
Implementation of Free-Flow System		✓	✓



Ecovias Raposo Castello

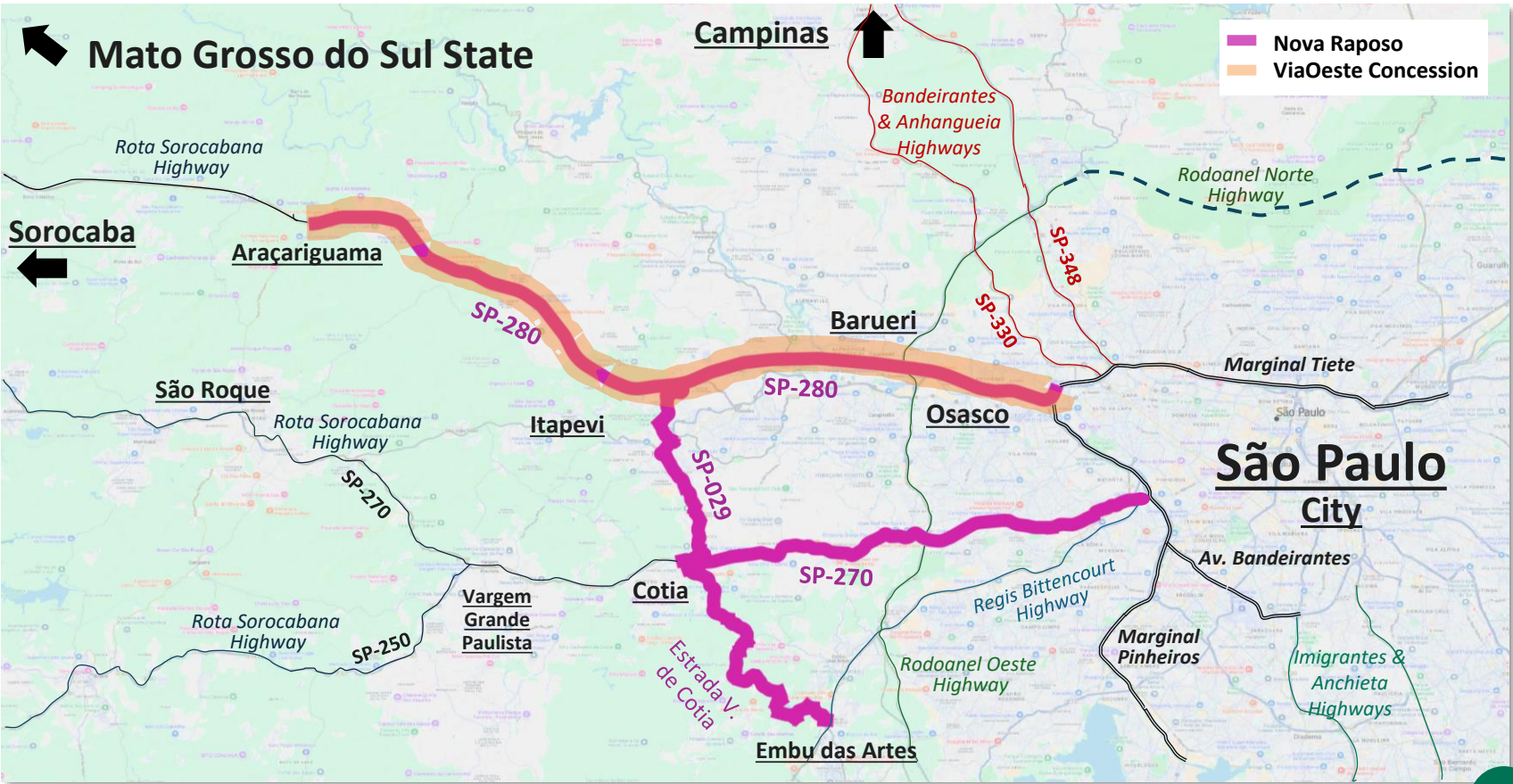


OVERVIEW OF THE PROJECT

The new concession of Nova Raposo Lot will operate São Paulo's urban segments of the highways Castello Branco and Raposo Tavares

- With Nova Raposo auction, São Paulo Government concluded the process of substitution of ViaOeste concession, one of the biggest concessionaires in Brazil in terms of revenues, which agreement will expire in March 2025
- The new concessionaire will operate the **urban segments of two important corridors**, connecting São Paulo city to major industrial, commercial and logistic hubs

Project	Nova Raposo
Concession Period	30 years
Extension	92 km <i>of which 41 km from former ViaOeste</i>
FF Gantries	3 toll plazas ⁽²⁾ + 10 new gantries <i>full Free Flow after 3rd year</i>
Toll Tariff	R\$ 0,1477 km <i>for single carriageway</i>
Opex ⁽¹⁾	R\$ 3,1 bi
Capex ⁽¹⁾	R\$ 8,0 bi
IRR Project	9,41% <i>real terms</i>



(1) Source: Auction Notice (base date: March, 2024). (2) To be converted in gantries

INNOVATIONS AND RISK MITIGATIONS OF CONCESSION AGREEMENT

Concession agreement characterized by robust risk mitigation mechanisms, guaranteeing the resiliency of the project

Free Flow

Automatic System (free flow) across the Lot

- Adoption of automatic tolling system via gantries to promote greater traffic fluidity and tariff fairness



Demand / Traffic Risk

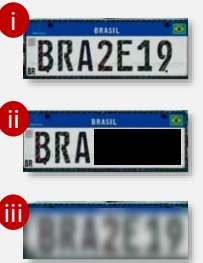


- Asymmetrical mechanism to **share the revenues risk** during first 20 years
- The mechanism uses as reference Gov's projected revenues, with the **downside below 98%** and the **upside above 108%** of Gov's estimates
- Downside is fully protected by the Grantor and the upside is **shared 50%/50%**

Evasion Risk

- After the installation of the gantries, users who do not pay the toll **will be rebalanced** based on the following categories:

- Evading users (i) **95% rebalanced**
- Fraudulent users (ii) **100% rebalanced**
- Identification error (iii) **0% rebalanced**



Expropriation and Evictions Risk

- For Cotia-São Paulo stretch, sharing of expropriation costs:
 - Up to **110%** of the value estimated by the Government (R\$ 839 million), **no rebalance will occur**
 - Between **110% and 140%**, there will be **80% rebalance of the delta**
 - Above **140%**, the rebalance will be **95%**



Widening Works for Service Level



- Widening works not foreseen in the concession agreement, but required in the future to maintain the level of service of the highways and to avoid congestions, will be fully rebalanced by the Granting Authority

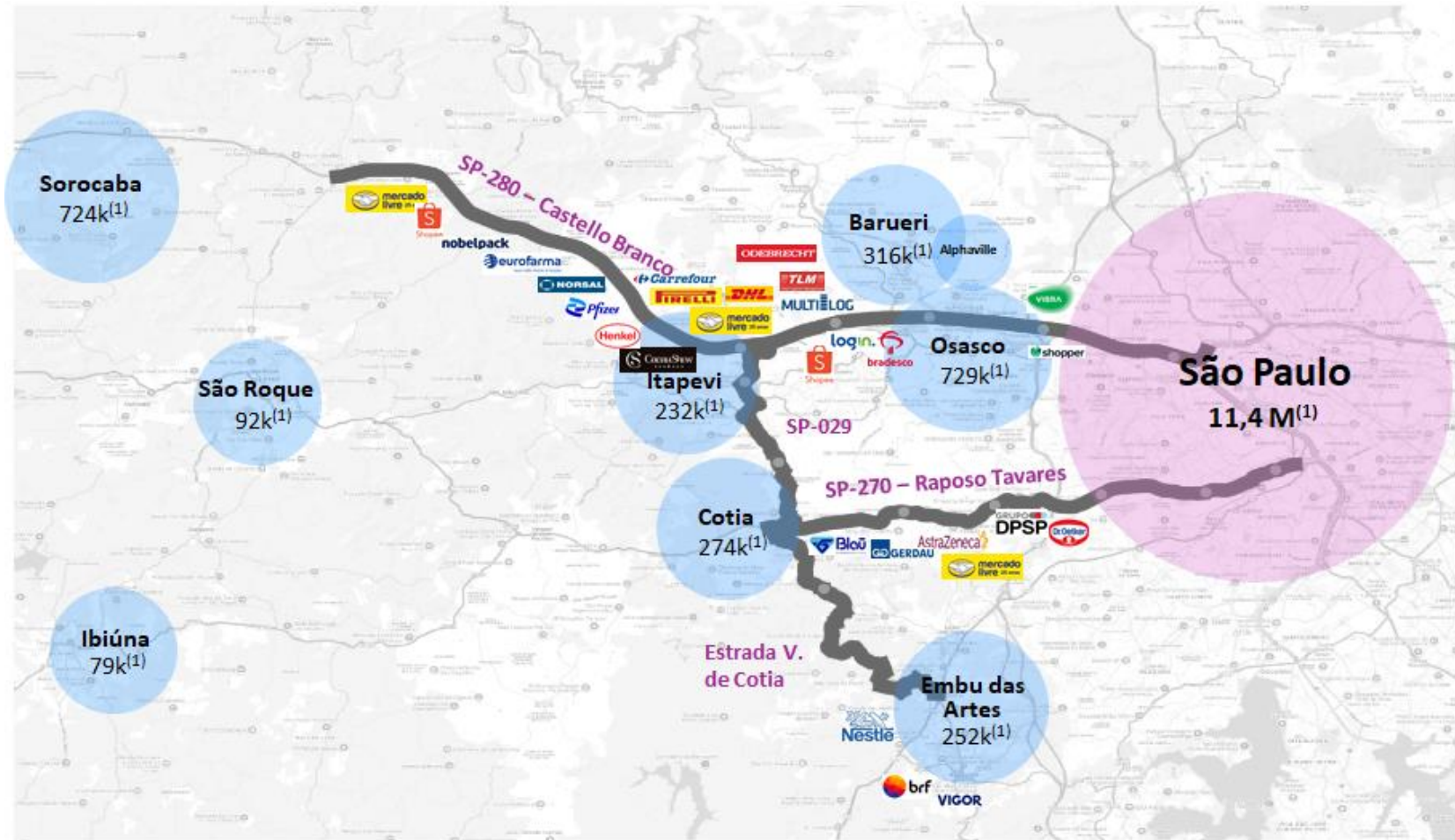
Escrow Accounts



- The concession fees to be paid by the concessionaire will be deposited in **escrow accounts**, managed by **depository bank**
- The resources of these escrow accounts will **guarantee the liquidity of all the rebalances / compensations** that the Grantor will have to pay to the concessionaire

TRAFFIC CHARACTERISTICS

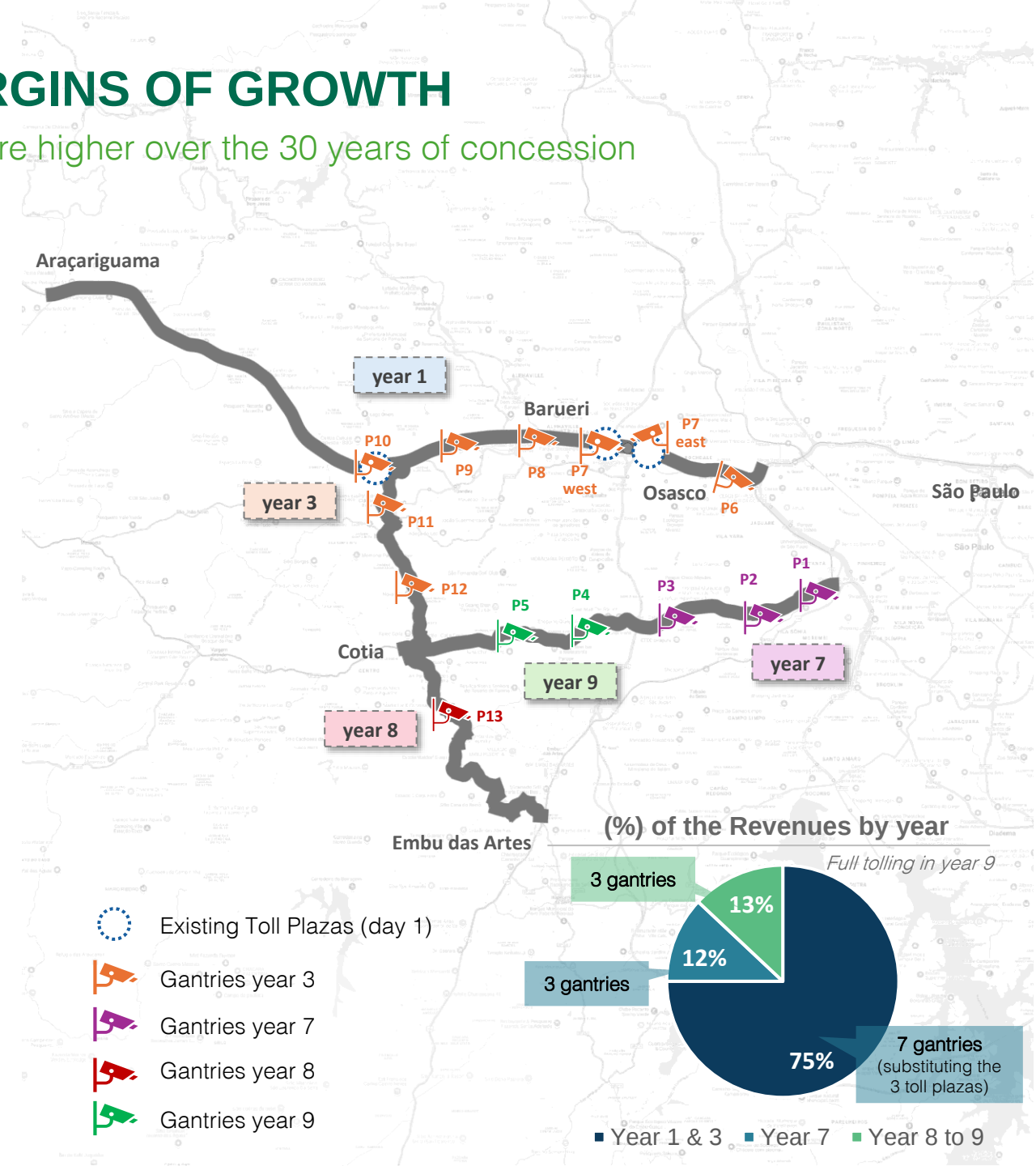
- The concessionaire will operate the final sections of Castello Branco (SP-280) and Raposo Tavares (SP-270) highways, which cross densely populated areas of São Paulo and connect several industrial and commercial hubs
- The two roads link Rodoanel⁽²⁾ to Marginal Pinheiros, used by heavy vehicles to access Anchieta – Imigrantes system to reach Santos Port
- The traffic is represented by ~65% light vehicles and 35% heavy vehicles:
 - Light vehicles – mainly commuters concentrated in the urban sections, with remarkable volumes of traffic (~300.000 AADT⁽³⁾ on SP-280 and 125.000 AADT⁽³⁾ on SP-270)
 - Heavy vehicles – Castello Branco is one of the most important exportation corridors, receiving agriculture and industrial production from Mato Grosso do Sul & São Paulo countryside



RESILIENT TRAFFIC WITH FURTHER MARGINS OF GROWTH

Compared to Gov.'s projections, EcoRodovias traffic estimates are higher over the 30 years of concession

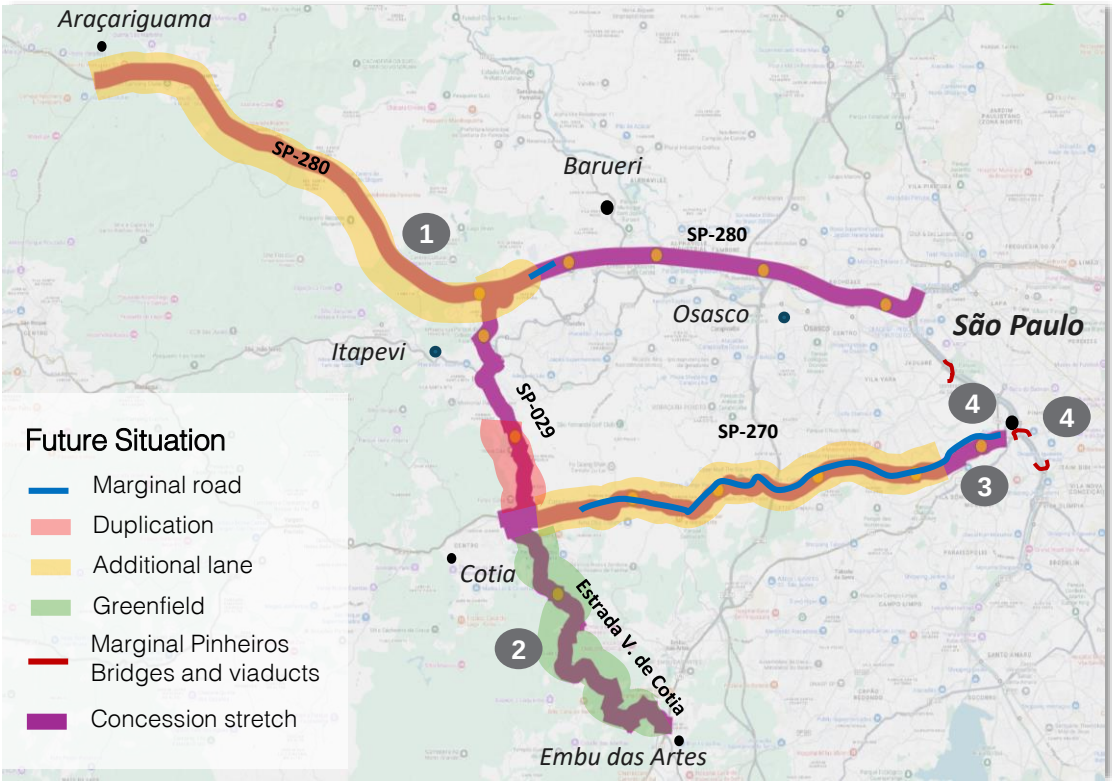
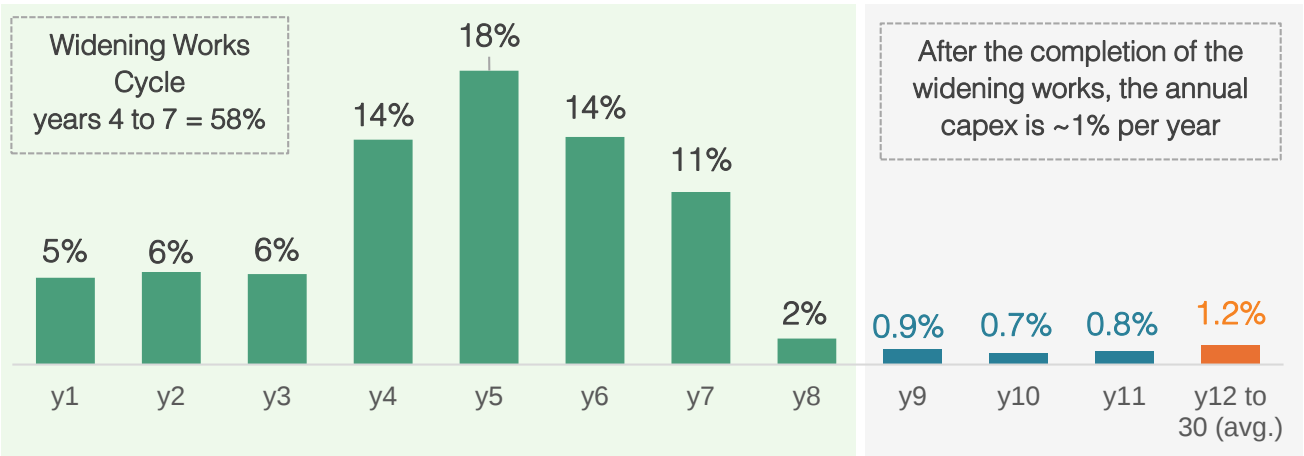
- More than 20 years of historical traffic data for the Castello Branco stretch, responsible for ~70% of the total revenues of the project
- +4,3% vs. Gov.'s initial traffic Gov.'s projection is based on 2023 counting and 2022 toll plazas data (when suspended axles were not tolled), while EcoRodovias used the most updated actual tolled data + 3 traffic counting in 2024
- EcoRodovias projected traffic CAGR higher than Gov.'s, however significantly lower than historical growth (Osasco + Barueri toll plazas $CAGR_{2021-2024} = 3,9\%$ & Itapevi toll plaza $CAGR_{2021-2024} = 4,9\%$), with further possible upsides related to additional works for increase of capacity, rebalanced by the Grantor
- Demand risk sharing mechanism applied until year 20th and compensation in favor of Grantor paid every 4 years



CAPEX AND OPEX CONSIDERATIONS

- Expropriations extra-cost risk is rebalanced up to 95% by the Grantor. Expropriations are foreseen only from year 4 onwards, with sufficient time to carry out the preliminary activities
- Widening capex concentrated between year 4 and year 7 and low maintenance capex required over the 30 years, improving the financeability of the project
- Significant value engineering upsides identified during the study phase over the Gov.'s functional projects (not binding for the concessionaire) of the Embu-Cotia bypass
- Relevant savings in operating costs due to synergies with other São Paulo concessionaires of the group and economies of scale in shared services

Projected Capex Distribution Schedule



PROJECTED CASH FLOW OF THE CONCESSIONAIRE

1 ~70% of the project's toll revenues start from the beginning of the concession and are protected by the demand risk mechanism

2 Between year 1 and year 3, EBITDA funds almost entirely the planned works. Long term financing expected to be structured in 2028 (4th year)

3 The equity to be injected in the project is in line with the minimum equity required by the concession agreement

4 The project leverage is approx. D/E = 90/10, thanks to the high EBITDA cash conversion rate once the investment cycle is concluded

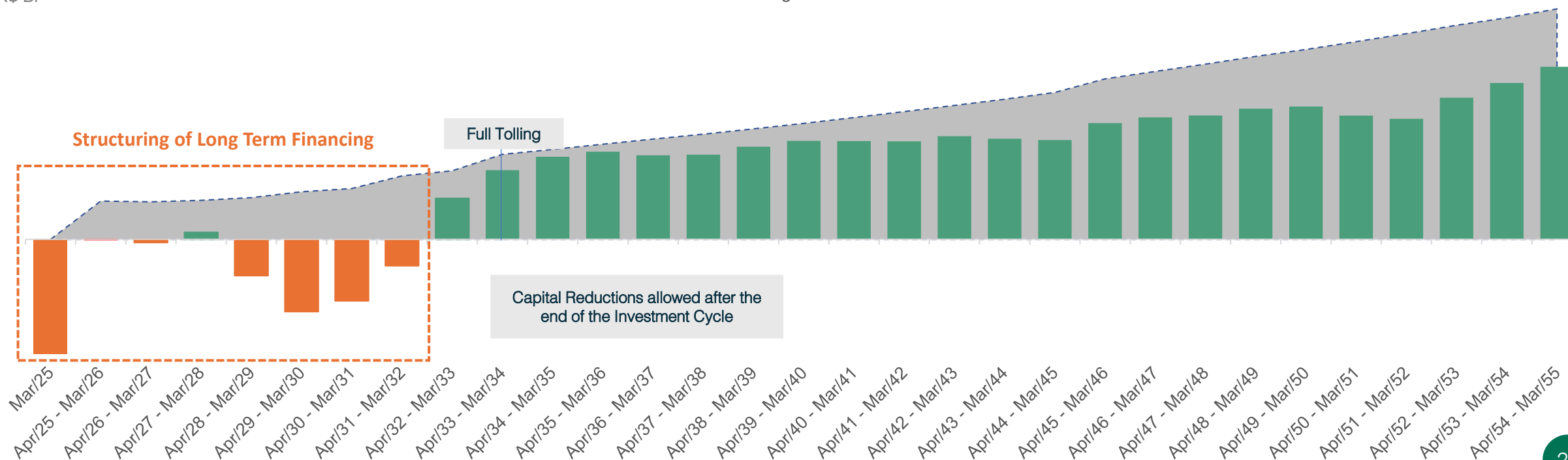
UNLEVERED CASH FLOW AND EBITDA – Nominal terms

R\$ Bi

■ EBITDA

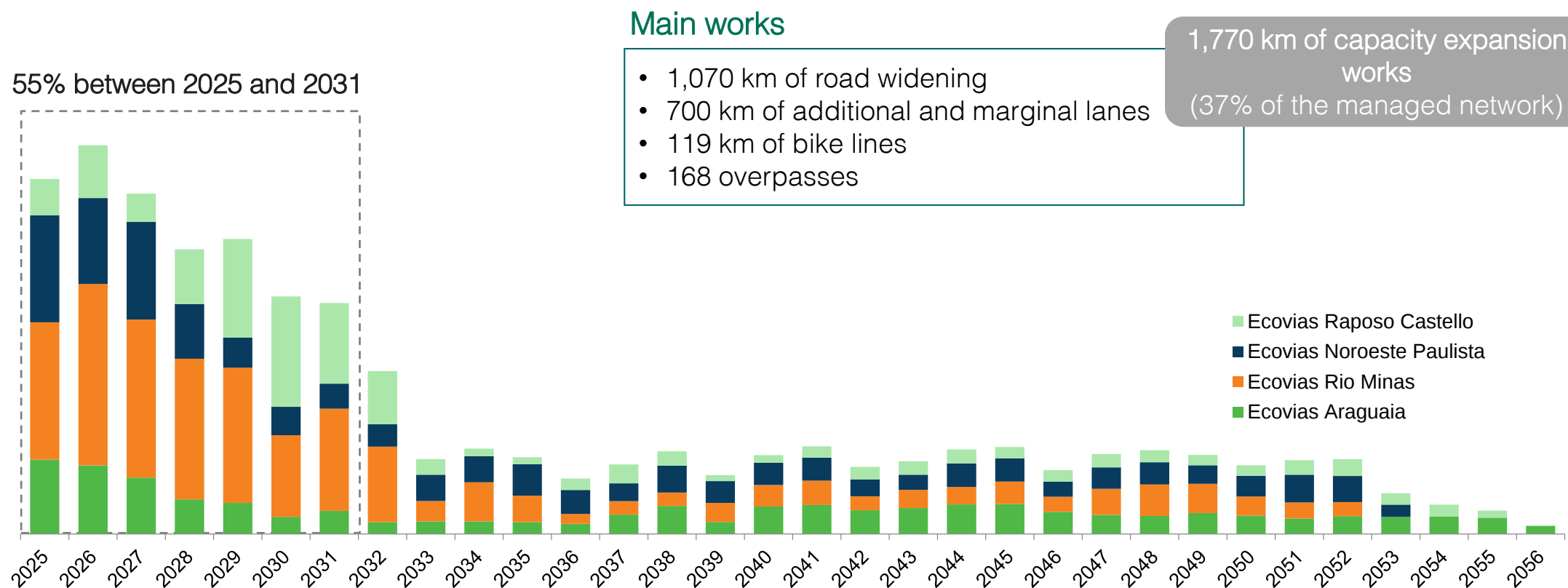
■ FFCF Negative

■ FFCF Positive



Contractual Capex – New concessions

Capex schedule¹ - Capacity expansion and improvements of the highway concessions



(1) Base Date: September/2024.

**AGENDA
ESG
2030**

EcoRodovias structured its **ESG 2030 Agenda - on the Paths to Sustainability** based on 10 pillars organized into medium- and long-term goals. The goals consider EcoRodovias' potential to contribute to achieving the Sustainable Development Goals (SDG) established by the UN 2030 Agenda.

ENVIRONMENT

 Climate
Strategy

 Biodiversity
& Ecosystem

 Circular
Economy

SOCIAL

Safety


 Human Capital
& DEI


Communities


GOVERNANCE

 Ethics,
Transparency
& Integrity

 Sustainable
Procurement

 Data Protection
and Information
Security

 Innovation
& Technology

Highlights

- Reduction of Scope 1 and 2 Emissions: 25% by 2026 and 42% by 2030
- Reduction of Scope 3 Emissions: 6% by 2026 and 11% by 2030
- Women in leadership: 45% by 2026 and 50% by 2030
- Black people in leadership: 35% by 2030
- Reduction by 50% in fatal traffic accidents by 2030
- 95% of employees involved in annual corporate ethics training
- Assessment of 95% of suppliers on ESG themes: Strategic by 2026 and Critical by 2028
- Implement technologies that ensure digital, resilient and sustainable highways to ensure safe and smooth traffic

Governance Structure

Composition of the Board of Directors

- Marco Antônio Cassou - **Chairman**
- Umberto Tosoni – **Vice Chairman**
- Alberto Gargioni
- Beniamino Gavio
- Stefano Viviano
- Stefano Mion

Representatives of the controlling shareholder

- Eros Gradowski Junior

Representative of non-controlling shareholders

- Ricardo Bisordi de Oliveira Lima
- Sonia Aparecida Consiglio

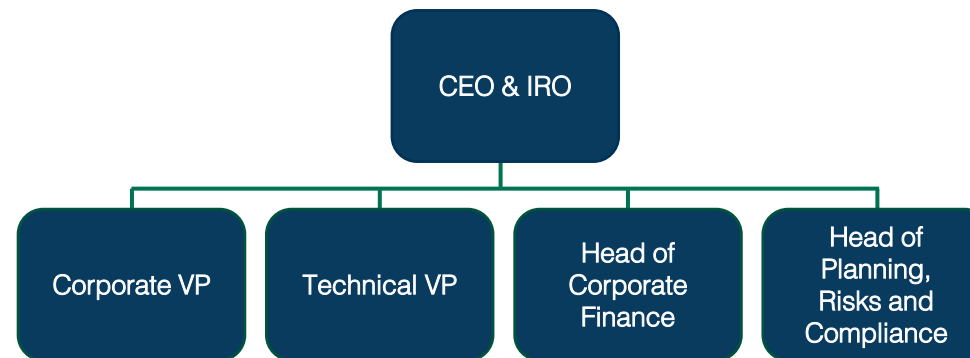
Independent members



Lean leadership aligned with priorities

with long-term vision and mindset focused on resource optimization

Holding Company – EcoRodovias Infraestrutura e Logística



Sub-holding – EcoRodovias Concessões e Serviços

Shared Services Center



Highway concessions



Lean structure, with sharing of CEOs and Superintendent Officers among the 12 highway concessions of the Group.

Investor Relations



Email

invest@ecorodovias.com.br



Website

www.ecorodovias.com.br/ri



Address

Rua Gomes de
Carvalho, 1.510, 3rd floor
São Paulo – SP - Brasil



Phones

+55 11 3787-2612
+55 11 3787-2674
+55 11 3787-2686

The logo for ecorodovias, featuring a stylized white wave icon above the company name in a bold, sans-serif font.

ecorodovias