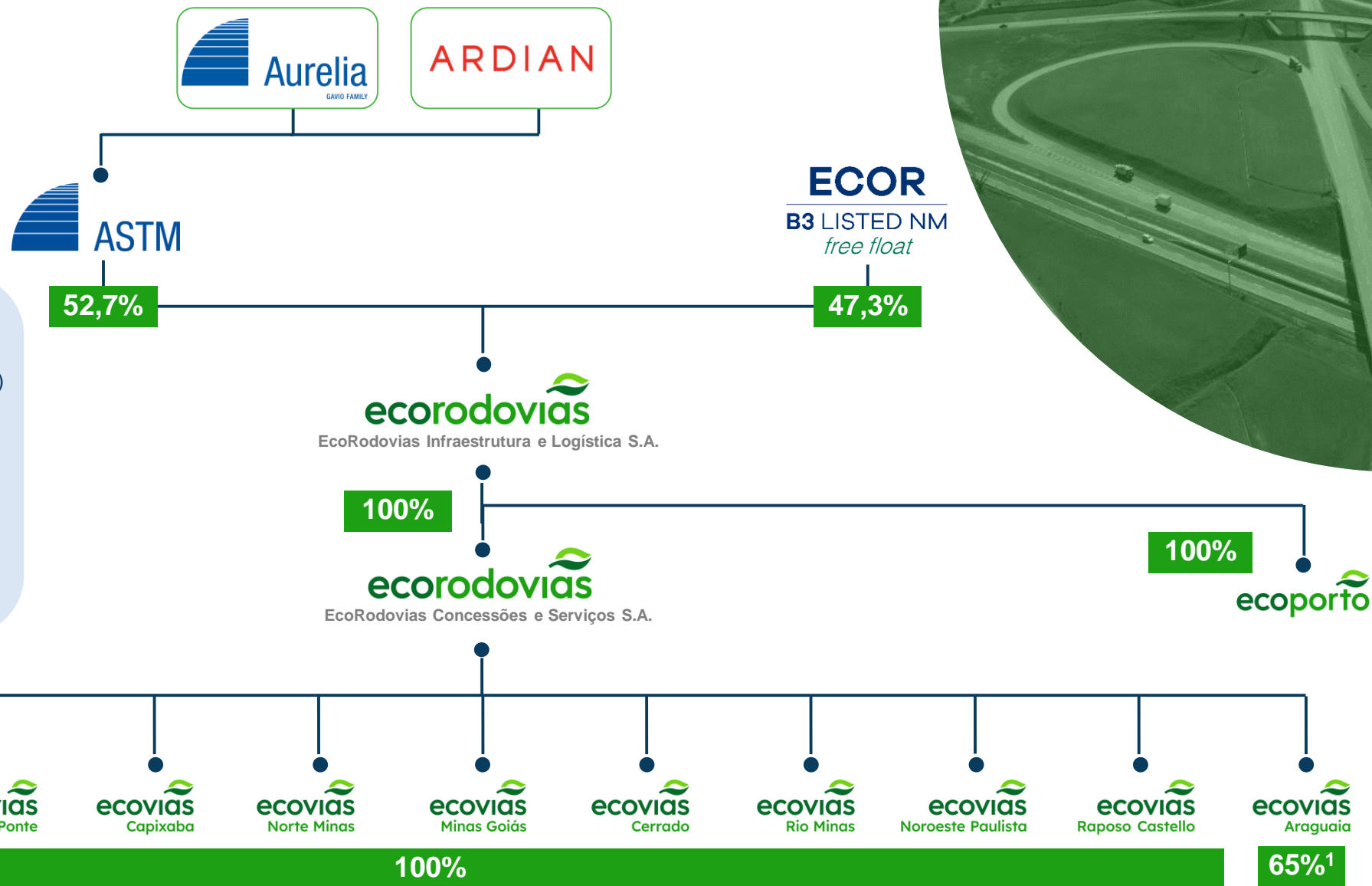


Apresentação 2026




ecorodovias

Estrutura Acionária



ASTM

- Receita total de 4,6 bi € (2025)
- Presença geográfica em 15 países
- 24 concessões rodoviárias
- 5,5 mil km de extensão na Itália e Brasil

(1) Participação de 65% detida indiretamente por meio da Holding do Araguaia na qual a Perseus Infra Participações S.A. 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 5.500 km de rodovias sob concessão na Itália e Brasil.



88% do EBITDA de 2025
(Brasil: 42%)



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.



8% do EBITDA de 2025



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

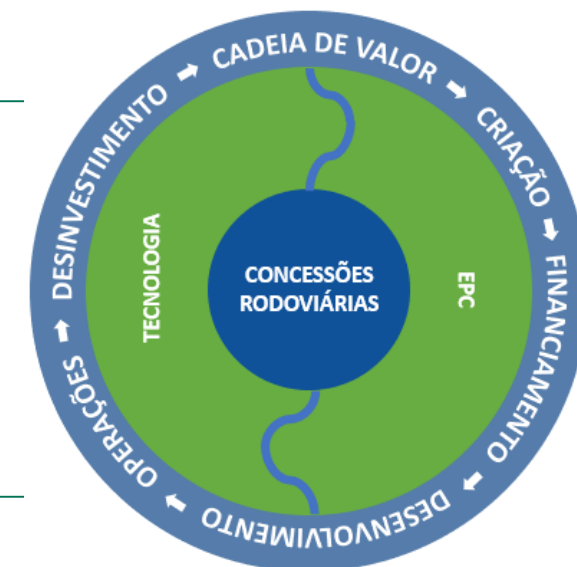
- Sistema de gestão de tráfego avançado

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



4% do EBITDA de 2025

Presença Geográfica



▶ O portfólio da EcoRodovias inclui 12 concessões rodoviárias totalizando **mais de 5.000 km** e um ativo portuário (Ecoporto) em 7 estados da federação, localizados nos principais corredores comerciais

Snapshot Últimos 12 meses – mar/26

 **R\$ 7,5 bi**
Receita Líquida ajustada¹

 **R\$ 5,7 bi**
EBITDA ajustado²

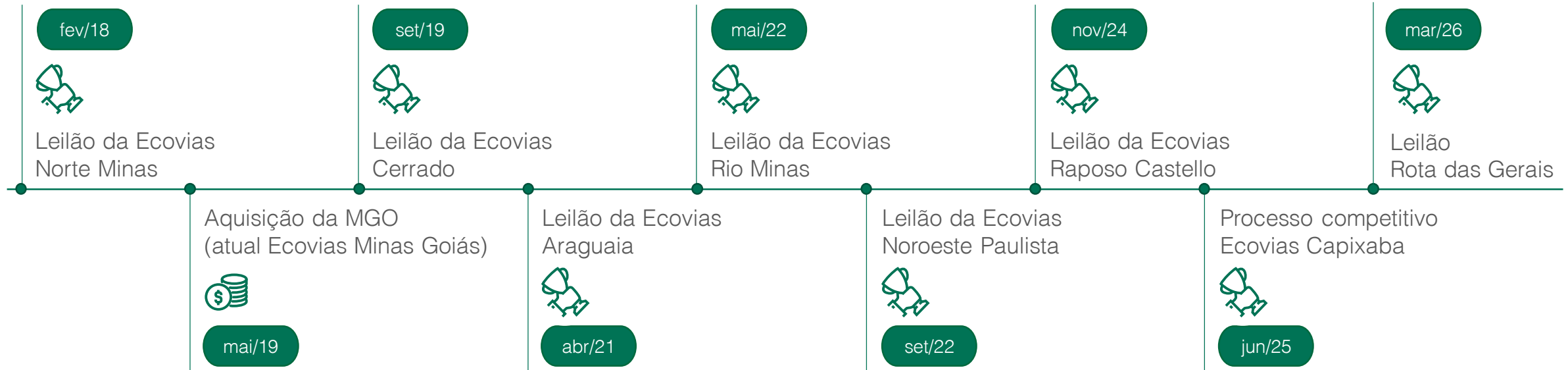
 **R\$ 708 MM**
Lucro líquido

 **22 anos**
Duration

(1) Excluindo Receita de Construção. (2) Exclui Receita e Custo de Construção, Provisão para Manutenção, reversão para redução ao valor recuperável da Ecovias Capixaba e provisões para contingências.

Crescimento +8 ativos em 9 anos

Estratégia **seletiva e bem sucedida**, estendendo o prazo de **duração do portfólio de 10 para 22 anos**. Foco na **execução, eficiência e inovação** para maximizar a **criação de valor** aos nossos stakeholders.



Desempenho do tráfego

Mix de tráfego (Abr/26)⁵:
 Pesado: 56,8%
 Leve: 43,2%

VOLUME DE TRÁFEGO (veículos equivalentes pagantes x mil)	Abr/26 ¹	Abr/25 ¹	Var.	2026 ¹	2025 ¹	Var.
Pesados + Leves						
Ecovias Imigrantes	6.524	5.885	10,9%	25.118	24.355	3,1%
Ecovias Leste Paulista	8.929	8.815	1,3%	35.576	36.876	-3,5%
Ecovias Capixaba	5.718	5.302	7,9%	22.955	21.557	6,5%
Ecovias Ponte	2.432	2.326	4,6%	9.635	9.428	2,2%
Ecovias Norte Minas	3.903	3.640	7,2%	15.744	14.769	6,6%
Ecovias Minas Goiás	5.484	5.322	3,0%	20.572	20.242	1,6%
Ecovias Cerrado	2.992	3.039	-1,5%	11.811	12.099	-2,4%
Ecovias Rio Minas	6.523	6.179	5,6%	25.858	25.236	2,5%
Ecovias Araguaia	4.234	4.186	1,1%	16.193	16.264	-0,4%
Ecovias Noroeste Paulista	6.153	5.902	4,3%	-	-	-
Ecovias Raposo Castello	11.578	10.750	7,7%	-	-	-
Total Comparável²	64.470	61.345	5,1%	183.461	180.825	1,5%
Ecovias Noroeste Paulista ³	-	-	-	23.910	21.287	12,3%
Ecovias Raposo Castello ⁴	-	-	-	44.403	11.378	-
TRÁFEGO CONSOLIDADO⁵	64.470	61.345	5,1%	251.774	213.490	17,9%

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

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

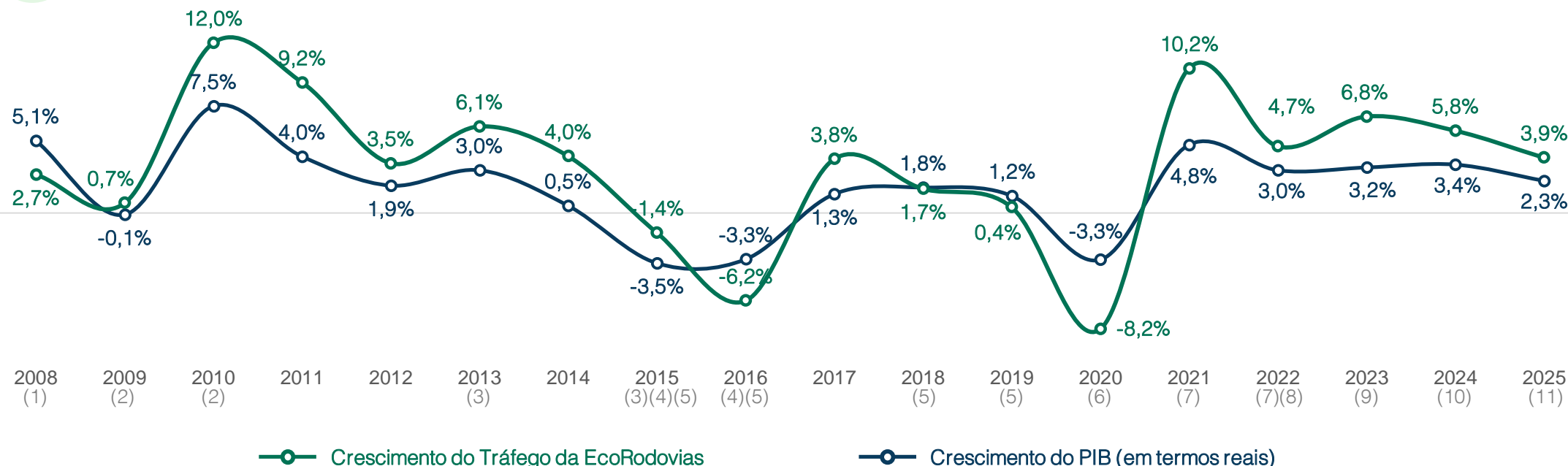
Crescimento médio ajustado do tráfego da EcoRodovias nos últimos dezoito anos **3,3%**

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

Crescimento do Tráfego ajustado vs. PIB nos últimos dezoito 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 Capixaba, 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. (11) Exclui Ecovias Noroeste Paulista e Ecovias Raposo Castello.

Visão Geral da Dinâmica de Tráfego

ecovias Araguaia

ecovias Rio Minas

ecovias Noroeste Paulista

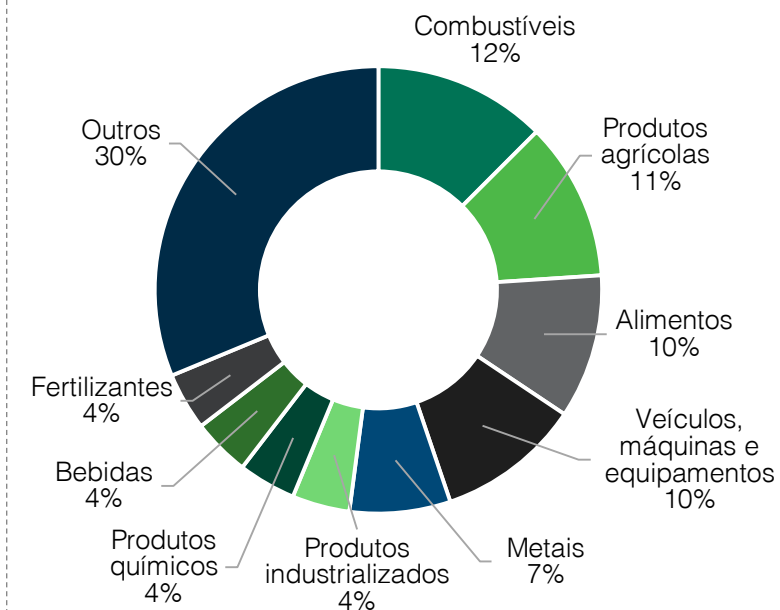
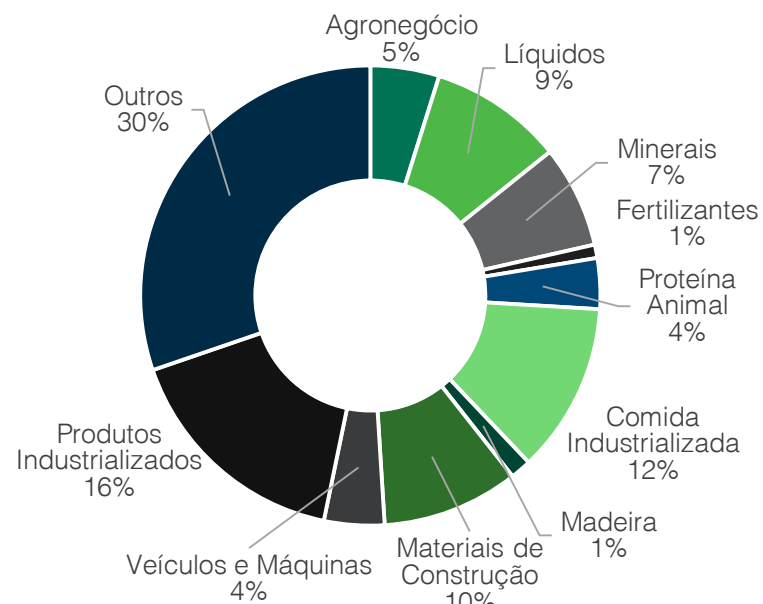
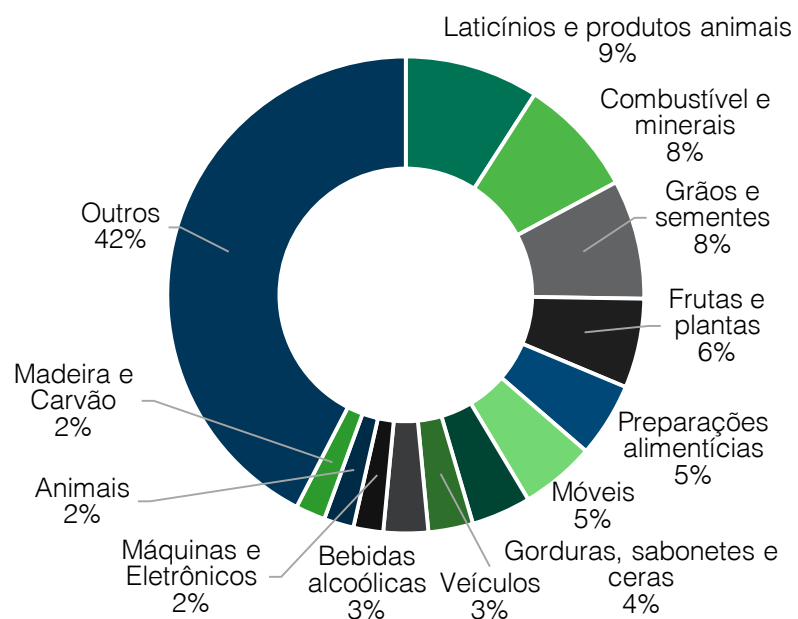
Mix de tráfego¹

80% veículos pesados /
20% veículos leves

63% veículos pesados /
37% veículos leves

65% veículos pesados /
35% veículos leves

Tipo de Carga – Veículos Pesados



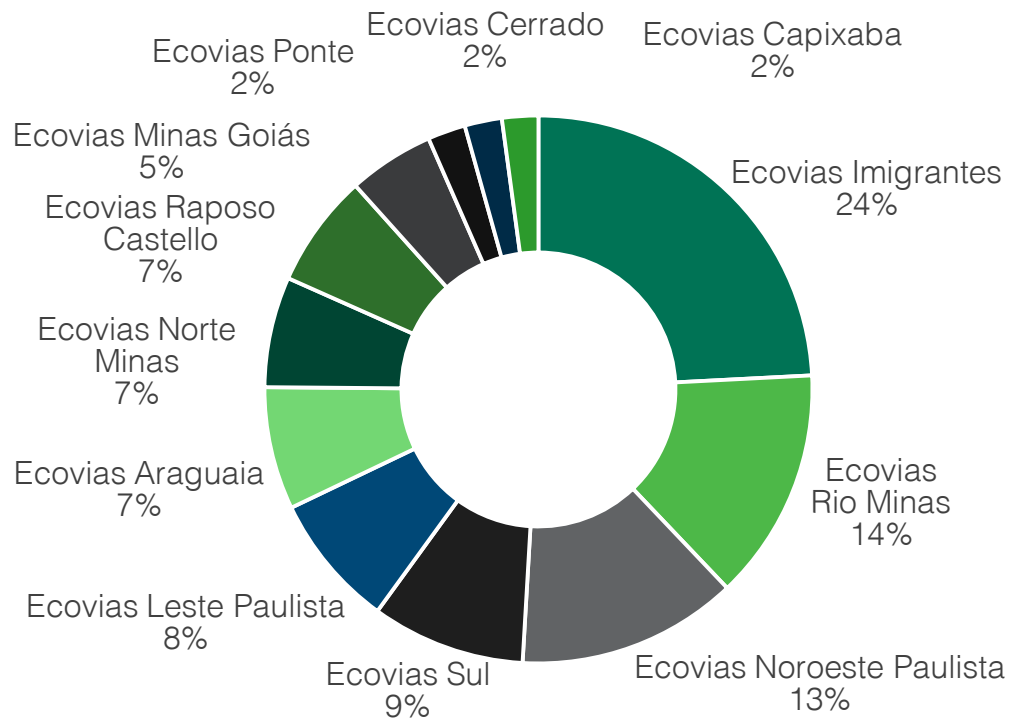
(1) Considera 2022 para Ecovias Araguaia e premissa de tráfego dos estudos realizados para participação dos leilões da Ecovias Rio Minas e Ecovias Noroeste Paulista.

Ativos Atuais

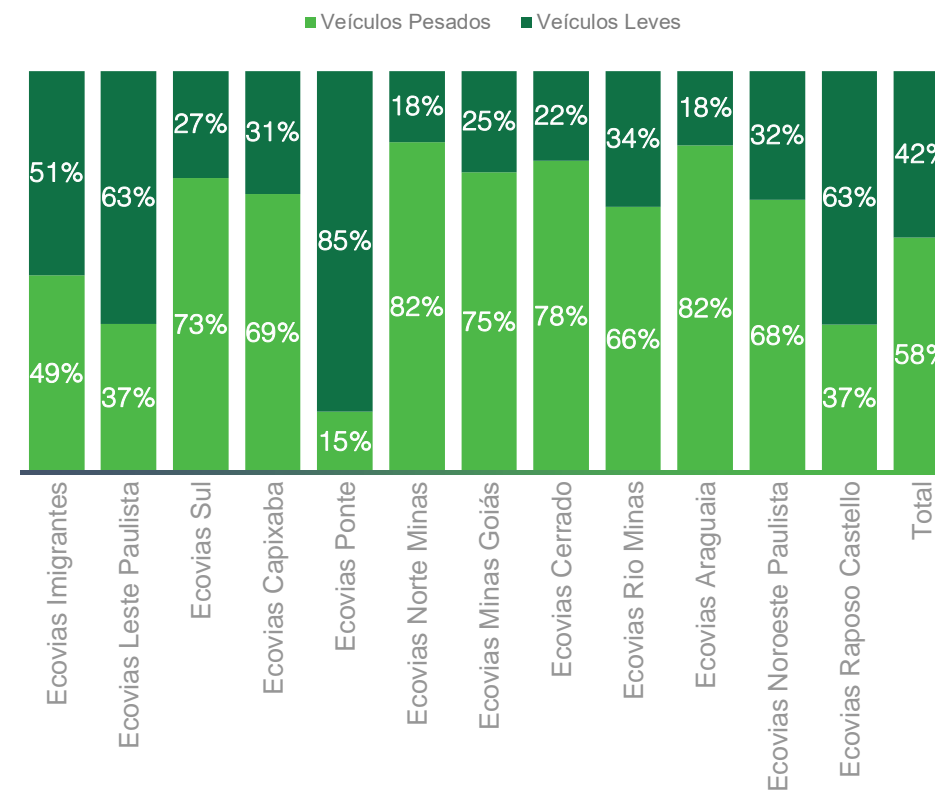
Concessões Rodoviárias



% EBITDA Ajustado 2025^{1,2}
Concessões Rodoviárias – Total¹ R\$5,4 bilhões



Mix de Tráfego 2025³

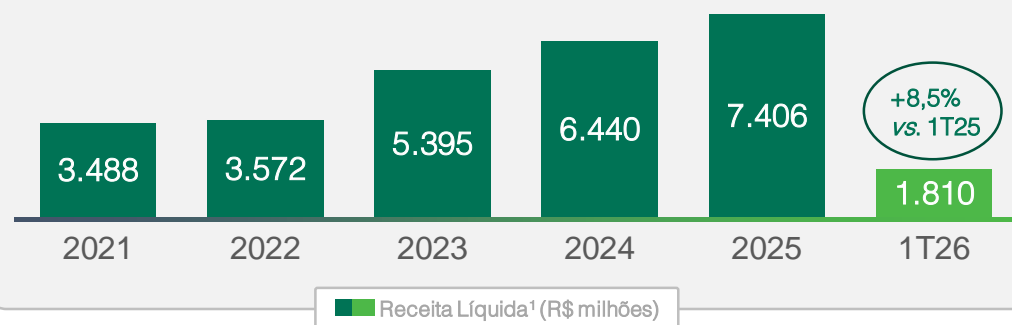


(1) Exclui receita e custo de construção, provisão para manutenção, provisão/reversão ao valor recuperável da Ecovias Capixaba e a provisão para contingência. (2) Desconsidera EBITDA Ajustado da Ecocataratas e Ecovia Caminho do Mar. (3) Tráfego em veículos equivalentes pagantes.

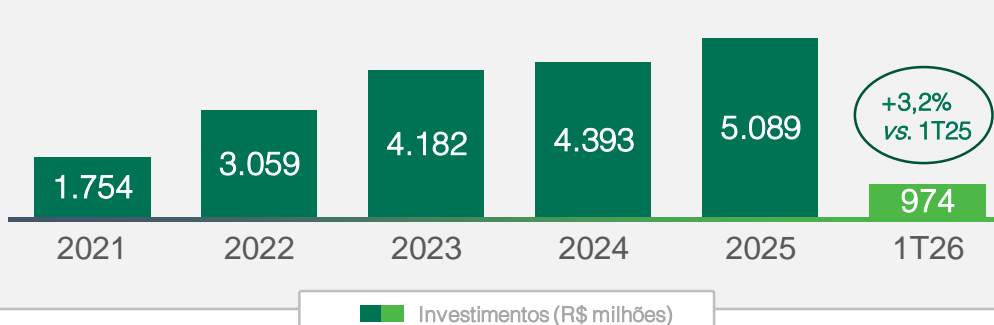
Desempenho Financeiro

Receita Líquida Ajustada¹

CAGR (21-25): 20,7%

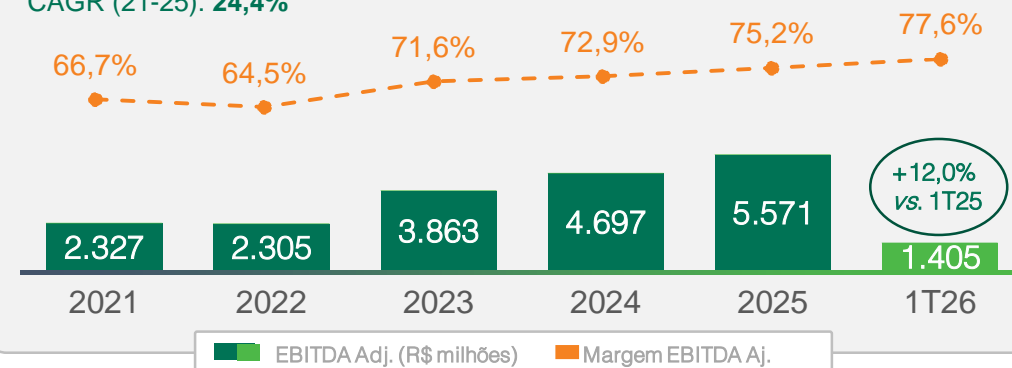


Investimentos

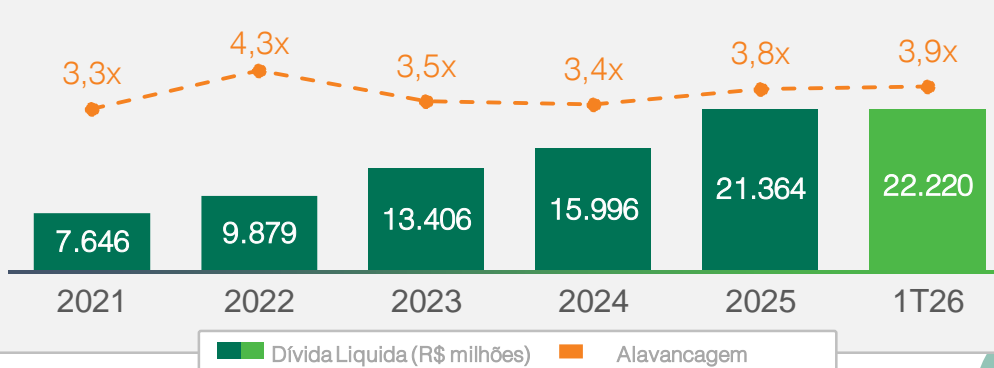


EBITDA Aj. e Margem EBITDA Aj.²

CAGR (21-25): 24,4%



Dívida Líquida e Alavancagem

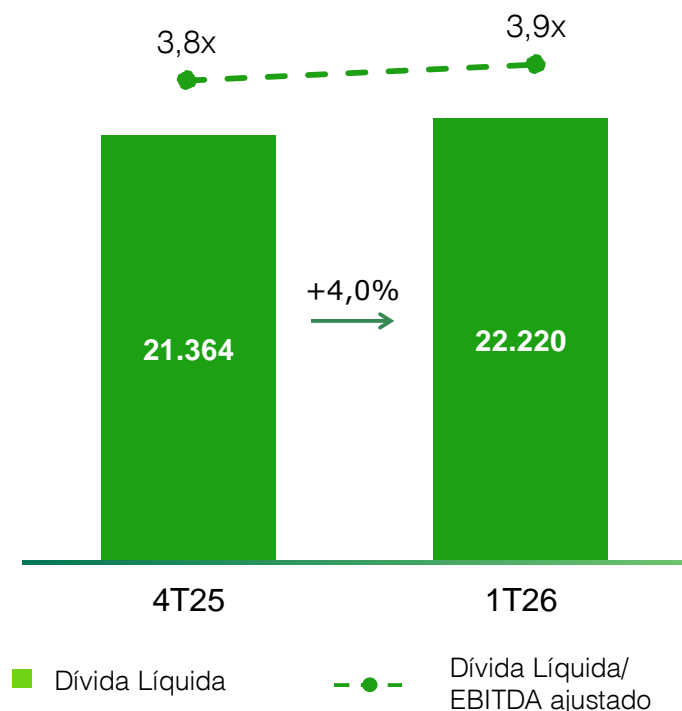


(1) Exclui Receita de Construção. (2) Exclui Receita e Custo de Construção, Provisão para Manutenção, ANPC (2021), *impairment* de ativos (2022) e o efeito retroativo não-recorrente do reajuste das tarifas de pedágio da Ecovias Sul de 2021 (2022), provisão para redução ao valor recuperável (2023/2024), baixa de ativos/*write-off* (2023), provisão de tributo (não-caixa): IPTU do Ecopátio (2024), reversão da provisão para redução ao valor recuperável (R\$202,7 milhões) e as provisões para contingências (R\$30,9 milhões) (2025).

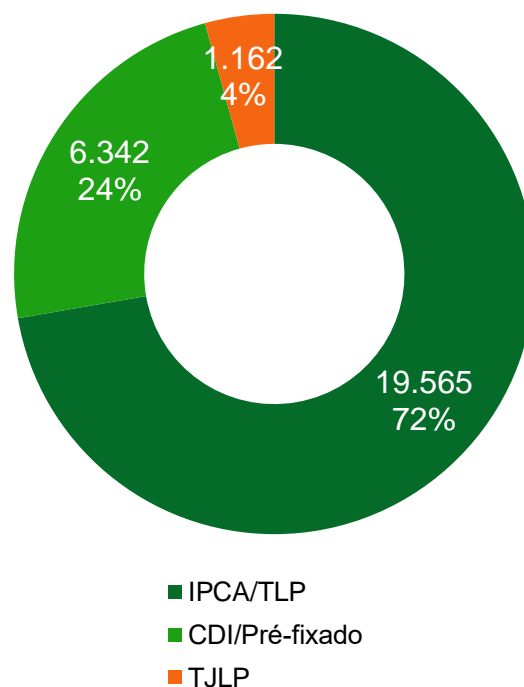
Desempenho Financeiro | Gestão da Dívida

Alavancagem de 3,9x em mar/26. Dívida indexada à inflação de 72%, mesmo indexador dos reajustes tarifários das nossas concessões (*hedge* natural)

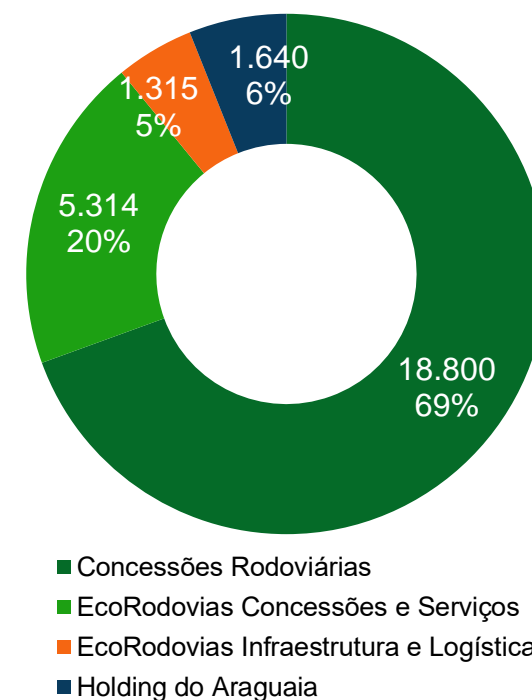
Dívida líquida e Alavancagem consolidada (R\$ milhões)



Dívida Bruta por Indexador (R\$ milhões e % - mar/26)



Alocação da Dívida Bruta (R\$ milhões e % - mar/26)



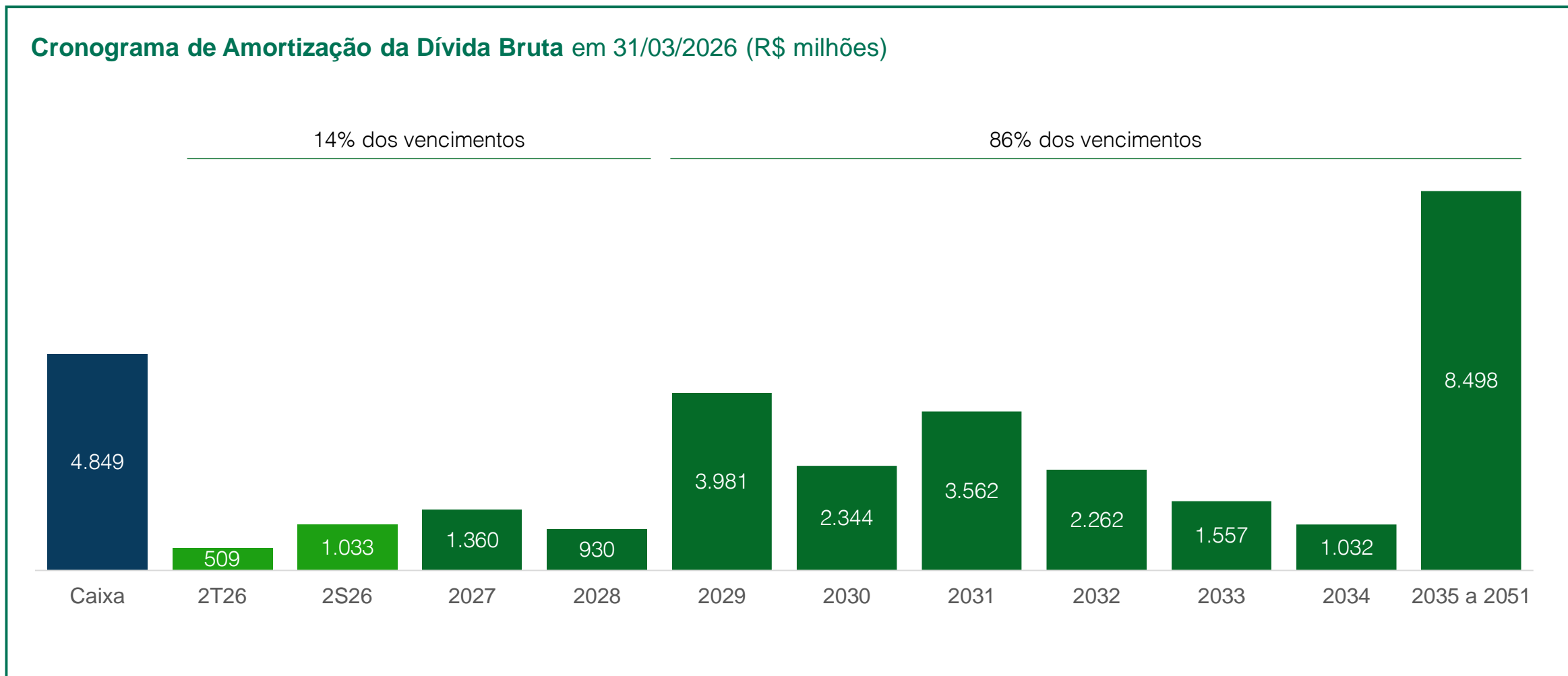
A alavancagem na *subholding* (ECS) encerrou março em 3,7x (estável em relação ao 4T25)

72% da dívida bruta indexada à inflação

69% da dívida alocada nas concessões rodoviárias

Cronograma de Amortização da Dívida

Saldo de caixa robusto e perfil de endividamento alongado (prazo médio de 7,9 anos)



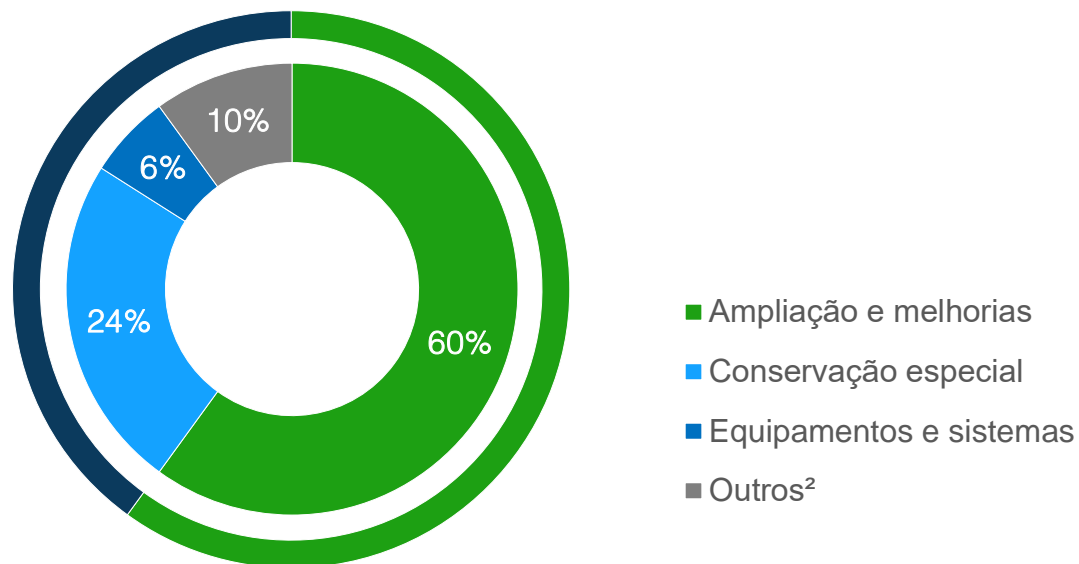
Capex

Execução e entrega de obras do ciclo de crescimento da Companhia.
Investimentos de R\$19,5 bilhões desde 2021.



Principais entregáveis | Capex 2025-2031

Por tipologia



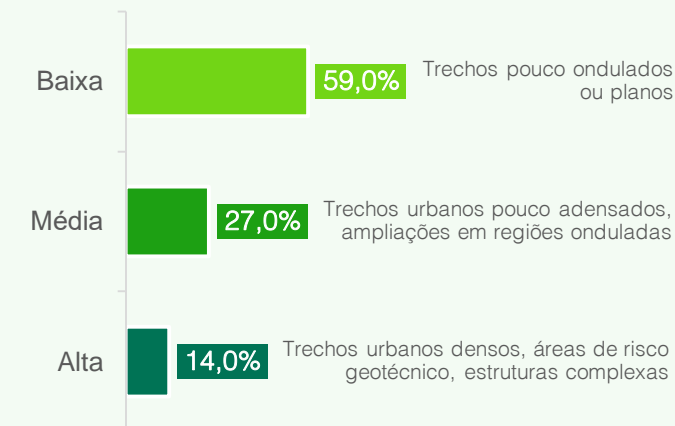
Manutenção e Outros²

- **Flexibilidade Contratual**
Maior possibilidade de antecipar ou postergar a execução de obras de conservação e manutenção para potencializar recursos
- **Potencial de soluções inovadoras** de tecnologia e pavimento

Obras de Ampliação

- **Marcos Fixos**
Os prazos de entrega das obras de melhoria são geralmente fixados, e movimentações no tempo são tratadas mediante medidas de reequilíbrio
- **Indução de Tráfego**
Realização de obras de incremento de capacidade que induzem aumento de tráfego e receita

Detalhamento das Obras de Ampliação por Complexidade



Obras de alta complexidade apresentam baixo volume, porém grande capacidade de otimizações através de *value engineering*

1) Exceto Ecovias Capixaba (101).
2) Gerenciamento, fiscalização, indenizações, despesas de licenciamento

Desenvolvimento de projetos de ponta-a-ponta

Política de Stage Gates e Value Engineering



A cada estágio, o custo previsto do projeto é recalculado e uma decisão de avanço é tomada

Metas de remuneração variável associadas ao cumprimento do plano de *capex*

Sistemas de informação que facilitam a visualização da execução e desvios e reuniões periódicas para gestão dos *stage gates* (projetos, contratações e execução)

Cobrança de eixos suspensos



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

HS-WIMI Ecovias 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, em set/24, nov/24, nov/25 e dez/25

Cabine de autoatendimento



Cabine de autoatendimento: pagamento com cartões

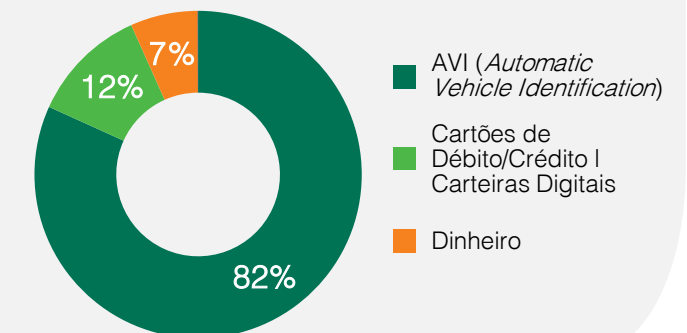
Núcleo São Paulo de Operações



Consolidação dos Centros de Controle Operacional (CCO) das quatro concessionárias do estado de São Paulo, que representaram ~50% dado tráfego da EcoRodovias no 1T26

Distribuição dos meios de arrecadação de pedágio no 1T26

A arrecadação por AVI, autoatendimento e meios digitais atingiu **93,3%** da receita de pedágio no 1T26.



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 AMBIENTE

Estratégia Climática



Biodiversidade & Ecossistema



Economia Circular



SOCIAL

Segurança



Capital Humano & DEI



Comunidades



GOVERNANÇA

Ética, Transparência & Integridade



Compras Sustentáveis



Proteção de Dados e Segurança da Informação



Inovação & 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: 41% até 2030 e 50% até 2035
- Pessoas Negras na Liderança: 35% até 2035
- 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

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

ecorodovias

Rota das Gerais



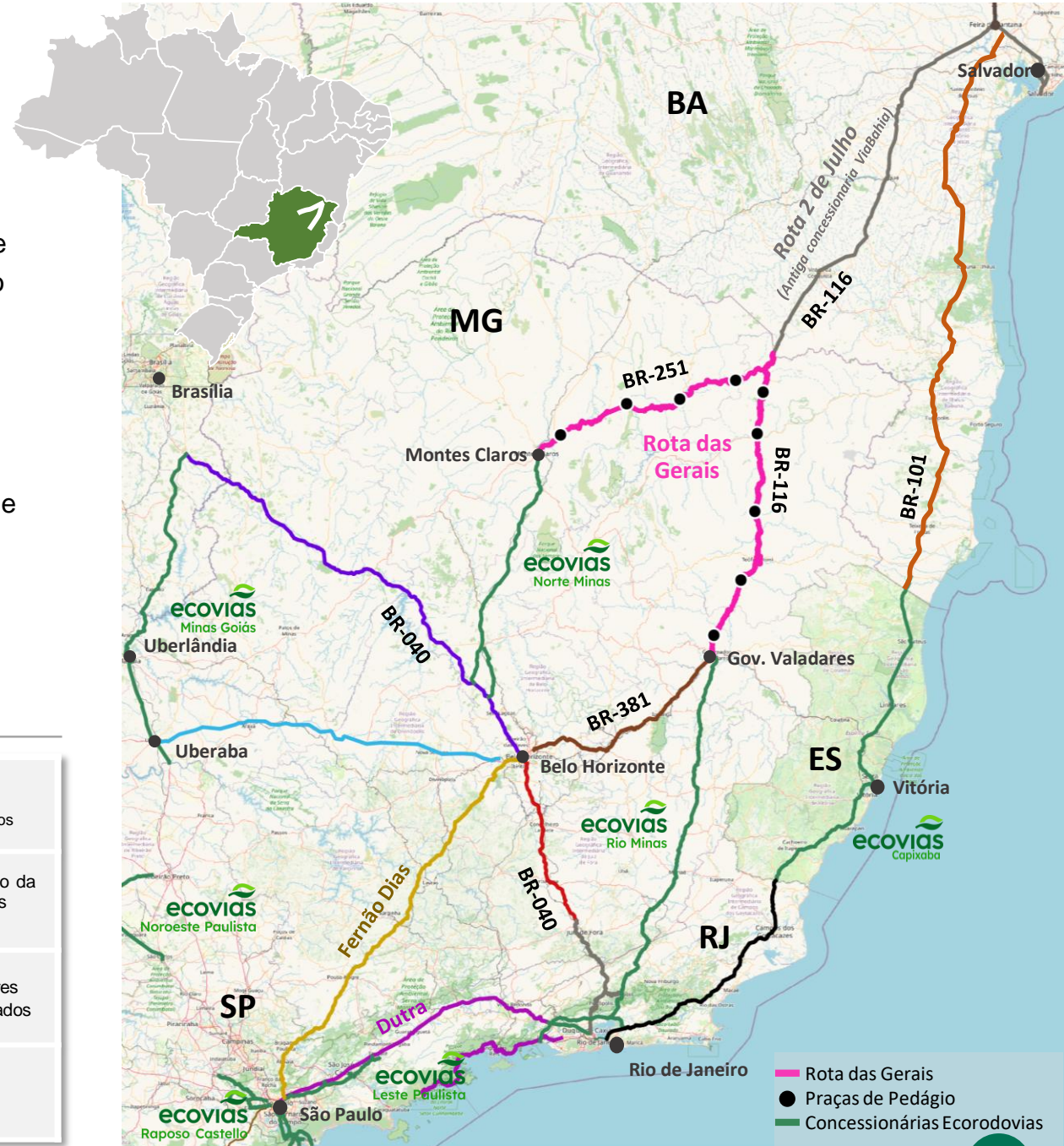
BR-251/MG – Rota das Gerais (próximo a Salinas)

Rota das Gerais – Visão geral do projeto

- **Rota das Gerais** se destaca como a **oportunidade** mais atrativa para a EcoRodovias, em função de uma combinação única de *fit* estratégico, operacional e financeiro, impulsionado por fortes **sinergias geográficas**, baixo risco de execução e um **perfil de geração de caixa** alinhado à atual trajetória de desalavancagem da companhia
- A concessão compreende duas rodovias, **BR-251/MG** e **BR-116/MG**, diretamente conectadas aos ativos existentes do grupo, Ecovias Norte Minas e Ecovias Rio Minas, formando **dois importantes corredores logísticos de longa distância**, que conectam as regiões Sudeste e Nordeste do Brasil
- A dinâmica de tráfego reflete a importância logística desses corredores, com demanda consolidada e impulsionada, principalmente, por **veículos pesados de longa distância**

Extensão	734 km
Prazo de concessão	30 anos
Capex EVTE⁽¹⁾	R\$ 7,7 bi
Opex EVTE⁽¹⁾⁽²⁾	R\$ 4,6 bi

Praças de pedágio	9 praças de pedágio ou pórticos
Arrecadação	Com início após a conclusão da implantação dos pórticos (prev. 2º sem. do 1º ano)
Tarifa km	R\$ 0,13 para veículos leves R\$ 0,19 para veículos pesados
TIR oficial do projeto	13,76% termos reais



1) Considera a **reclassificação contábil** de aprox. R\$ 500 mi de Opex para Capex (termos reais- Abr/2023)

2) Opex não considera os recursos vinculados (correspondente a 2% da receita = R\$ ~700 mi)

Contrato de Concessão Robusto

- O contrato de concessão contempla **mecanismos sólidos de mitigação de riscos**, limitando a exposição a variações de tráfego, inadimplência de pedágio e custos relacionados a desapropriações, desocupações e licenciamento ambiental
- O plano de negócios referencial (EVTE) foi estruturado com uma **TIR de projeto de 13,76%** (não alavancada, em termos reais), representando a maior taxa de retorno entre os projetos já leiloados ou anunciados no pipeline

Hedging Natural de Tráfego

- O projeto representa um *hedging* natural de tráfego para a EcoRodovias, uma vez que o grupo já opera rodovias **alternativas e complementares** aos corredores da nova concessão, capazes de absorver eventuais redistribuições de fluxo

Sinergias Operacionais

- **Relevantes sinergias operacionais** com as concessões adjacentes da EcoRodovias, permitindo o compartilhamento de estruturas, liderança e centro de controle operacional, gerando eficiências em G&A, TI e quadro de pessoal
- O ciclo de investimentos ocorre em sequência às obras de duplicação em andamento na Ecovias Rio Minas (BR-116/MG), promovendo alocação eficiente de recursos e diluição de custos de construção

Fluxo de Caixa Compatível

- **A antecipação da cobrança de pedágio** (com início no 2º semestre da concessão) e a **robusta geração de EBITDA**, combinadas a um **ciclo de capex de longo prazo** (distribuído até o 10º ano), permitem que o fluxo de caixa operacional financie uma parcela relevante dos investimentos, resultando em uma estrutura de capital com menor necessidade de *equity* e contribuindo para a desalavancagem do grupo nos primeiros anos da concessão

Pedágio modalidade *free flow*

- Possibilidade de adoção do *free flow* em substituição à implantação das praças físicas
- **90% do risco de evasão será assumido pelo Poder Concedente**
- A adoção do *free flow* permite a antecipação do início da cobrança de pedágio



Demanda / Risco de Tráfego

- O mecanismo de demanda de tráfego é baseado nas **projeções do EVTE**
- **Deltas de $\pm 5\%$** vs. projeções do EVTE são de responsabilidade da concessionária
- Para variações além desse intervalo, o **Poder Concedente assume 80% do impacto**
- O mecanismo é aplicável a partir do 2º ano concessão, com base no tráfego acumulado



Desapropriação, desocupação e licenciamento ambiental

- O contrato de concessão **estabelece valores** para desapropriação, desocupação (R\$ 541 mi) e para licenciamento ambiental (R\$ 92 mi)
- Eventuais sobrecustos serão reequilibrados pelo Poder Concedente, na proporção de **80%**



TIR Projeto



- O plano de negócios referencial (EVTE) da Rota das Gerais foi estruturado com a **maior TIR** entre os leilões já realizados até o momento: **13,76%** (não alavancada / termos reais)
- Essa taxa de retorno é utilizada para a definição da tarifa de pedágio e se traduz em uma robusta geração de EBITDA, conferindo capacidade para absorver eventuais extras custos mantendo níveis adequados de retorno aos acionistas

Reclassificação Tarifária



- Além do reajuste anual pela inflação, o contrato de concessão prevê recomposição real de tarifa com base nos seguintes gatilhos:

Aplicado nas praças de pedágio que contemplam obras de ampliação

Duplicação

+40%

3ª Faixa

+15%

Aplicado em todas as praças de pedágio

Contorno de T. Otoni

+3%

Outras obras

+5%

Contas Garantias



- O contrato de concessão prevê a constituição de **contas vinculadas**, administradas por **instituição financeira depositária**, nas quais será depositada o recurso vinculado (2% da receita)
- Os recursos dessas contas serão utilizados para **garantir os reequilíbrios contratuais: (i)** risco de demanda; **(ii)** sobrecustos com desapropriações e desocupações; **(iii)** sobrecustos com licenciamento ambiental, entre outros

Corredor logístico para conexão Nordeste – Sudeste

Características de tráfego

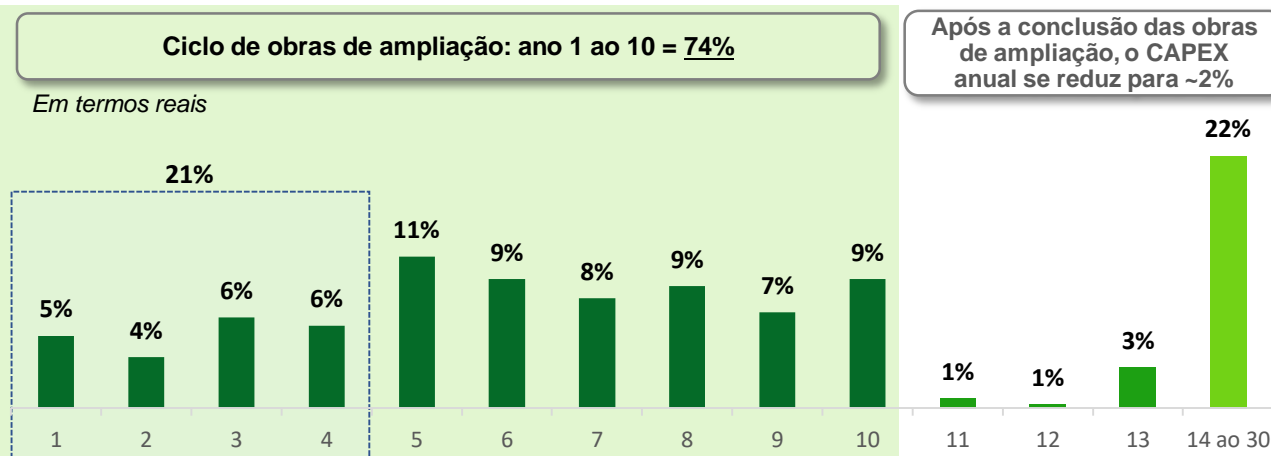
- A concessão inclui trechos das BR-251 e BR-116, integrantes de corredores logísticos estratégicos, que constituem a principal conexão entre os polos industriais de SP e MG e a região Nordeste
- Apesar de atualmente não serem pedagiados, os volumes de tráfego são **consolidados e previsíveis**, com as seguintes características:
 - Influência de **veículos pesados** (~90% do tráfego) e **viagens de longa distância** (>1.000 km)
 - Todos os demais trechos do corredor São Paulo–Salvador já são pedagiados, sendo esses 2 segmentos **os únicos não concedidos**
 - **As viagens de longa distância** se refletem na distribuição homogênea do tráfego ao longo dos pórticos (~22.000 Eixos Veq./dia na BR-116/MG e ~30.000 na BR-251/MG)



CAPEX & OPEX

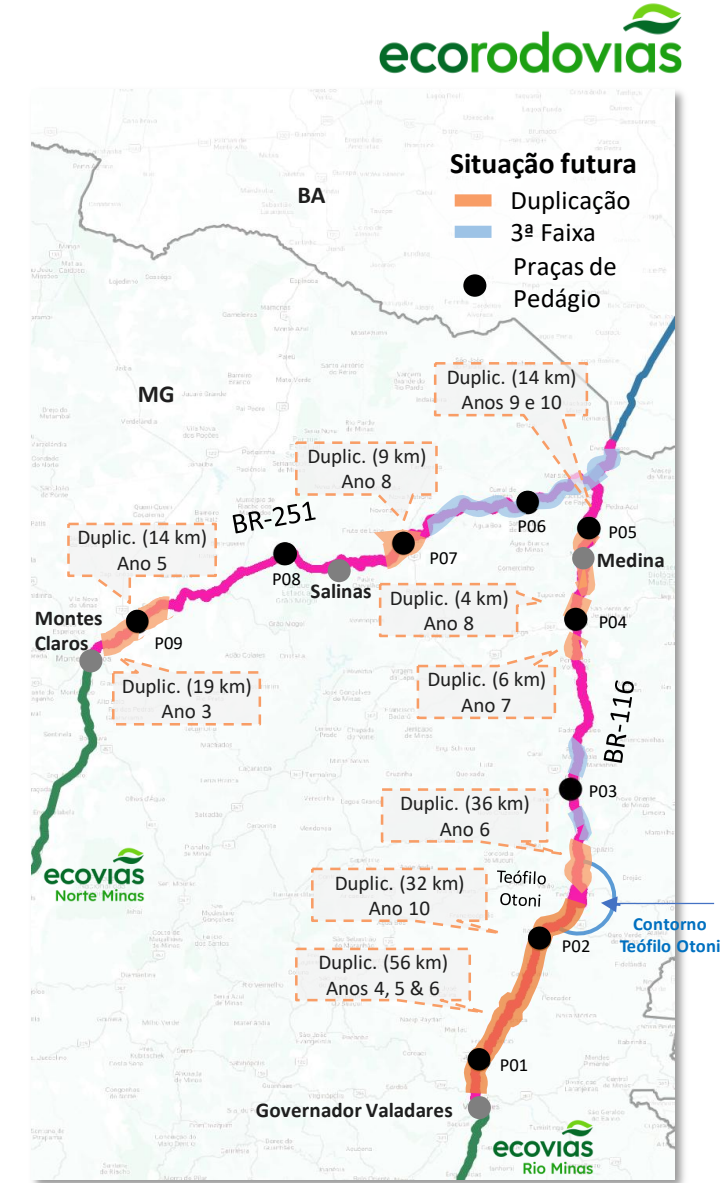
- Atualmente, as rodovias do lote operam integralmente em pista simples, com presença de 3ª faixas e trechos pontuais de múltiplas faixas
- O contrato de concessão prevê:
 - Trabalhos iniciais**, concentrados nos trechos mais críticos, como condição para autorização do início da arrecadação (a serem executados no 1º e 2º ano)
 - Programa abrangente de reabilitação** para atender os padrões exigidos de pavimento e segurança (e.x.: defensas metálicas, IRI, etc.) do ano 3 ao ano 10
 - Ampliação de capacidade**, incluindo ~190 km de duplicação, ~160 km 3ª faixas e implantação de um contorno urbano
- Além disso, são esperadas **economias relevantes** de custos operacionais, decorrentes de **sinergias** com concessões adjacentes, **ganhos de escala** em serviços compartilhados e pela unificação do centro de controle operacional com os demais ativos de Minas Gerais

Cronograma de Investimentos (CAPEX) (ano concessão)



Após a conclusão das obras de ampliação, o CAPEX anual se reduz para ~2%

Ano 1 da concessão corresponde ao período de agosto de 2026 a julho de 2027



Duplicação	3ª faixas	Marginal	Contorno	PPD
187 km	160 km	11 km	17 km	2

Fluxo de caixa da concessionária

1

O projeto apresenta **forte geração de EBITDA** desde o início da cobrança de pedágio (acima de R\$ 550 mi anuais nos primeiros anos), sendo esperado que esse fluxo suporte cerca de 50% do ciclo de investimento

2

O aporte inicial foi dimensionado de forma a atender ao **mínimo exigido pelo contrato de concessão**

3

O fluxo de caixa operacional em conjunto com a **dívida de longo prazo**, deverá **financiar uma parcela relevante do ciclo de investimento**, com necessidade mínima de aportes

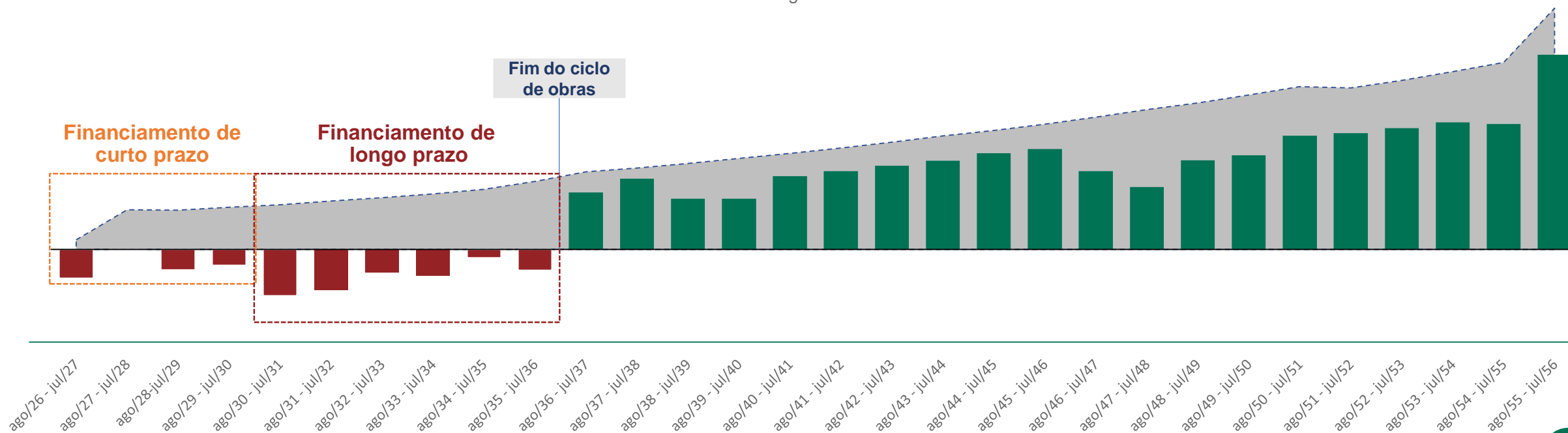
4

O perfil equilibrado de investimentos, combinado à robusta geração de EBITDA, contribui para a **desavalancagem no curto/médio prazo**

Fluxo de caixa operacional & EBITDA

Em termos nominais

■ EBITDA ■ FCFF Negativo ■ FCFF Positivo



2026 Presentation

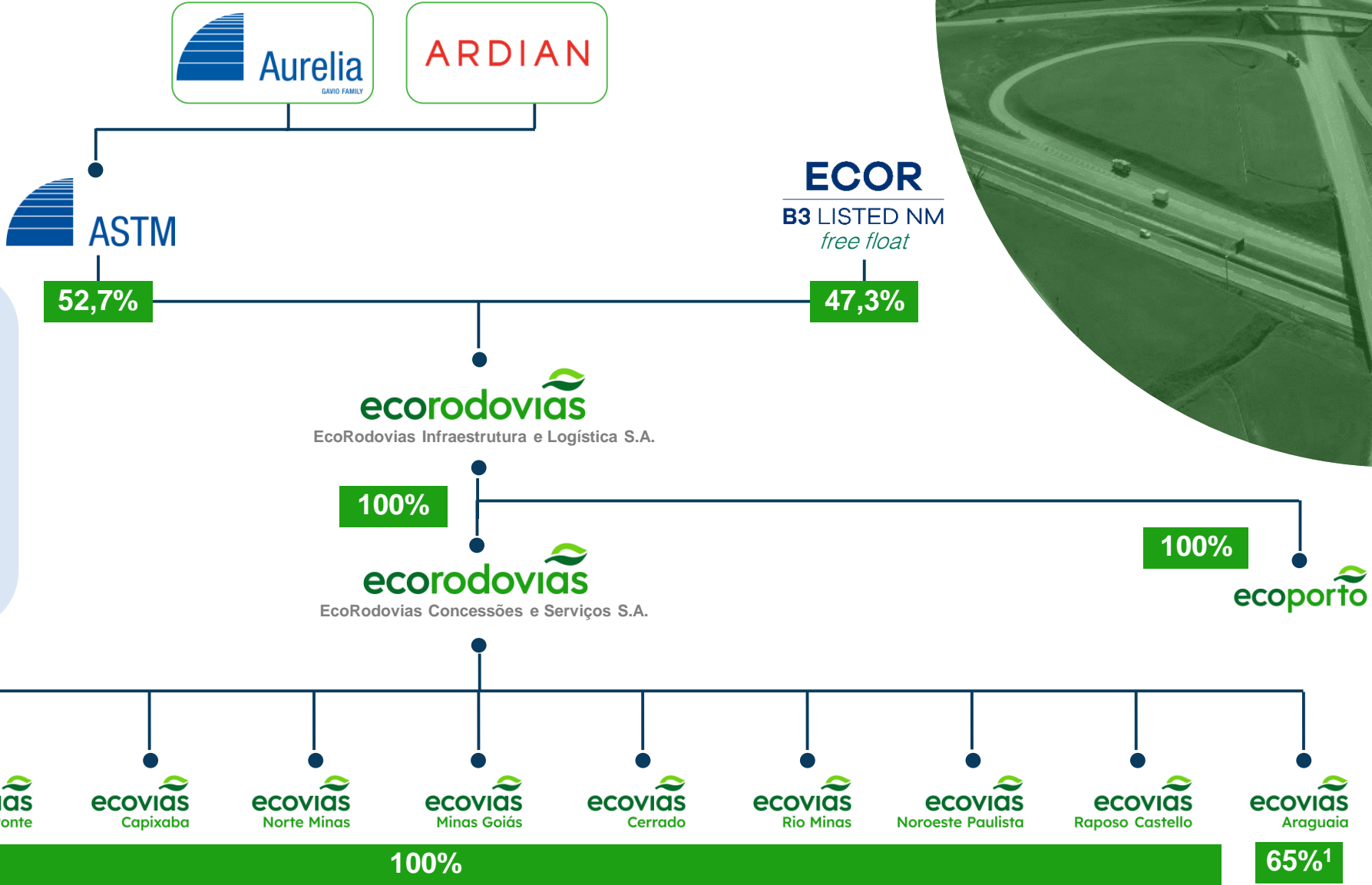



ecorodovias

Corporate Structure

ASTM

- 4,6 bn € total revenue (2025)
- Geographic footprint: 15 countries
- 22 toll road concessions
- 6,200 km network in Italy and Brazil



(1) 65% stake indirectly held through Holding do Araguaia in which Perseus Infra Participações S.A. 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 6,200 km of roads under concession in Italy and Brazil.



**88% EBITDA
FY2025 (Brazil: 42%)**



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.

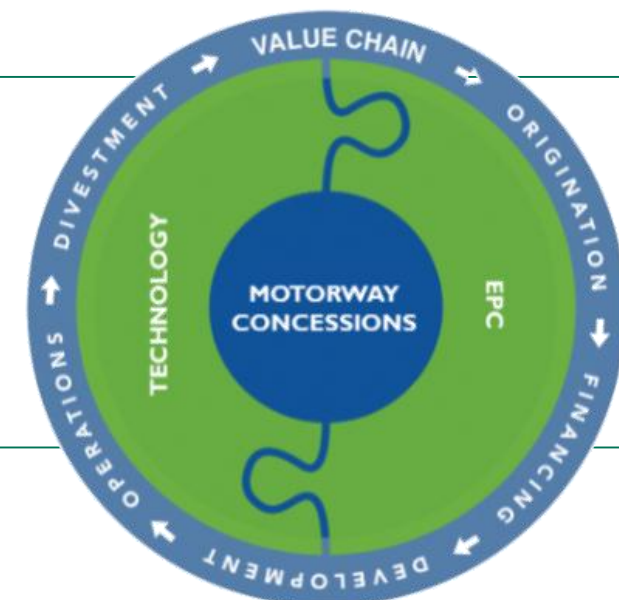


**8% EBITDA
FY2025**



Technology

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



**4% EBITDA
FY2025**

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

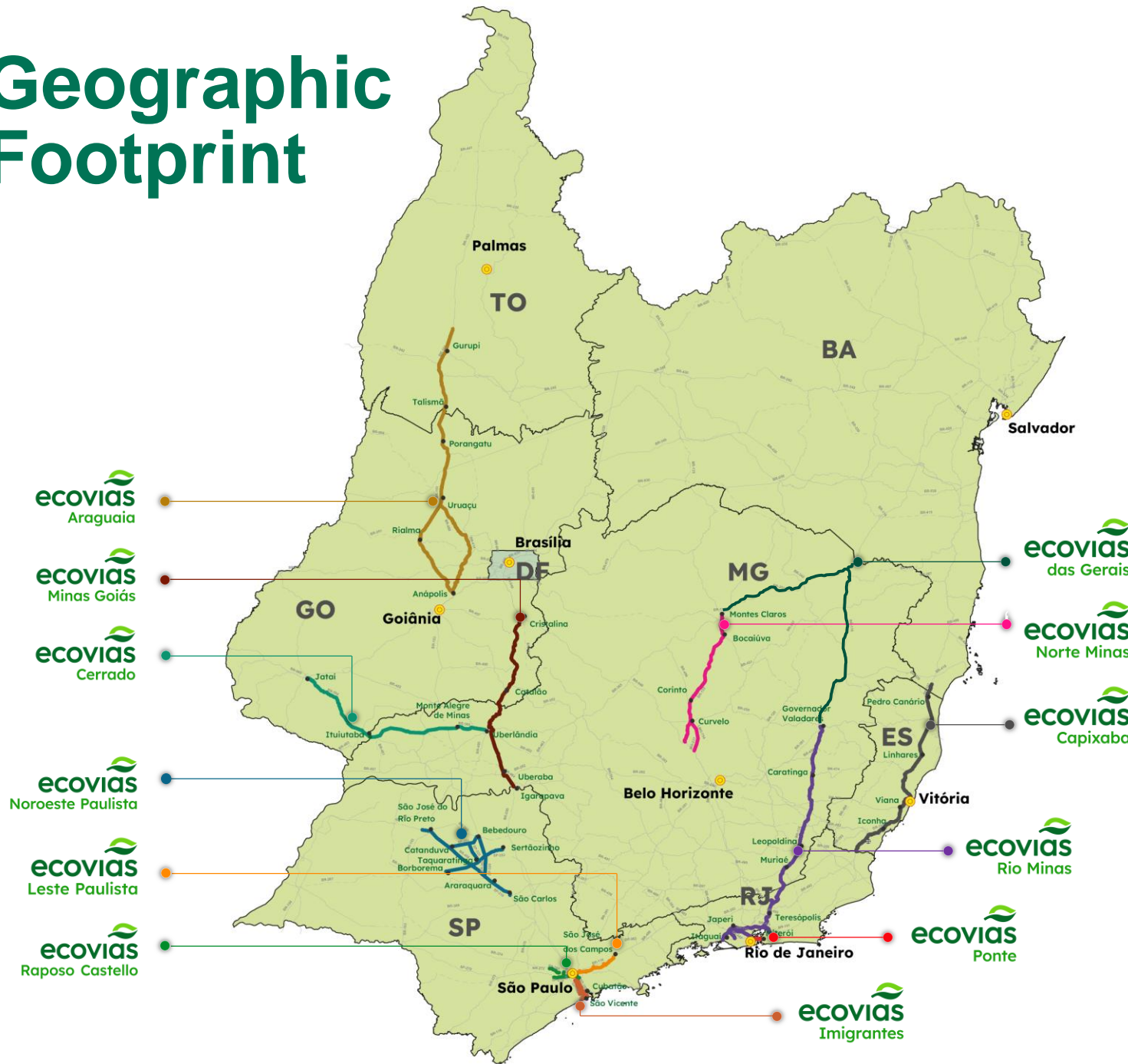
Safety and security

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

Connected Mobility





- Wi-fi in motion service

Geographic Footprint



► EcoRodovias portfolio includes 12 highway concessions with total of **more than 5,000 km** and one port asset (Ecoporto) in 7 different states of Brazil, located in the main trade corridors

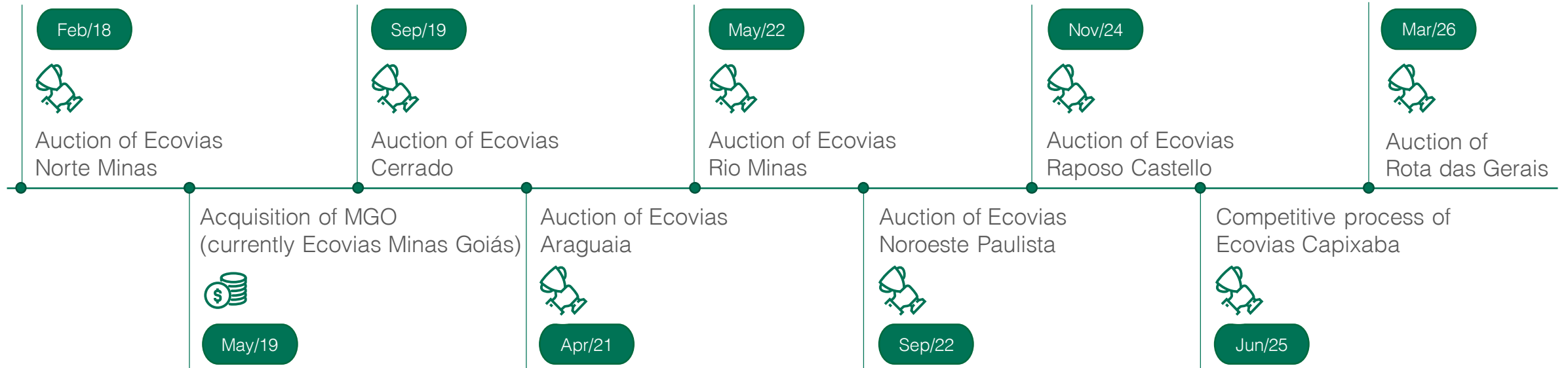
Snapshot Last 12 months – Mar/26

-  **R\$ 7.5 bn**
Adjusted Net Revenue¹
-  **R\$ 5.7 bn**
Adjusted EBITDA²
-  **R\$ 708 MM**
Net Income
-  **22 years**
Duration

(1) Excluding Construction Revenue. (2) Excluding Revenue and Construction Costs, Provision for Maintenance, reversal of impairment of Ecovias Capixaba and provisions for contingencies.

Growth +8 assets in 9 years

Selective and successful strategy, extending the duration of the portfolio from 10 to 22 years. Focus on execution, efficiency and innovation to maximize value creation for our stakeholders.



Overview of current traffic performance

Traffic mix (Apr/26⁵):
Heavy: 56.8%
Light: 43.2%

TRAFFIC VOLUME (equivalent paying vehicles, thousand)	Apr/26 ¹	Apr/25 ¹	Chg.	2026 ¹	2025 ¹	Chg.
Heavy + Light						
Ecovias Imigrantes	6,524	5,885	10.9%	25,118	24,355	3.1%
Ecovias Leste Paulista	8,929	8,815	1.3%	35,576	36,876	-3.5%
Ecovias Capixaba	5,718	5,302	7.9%	22,955	21,557	6.5%
Ecovias Ponte	2,432	2,326	4.6%	9,635	9,428	2.2%
Ecovias Norte Minas	3,903	3,640	7.2%	15,744	14,769	6.6%
Ecovias Minas Goiás	5,484	5,322	3.0%	20,572	20,242	1.6%
Ecovias Cerrado	2,992	3,039	-1.5%	11,811	12,099	-2.4%
Ecovias Rio Minas	6,523	6,179	5.6%	25,858	25,236	2.5%
Ecovias Araguaia	4,234	4,186	1.1%	16,193	16,264	-0.4%
Ecovias Noroeste Paulista	6,153	5,902	4.3%	-	-	-
Ecovias Raposo Castello	11,578	10,750	7.7%	-	-	-
Comparable total²	64,470	61,345	5.1%	183,461	180,825	1.5%
Ecovias Noroeste Paulista ³	-	-	-	23,910	21,287	12.3%
Ecovias Raposo Castello ⁴	-	-	-	44,403	11,378	-
CONSOLIDATED TRAFFIC⁵	64,470	61,345	5.1%	251,774	213,490	17.9%

1) It considers toll collection up to and including April 30. 2) Excluding toll collection, in the accumulated period, from Ecovias Noroeste Paulista, Ecovias Raposo Castello and Ecovias Sul. 3) Considers the start of toll collection at seven toll plazas on May 1, 2023 and at three toll plazas on March 4, 2025. 4) Considers the start of toll collection at three toll plazas as of March 30, 2025. 5) Excluding Ecovias Sul.

Overview of Traffic Dynamics

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

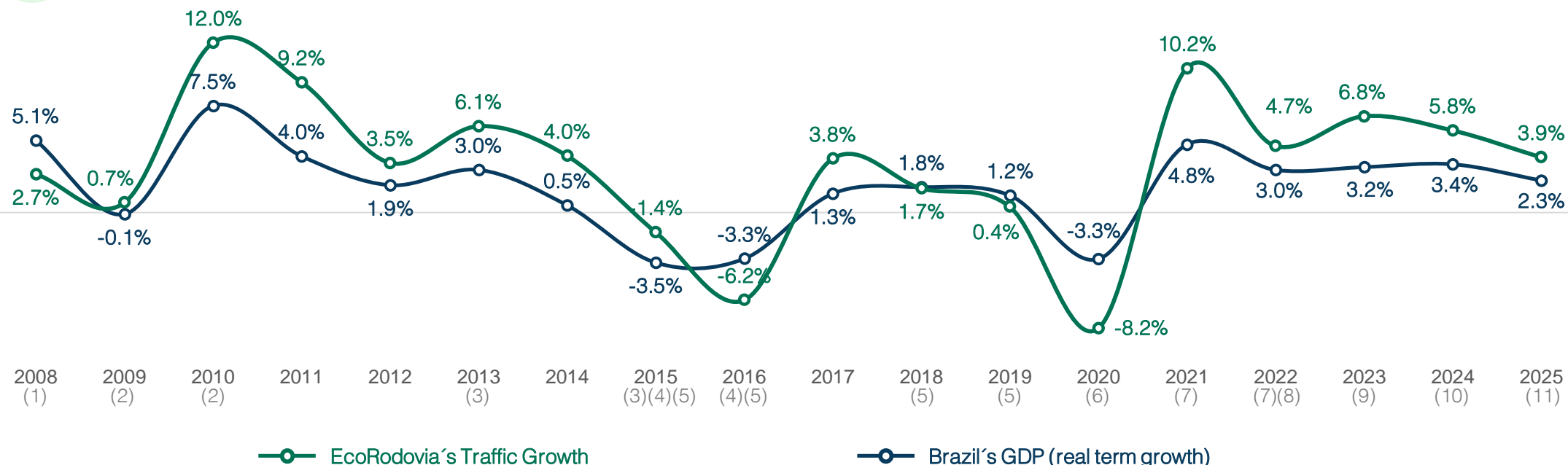
Average of EcoRodovias' adjusted traffic growth over the past eighteen years **3.3%**

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

Adjusted traffic x GDP growth relation over the past eighteen 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 Capixaba, 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. (11) Excluding Ecovias Noroeste Paulista and Ecovias Raposo Castello.

Overview of Traffic Dynamics



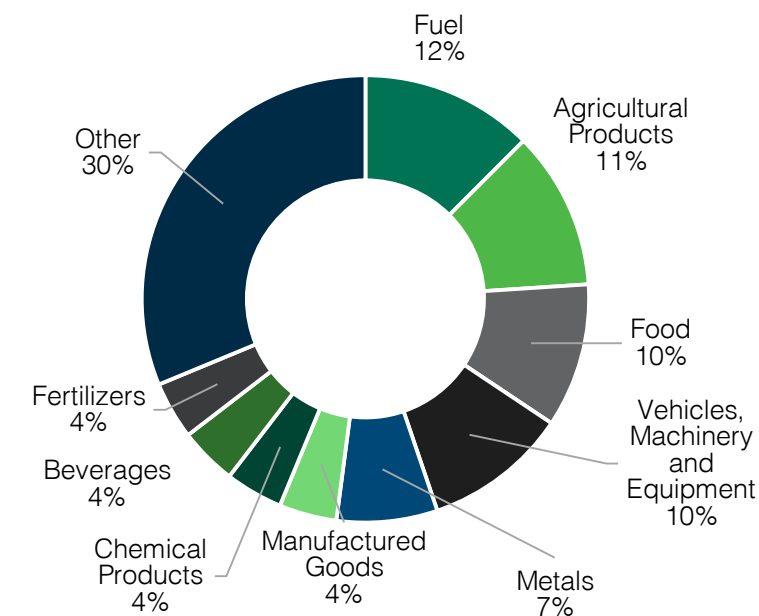
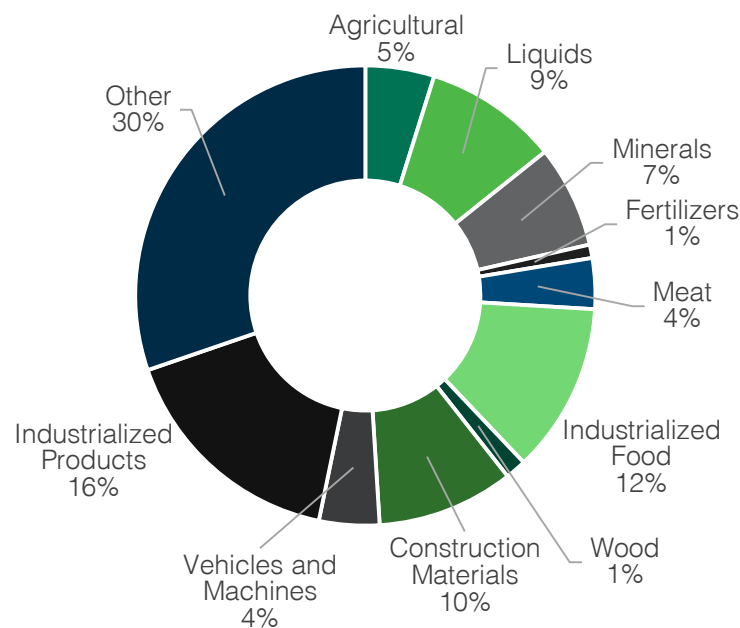
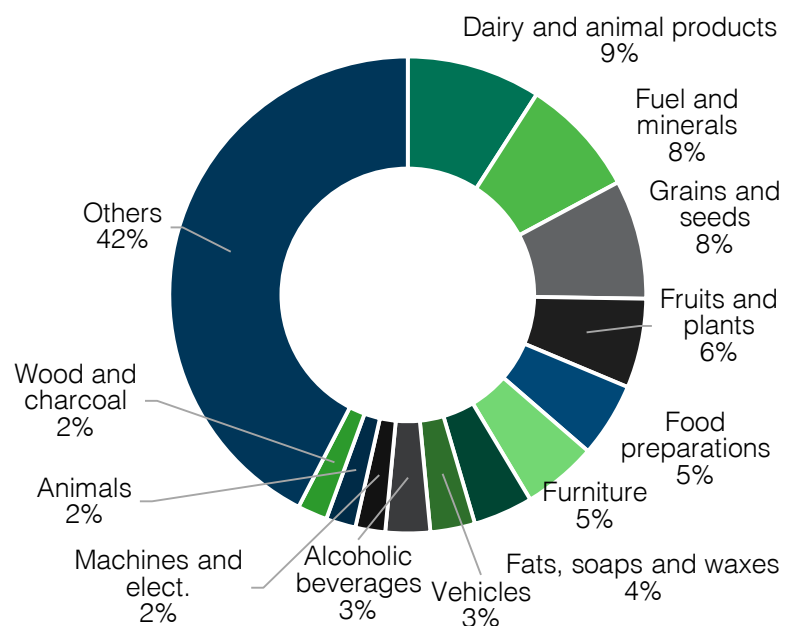
Traffic Mix¹

80% heavy vehicles /
20% light vehicles

63% heavy vehicles /
37% light vehicles

65% heavy vehicles /
35% light vehicles

Type of Cargo – Heavy vehicles

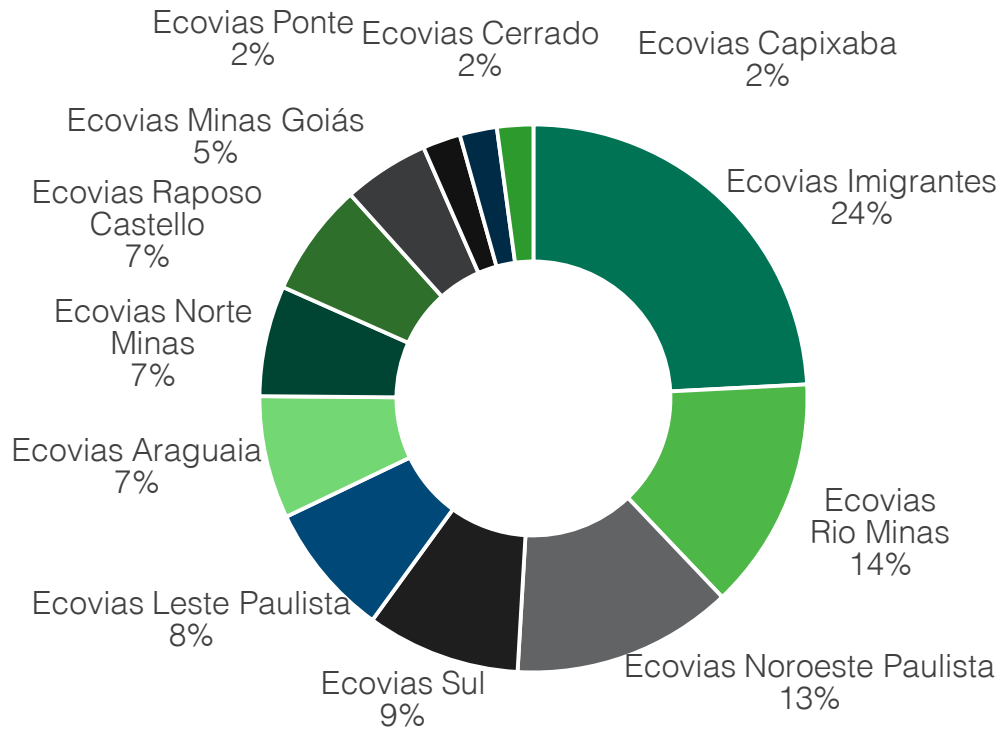


(1) Considers 2022 traffic in Ecovias Araguaia and traffic premise obtained from studies conducted to participate in Ecovias Rio Minas and Ecovias Noroeste Paulista auction.

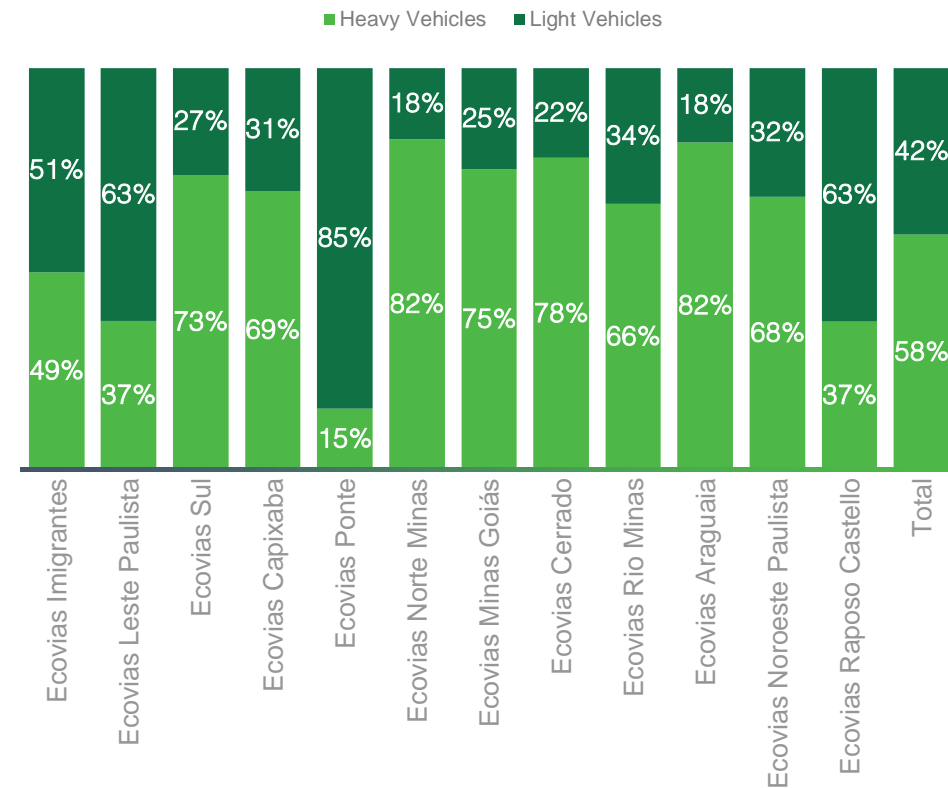
Current Assets Highway Concessions



% Adjusted EBITDA 2025^{1,2}
Highway Concessions – Total R\$5.4 billion



Traffic Mix 2025³

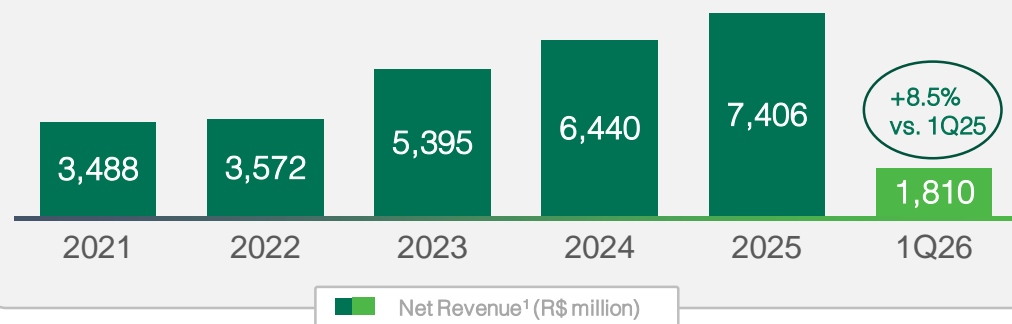


(1) Excluding Construction Revenue and Cost, Provision for Maintenance, provision/reversal for impairment at Ecovias Capixaba, and provision for contingency. (2) Excluding Ecocataratas and Ecovia Caminho do Mar Adjusted EBITDA. (3) Traffic in equivalent paying vehicles.

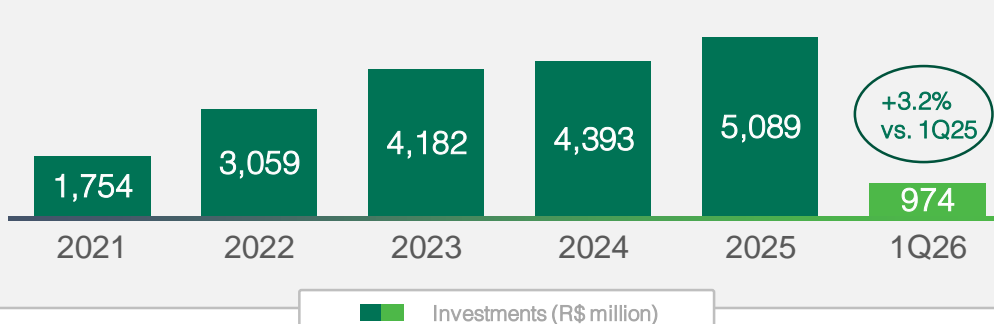
Financial Performance

Adjusted Net Revenue¹

CAGR (21-25): 20.7%

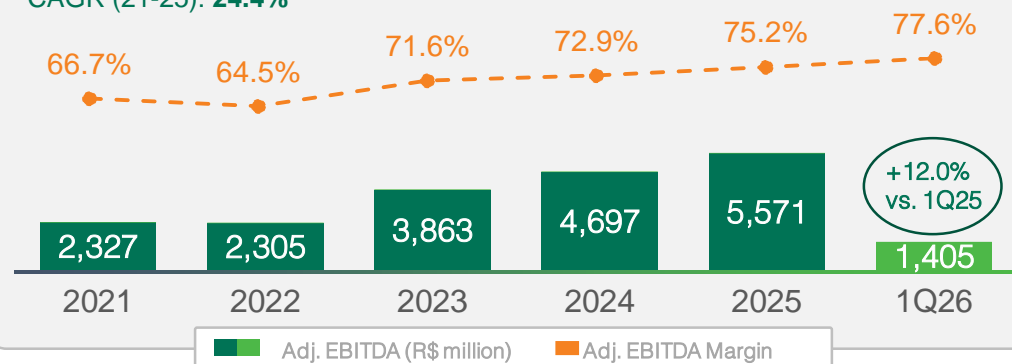


Investments

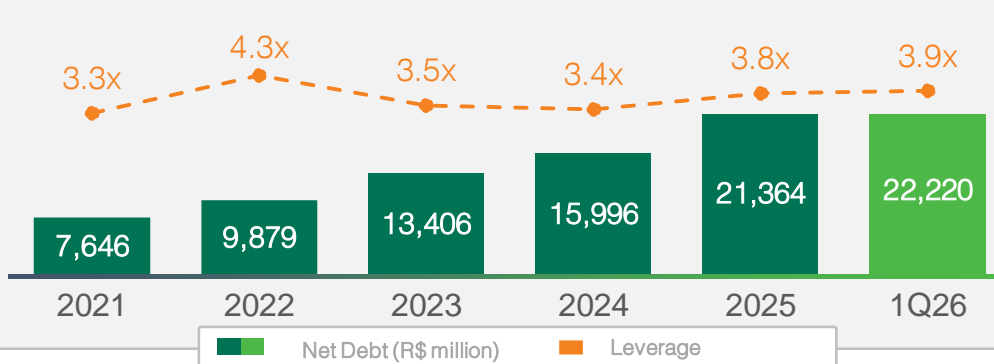


Adj. EBITDA and Adj. EBITDA Margin²

CAGR (21-25): 24.4%



Net Debt and Leverage

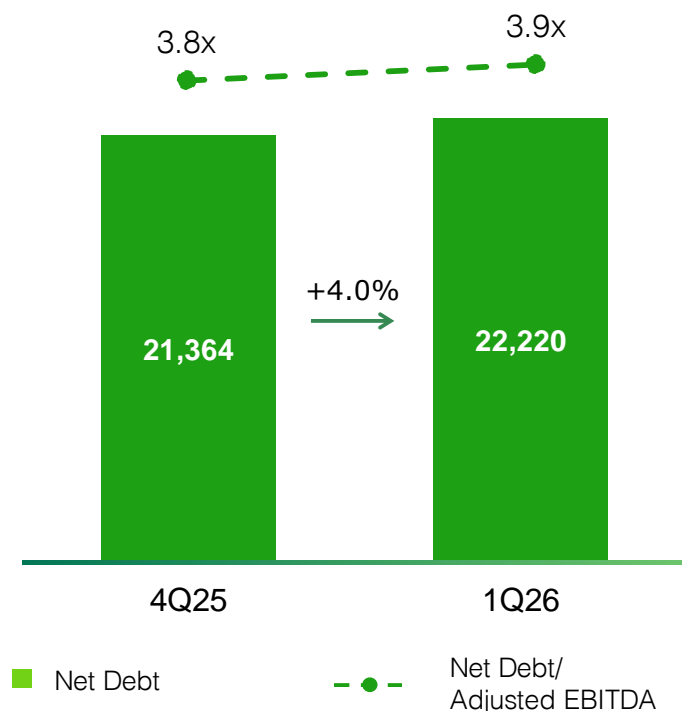


(1) Excludes Construction Revenue. (2) Excludes Construction Revenue and Cost, Provision for Maintenance, ANPC (2021), impairment of assets (2022) and the retroactive non-recurring effect of tariff adjustment at Ecovias Sul related to 2021 (2022), impairment of assets (2023/2024), write-off the assets (2023), tax provision (non-cash): IPTU of Ecopátio in 2024, reversal of the provision for impairment at Ecovias Capixaba (R\$202.7 million) and provision for civil contingencies (R\$30.9 million) in 2025.

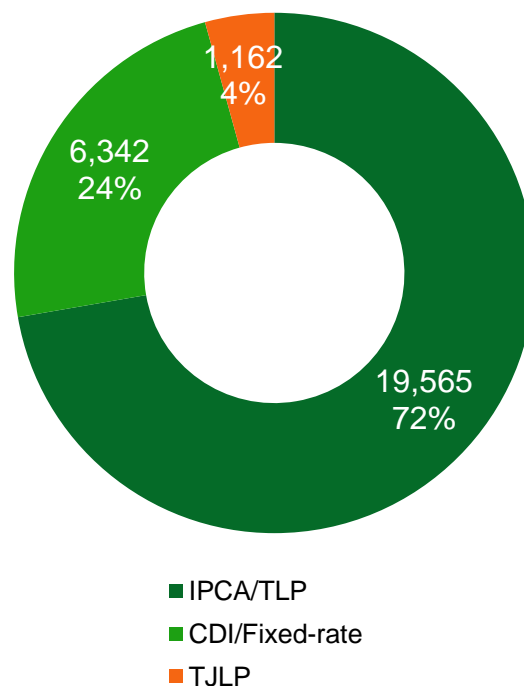
Financial Performance | Debt Management

Leverage ratio of 3.9x in March 2026. Inflation-indexed debt represented 72%, using the same indexer as the tariff adjustments for our concessions (a natural hedge)

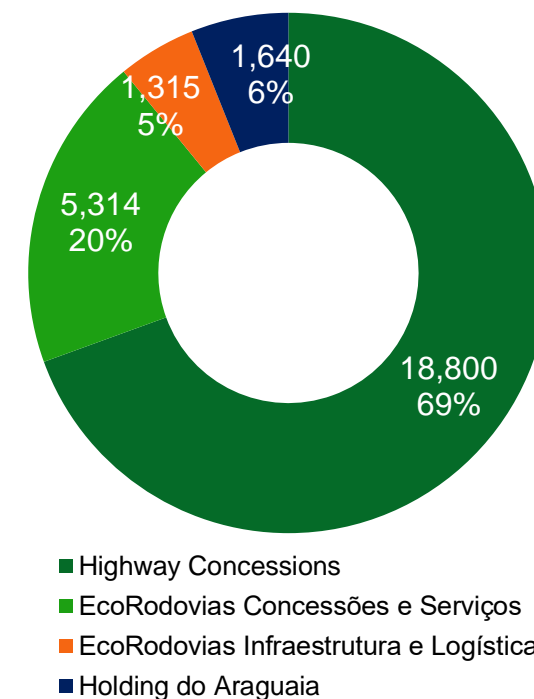
Consolidated Net Debt and Leverage (R\$ million)



Gross Debt by Indexer (R\$ million and % - Mar/26)



Gross Debt Distribution (R\$ million and % - Mar/26)



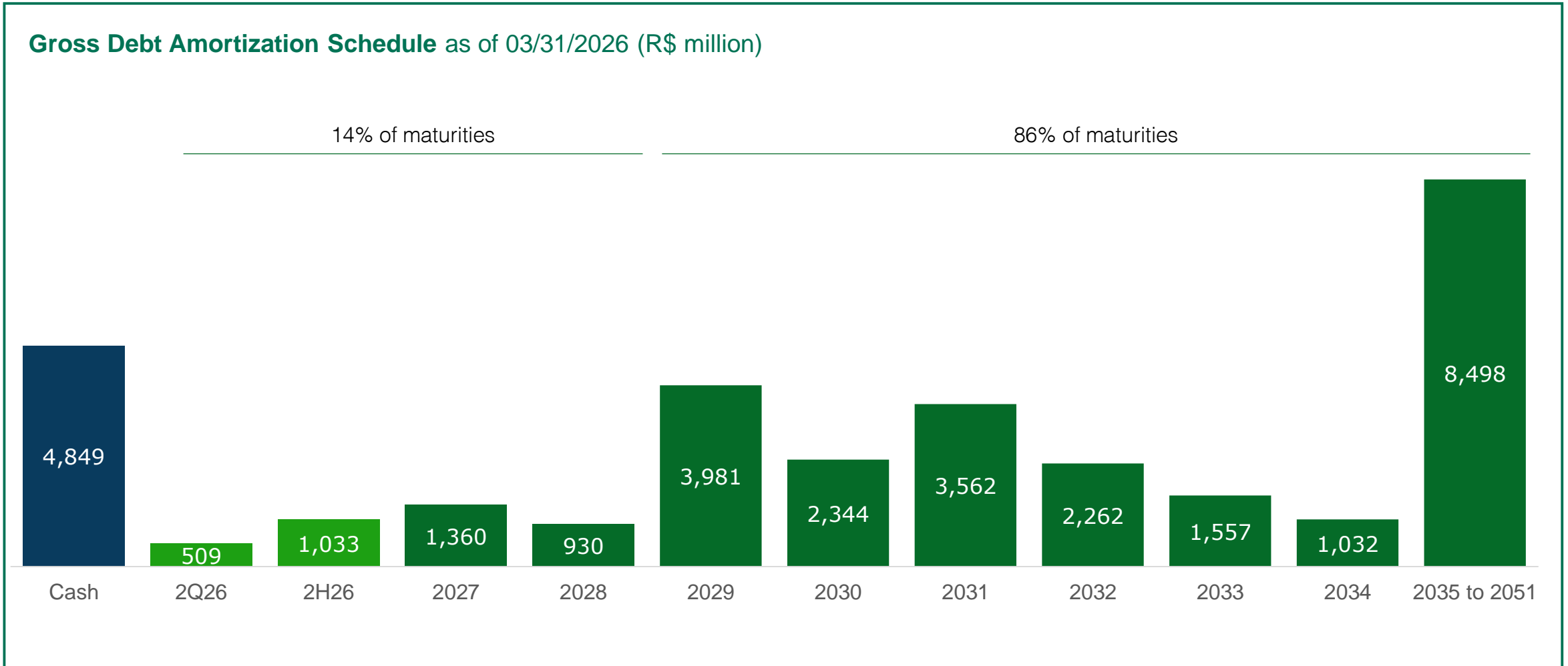
The leverage ratio in the subholding company (ECS) ended march at 3.7x (stable compared with 4Q25)

72% of gross debt is inflation-indexed

69% of the debt allocated to highway concessions

Debt Amortization Schedule

Strong cash position and long-dated debt profile (average maturity of 7.9 years)



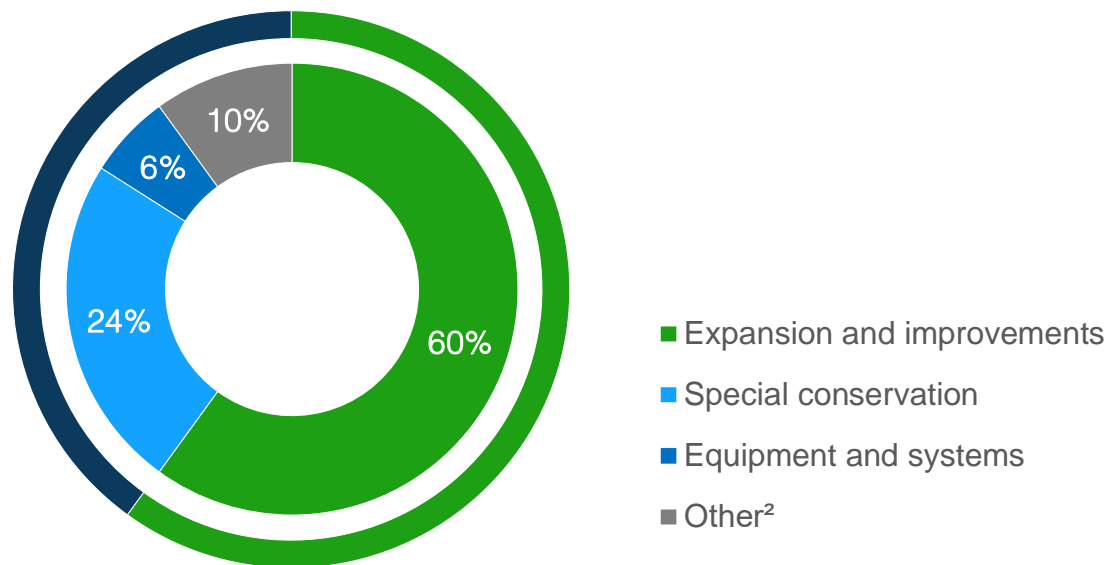
Capex

Execution and delivery of the Company's growth-cycle projects
R\$ 19.5 billion invested since 2021



Main deliverables | Capex 2025-2031

By type



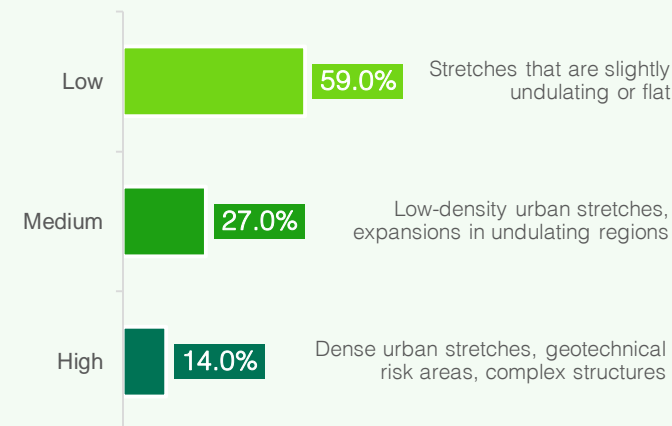
Maintenance and Other²

- **Contractual Flexibility**
Greater possibility for anticipating or postponing the execution of conservation and maintenance works to leverage resources.
- **Potential for innovative solutions** on technology and paving.

Expansion Works

- **Fixed Milestones**
Deadlines for completion of improvement projects are generally set, and any changes in the timeline are managed through rebalancing measures.
- **Traffic Increase**
Works to increase capacity, leading to growth of traffic and revenue.

Breakdown of Expansion Works by Complexity

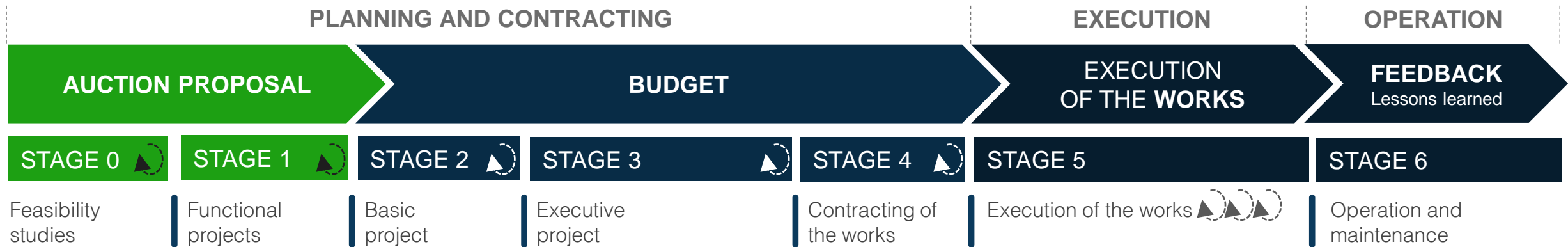


Highly complex works typically have low volume, but offer significant opportunities for optimization through value engineering.

1) Except Ecovias Capixaba.
2) Management, inspection, indemnities, licensing expenses.

End-to-end project development

Policy of Stage Gates and Value Engineering



At each stage, the estimated project cost is recalculated and a decision is made on whether to proceed.

Variable compensation targets associated with the achievement of the capex plan

Information systems that facilitate the monitoring of execution and deviations, and periodic meetings for the management of stage gates (projects, contracting and execution)

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, in Sep/24, Nov/24, Nov/25, and Dec/25

Self-service payment booth



Self-service payment booth: cards

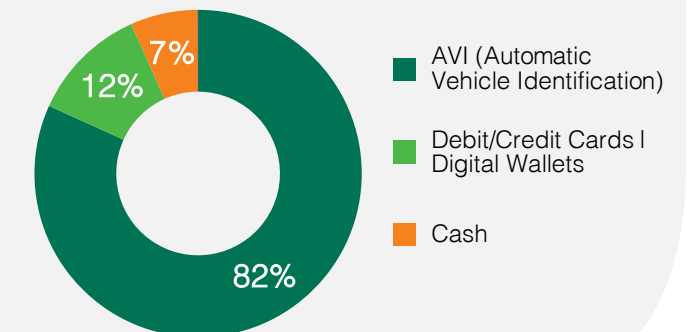
São Paulo Operations Center



Consolidation of the Operational Control Centers (CCOs) of the four concessionaires in the state of São Paulo, which accounted for approximately 50% of EcoRodovias' traffic in 1Q26

Distribution of toll collection methods in 1Q26

The collection through AVI, self-service, and digital payments reached **93.3%** of toll revenue in 1Q26.



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: 41% by 2030 and 50% by 2035
- Black people in leadership: 35% by 2035
- 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

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 leaf icon above the company name "ecorodovias" in a white, lowercase, sans-serif font.

Rota das Gerais

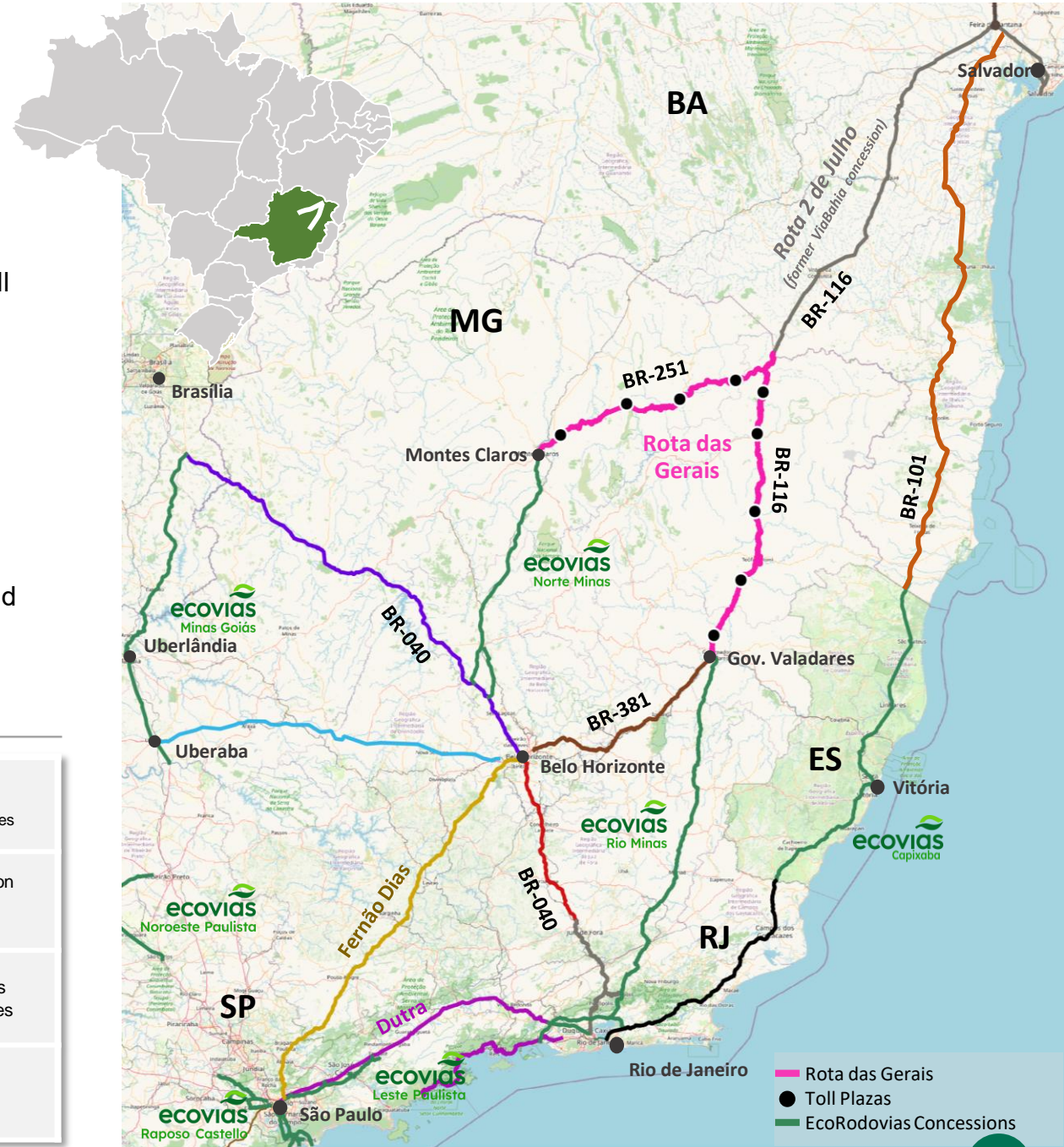


Rota das Gerais – Project Overview

- **Rota das Gerais** stands out as the most compelling opportunity for EcoRodovias, supported by a unique combination of strategic, operational and financial fit, driven by strong **geographical synergies**, low execution risk, and a **cash flow profile** well aligned with the Company’s deleveraging path
- The concession comprises two motorways, **BR-251/MG** and **BR-116/MG**, directly connected to EcoRodovias’ existing assets, Ecovias Norte Minas and Ecovias Rio Minas, forming **two key long-distance corridors** linking the Southeast to the Northeast of Brazil
- Traffic dynamics reflect the corridors’ logistics relevance, with a consolidated demand profile largely driven by **long-haul heavy vehicles**

Extension	734 km
Concession Period	30 years
Gov.’s Capex⁽¹⁾	R\$ 7.7 bi
Gov.’s Opex⁽¹⁾⁽²⁾	R\$ 4.6 bi

Tolling	9 toll plazas or free flow gantries
Toll Collection	To begin after construction of all gantries (exp. in 2 nd half of 1 st year)
KM Toll Tariff	R\$ 0.13 for light vehicles R\$ 0.19 for heavy vehicles
Official Project IRR	13.76% real terms



1) Considering **accounting reclassification** of approx. R\$ 500 million from Opex to Capex (real terms - Apr/2023)

2) Opex not including linked funds (variable concession fee calculated as 2% of revenues = R\$ ~700 mi)

Key considerations and merits of the project

Robust Concession Agreement

- The concession agreement includes **strong risk mitigation mechanisms**, which limited the exposure to traffic variations; toll delinquency; and expropriation, evictions and environmental licensing costs
- The official reference business plan has been structured with a **project IRR of 13,76%** (unlevered, real terms), representing the highest return among all projects already auctioned or announced in the Brazilian pipeline

Traffic Hedging

- The project represents a natural traffic hedge for EcoRodovias, as the Group already operates **alternative and complementary motorways** to the corridors comprising the new concession, which can absorb potential traffic redistributions

Operational Strengths

- **Solid operational synergies with EcoRodovias'** adjacent concessions, enabling the use of shared structures, leadership and a centralized control center, driving efficiencies in G&A, TI and headcounts
- Investment cycle following the ongoing widening works of Ecovias Rio Minas (BR-116/MG), leading to efficient resource allocation and construction cost dilution

Suitable Cash Flow Profile

- **Early tolling** (starting in 2nd semester of conc.) and **robust EBITDA**, combined with **long-tenor capex cycle** (spread until year 10th), allow operating cash flow to fund significant portion of investments, resulting in financial structure with minimum equity and contribute to deleverage the Group during the first years of concession

Free flow tolling

- **Option for the concessionaire** to implement free flow instead of building physical toll plazas
- **90% of evasion risk will be assumed by the Granting Authority**
- Adoption of free flow will enable an earlier start of toll collection



Demand / Traffic risk

- Traffic risk sharing mechanism based on **Gov.'s official projections**
- **Deltas of ±5%** vs. Gov.'s projections are risk assumed by the concessionaire
- **Granting Authority assumes 80%** of variations beyond this range
- Calculated from year 2, based on cumulative traffic



Expropriations, evictions and environmental licensing

- Concession agreement **defines an estimated cost** for expropriations & evictions (R\$ 541 mi) and for environmental licensing (R\$ 92 mi)
- **80% of cost overruns**, compared to the amounts above, will be rebalanced by the Granting Authority



Project IRR

- Rota das Gerais official business plan has been structured using the **highest project IRR** compared to any other auctions announced as of today: **13,76%** (unlevered/ real terms)
- This return is used to define the base toll tariff and translates into a strong EBITDA generation, which provides capacity to absorb potential additional costs while maintaining adequate returns for shareholders



Tariff reclassification

- In addition to the annual adjustment by consumer inflation, the concession agreement provides real terms tariff increase based on:

Applied only to toll plazas that received the widening works

Duplication

+40%

Add. Lane

+15%

Applied to all toll plazas

T. Otoni's Bypass

+3%

Other Works

+5%



Escrow Accounts

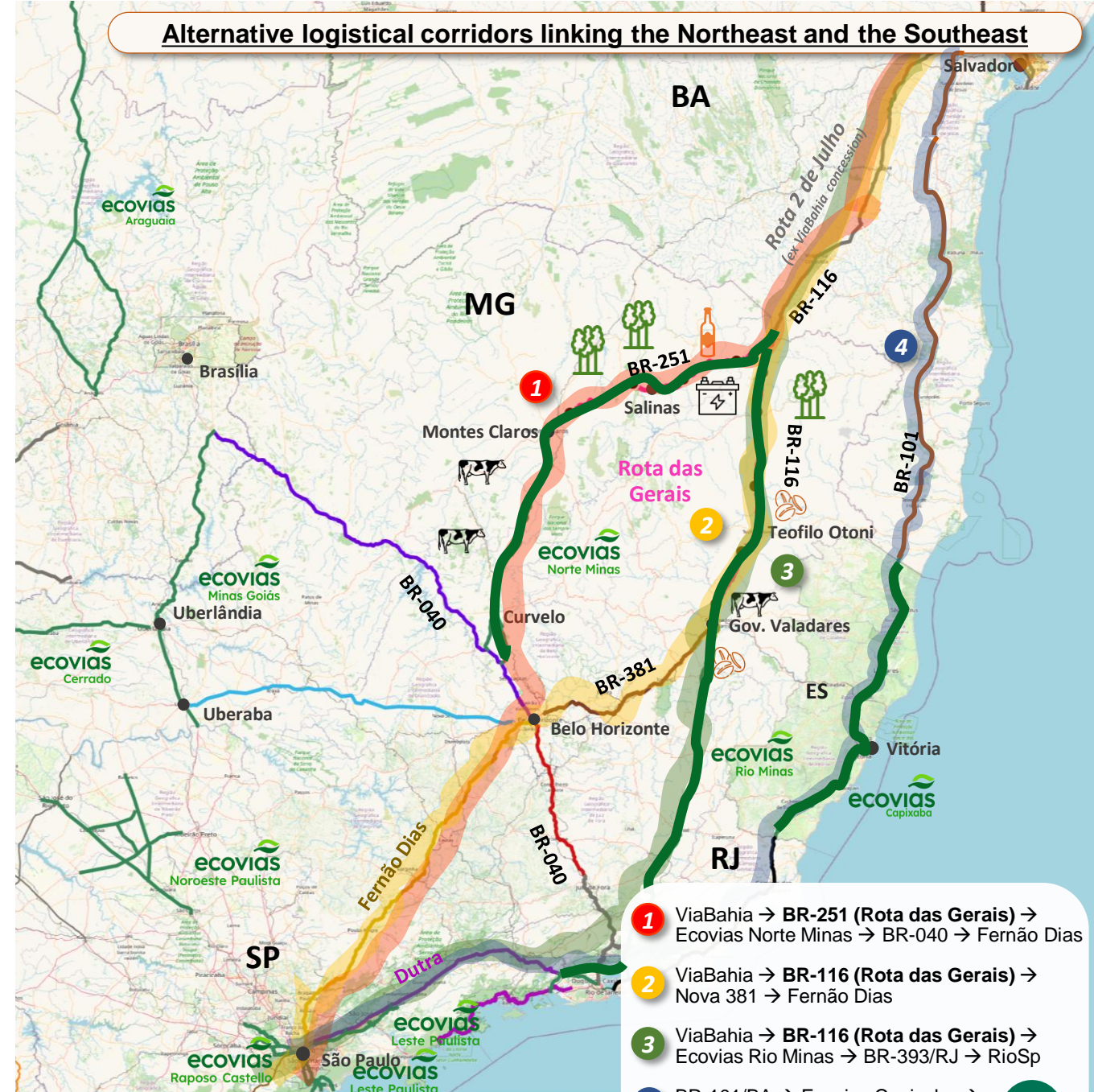
- Concession agreement foresees a series of **escrow accounts**, managed by a **depository bank** where the variable concession fee (2% of revenues) will be deposited
- The resources of these escrow accounts will **guarantee the rebalances for: (a)** demand risk; **(b)** expropriation & eviction extra costs, **(c)** environmental licensing extra costs, etc. in favor of the concessionaire



Logistic corridor connecting Northeast to Southeast

Traffic characteristics

- The concession will operate sections of BR-251 and BR-116 motorways, which are part of logistic corridors, representing the main connection between SP & MG industrial regions with Northeast
- Despite currently being untolled, **traffic is well established and predictable**, with the following characteristics:
 - Predominantly **heavy vehicles** (~90% total traffic), **traveling long distances** (typically >1.000 km)
 - All remaining sections of São Paulo–Salvador corridors are already tolled, making these 2 stretches the only **segments not yet privatized**
 - **Long-distance travels** are reflected in the consistent distribution of traffic across gantries (~22.000 AADT along BR-116/MG and ~30.000 along BR-251/MG)

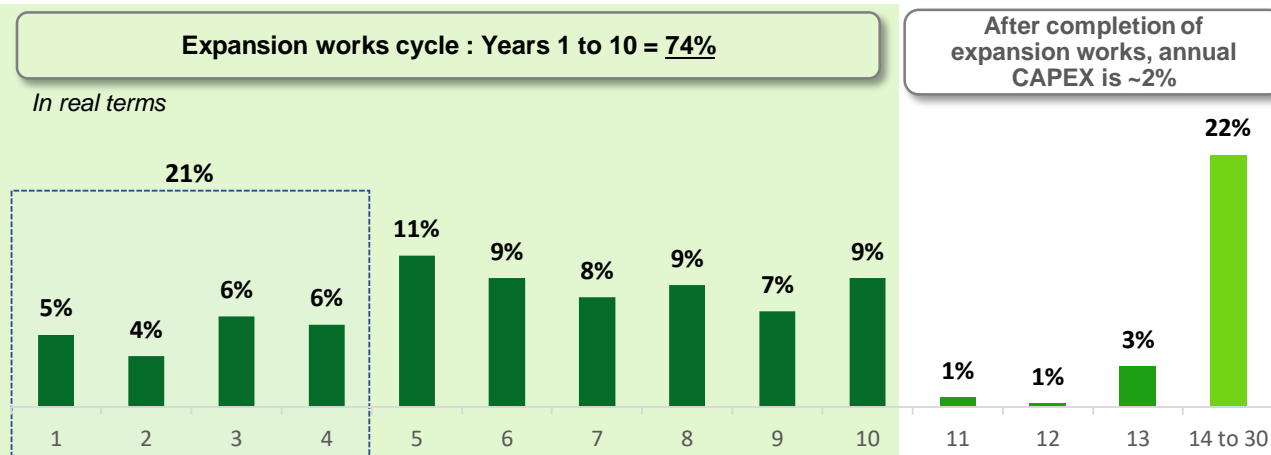


- 1 ViaBahia → BR-251 (Rota das Gerais) → Ecovias Norte Minas → BR-040 → Fernão Dias
- 2 ViaBahia → BR-116 (Rota das Gerais) → Nova 381 → Fernão Dias
- 3 ViaBahia → BR-116 (Rota das Gerais) → Ecovias Rio Minas → BR-393/RJ → RioSp
- 4 BR-101/BA → Ecovias Capixaba → Fluminense → Rio Minas → RioSp

CAPEX & OPEX

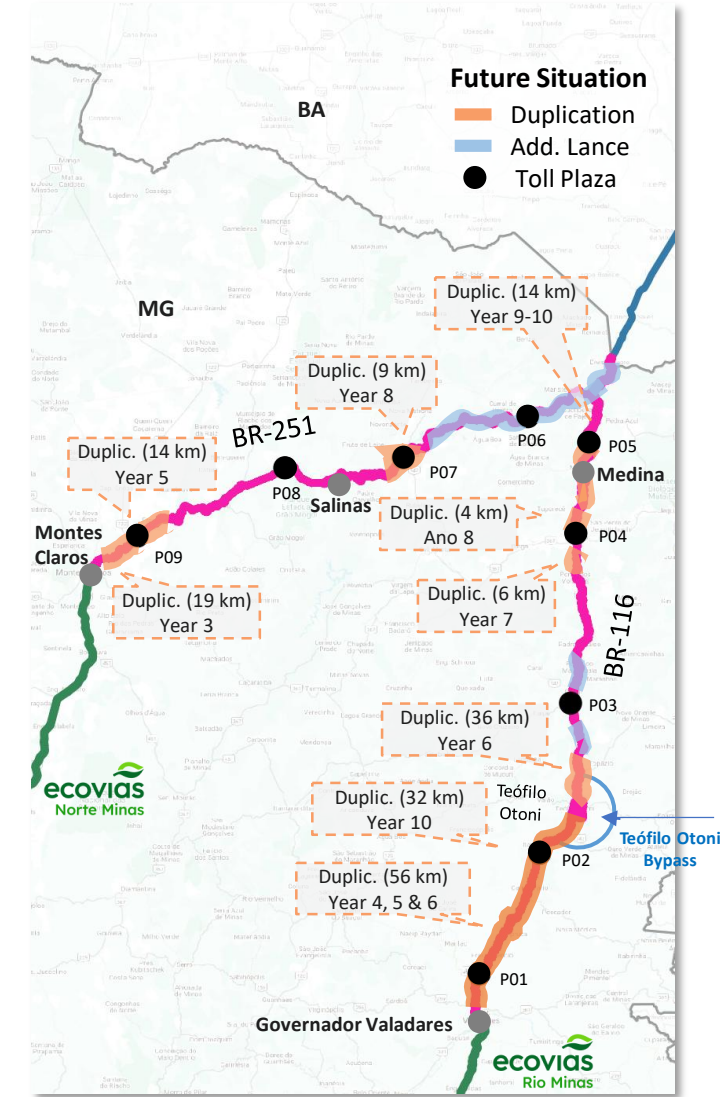
- The highways currently operate entirely as single carriageway, with 3rd lanes and limited multilane sections
- The concession agreement foresees:
 - An initial pavement recovery** focused on the most critical sections, in order to authorize the start of tolling (to be executed during the first year)
 - A comprehensive rehabilitation program** to meet required pavement and safety standards (e.g., guardrails, shoulder width, IRI, etc. from year 3 to year 10)
 - Targeted capacity expansions**, including ~190 km of duplication, ~160 km of additional third lanes, and the construction of an urban bypass
- Relevant savings in operating costs** driven by **synergies** with adjacent concessionaires and **economies of scale** in shared services and unified operational control center with the other assets in Minas Gerais

CAPEX distribution schedule (concession year)



After completion of expansion works, annual CAPEX is ~2%

Concession Year #1 represents calendar year from August 2026 to July 2027



Duplication	Add. Lanes	Marginal	Bypass	Truck Rest
187 km	160 km	11 km	17 km	2

Concessionaire cash flow

- 1** The project delivers a **strong EBITDA** since the beginning of toll collection (approx. R\$ 550 mi annual, during first years), which is expected to fund ~50% of the investment cycle
- 2** The equity injection is sized to respect the **minimum mandatory capital required by the concession agreement**
- 3** Operational cash flow and **long-term debt**, are expected to **fully fund the investment cycle**, with no need of further capital injections
- 4** Well-distributed investment cycle, combined with robust EBITDA generation, contributes to **short- to medium-term deleveraging**

Free Cash Flow to Firm & EBITDA

In nominal terms

