



**O caminho do futuro
passa por aqui**

2026

Estrutura acionária



Receita de **4,6 bi €** em 2025



Presença em **15 países**



22 concessões rodoviárias



6,2 mil km na Itália e no Brasil



50,5%



49,5%



52,7%



ECOR
B3 LISTED NM
free float

47,3%



100%



100%



100%



65%¹

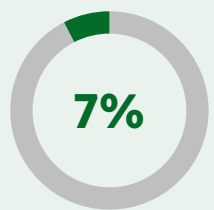
% EBITDA 1S26¹



Concessões Rodoviárias

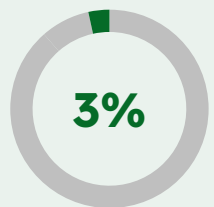
A **ASTM** é a segunda maior operadora de concessões rodoviárias do mundo com 6,2 mil km de rodovias sob concessão na Itália e Brasil.

EPC



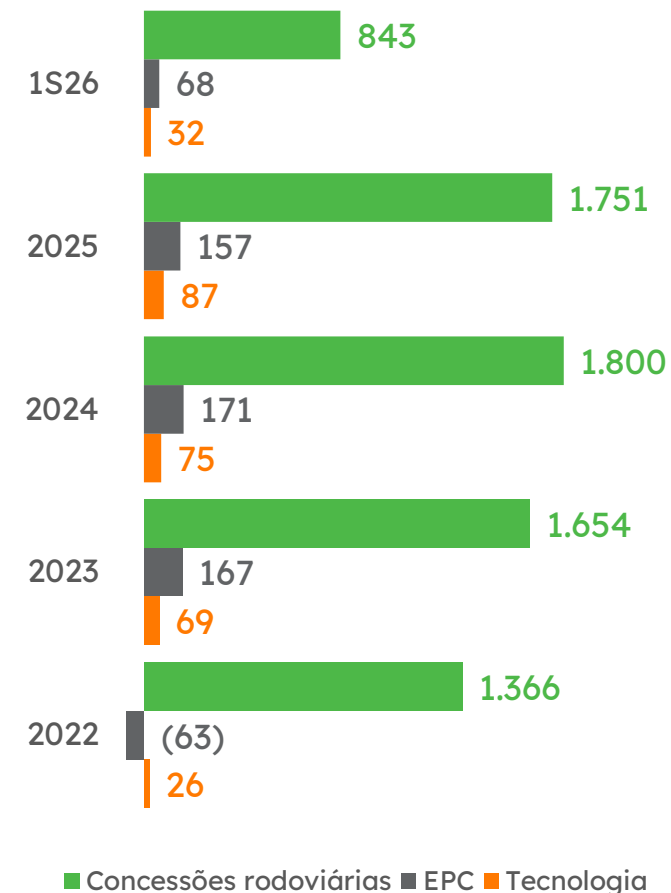
A **ASTM** opera, por meio da **Itinera**, no setor de **construção pesada de infraestrutura**, construção civil e industrial, e da **SINA** em engenharia. A Itinera atua nos EUA por meio da **Halmar International**, uma das mais importantes empresas de construção de NY na implementação de grandes projetos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

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.

Evolução do EBITDA por setor¹ (€ milhões)



Presença geográfica

O portfólio da **EcoRodovias** consolida **12 concessões rodoviárias**, totalizando mais de 5.000 km e um ativo portuário (Ecoporto) em 7 estados, localizados nos principais corredores logísticos do país

Snapshot

Últimos 12 meses (junho/26)



R\$ 7,6 bi

Receita Líquida ajustada¹



R\$ 5,7 bi

EBITDA ajustado²



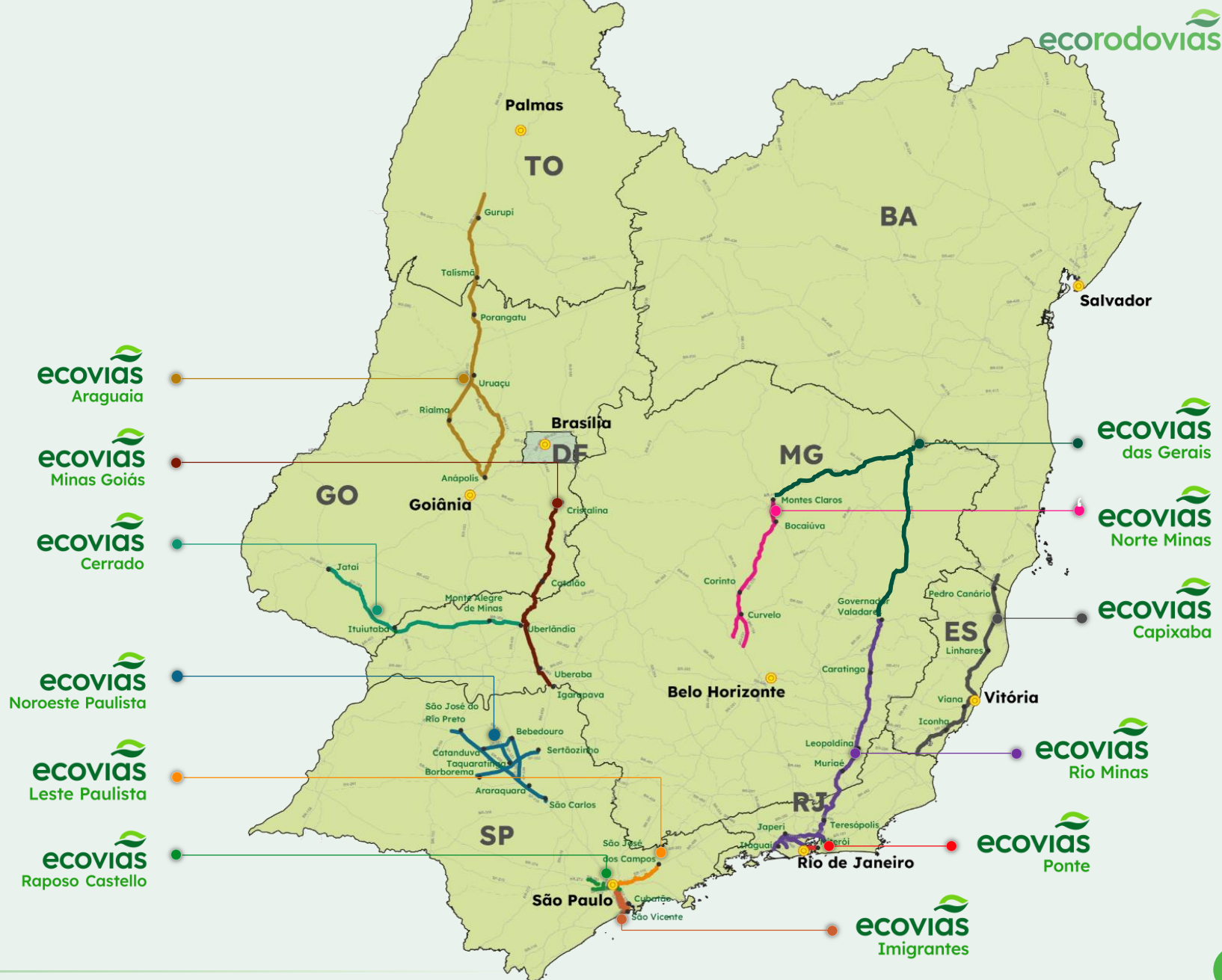
R\$ 519 MM

Lucro líquido



21 anos

Duration



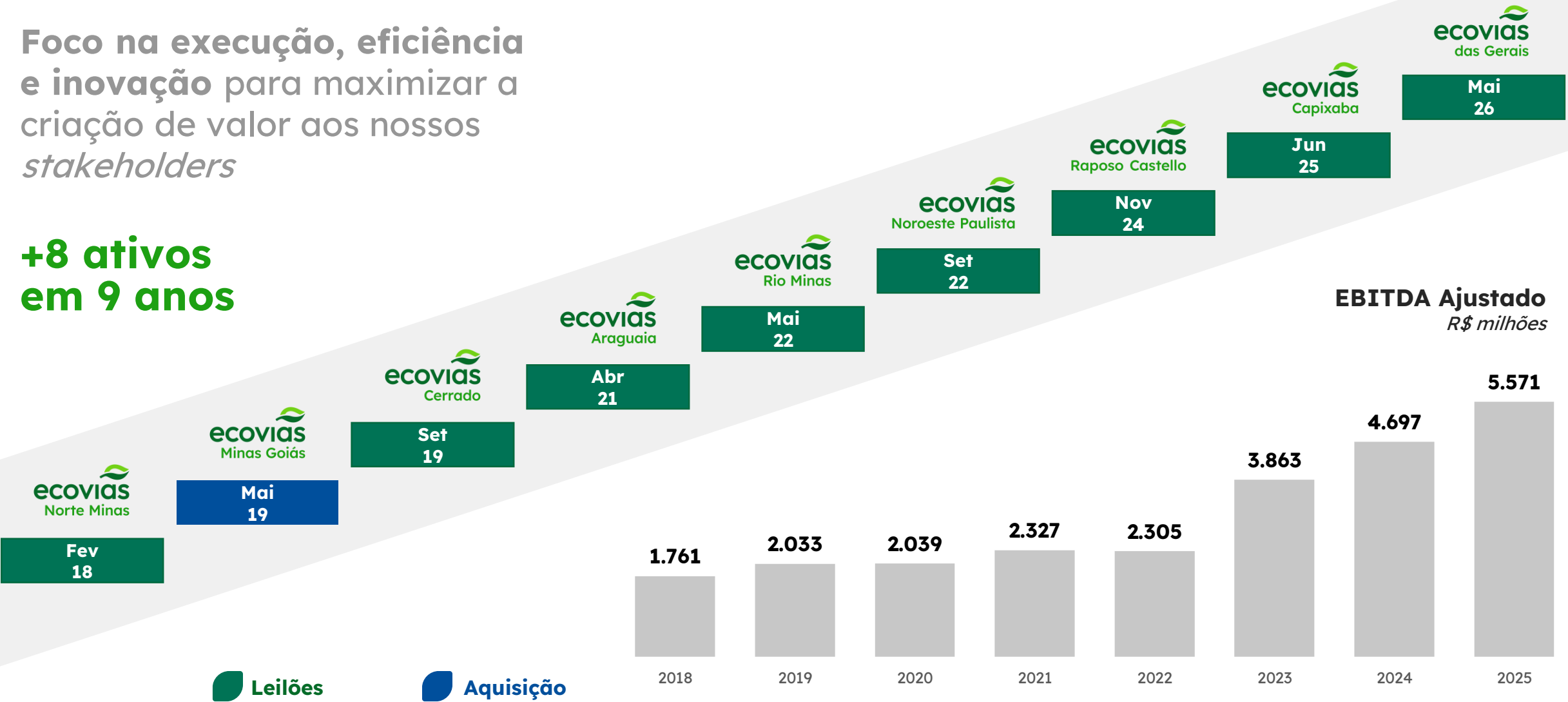
(1) Exclui a Receita de Construção. (2) Exclui Receita e Custo de Construção, Provisão para Manutenção, reversão para redução ao valor recuperável da Ecovias Capixaba e provisões para contingências

A estratégia seletiva e bem sucedida de crescimento permitiu a extensão do *duration* do portfólio de 10 para mais de 20 anos



Foco na execução, eficiência e inovação para maximizar a criação de valor aos nossos *stakeholders*

+8 ativos em 9 anos



Leilões

Aquisição

Desempenho do tráfego

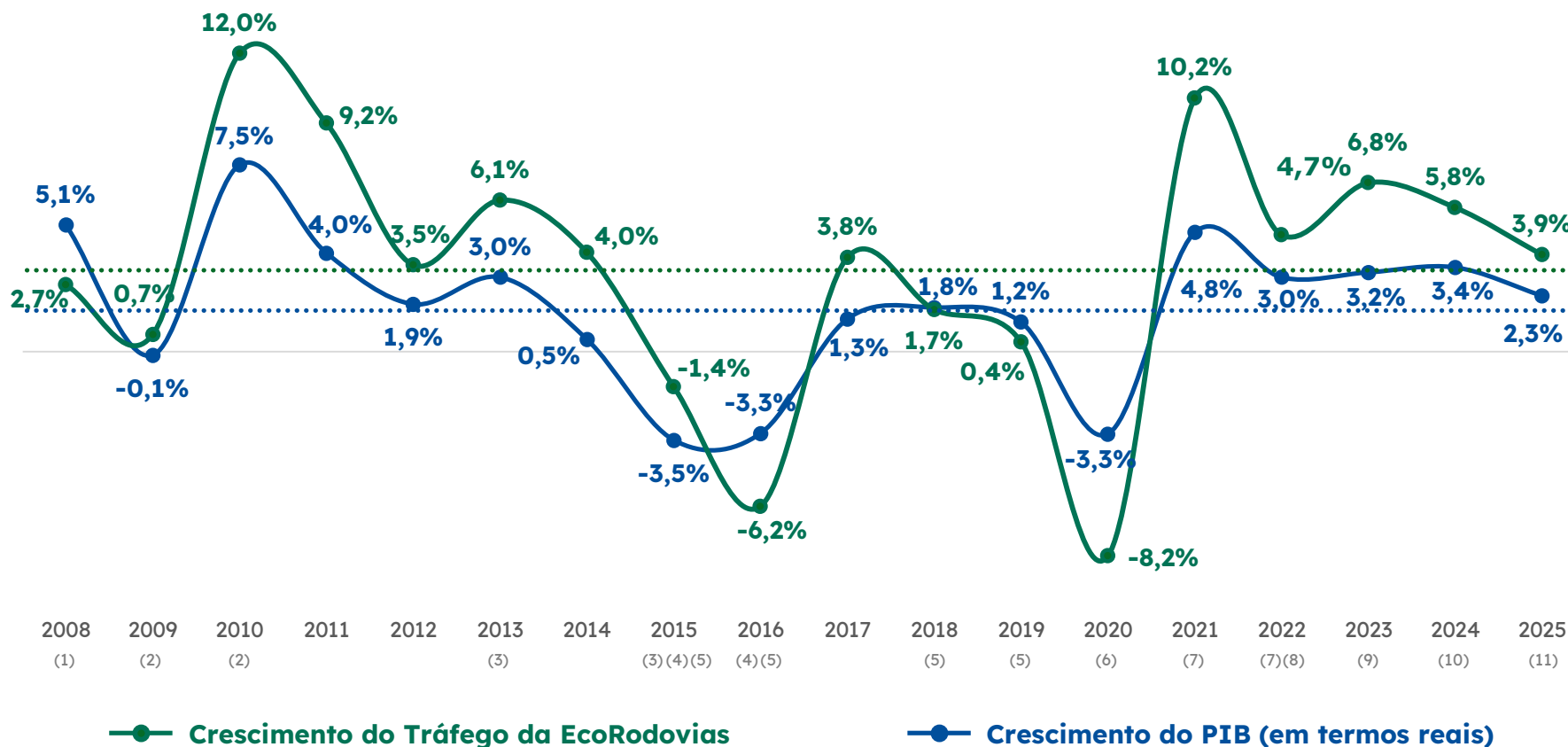


VOLUME DE TRÁFEGO (veículos equivalentes pagantes x mil)	Jul/26 ¹	Jul/25 ¹	Var.	7M26 ¹	7M25 ¹	Var.
Ecovias Imigrantes	6.267	6.137	2,1%	43.251	41.948	3,1%
Ecovias Leste Paulista	9.238	9.540	-3,2%	61.548	63.982	-3,8%
Ecovias Capixaba	6.077	5.839	4,1%	40.396	38.034	6,2%
Ecovias Ponte	2.555	2.533	0,9%	17.066	16.833	1,4%
Ecovias Norte Minas	4.937	4.119	19,9%	29.346	26.487	10,8%
Ecovias Minas Goiás	6.088	5.715	6,5%	37.897	36.482	3,9%
Ecovias Cerrado	3.394	3.650	-7,0%	21.432	22.381	-4,2%
Ecovias Rio Minas	7.147	6.922	3,2%	46.251	44.898	3,0%
Ecovias Araguaia	4.852	4.869	-0,4%	29.895	29.928	-0,1%
Ecovias Noroeste Paulista	6.652	6.759	-1,6%	-	-	n.m.
Ecovias Raposo Castello	12.048	11.646	3,5%	-	-	n.m.
Total Comparável ²	69.254	67.729	2,3%	327.082	320.971	1,9%
Ecovias Noroeste Paulista ³	-	-	n.m.	42.945	40.354	6,4%
Ecovias Raposo Castello ⁴	-	-	n.m.	79.488	45.567	74,4%
VOLUME DE TRÁFEGO CONSOLIDADO ⁵	69.254	67.729	2,3%	449.516	406.891	10,5%

1) Considera a arrecadação de pedágio até 31 de julho, inclusive. 2) Desconsidera a arrecadação de pedágio na Ecovias Noroeste Paulista, 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.

Desempenho histórico do tráfego

A taxa de crescimento do tráfego da EcoRodovias superou o crescimento do PIB em 1,8x. Mesmo em anos de recessão, o tráfego manteve-se resiliente.

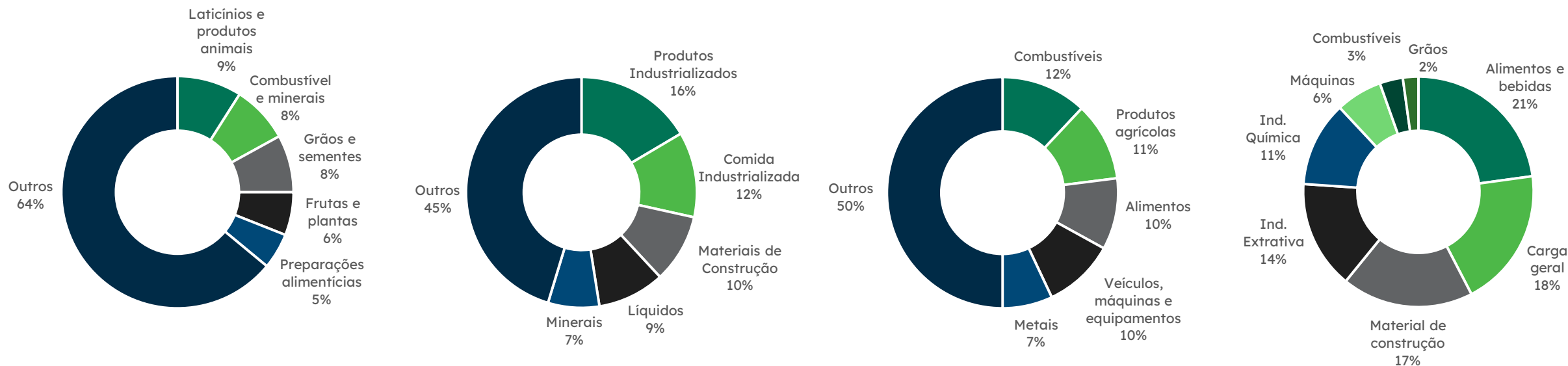


Tráfego de veículos pesados apresenta perfil diversificado de transporte de cargas

Mix de tráfego¹



Tipo de Carga – Veículos Pesados



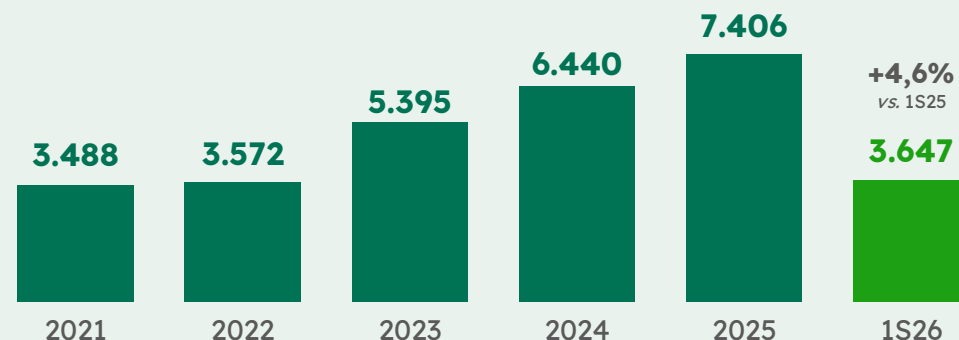
(1) Considera 2022 para Ecovias Araguaia e premissa de tráfego dos estudos realizados para participação dos leilões da Ecovias Rio Minas, Ecovias Noroeste Paulista e Ecovias das Gerais.

Desempenho Financeiro

Receita Líquida Ajustada¹

R\$ milhões

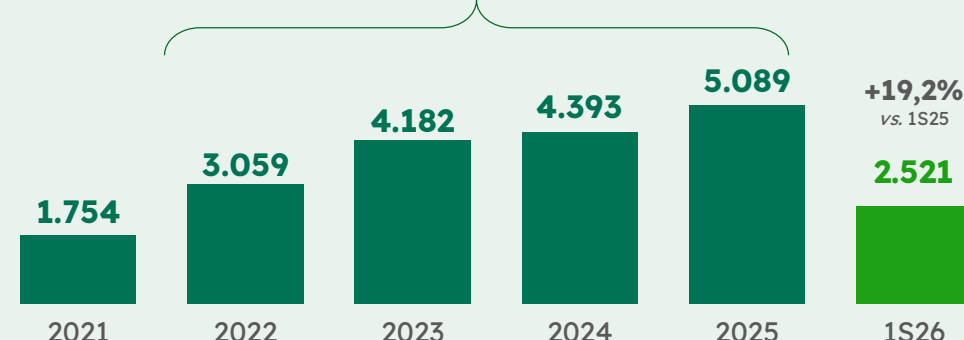
CAGR (21-25): 20,7%



Investimentos³

R\$ milhões

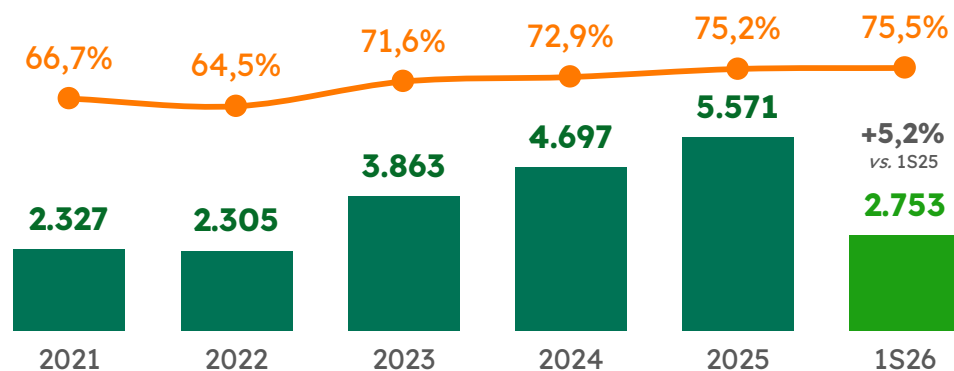
R\$16,7 bilhões



EBITDA Aj. e Margem EBITDA Aj.²

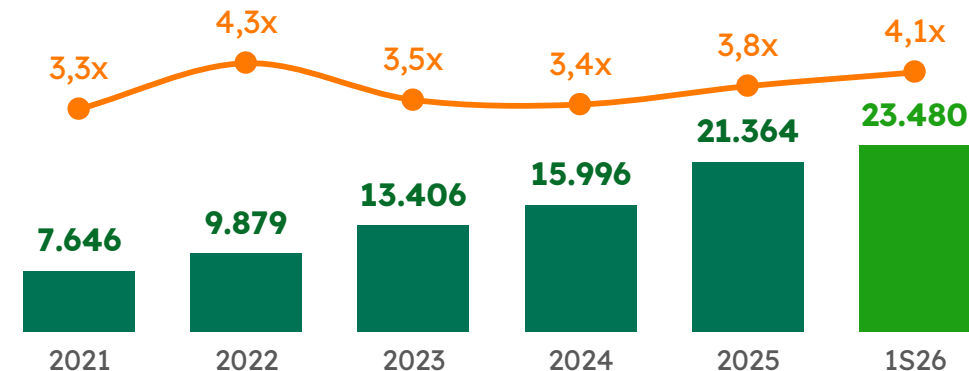
R\$ milhões / %

CAGR (21-25): 24,4%



Dívida Líquida e Alavancagem

R\$ milhões / Dívida líquida/EBITDA ajustado UDM



(1) Exclui Receita de Construção. (2) Exclui Receita e Custo de Construção, Provisão para Manutenção, ANPC (2021), *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), provisão de tributo (não-caixa): IPTU do Ecopátio (2024), reversão da provisão para redução ao valor recuperável (R\$202,7 milhões), provisão para contingências cíveis (R\$30,9 milhões) da Ecovias Capixaba (2025) e provisão do acordo de resolução global da Ecovia Caminho do Mar e Ecocataratas (Acordo do Paraná) no 2T26. (3) Não considera pagamentos de outorga ao Poder Concedente.

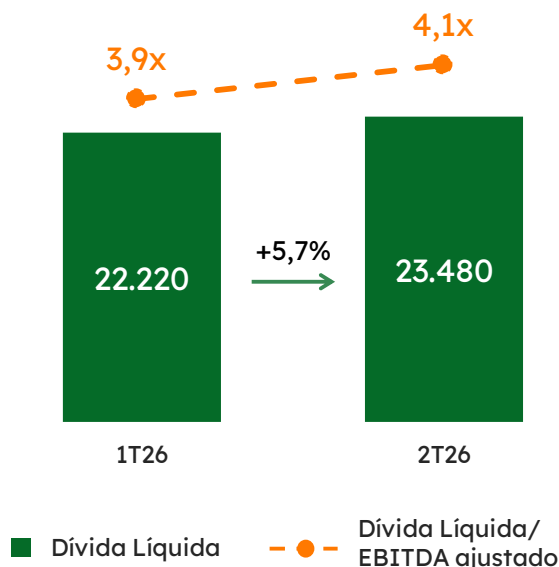
Endividamento

Estrutura de capital mais eficiente, alinhada à geração de caixa dos ativos.

Alavancagem encerrou junho em 4,1x

Dívida líquida e Alavancagem consolidada

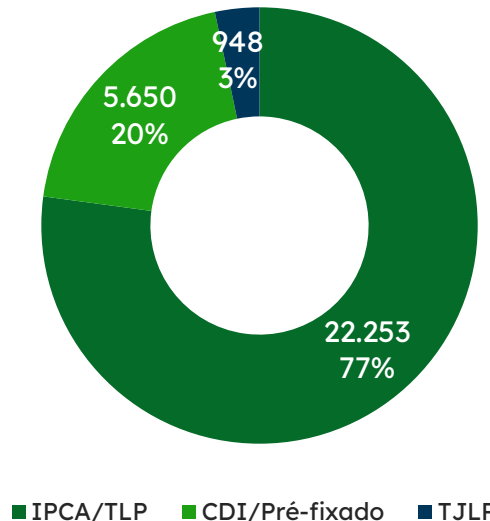
(R\$ milhões e % - jun/26)



A alavancagem na subholding (ECS) encerrou junho em 3,9x (+0,2x vs. março/26)

Dívida Bruta por Indexador

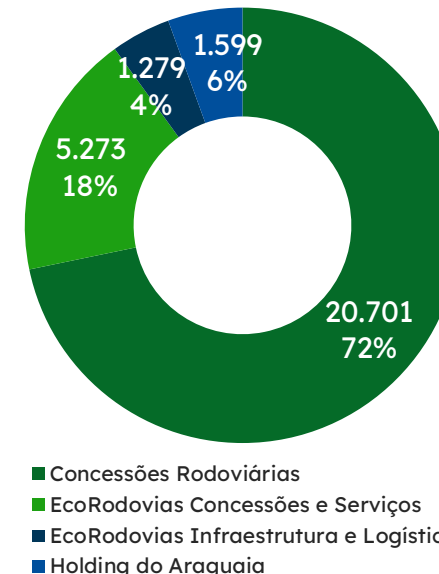
(R\$ milhões e % - jun/26)



77% da dívida bruta da EcoRodovias está indexada à inflação

Alocação da Dívida Bruta

(R\$ milhões e % - jun/26)

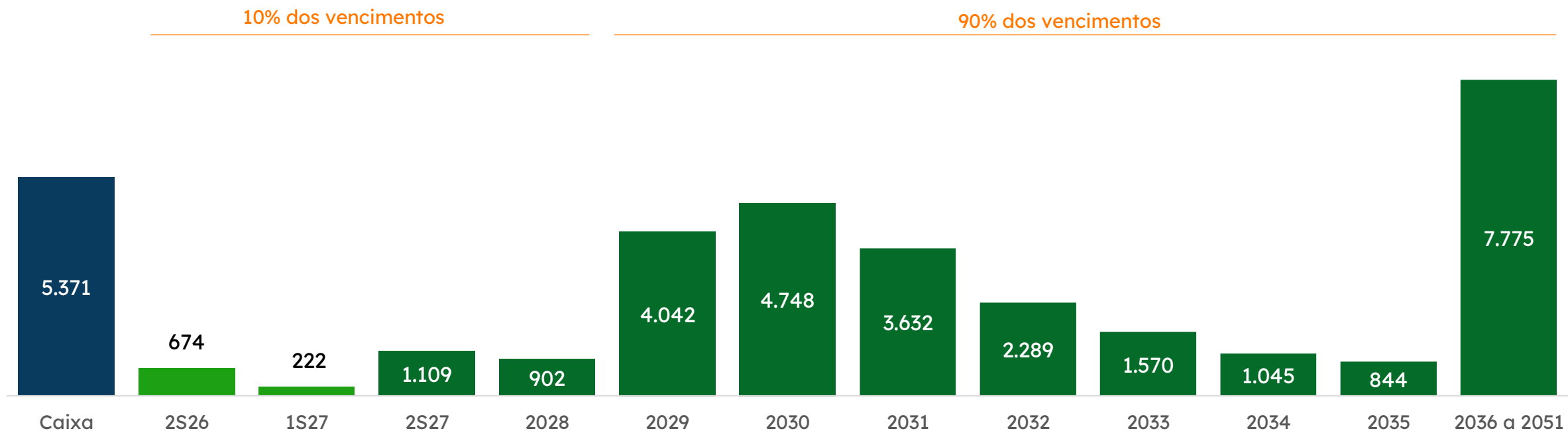


72% da dívida alocada nas concessões rodoviárias

Cronograma de amortização da dívida

Saldo de caixa robusto e perfil de endividamento alongado (prazo médio de 7,6 anos)

Cronograma de Amortização da Dívida Bruta em 30/06/2026 (R\$ milhões)

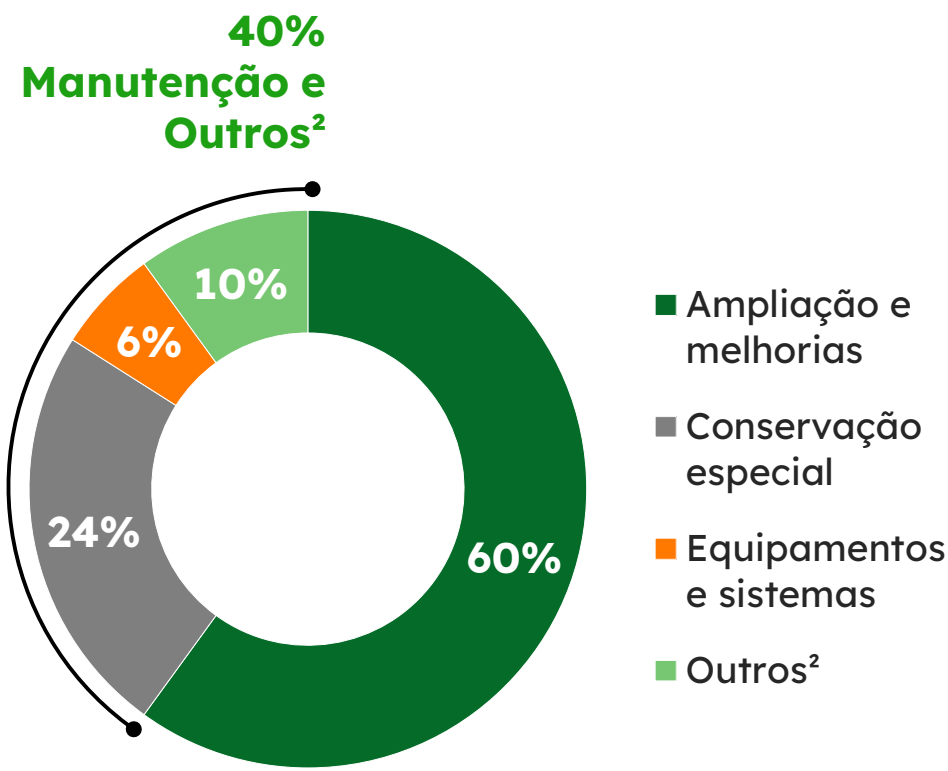




Execução e entrega de obras do ciclo de crescimento da Companhia.
Investimentos de R\$2,5 bilhões no 1S26

Capex por tipologia

Principais entregáveis 2025-2031



60% 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

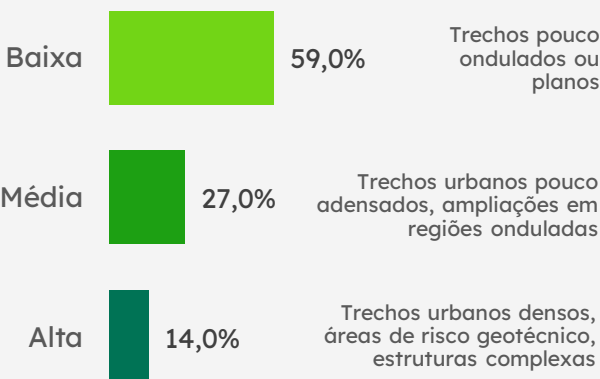
40% Manutenção e Outros²

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

Detalhamento das Obras de Ampliação por Complexidade



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

1) Excluindo Ecovias Capixaba e Ecovias das Gerais. 2) Gerenciamento, fiscalização, indenizações, despesas de licenciamento

Desenvolvimento de projetos de ponta-a-ponta

Política de *stage gates* e *value engineering*

PLANEJAMENTO E CONTRATAÇÃO

EXECUÇÃO

OPERAÇÃO

PROPOSTA LEILÃO

ORÇAMENTO

REALIZAÇÃO
DAS OBRAS

FEEDBACK
Lições aprendidas

STAGE 0

STAGE 1

STAGE 2

STAGE 3

STAGE 4

STAGE 5

STAGE 6

Estudos de
viabilidade

Projetos
funcionais

Projeto
básico

Projeto
executivo

Contratação
das obras

Execução
das obras

Operação e
manutenção



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*

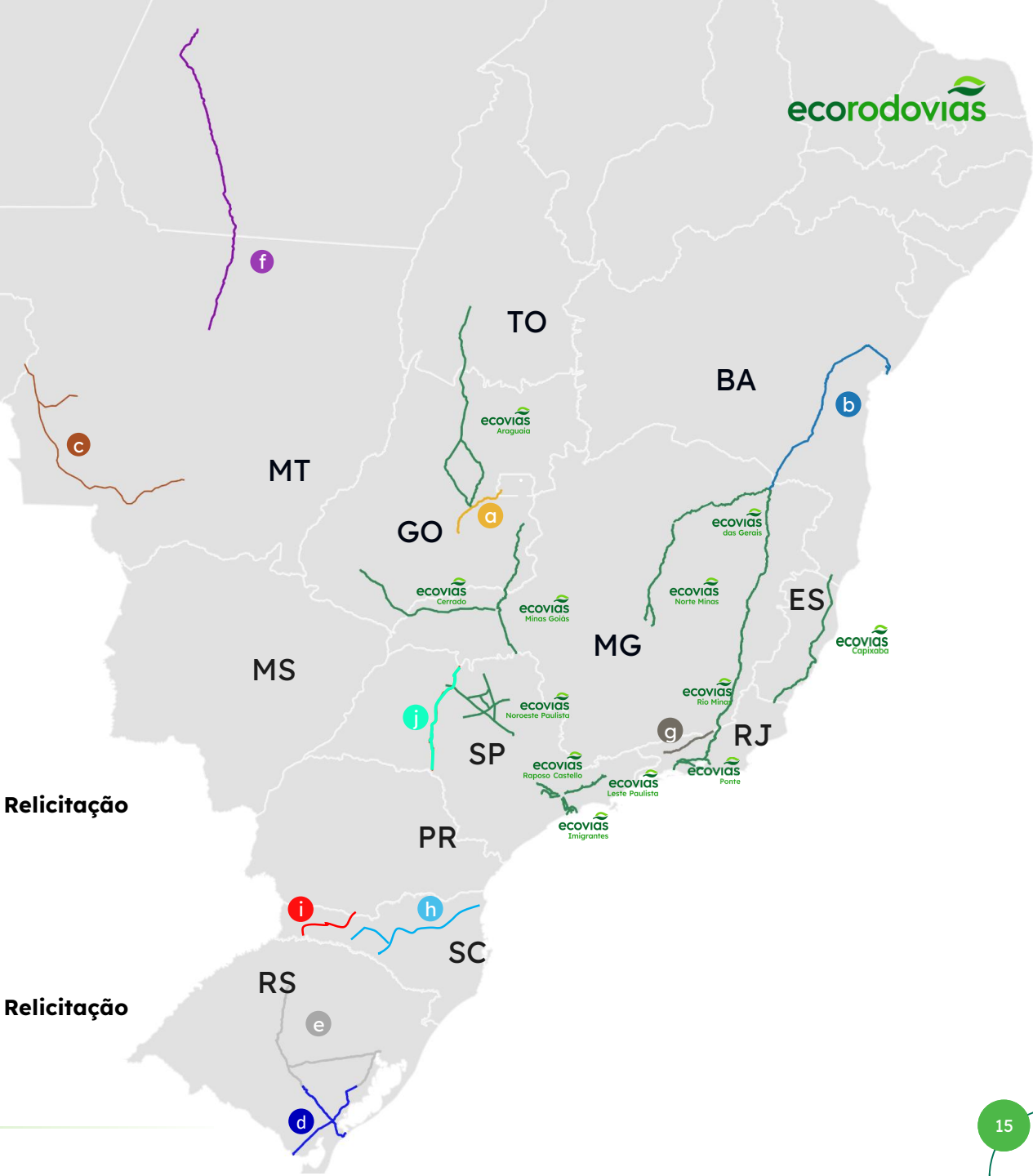
Sistemas de informação que facilitam a visualização da execução e desvios e reuniões periódicas para gestão dos *stage gates* (projetos, contratações e execução)

Pipeline

Oportunidades

Concessões, *capex* e TIR previstos pelo poder concedente¹

Projetos Federais	ID	Concessão	Data do Leilão	Extensão (km)	TIR	Capex ⁽²⁾ (R\$ bilhões)
	a	Rota do Pequi ²	4T26	212	12,33%	4,1
	b	Rota 2 de Julho	4T26	663	12,33%	15,7
	c	Rota Agro Central	4T26	888	10,91%	5,9
	d	Portuária Sul (Ex Eco Sul)	4T26	459	12,49%	6,1
	e	Integração Sul	4T26	674	11,23%	6,5
	f	Rota Arco Norte	12/11	1.010	12,65%	10,4
	g	Vale do Café (Ex K-Infra)	3T27	205	11,07%	3,1
	h	Lote 1 Santa Catarina	2T27	515	12,49%	6,7
	i	Lote 3 Santa Catarina	2T27	166	11,07%	2,7
	j	Transbrasiliana	2T27	322	9,21%	3,7



(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. (2) Capex em termos reais.

Modelo Operacional

Digital

MDFe | Eixos suspensos



HS-WIM Ecovias Cerrado | Sistema de pesagem



Free Flow Ecovias Noroeste Paulista | Pedágio Eletrônico



Cabines de autoatendimento | Meios de pagamento



Pedágio Digital | Free Flow



Núcleo São Paulo de Operações | Consolidação dos CCOs de São Paulo



ISE B3

ICO2 B3

IDIVERSA B3



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

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



SOCIAL



Segurança



Capital Humano & DEI



Comunidades

- 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



GOVERNANÇA



Ética, Transparência & Integridade



Compras Sustentáveis



Proteção de Dados e Segurança da Informação

- 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



Inovação & Tecnologia

- Implementar tecnologias com enfoque em rodovias digitais, resilientes e sustentáveis para garantir a segurança e a fluidez de tráfego



Composição do Conselho de Administração

Indicados pelo acionista controlador

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

Indicados pelo acionistas minoritários

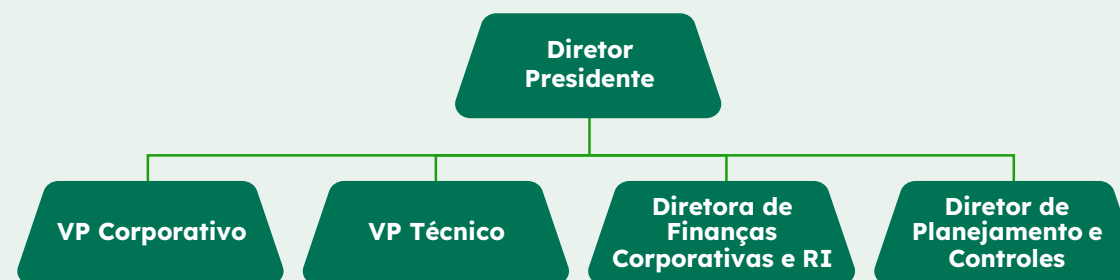
- Eros Gradowski Junior

Membros independentes

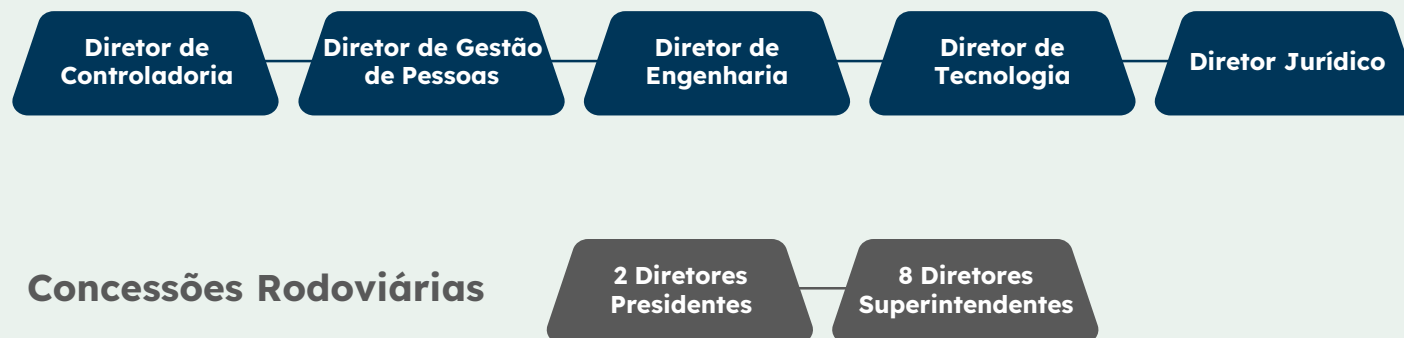
- Ricardo Bisordi de Oliveira Lima
- Sonia Aparecida Consiglio

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



Relações com Investidores

invest@ecorodovias.com.br



www.ecorodovias.com.br/ri



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




ecorodovias

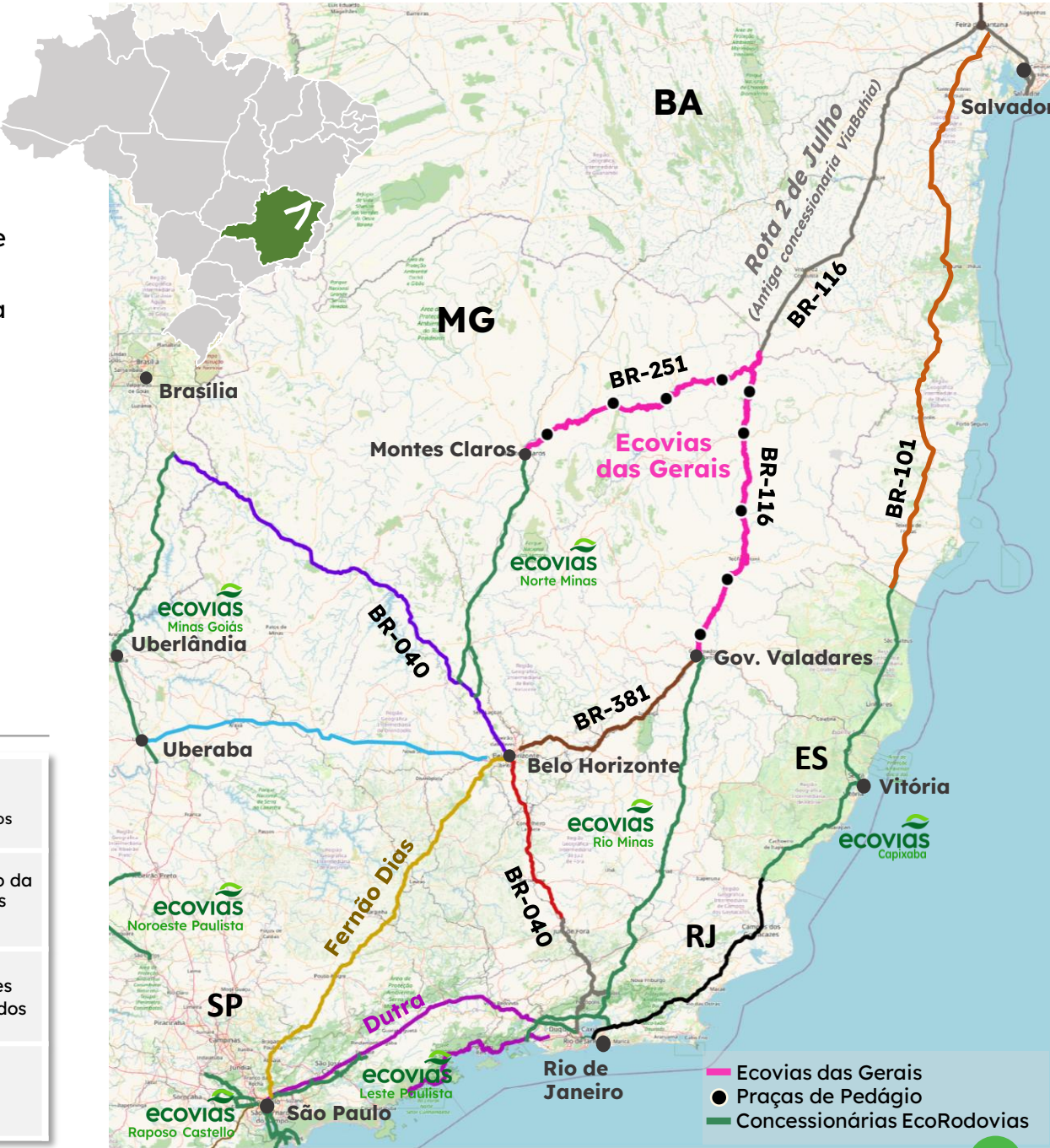
Ecovias das Gerais



Ecovias das Gerais – Visão geral do projeto

- **Ecovias 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	735 km	Praças de pedágio	9 praças de pedágio ou pórticos
Prazo de concessão	30 anos	Arrecadação	Com início após a conclusão da implantação dos pórticos (prev. 2º sem. do 1º ano)
Capex EVTE ⁽¹⁾	R\$ 7,7 bi	Tarifa km	R\$ 0,13 para veículos leves R\$ 0,19 para veículos pesados
Opex EVTE ⁽¹⁾⁽²⁾	R\$ 4,6 bi	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)

Principais considerações e destaques do projeto

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

Destaques do contrato de concessão

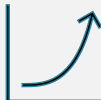
Pedágio modalidade *free flow*

- 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

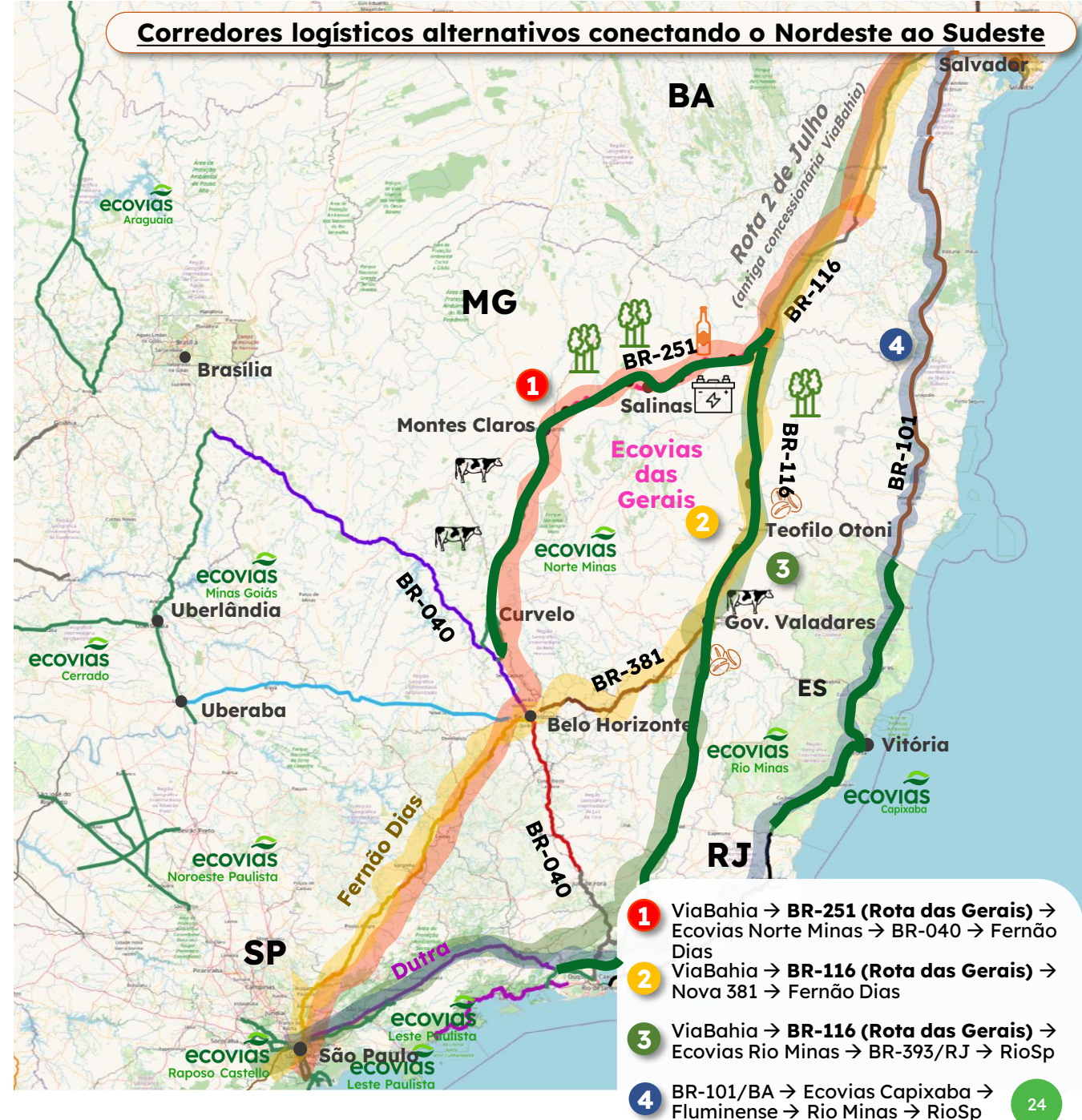


- O contrato de concessão prevê a constituição de **contas vinculadas**, administradas por **instituição financeira depositária**, nas quais será depositada o recurso vinculado (2% da receita)
- Os recursos dessas contas serão utilizados para **garantir os reequilíbrios contratuais**: (i) risco de demanda;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

Corredor logístico para conexão Nordeste – Sudeste

Características de tráfego

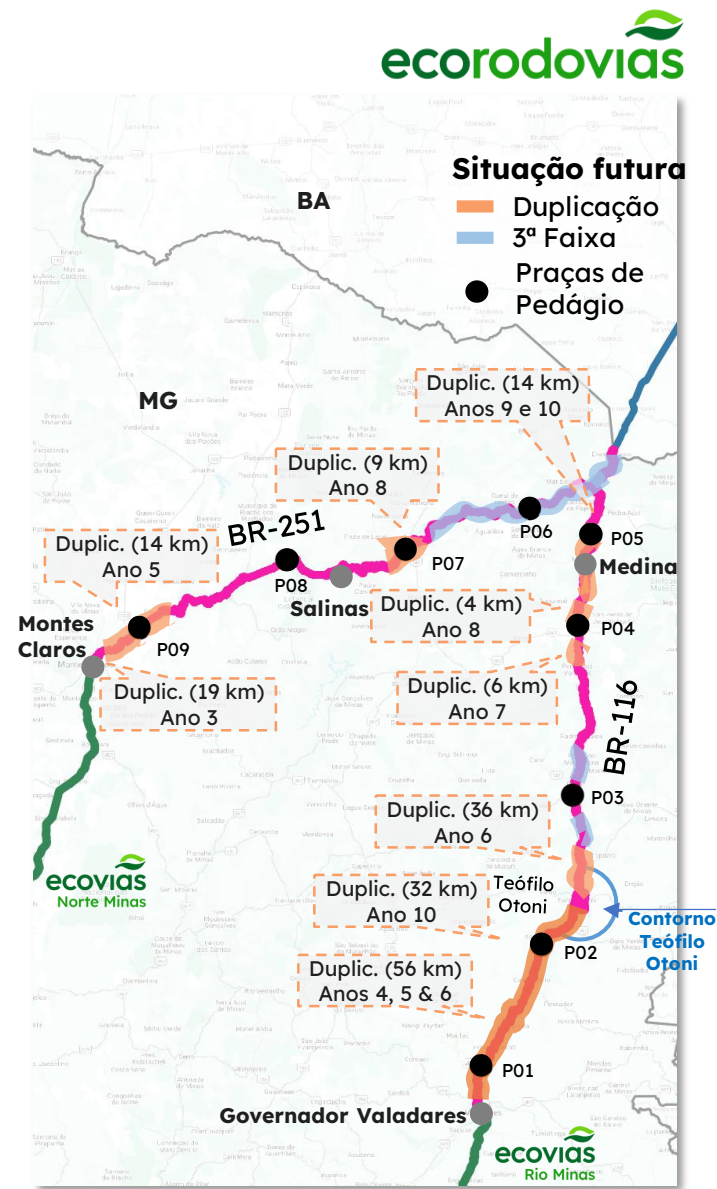
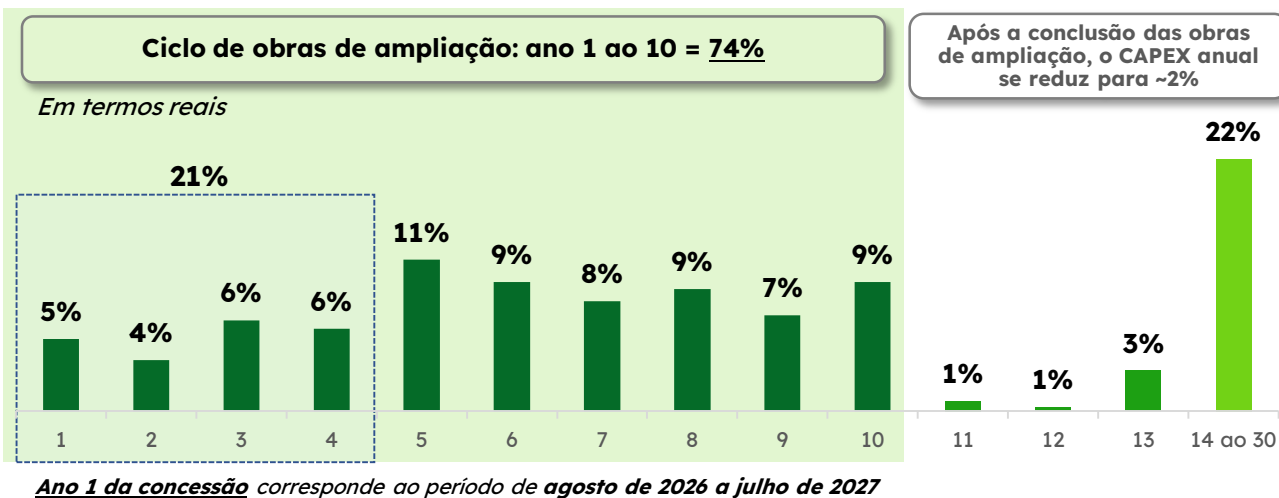
- A concessão inclui trechos das BR-251 e BR-116, integrantes de corredores logísticos estratégicos, que constituem a principal conexão entre os polos industriais de SP e MG e a região Nordeste
- Apesar de atualmente não serem pedagiados, os volumes de tráfego são **consolidados e previsíveis**, com 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 aos 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)



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

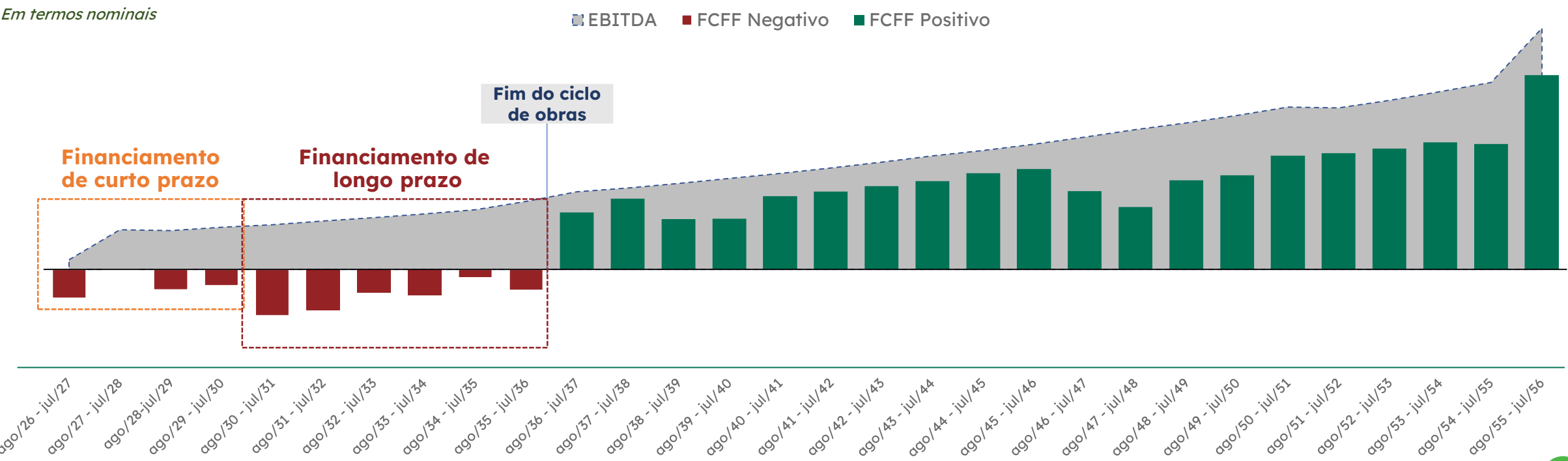
O aporte inicial foi dimensionado de forma a atender ao **mínimo exigido pelo contrato de concessão**
- 3

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





ecorodovias

**The way to the future
Runs through here**

2026

Corporate Structure



4.6 bn € total revenue (2025)



Geographic footprint: 15 countries



22 toll road concessions



6.200 km network in Italy and Brazil



50,5%



49,5%



52.7%



47.3%

100%



100%

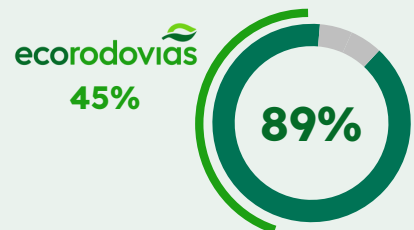


100%



65%¹

% EBITDA 1H26¹



Highway Concessions

ASTM is the second largest toll road operator in the world with 6,200 km of roads under concession in Italy and Brazil.

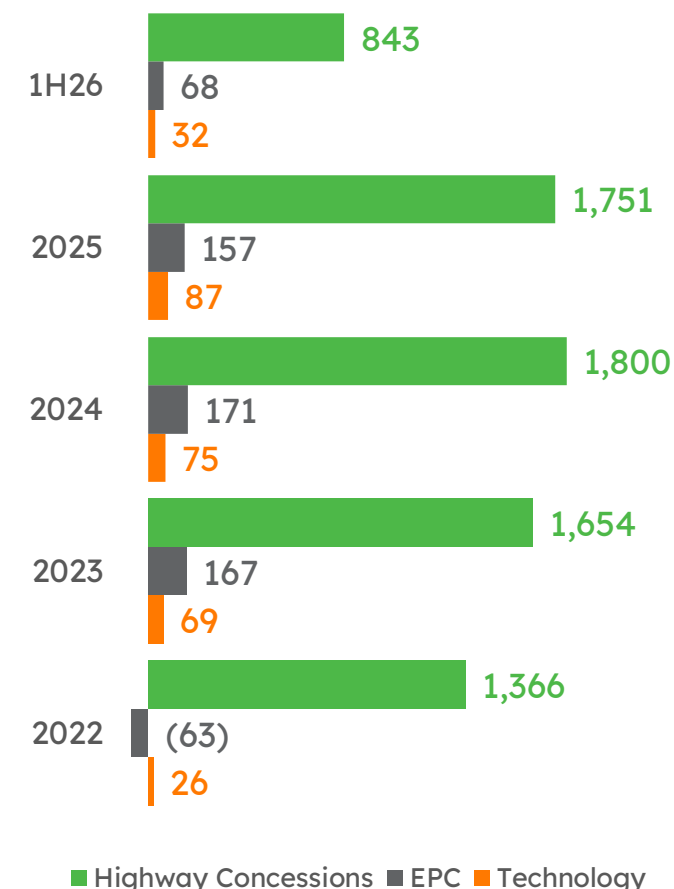
EPC

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.

Technology

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

EBITDA Evolution by segment¹ (€ million)



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 (Jun/26)



R\$ 7.6 bn

Adjusted Net Revenue¹



R\$ 5.7 bn

Adjusted EBITDA²



R\$ 519 MM

Net Income



21 years

Duration



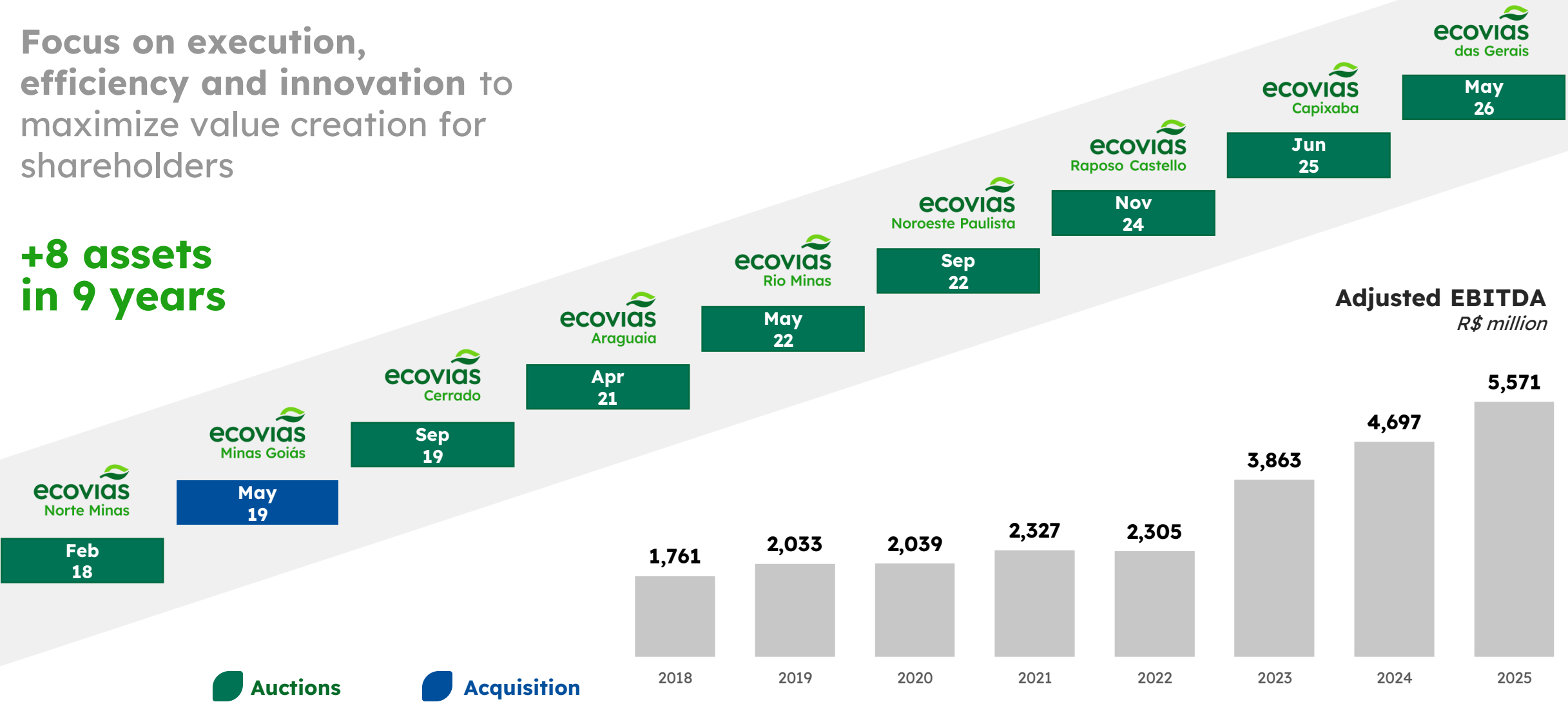
(1) Excluding Construction Revenue. (2) Excluding Revenue and Construction Costs, Provision for Maintenance, reversal of impairment of Ecovias Capixaba and provisions for contingencies.

Selective and successful growth strategy has enabled the extension the duration of the portfolio from 10 to over 20 years



Focus on execution, efficiency and innovation to maximize value creation for shareholders

+8 assets in 9 years



Traffic performance

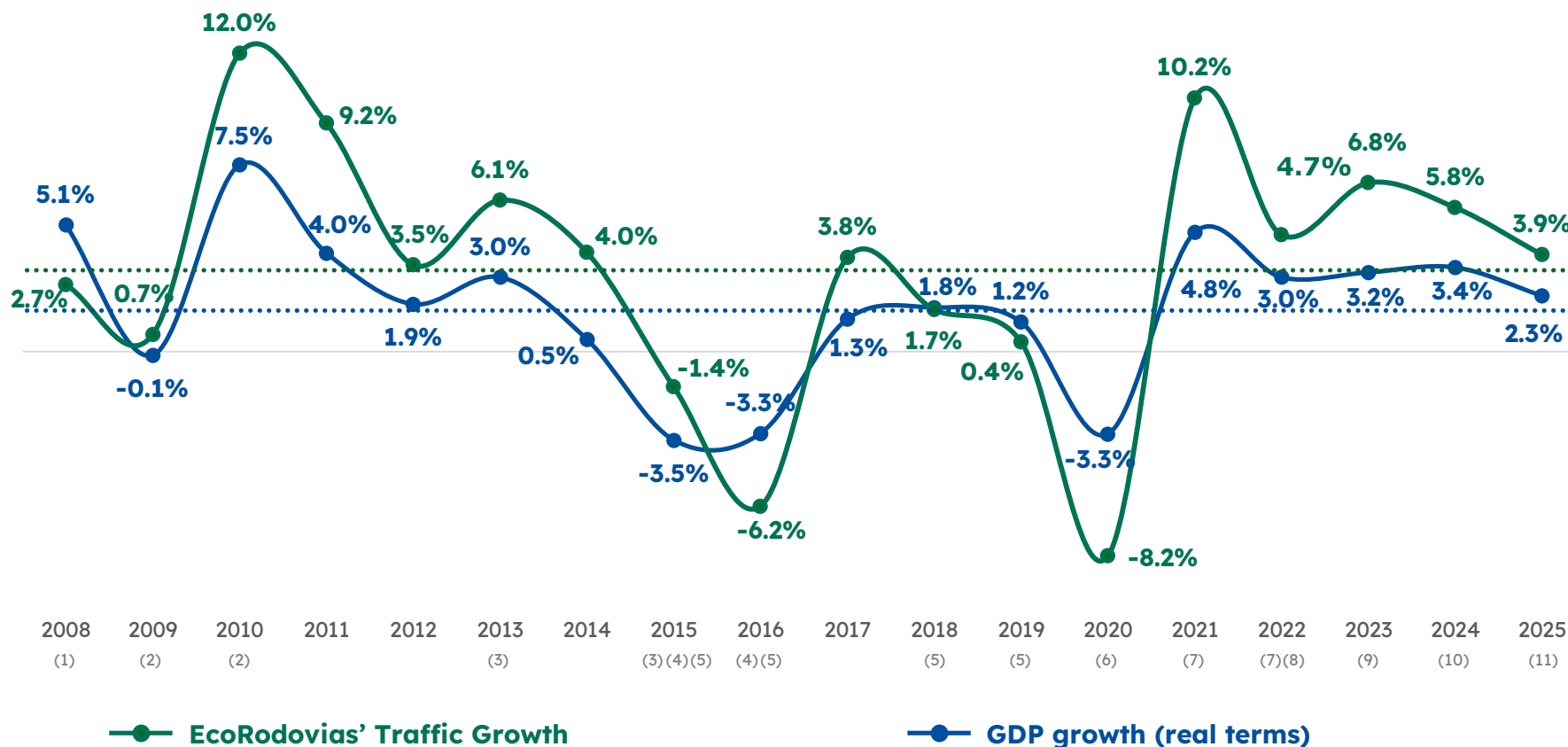
TRAFFIC VOLUME (equivalent paying vehicles, thousand)	Jul/26¹	Jul/25¹	Chg.	7M26¹	7M25¹	Chg.
Ecovias Imigrantes	6,267	6,137	2.1%	43,251	41,948	3.1%
Ecovias Leste Paulista	9,238	9,540	-3.2%	61,548	63,982	-3.8%
Ecovias Capixaba	6,077	5,839	4.1%	40,396	38,034	6.2%
Ecovias Ponte	2,555	2,533	0.9%	17,066	16,833	1.4%
Ecovias Norte Minas	4,937	4,119	19.9%	29,346	26,487	10.8%
Ecovias Minas Goiás	6,088	5,715	6.5%	37,897	36,482	3.9%
Ecovias Cerrado	3,394	3,650	-7.0%	21,432	22,381	-4.2%
Ecovias Rio Minas	7,147	6,922	3.2%	46,251	44,898	3.0%
Ecovias Araguaia	4,852	4,869	-0.4%	29,895	29,928	-0.1%
Ecovias Noroeste Paulista	6,652	6,759	-1.6%	-	-	n.m.
Ecovias Raposo Castello	12,048	11,646	3.5%	-	-	n.m.
Comparable total²	69,254	67,729	2.3%	327,082	320,971	1.9%
Ecovias Noroeste Paulista³	-	-	n.m.	42,945	40,354	6.4%
Ecovias Raposo Castello⁴	-	-	n.m.	79,488	45,567	74.4%
CONSOLIDATED TRAFFIC⁵	69,254	67,729	2.3%	449,516	406,891	10.5%

1) It considers toll collection up to and including July 31. 2) Excluding toll collection 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 outpaced GDP growth by 1.8x.
Even during recessionary periods, traffic remained resilient.



Performance in the last 18 years
(average growth/year)

EcoRodovias' Traffic **3.3%**
Brazil GDP **1.8%**

Traffic vs. GDP
1.8x

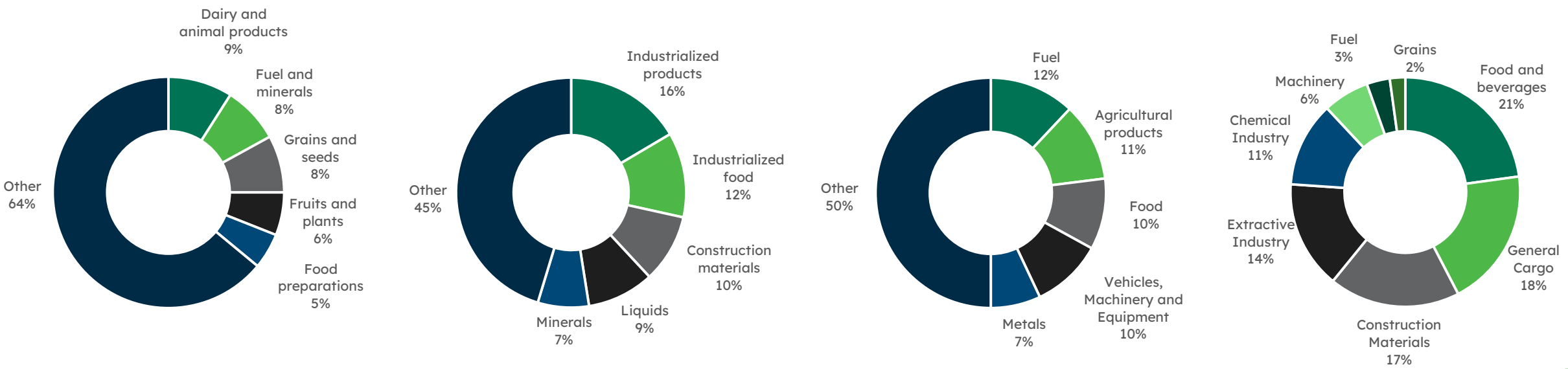
Notes: (1) Excluding Ecocataratas (acquired in 2008). (2) Excluding Ecovias Leste Paulista (non operational in the beginning of 2009). (3) Excluding Ecovias Capixaba, as operations started in 2014. (4) Excluding Ecovias Ponte, as operations started in 2015. (5) Excluding tolls for suspended axles and 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 Gerais. (6) Excluding Ecovias Norte Minas, Ecovias Minas Gerais 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.

Heavy vehicle traffic presents a diversified cargo transportation profile

Traffic Mix¹



Type of Cargo – Heavy vehicles



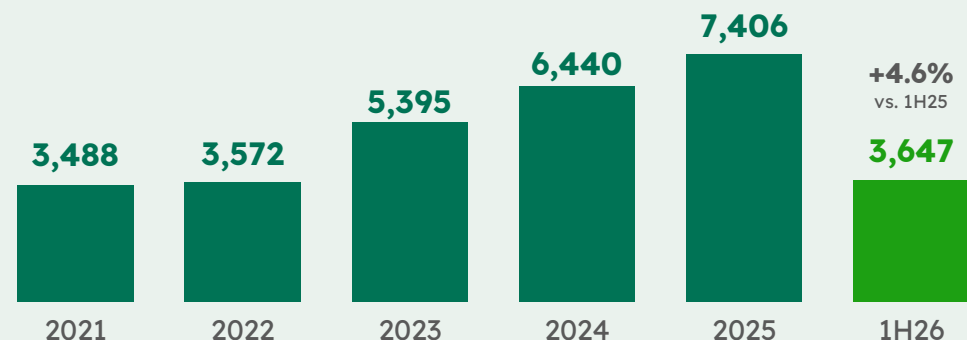
(1) Considers 2022 traffic in Ecovias Araguaia and traffic premise obtained from studies conducted to participate in Ecovias Rio Minas, Ecovias Noroeste Paulista and Ecovias das Gerais auctions.

Financial performance

Adjusted Net Revenue¹

R\$ million

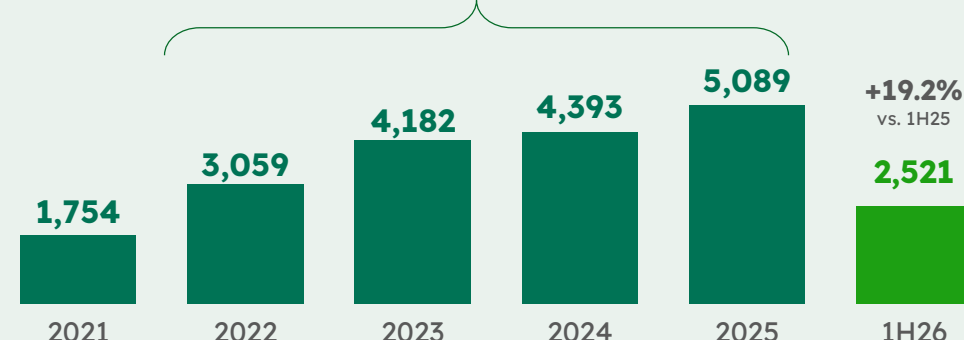
CAGR (21-25): 20.7%



Investments³

R\$ million

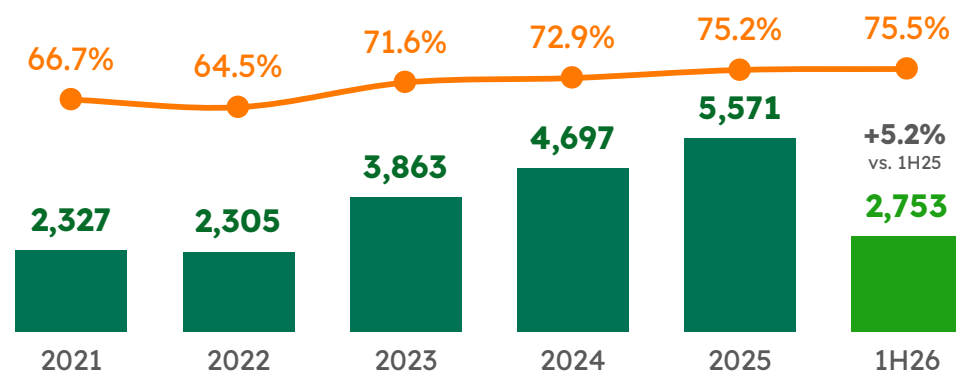
R\$16.7 billion



Adj. EBITDA and Adj. EBITDA Margin²

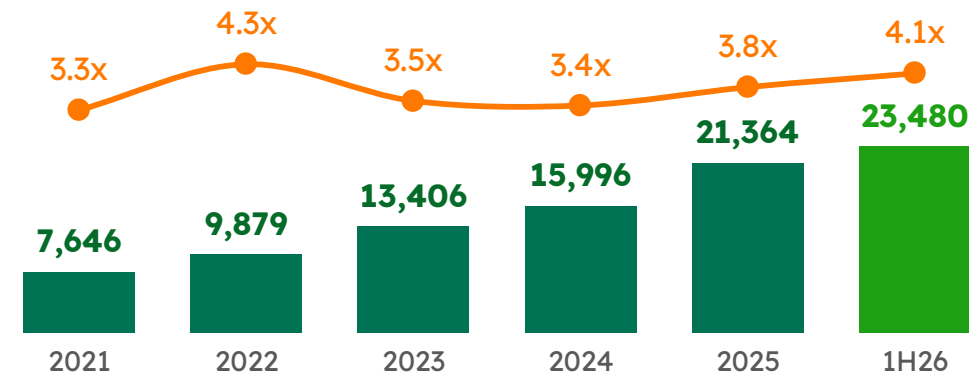
R\$ million/ %

CAGR (21-25): 24.4%



Net Debt and Leverage

R\$ million / Net Debt/Adjusted EBITDA LTM

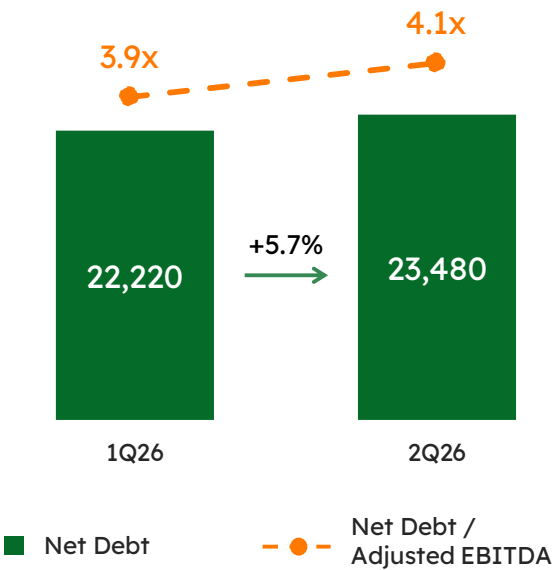


(1) Excluding Construction Revenue. (2) Excluding Construction Revenue and Cost, Provision for Maintenance, ANPC (2021), impairment of assets (2022) and the retroactive non-recurring effect of tariff adjustment at Ecovias Sul related to 2021 (2022), impairment of assets (2023/2024), assets write-off (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 and the R\$17.3 million provision in 2Q26 related to the global settlement agreement of Ecovia Caminho do Mar and Ecocataratas (Paraná Agreement). (3) Does not include concession fee payments to the Granting Authority.

Debt Management

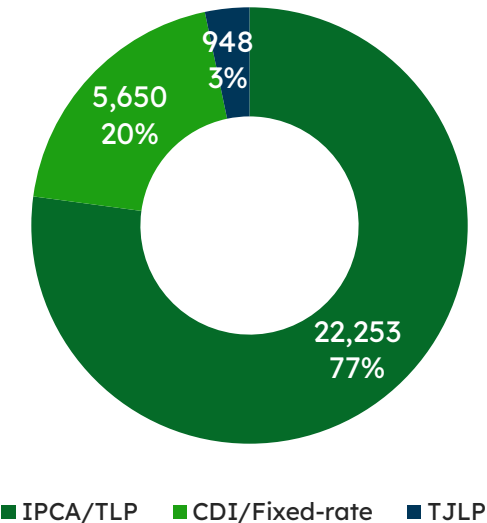
More efficient capital structure, aligned with assets' cash generation.
Leverage ended June at 4.1x

Net Debt and consolidated Leverage
(R\$ million and % - Jun/26)



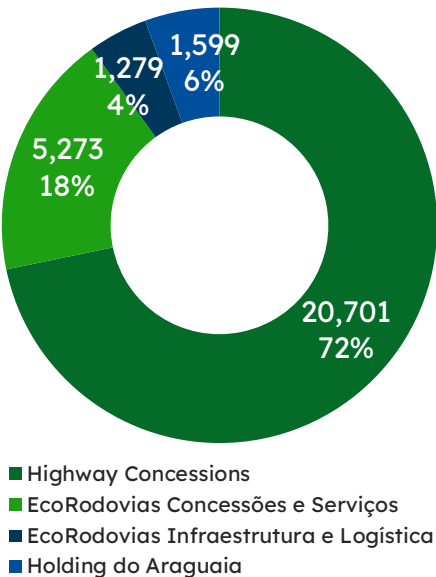
The leverage ratio in the subholding company (ECS) ended June at 3.9x (+0.2x vs. Mar/26)

Gross Debt by indexer
(R\$ million and % - Jun/26)



77% of gross debt is inflation-indexed

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



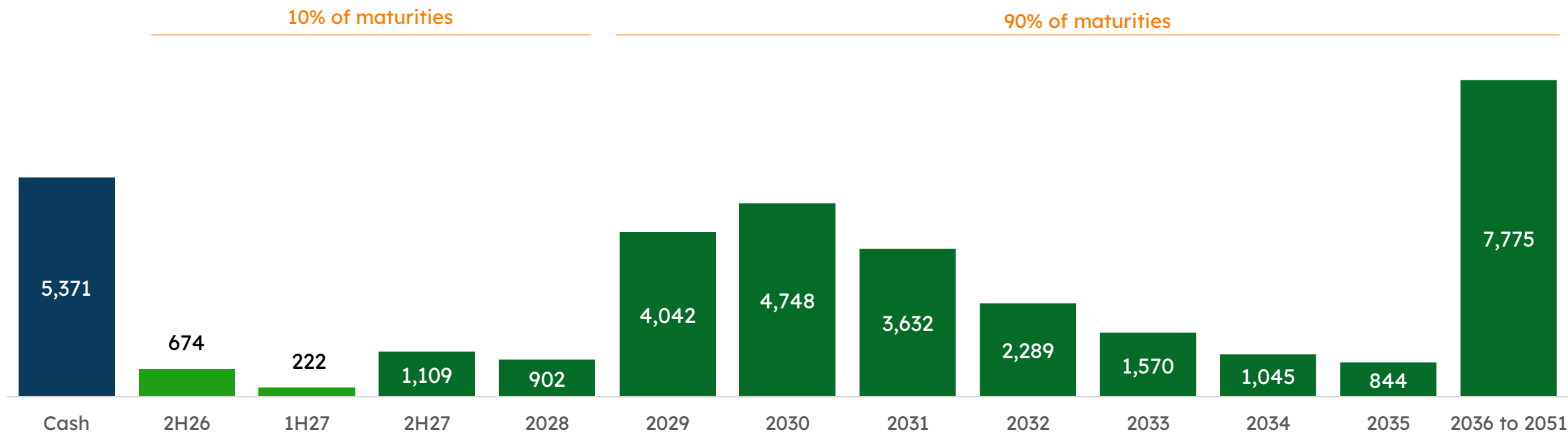
72% of the debt allocated to highway concessions

Debt Amortization Schedule



Strong cash position and long-term debt profile (average maturity of 7.6 years)

Gross Debt Amortization Schedule as of 6/30/2026 (R\$ million)

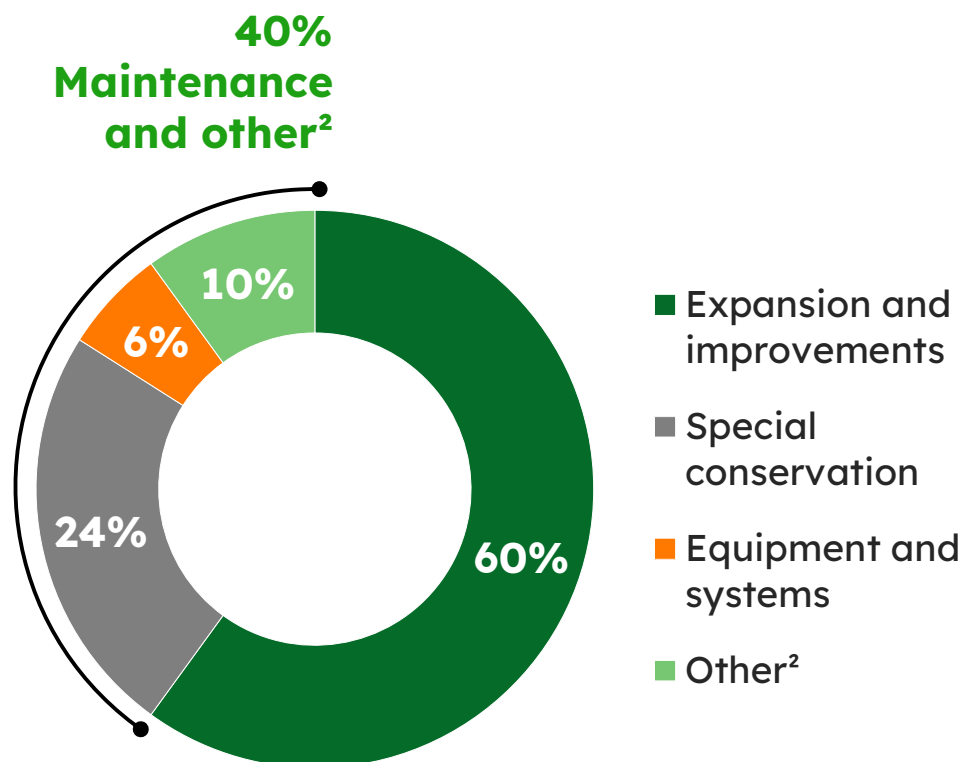




Execution and delivery of the Company's growth-cycle projects.
R\$2.5 billion invested in 1H26

Capex by type

Main deliverables 2025-2031



60% 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

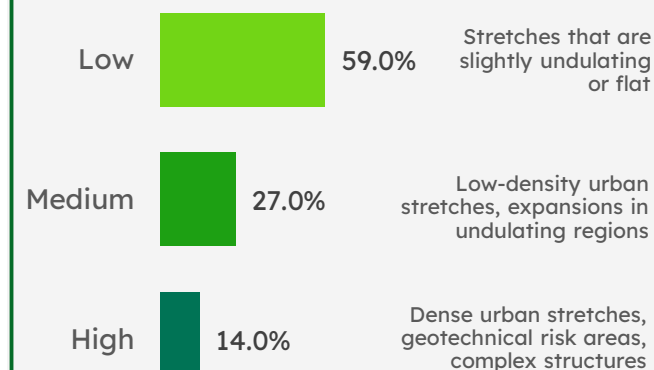
40% Maintenance and Other²

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

Breakdown of Expansion Works by Complexity



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

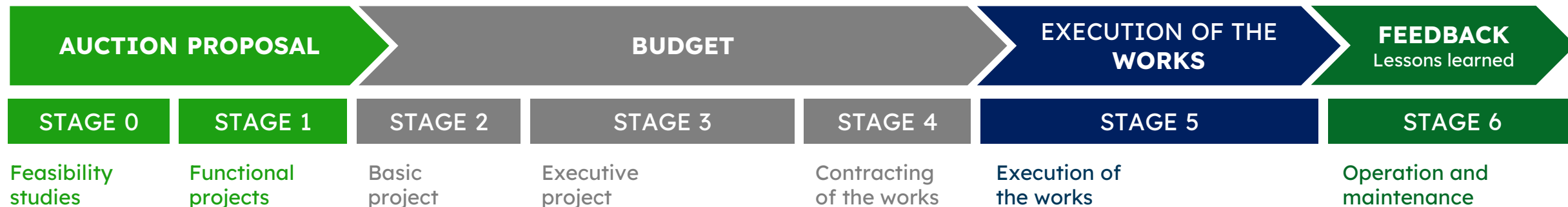
End-to-end Project development

Stage gates and value engineering policy

PLANNING AND CONTRACTING

EXECUTION

OPERATION



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)

Pipeline

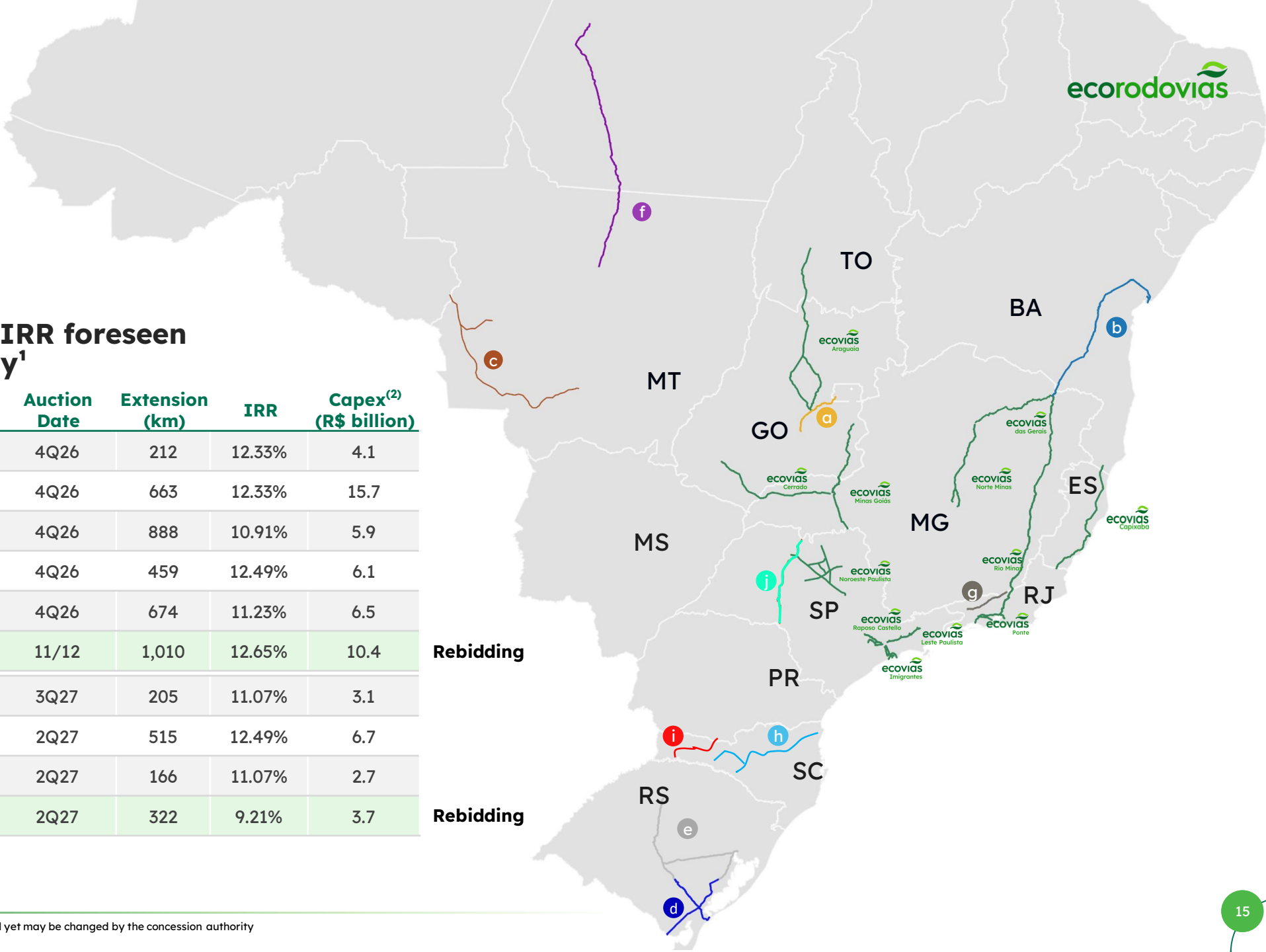
Opportunities

Concessions, capex and IRR foreseen by the granting authority¹

Federal Projects	ID	Concession	Auction Date	Extension (km)	IRR	Capex ⁽²⁾ (R\$ billion)
	a	Rota do Pequi ²	4Q26	212	12.33%	4.1
	b	Rota 2 de Julho	4Q26	663	12.33%	15.7
	c	Rota Agro Central	4Q26	888	10.91%	5.9
	d	Portuária Sul (Ex Eco Sul)	4Q26	459	12.49%	6.1
	e	Integração Sul	4Q26	674	11.23%	6.5
	f	Rota Arco Norte	11/12	1,010	12.65%	10.4
	g	Vale do Café (Ex K-Infra)	3Q27	205	11.07%	3.1
	h	Santa Catarina Lot 1	2Q27	515	12.49%	6.7
	i	Santa Catarina Lot 3	2Q27	166	11.07%	2.7
	j	Transbrasiliana	2Q27	322	9.21%	3.7

Rebidding

Rebidding



(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. (2) Capex real terms

Operational Model

Digital

MDFe | Lifted axles



HS-WIM Ecovias Cerrado | Weighing trucks system



Free Flow Ecovias Noroeste Paulista | Electronic Tolling



Self-service booths | Payment methods



Pedágio Digital | Free Flow



Núcleo São Paulo de Operações | Consolidation of the Operational Control Centers (CCOs) of São Paulo



**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

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



SOCIAL



Safety



Human Capital
& DEI



Communities

- 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



GOVERNANCE



Ethics,
Transparency
& Integrity



Sustainable
Procurement



Data Protection
and Information
Security

- 95% of employees involved in annual corporate ethics training
- Assessment of 95% of suppliers on ESG themes: Strategic by 2026 and Critical by 2028



Innovation
& Technology

- Implement technologies that ensure digital, resilient and sustainable highways to ensure safe and smooth traffic



Board of Directors Composition

Appointed by the controlling shareholder

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

Appointed by the minority shareholders

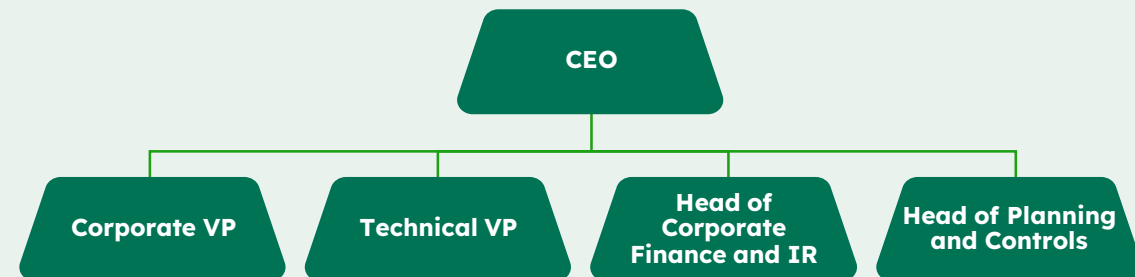
- Eros Gradowski Junior

Independent members

- Ricardo Bisordi de Oliveira Lima
- Sonia Aparecida Consiglio

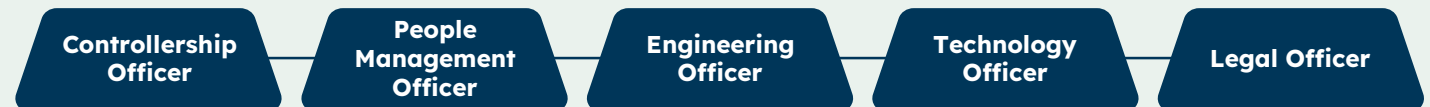
Lean leadership aligned with priorities
with long term vision and a resource optimization mindset

Holding – EcoRodovias Infraestrutura e Logística



Subholding – EcoRodovias Concessões e Serviços

Shared Services Center



Highway Concessions



Investor Relations

invest@EcoRodovias.com.br



www.EcoRodovias.com.br/ri



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




ecorodovias

Ecovias das Gerais

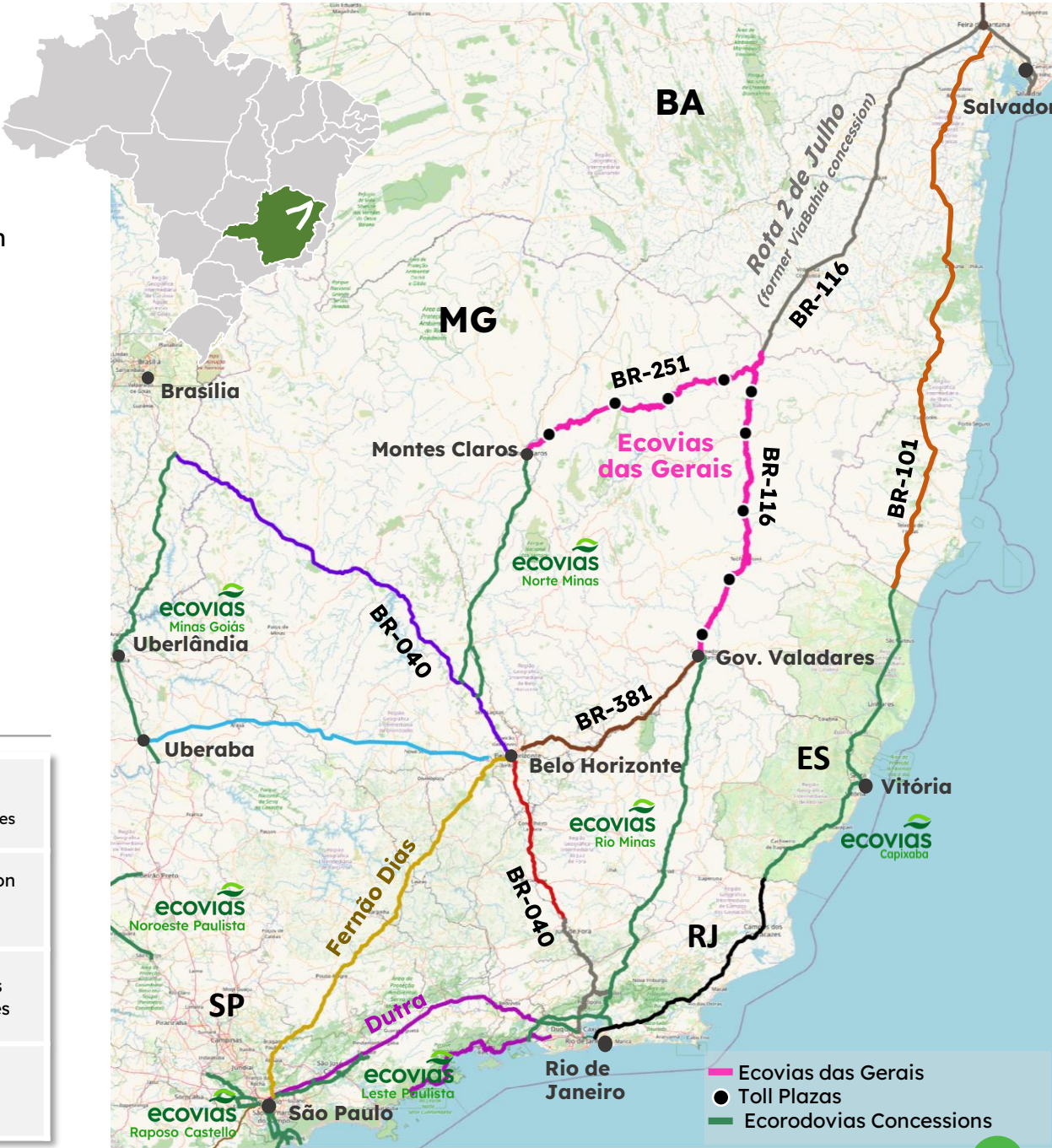


Ecovias das Gerais – Project overview

- **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	735 km	Tolling	9 toll plazas or free flow gantries
Concession Period	30 years	Toll Collection	To begin after construction of all gantries (exp. in 2 nd half of 1 st year)
Gov.’s Capex ⁽¹⁾	R\$ 7.7 bn	KM Toll Tariff	R\$ 0.13 for light vehicles R\$ 0.19 for heavy vehicles
Gov.’s Opex ⁽¹⁾⁽²⁾	R\$ 4.6 bn	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 highways** 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

Concession agreement highlights

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



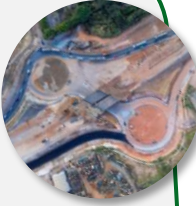
Demand / Traffic risk

- Traffic risk sharing mechanism based on **Gov.'s official projections**
- **Deltas of $\pm 5\%$** 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

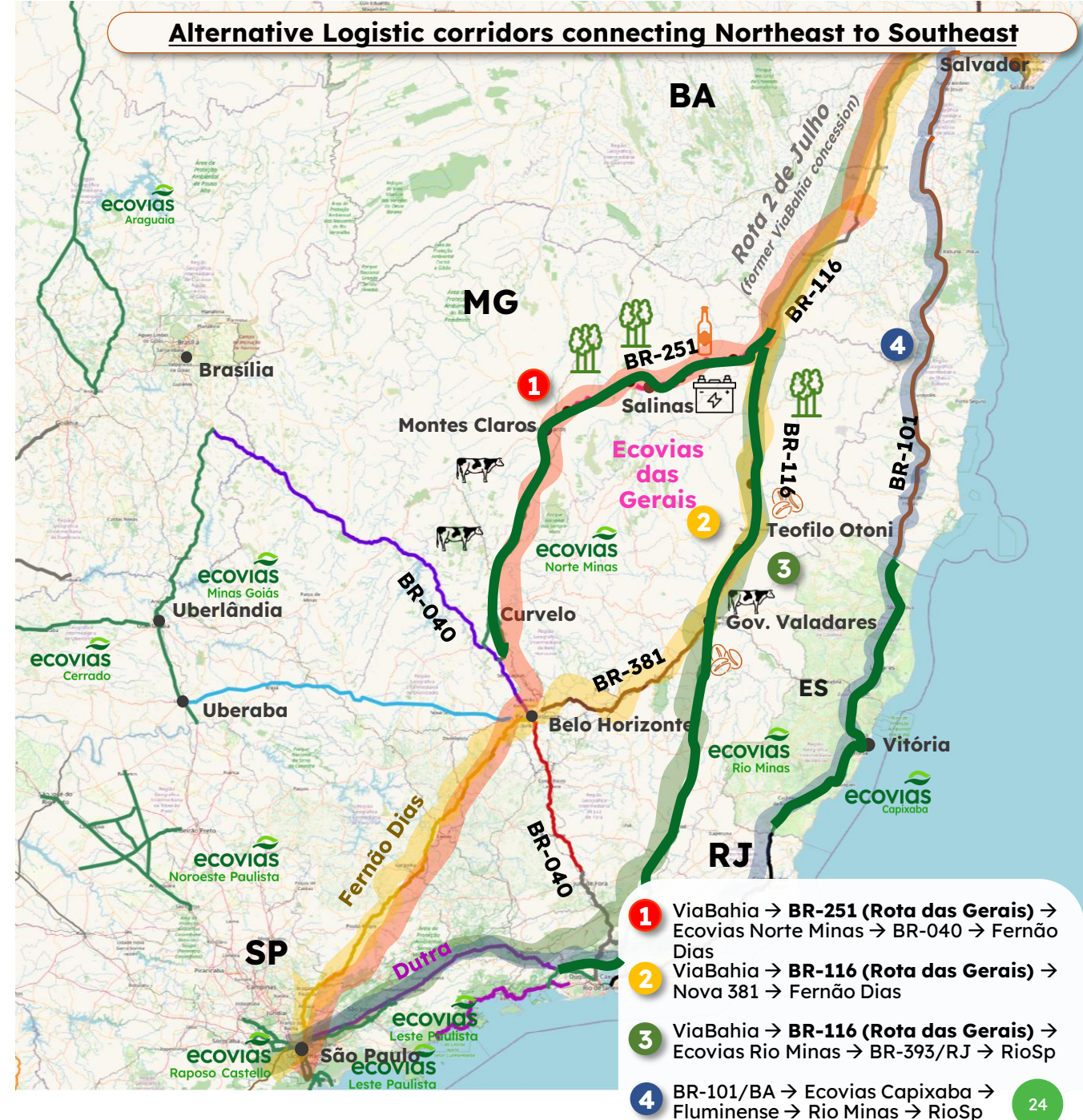
- Concession agreement foresees a series of **escrow accounts**, managed by a **depository bank** where the variable concession fee (2% of revenues) will be deposited
- The resources of these escrow accounts will **guarantee the rebalances for: (a) demand risk; (b) expropriation & eviction extra costs,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



Logistic corridor connecting Northeast to Southeast

Traffic characteristics

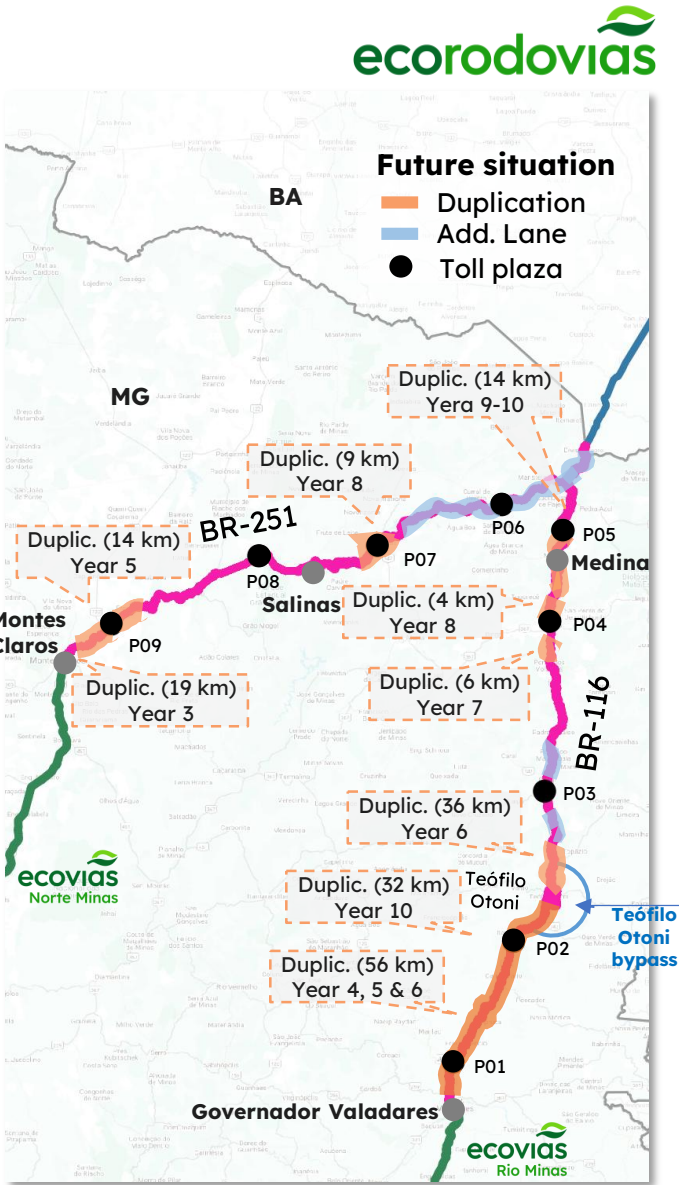
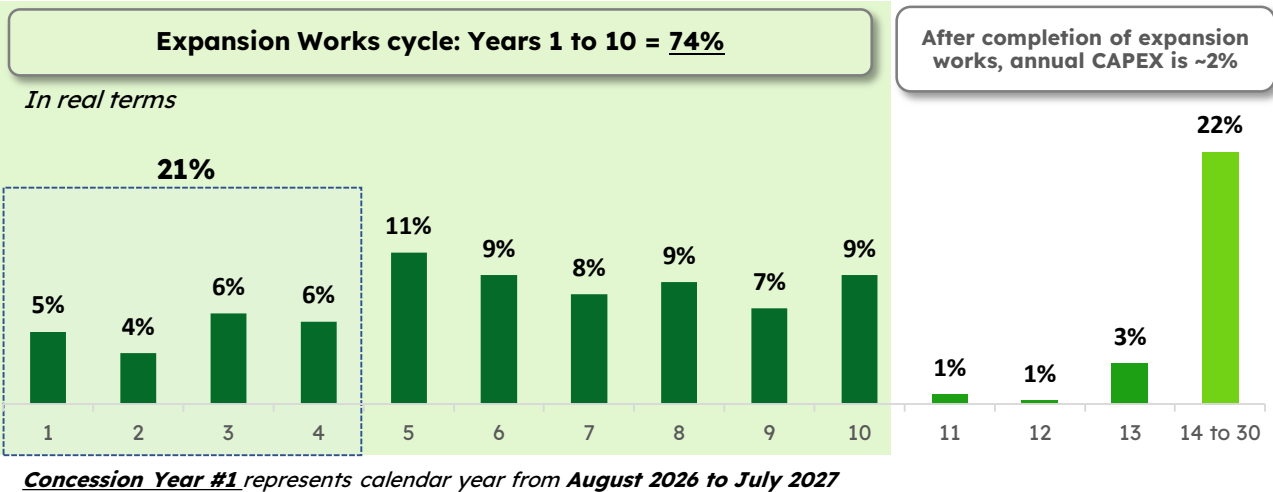
- The concession will operate sections of BR-251 and BR-116 motorways, which are part of logistic corridors, representing the main connection between SP & MG industrial regions with Northeast
- Despite currently being untolled, **traffic is well established and predictable**, with the following characteristics:
 - 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)



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)



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

