

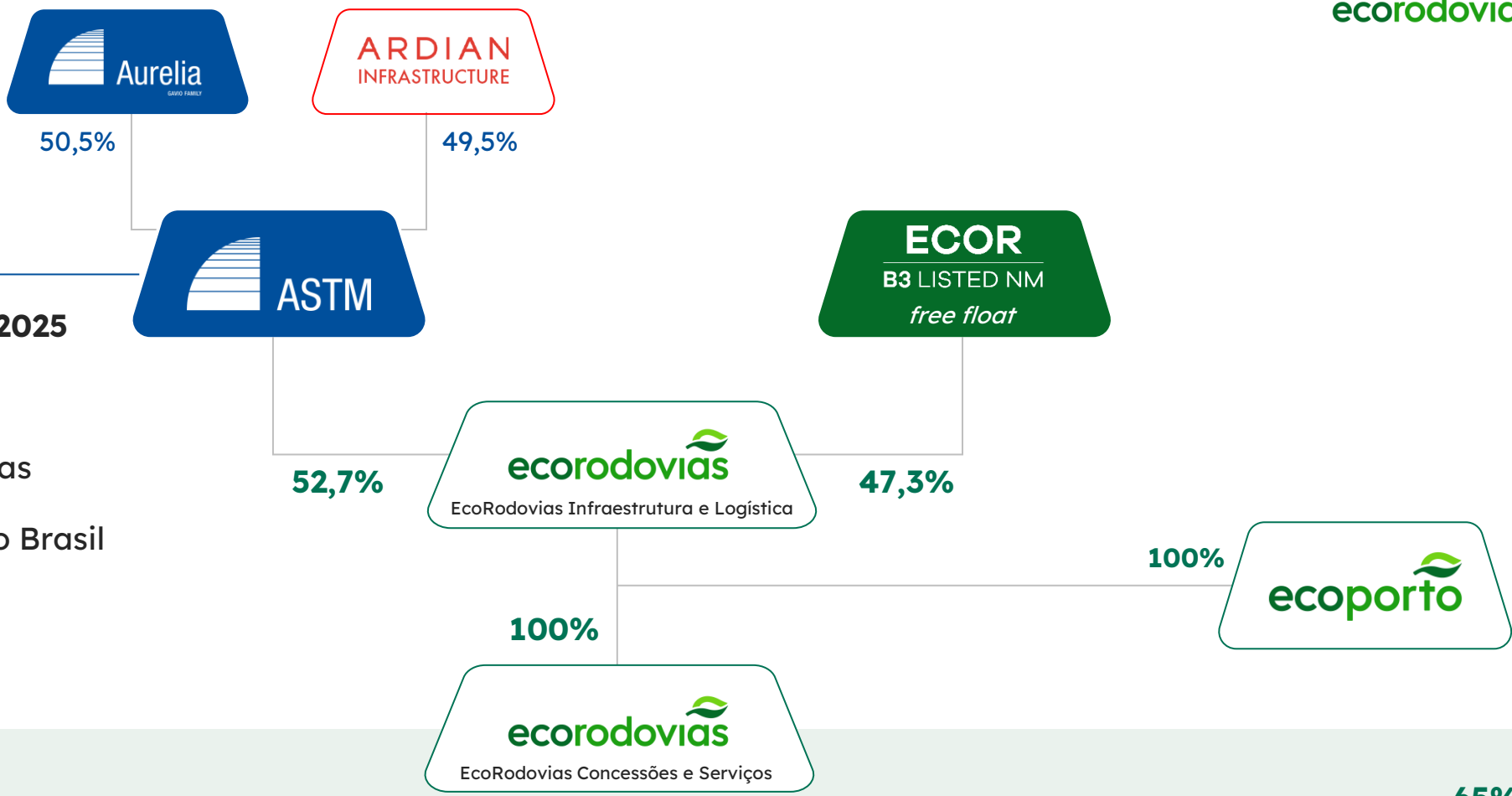


# O caminho do futuro passa por aqui

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



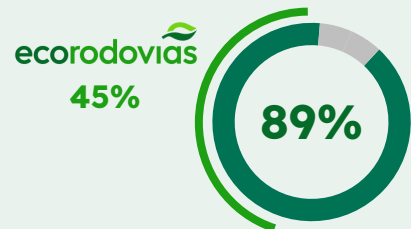
100%

65%<sup>1</sup>

- Imigrantes
- Leste Paulista
- Ponte
- Capixaba
- Norte Minas
- Minas Goiás
- Cerrado
- Rio Minas
- Noroeste Paulista
- Raposo Castello
- das Geraes
- Araguaia

Nota: Exclui ações em tesouraria. (1) Participação de 65% detida indiretamente por meio da Holding do Araguaia, na qual a Perseus Infra Participações S.A. detém participação de 35%.

## % 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.

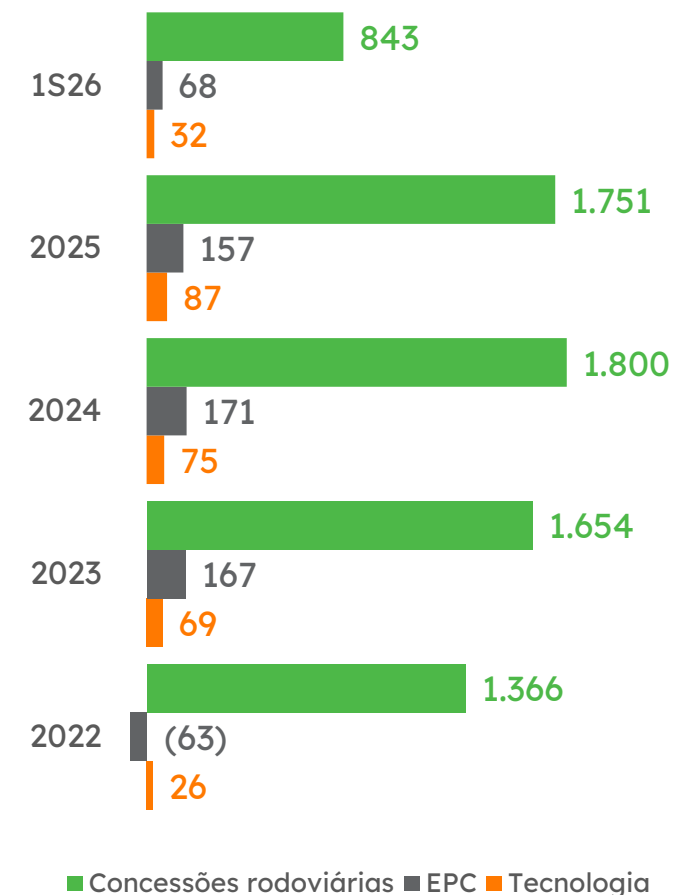
### EPC

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 ajustada<sup>1</sup>



**R\$ 5,7 bi**

EBITDA ajustado<sup>2</sup>



**R\$ 519 MM**

Lucro líquido



**21 anos**

Duration



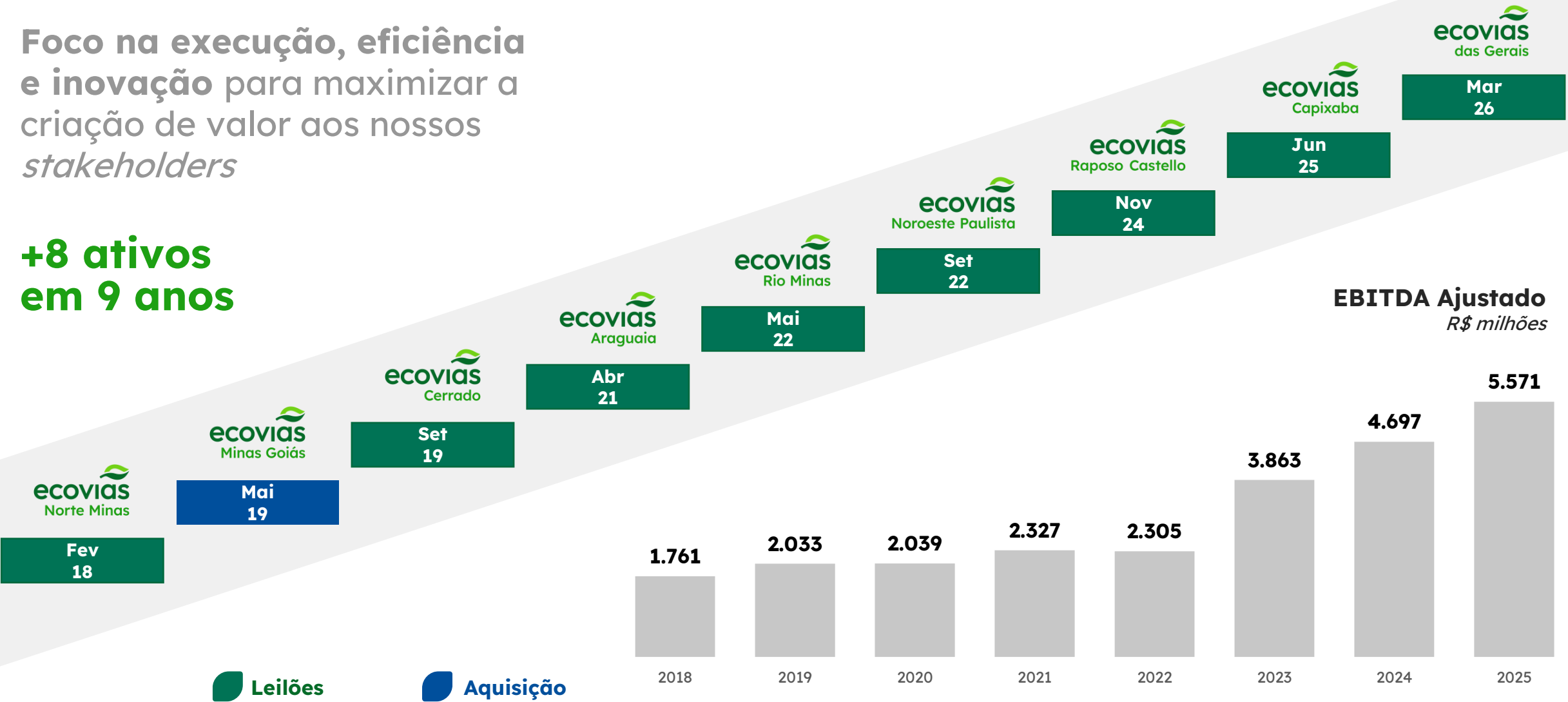
(1) Exclui a Receita de Construção. (2) Exclui Receita e Custo de Construção, Provisão para Manutenção, reversão para redução ao valor recuperável da Ecovias Capixaba e provisões para contingências.

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

ecorodovias

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

+8 ativos em 9 anos



Leilões

Aquisição

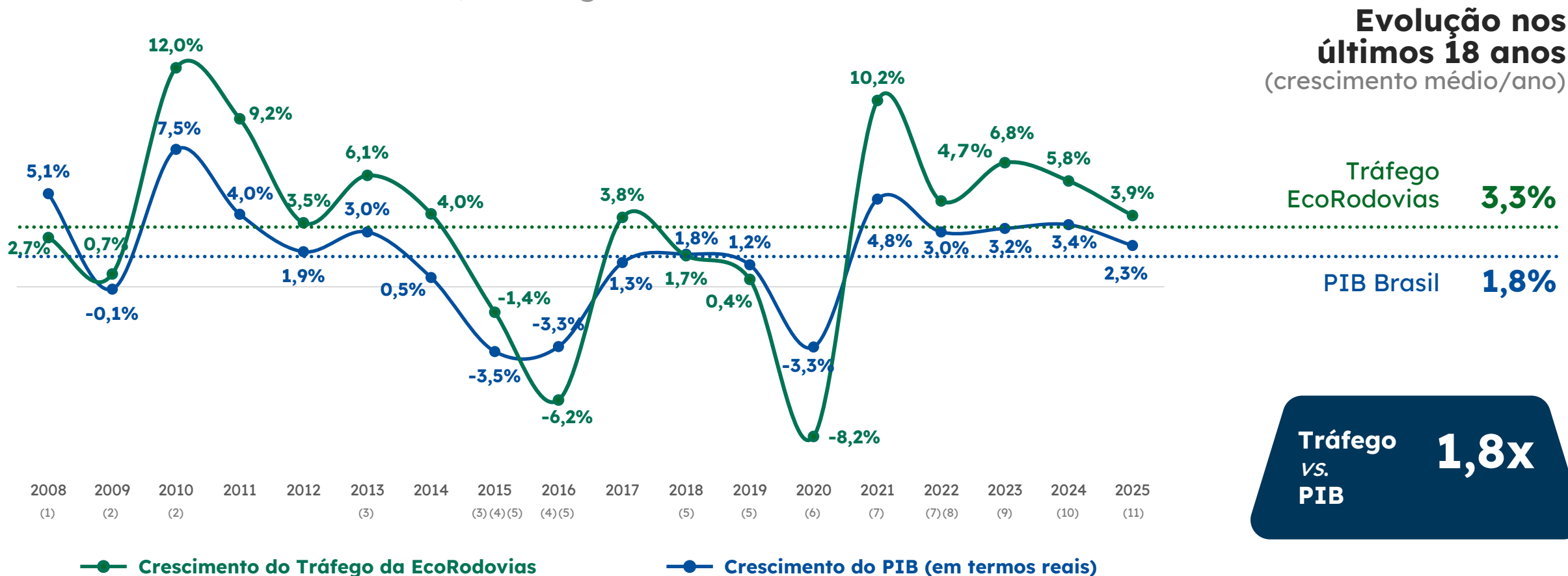
# Desempenho do tráfego

| <b>VOLUME DE TRÁFEGO</b><br>(veículos equivalentes pagantes x mil) | <b>Ago/26<sup>1</sup></b> | <b>Ago/25<sup>1</sup></b> | <b>Var.</b> | <b>8M26<sup>1</sup></b> | <b>8M25<sup>1</sup></b> | <b>Var.</b> |
|--------------------------------------------------------------------|---------------------------|---------------------------|-------------|-------------------------|-------------------------|-------------|
| Ecovias <b>Imigrantes</b>                                          | 6.198                     | 5.920                     | 4,7%        | 49.450                  | 47.868                  | 3,3%        |
| Ecovias <b>Leste Paulista</b>                                      | 8.821                     | 9.100                     | -3,1%       | 70.369                  | 73.083                  | -3,7%       |
| Ecovias <b>Capixaba</b>                                            | 6.003                     | 5.643                     | 6,4%        | 46.399                  | 43.676                  | 6,2%        |
| Ecovias <b>Ponte</b>                                               | 2.515                     | 2.540                     | -1,0%       | 19.581                  | 19.373                  | 1,1%        |
| Ecovias <b>Norte Minas</b>                                         | 4.690                     | 3.976                     | 17,9%       | 34.035                  | 30.463                  | 11,7%       |
| Ecovias <b>Minas Goiás</b>                                         | 5.921                     | 5.733                     | 3,3%        | 43.818                  | 42.215                  | 3,8%        |
| Ecovias <b>Cerrado</b>                                             | 3.271                     | 3.447                     | -5,1%       | 24.704                  | 25.828                  | -4,4%       |
| Ecovias <b>Rio Minas</b>                                           | 6.999                     | 6.681                     | 4,8%        | 53.250                  | 51.579                  | 3,2%        |
| Ecovias <b>Araguaia</b>                                            | 4.550                     | 4.683                     | -2,8%       | 34.444                  | 34.610                  | -0,5%       |
| Ecovias <b>Noroeste Paulista</b>                                   | 6.627                     | 6.704                     | -1,1%       | -                       | -                       | n.m.        |
| Ecovias <b>Raposo Castello</b>                                     | 12.077                    | 11.527                    | 4,8%        | -                       | -                       | n.m.        |
| <b>Total Comparável<sup>2</sup></b>                                | <b>67.672</b>             | <b>65.954</b>             | <b>2,6%</b> | <b>376.050</b>          | <b>368.695</b>          | <b>2,0%</b> |
| Ecovias <b>Noroeste Paulista<sup>3</sup></b>                       | -                         | -                         | n.m.        | 49.572                  | 47.057                  | 5,3%        |
| Ecovias <b>Raposo Castello<sup>4</sup></b>                         | -                         | -                         | n.m.        | 91.565                  | 57.093                  | n.m.        |
| <b>VOLUME DE TRÁFEGO CONSOLIDADO<sup>5</sup></b>                   | <b>67.672</b>             | <b>65.954</b>             | <b>2,6%</b> | <b>517.187</b>          | <b>472.845</b>          | <b>9,4%</b> |

1) Considera a arrecadação de pedágio até 31 de agosto, 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.



Notas: (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.

# Tráfego de veículos pesados apresenta perfil diversificado de transporte de cargas

## Mix de tráfego<sup>1</sup>

ecovias  
Araguaia

80%



ecovias  
Rio Minas

63%



ecovias  
Noroeste Paulista

65%



ecovias  
Capixaba

70%

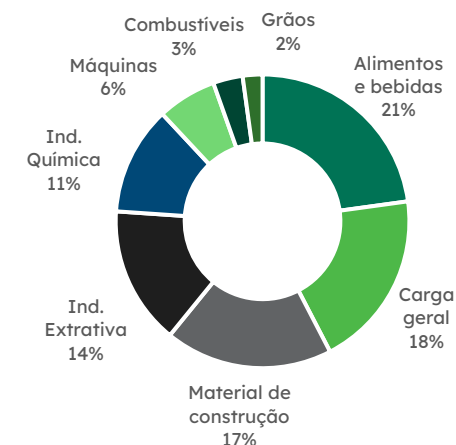
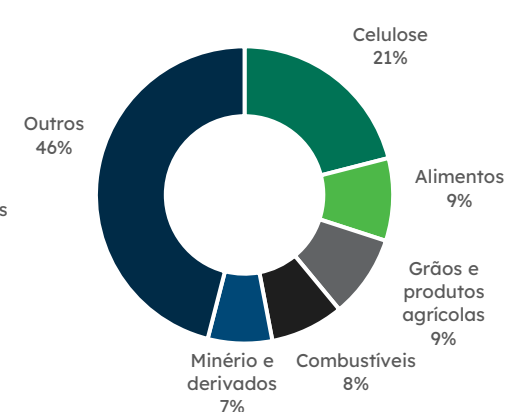
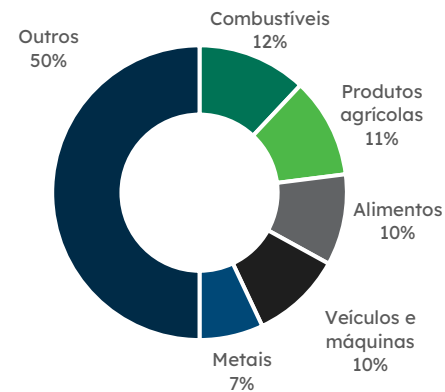
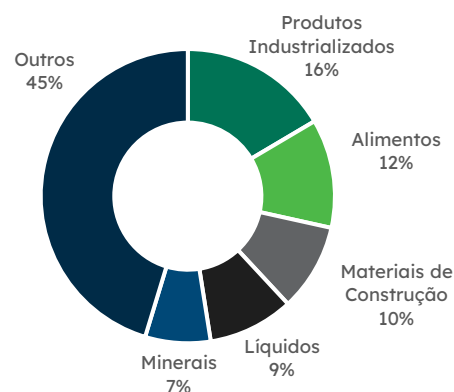
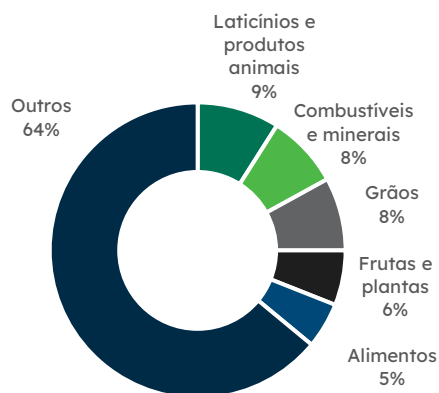


ecovias  
das Gerais

88%



## Tipo de Carga – Veículos Pesados

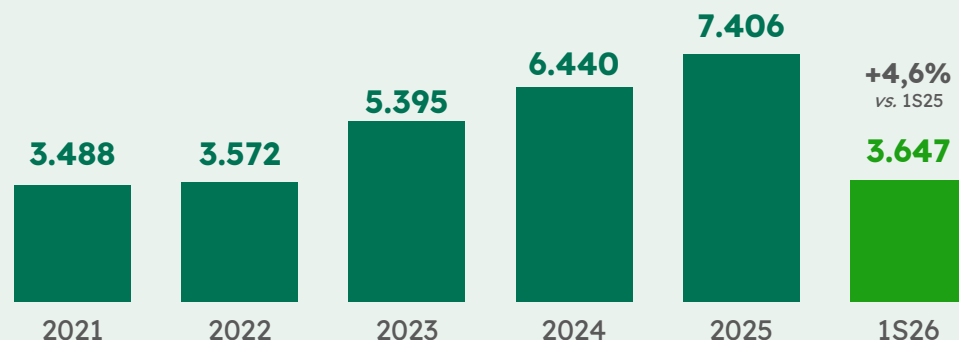


# Desempenho Financeiro

## Receita Líquida Ajustada<sup>1</sup>

R\$ milhões

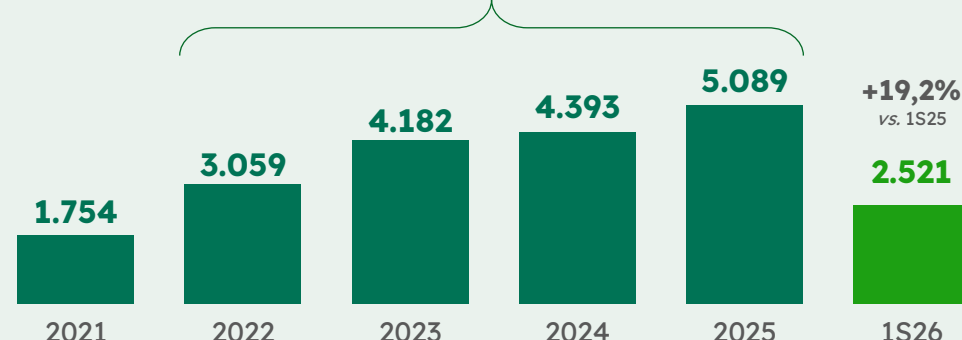
CAGR (21-25): 20,7%



## Investimentos<sup>3</sup>

R\$ milhões

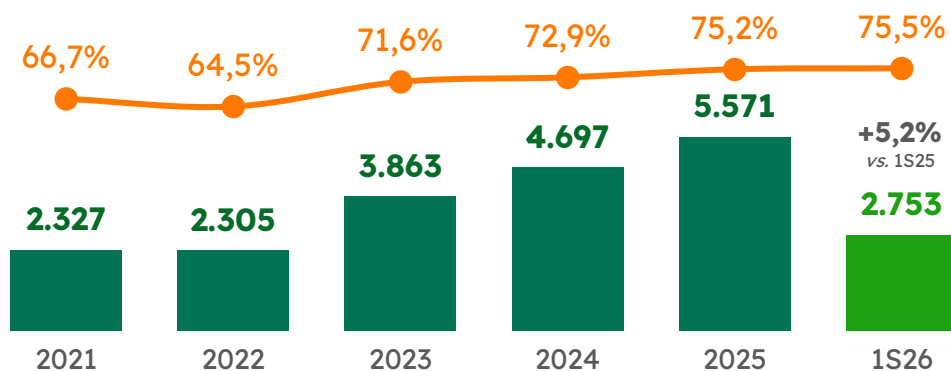
R\$16,7 bilhões



## EBITDA Aj. e Margem EBITDA Aj.<sup>2</sup>

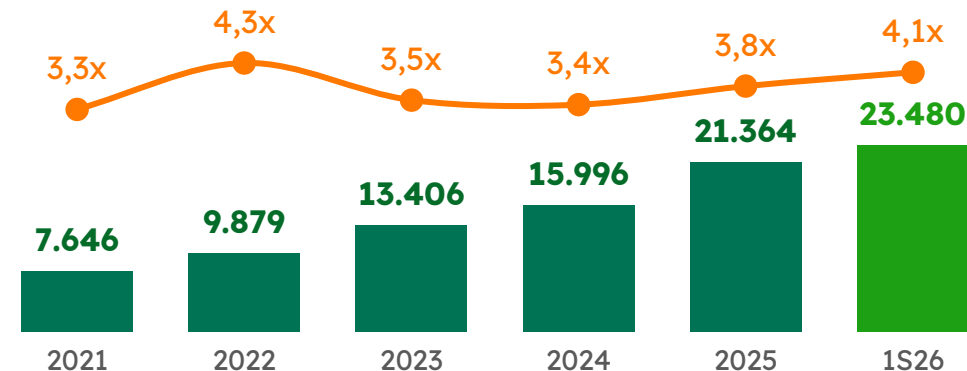
R\$ milhões / %

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.

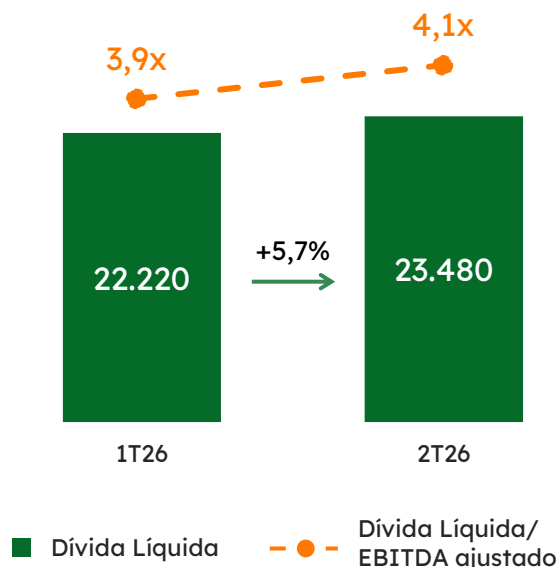
# Endividamento

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

Alavancagem encerrou junho em 4,1x

## Dívida líquida e Alavancagem consolidada

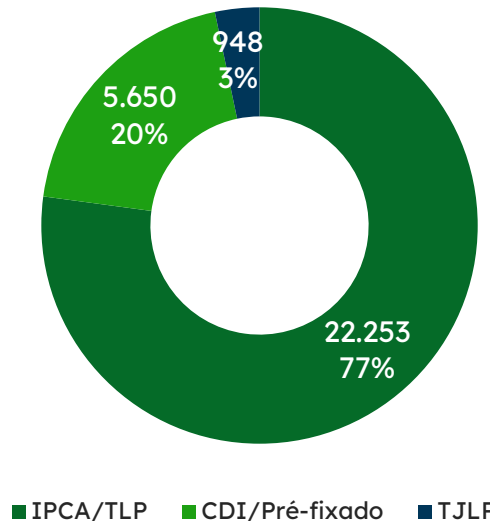
(R\$ milhões e % - jun/26)



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

## Dívida Bruta por Indexador

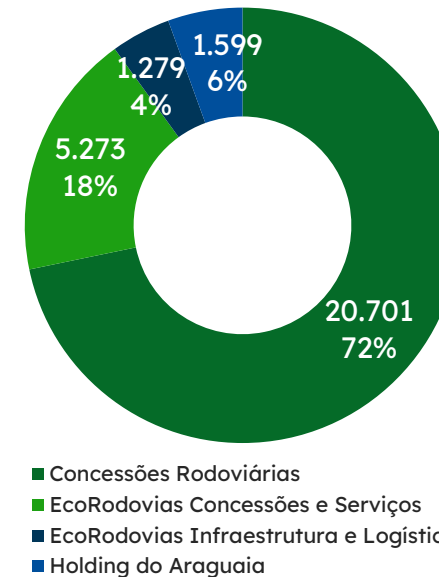
(R\$ milhões e % - jun/26)



77% da dívida bruta da EcoRodovias está indexada à inflação

## Alocação da Dívida Bruta

(R\$ milhões e % - jun/26)

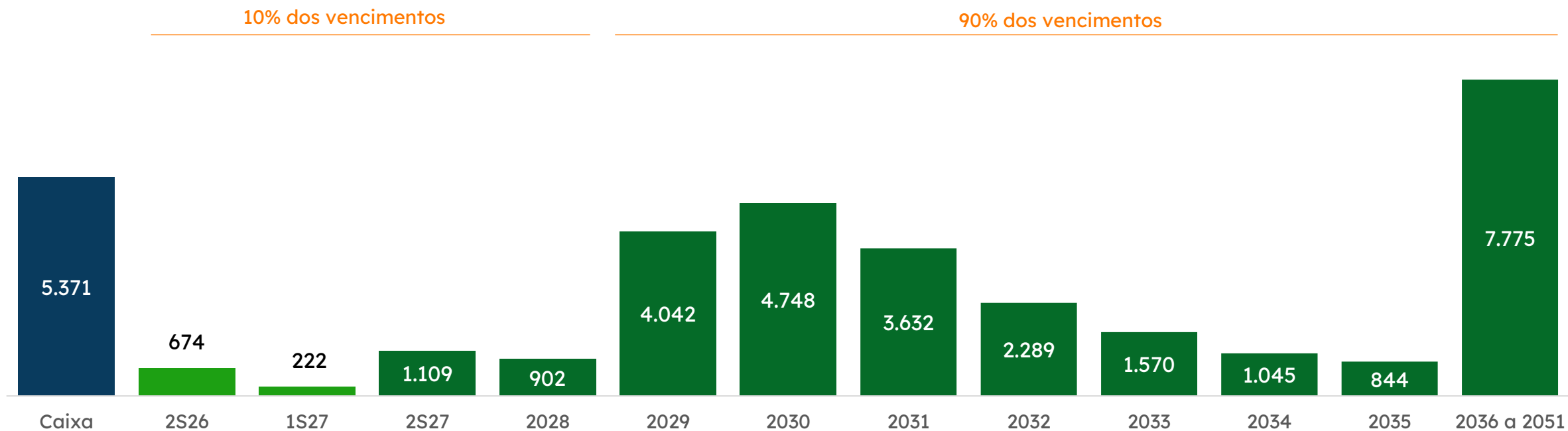


72% da dívida alocada nas concessões rodoviárias

# 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)

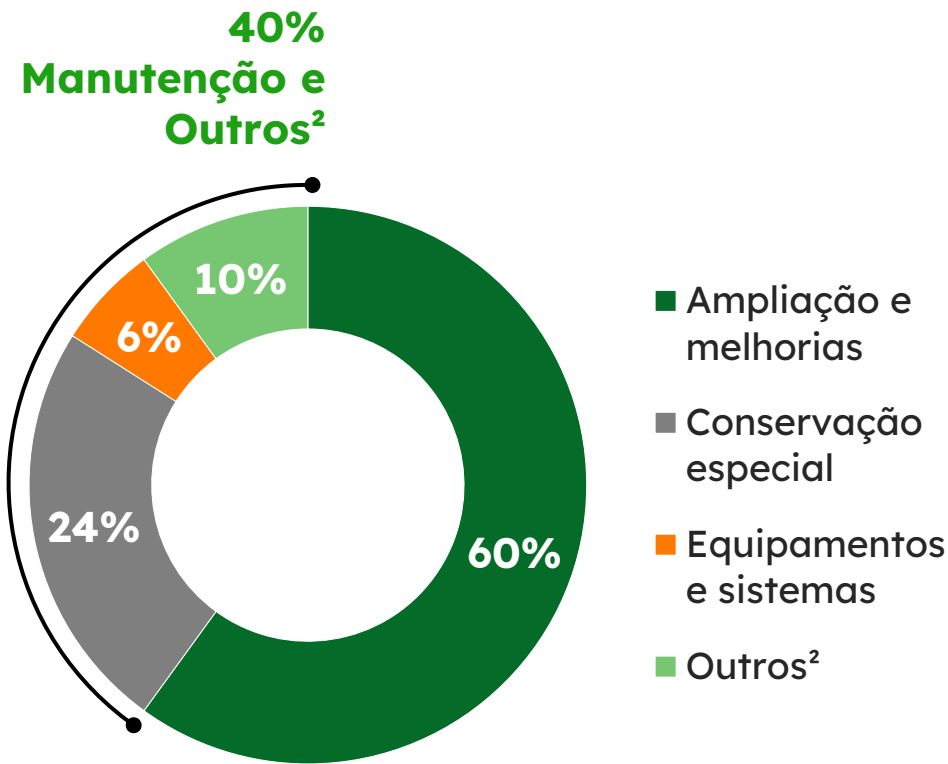




**Execução e entrega de obras do ciclo de crescimento da Companhia.**  
Investimentos de R\$2,5 bilhões no 1S26

# 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

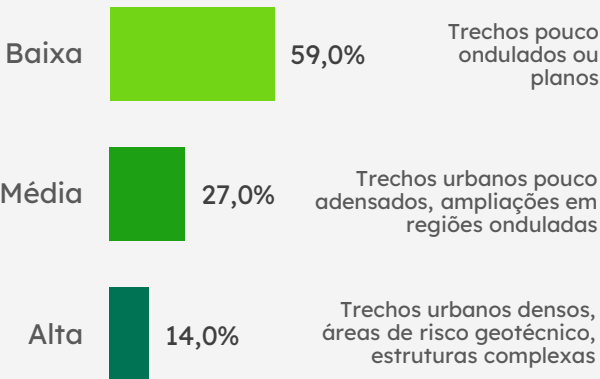
## 40% Manutenção e Outros<sup>2</sup>

### 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, desapropriações, 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

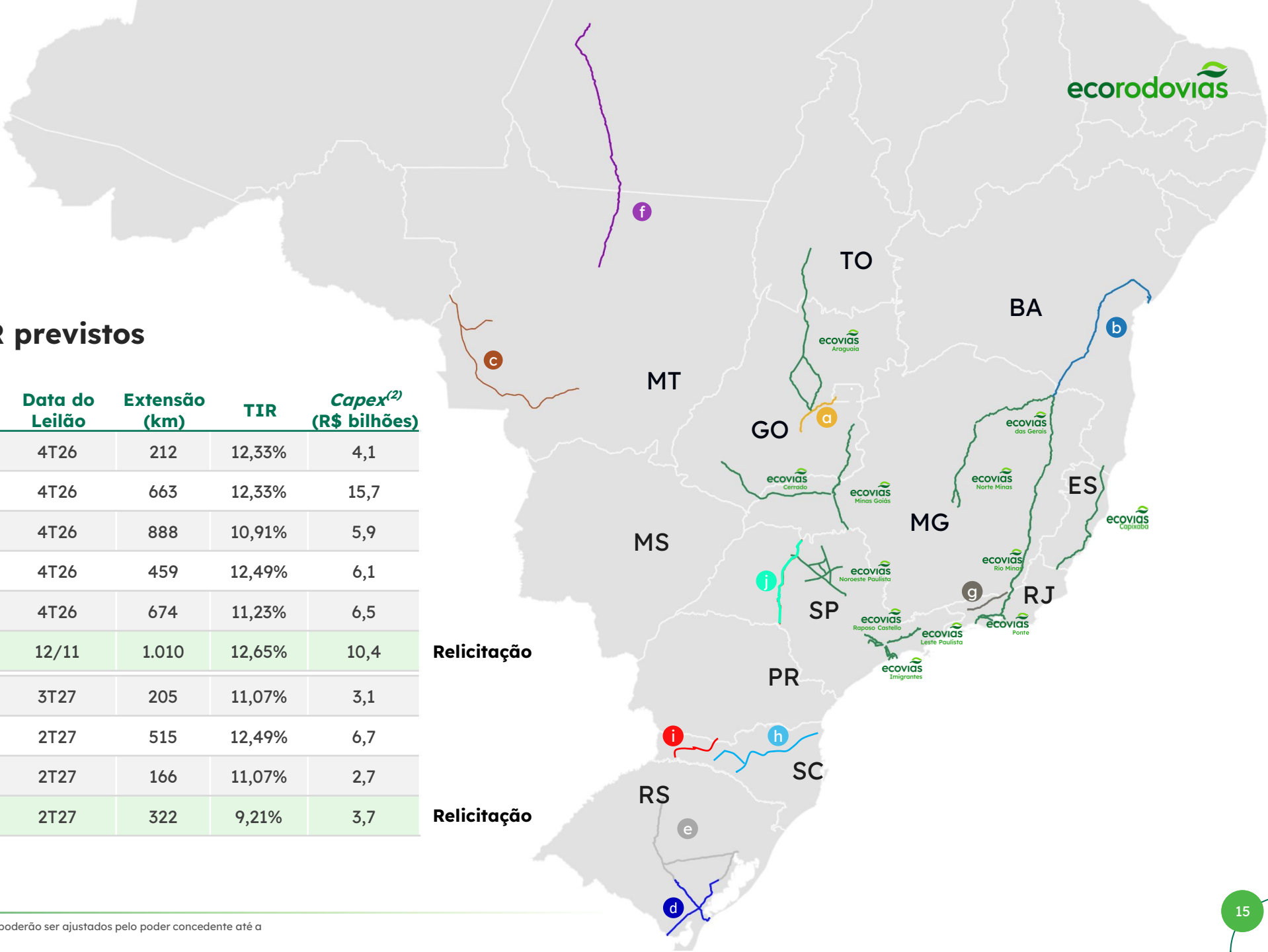
Oportunidades

## Concessões, *capex* e TIR previstos pelo poder concedente<sup>1</sup>

| Projetos Federais | ID | Concessão                  | Data do Leilão | Extensão (km) | TIR    | Capex <sup>(2)</sup> (R\$ bilhões) |
|-------------------|----|----------------------------|----------------|---------------|--------|------------------------------------|
|                   | a  | Rota do Pequi <sup>2</sup> | 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                                |

Relicitação

Relicitação



(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*



### Núcleos de Operações | São Paulo e Uberlândia



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

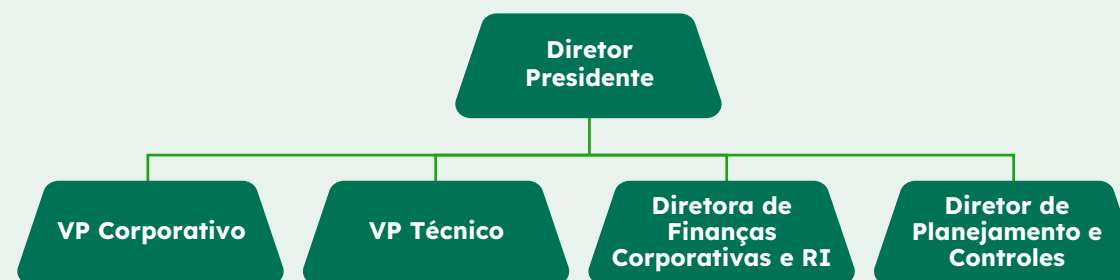
- Eros Gradowski Junior

### 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



### Concessões Rodoviárias



# Relações com Investidores

[invest@ecorodovias.com.br](mailto:invest@ecorodovias.com.br)



[www.ecorodovias.com.br/ri](http://www.ecorodovias.com.br/ri)



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



  
**ecorodovias**

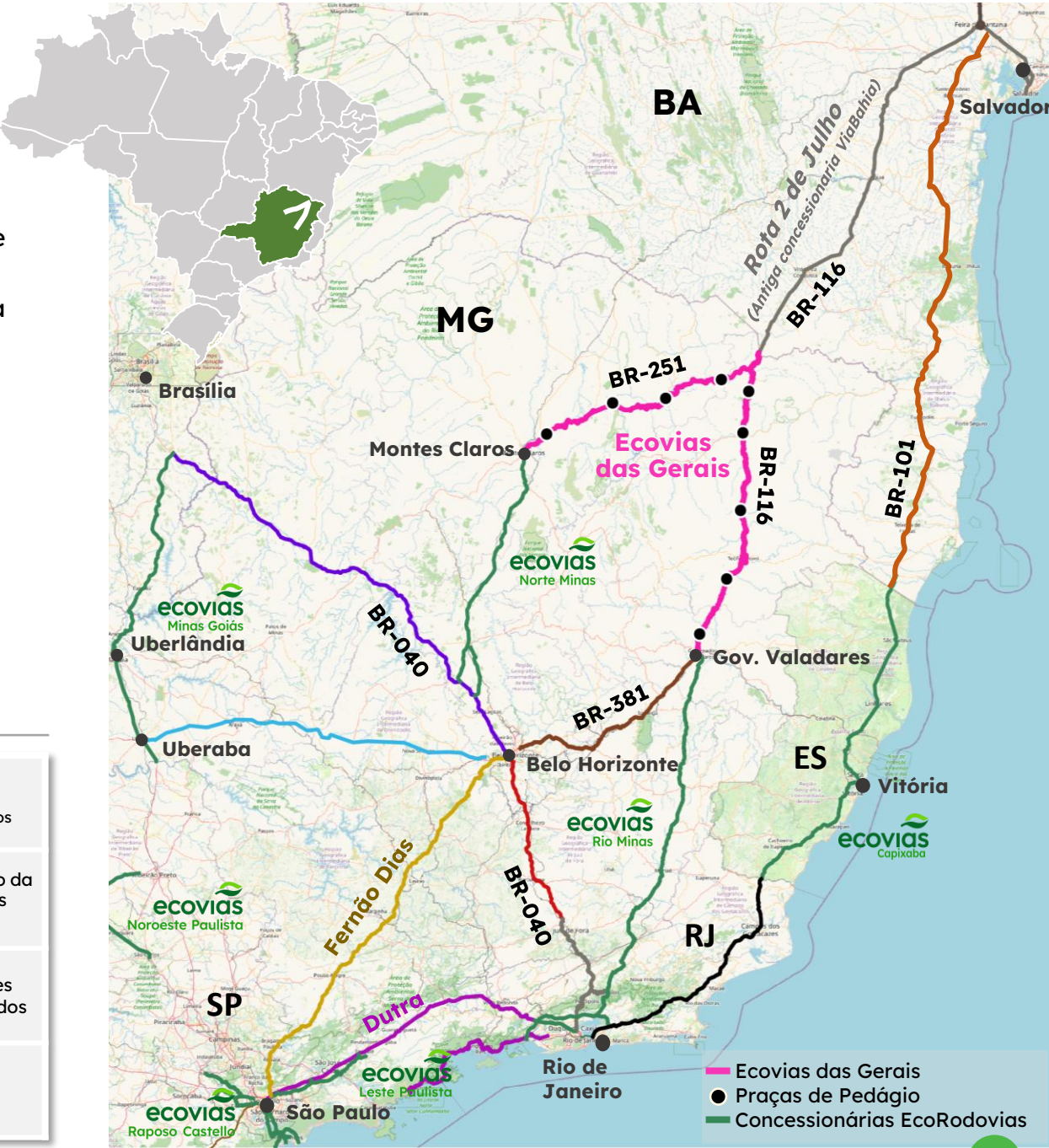
## Ecovias das Gerais



# 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<br>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 <sup>(1)</sup>   | R\$ 7,7 bi | Tarifa km              | R\$ 0,13 para veículos leves<br>R\$ 0,19 para veículos pesados                    |
| Opex EVTE <sup>(1)(2)</sup> | R\$ 4,6 bi | TIR oficial do projeto | 13,76%<br>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

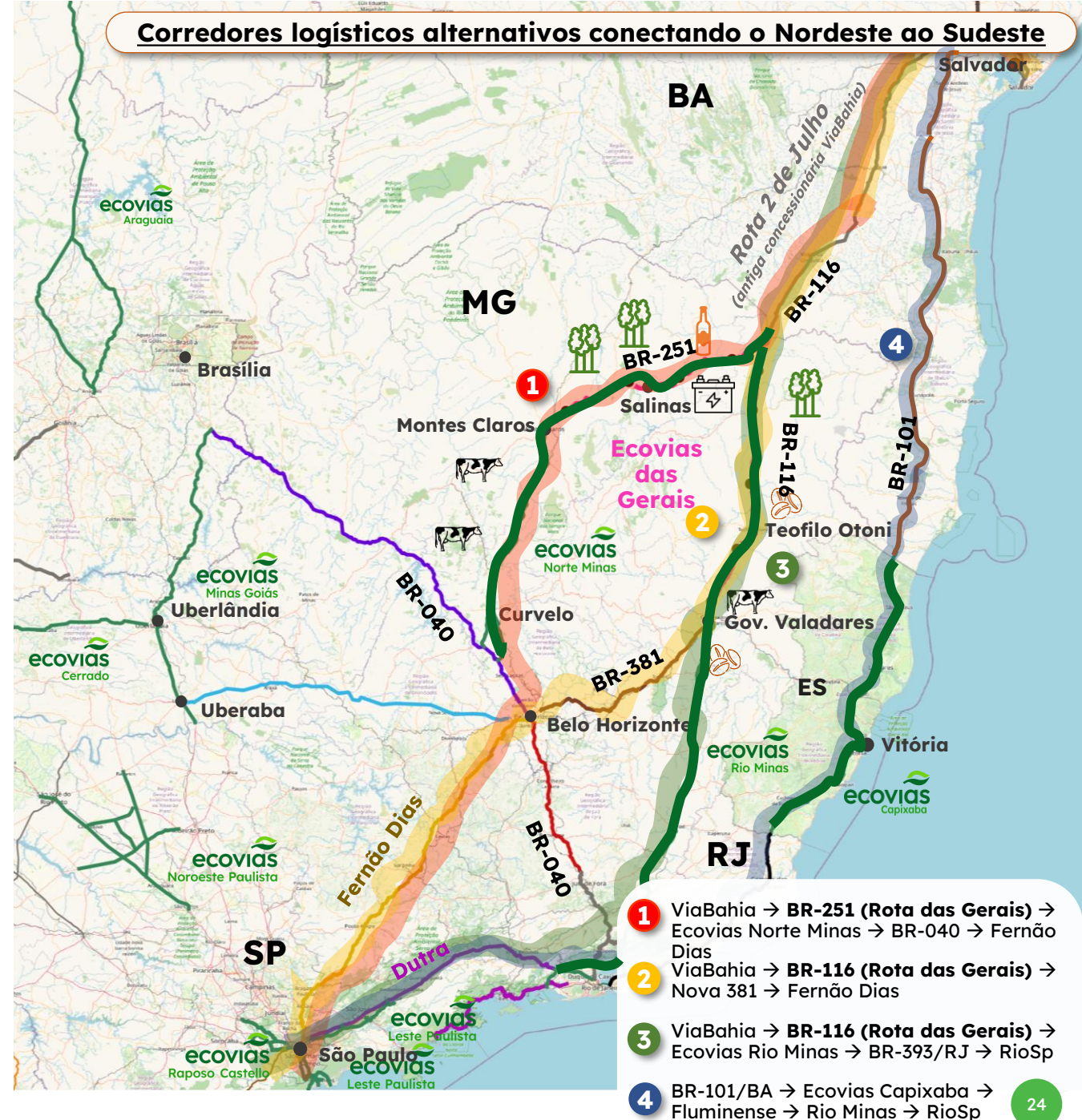


- O contrato de concessão prevê a constituição de **contas vinculadas**, administradas por **instituição financeira depositária**, nas quais será depositada o recurso vinculado (2% da receita)
- Os recursos dessas contas serão utilizados para **garantir os reequilíbrios contratuais**: (i) risco de demanda;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

# Corredor logístico para conexão Nordeste – Sudeste

## Características de tráfego

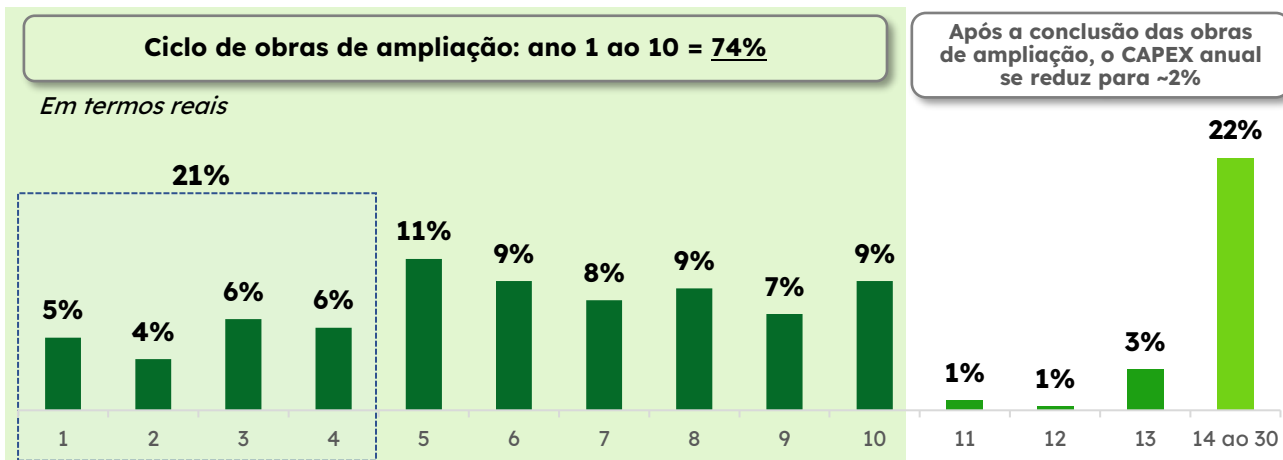
- A concessão inclui trechos das BR-251 e BR-116, integrantes de corredores logísticos estratégicos, que constituem a principal conexão entre os polos industriais de SP e MG e a região Nordeste
- Apesar de atualmente não serem pedagiados, os volumes de tráfego são **consolidados e previsíveis**, com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

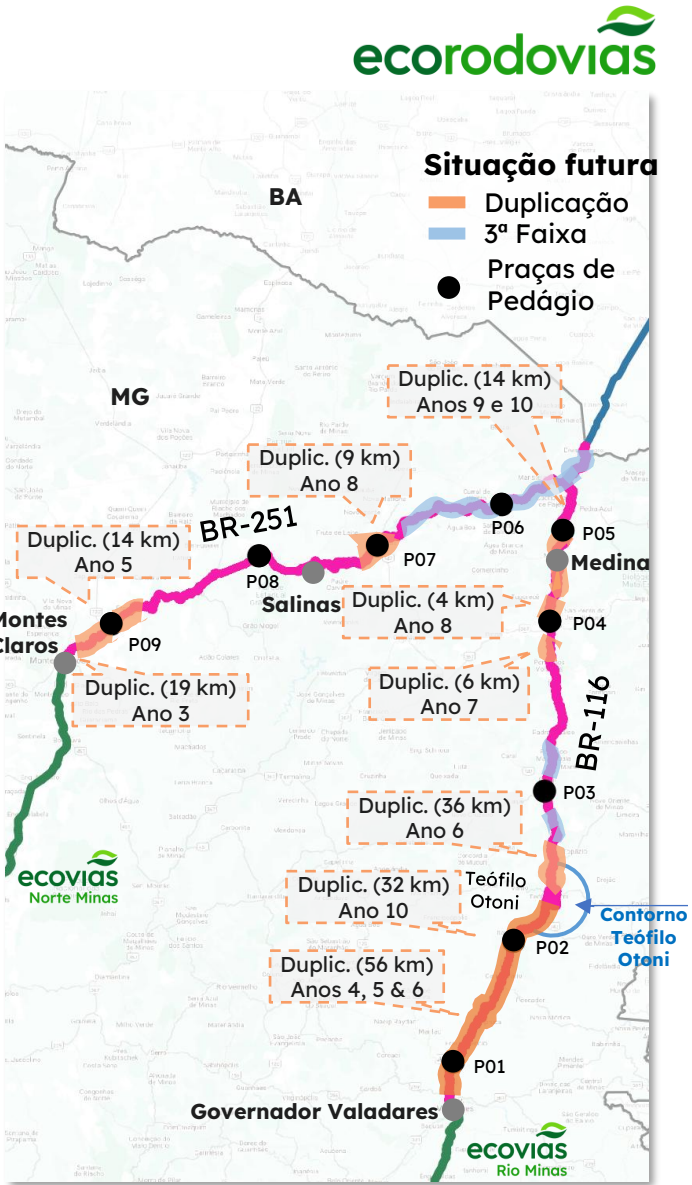
- Atualmente, as rodovias do lote operam integralmente em pista simples, com presença de 3ª faixas e trechos pontuais de múltiplas faixas
- O contrato de concessão prevê:
  - Trabalhos iniciais**, concentrados nos trechos mais críticos, como condição para autorização do início da arrecadação (a serem 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)



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**

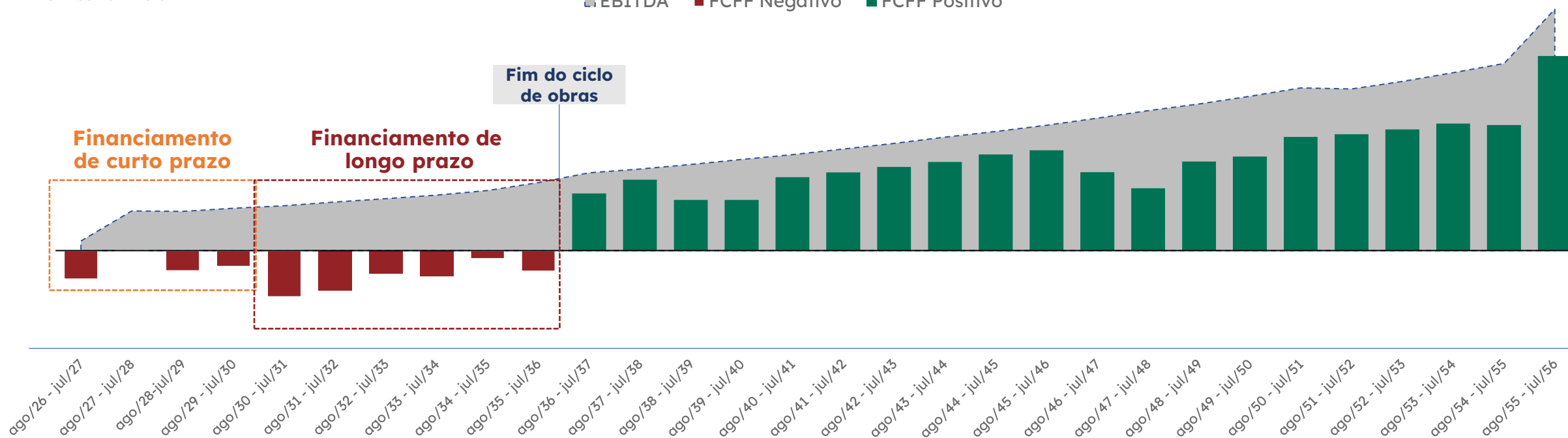
- 3 O fluxo de caixa operacional em conjunto com a **dívida de longo prazo** deverá **financiar uma parcela relevante do ciclo de investimento**, com necessidade mínima de aportes

- 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



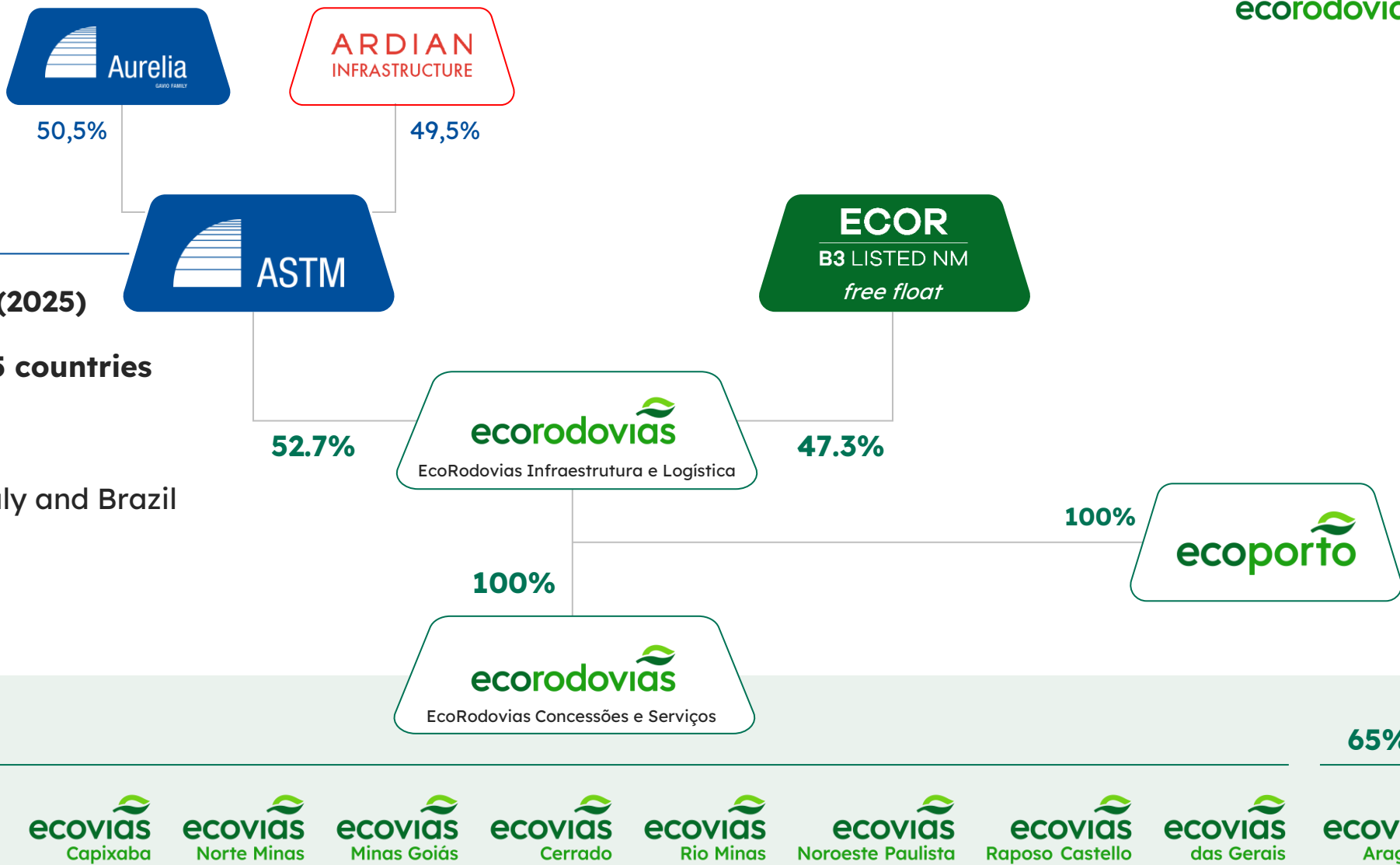


**The way to the future  
Runs through here**

**2026**

# Corporate Structure

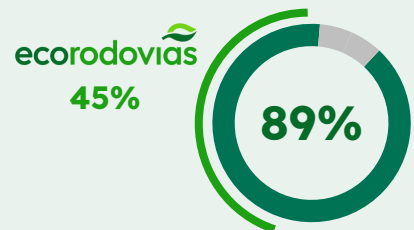
- 4.6 bn € total revenue (2025)**
- Geographic footprint: 15 countries**
- 22 toll road concessions**
- 6.200 km network in Italy and Brazil**



100%

65%¹

## % EBITDA 1H26<sup>1</sup>



### 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.

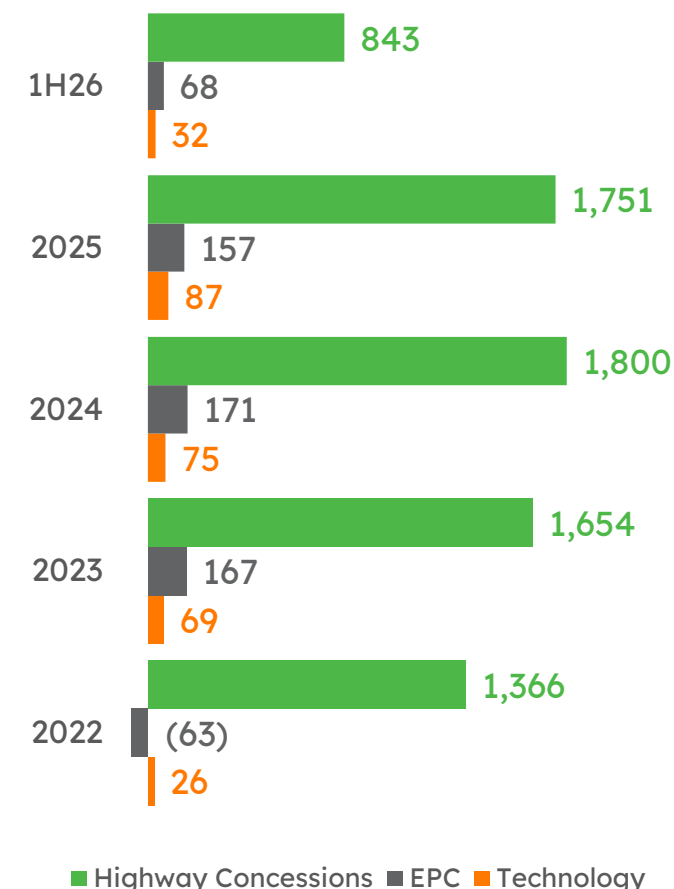
### EPC

**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 segment<sup>1</sup> (€ million)



(1) Does not consider "Other Sectors - Services".

# 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 Revenue<sup>1</sup>



**R\$ 5.7 bn**

Adjusted EBITDA<sup>2</sup>



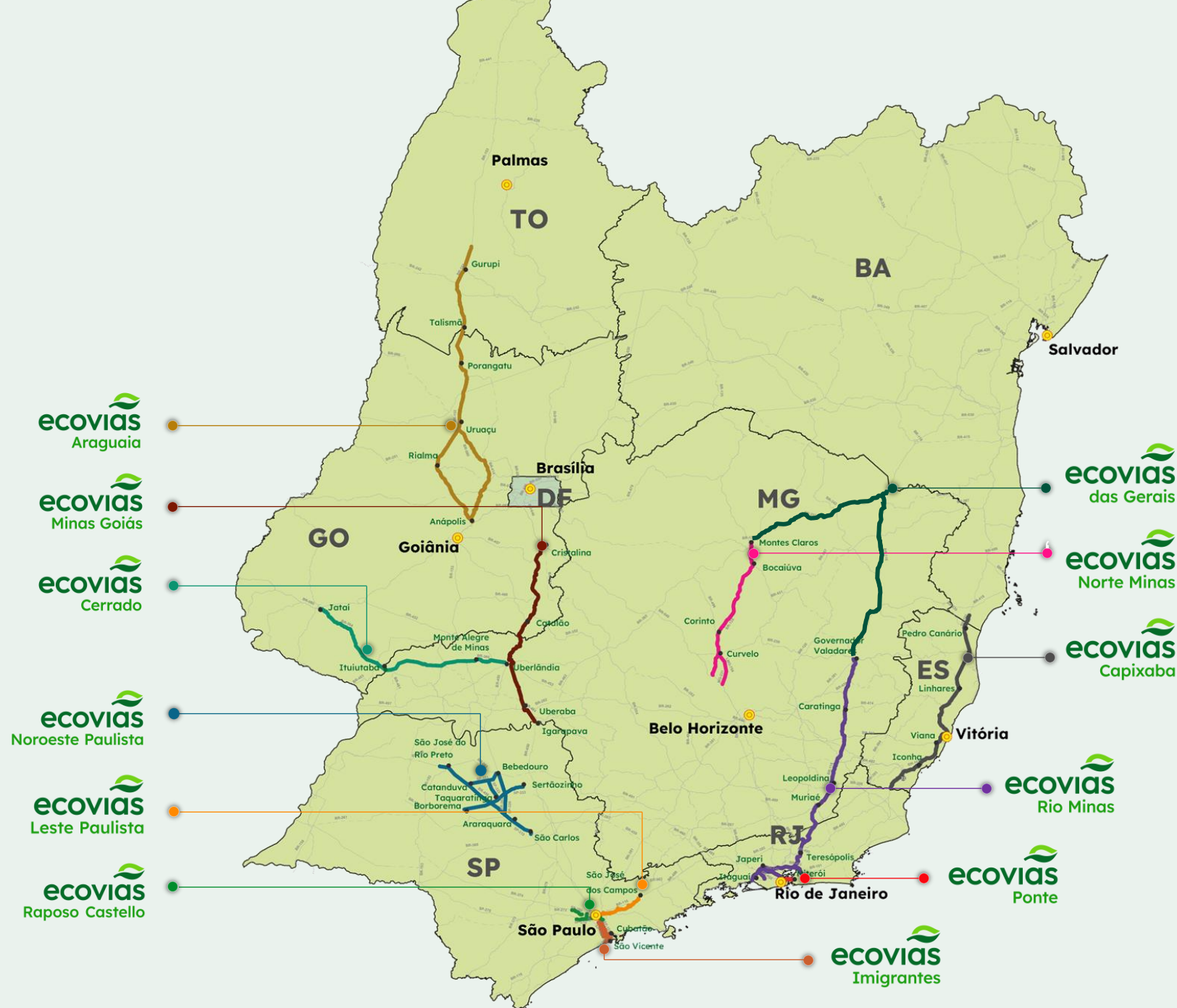
**R\$ 519 MM**

Net Income



**21 years**

Duration



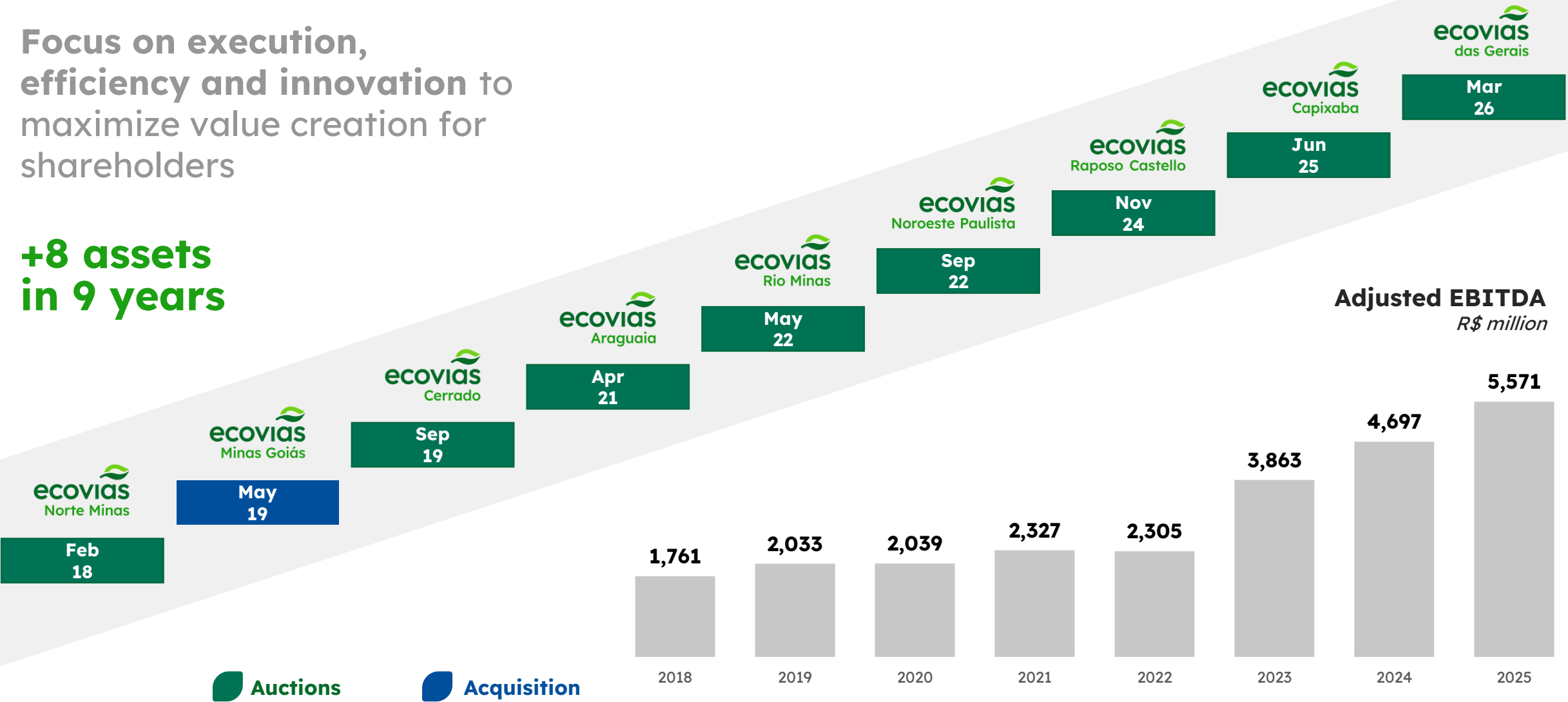
(1) Excluding Construction Revenue. (2) Excluding Revenue and Construction Costs, Provision for Maintenance, reversal of impairment of Ecovias Capixaba and provisions for contingencies.

# 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)

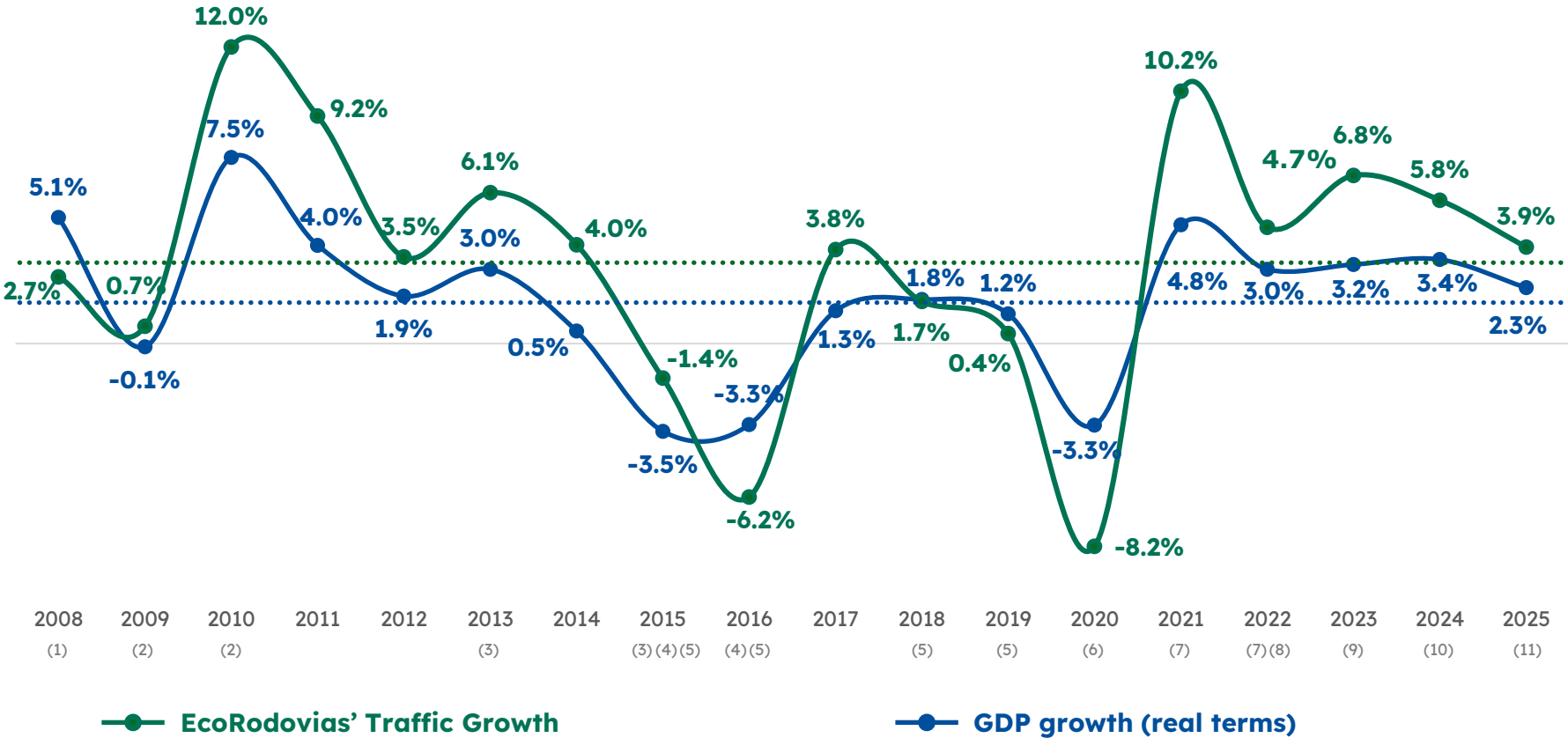
|                                         | Aug/26 <sup>1</sup> | Aug/25 <sup>1</sup> | Chg.        | 8M26 <sup>1</sup> | 8M25 <sup>1</sup> | Chg.        |
|-----------------------------------------|---------------------|---------------------|-------------|-------------------|-------------------|-------------|
| Ecovias Imigrantes                      | 6,198               | 5,920               | 4.7%        | 49,450            | 47,868            | 3.3%        |
| Ecovias Leste Paulista                  | 8,821               | 9,100               | -3.1%       | 70,369            | 73,083            | -3.7%       |
| Ecovias Capixaba                        | 6,003               | 5,643               | 6.4%        | 46,399            | 43,676            | 6.2%        |
| Ecovias Ponte                           | 2,515               | 2,540               | -1.0%       | 19,581            | 19,373            | 1.1%        |
| Ecovias Norte Minas                     | 4,690               | 3,976               | 17.9%       | 34,035            | 30,463            | 11.7%       |
| Ecovias Minas Goiás                     | 5,921               | 5,733               | 3.3%        | 43,818            | 42,215            | 3.8%        |
| Ecovias Cerrado                         | 3,271               | 3,447               | -5.1%       | 24,704            | 25,828            | -4.4%       |
| Ecovias Rio Minas                       | 6,999               | 6,681               | 4.8%        | 53,250            | 51,579            | 3.2%        |
| Ecovias Araguaia                        | 4,550               | 4,683               | -2.8%       | 34,444            | 34,610            | -0.5%       |
| Ecovias Noroeste Paulista               | 6,627               | 6,704               | -1.1%       | -                 | -                 | n.m.        |
| Ecovias Raposo Castello                 | 12,077              | 11,527              | 4.8%        | -                 | -                 | n.m.        |
| <b>Comparable total<sup>2</sup></b>     | <b>67,672</b>       | <b>65,954</b>       | <b>2.6%</b> | <b>376,050</b>    | <b>368,695</b>    | <b>2.0%</b> |
| Ecovias Noroeste Paulista <sup>3</sup>  | -                   | -                   | n.m.        | 49,572            | 47,057            | 5.3%        |
| Ecovias Raposo Castello <sup>4</sup>    | -                   | -                   | n.m.        | 91,565            | 57,093            | n.m.        |
| <b>CONSOLIDATED TRAFFIC<sup>5</sup></b> | <b>67,672</b>       | <b>65,954</b>       | <b>2.6%</b> | <b>517,187</b>    | <b>472,845</b>    | <b>9.4%</b> |

1) It considers toll collection up to and including August 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)

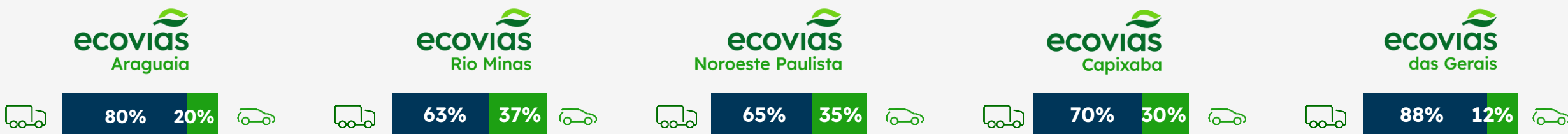
EcoRodovias' Traffic **3.3%**  
Brazil GDP **1.8%**

**Traffic vs. GDP** **1.8x**

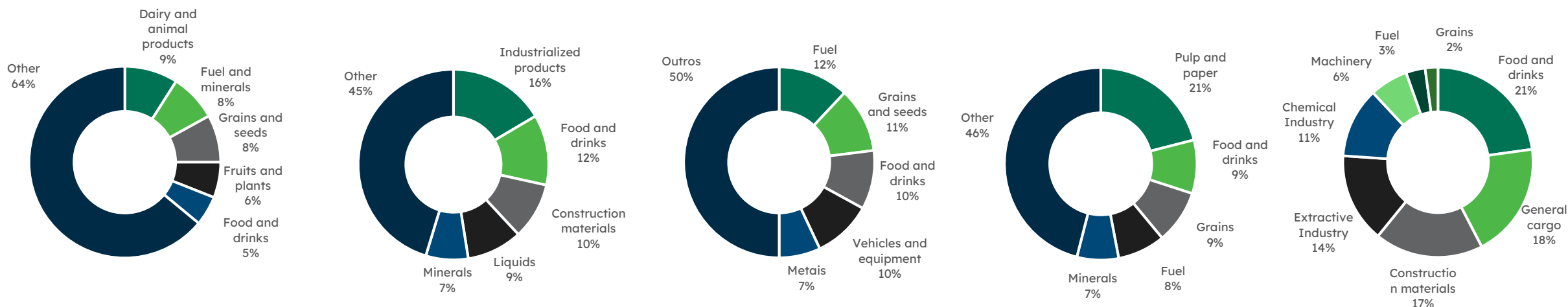
Notes: (1) Excluding Ecocataratas (acquired in 2008). (2) Excluding Ecovias Leste Paulista (non operational in the beginning of 2009). (3) Excluding Ecovias Capixaba, as operations started in 2014. (4) Excluding Ecovias Ponte, as operations started in 2015. (5) Excluding tolls for suspended axles and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

# Heavy vehicle traffic presents a diversified cargo transportation profile

## Traffic Mix<sup>1</sup>



## Type of Cargo – Heavy vehicles



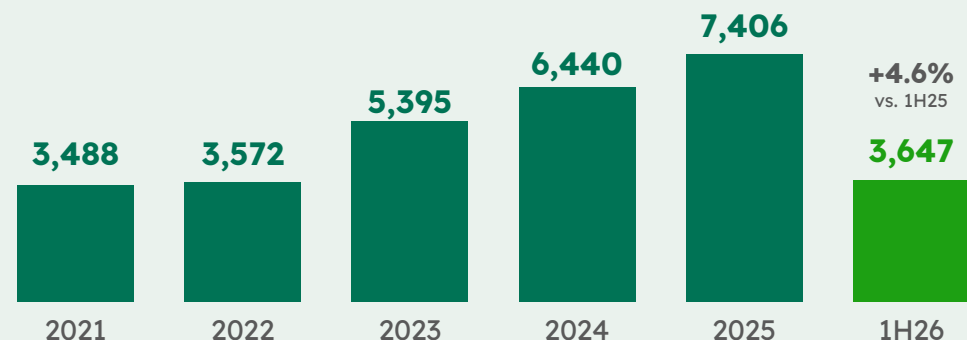
(1) Considers 2022 traffic in Ecovias Araguaia and traffic premise obtained from studies conducted to participate in Ecovias Rio Minas, Ecovias Noroeste Paulista, Ecovias Capixaba and Ecovias das Gerais auctions.

# Financial performance

## Adjusted Net Revenue<sup>1</sup>

R\$ million

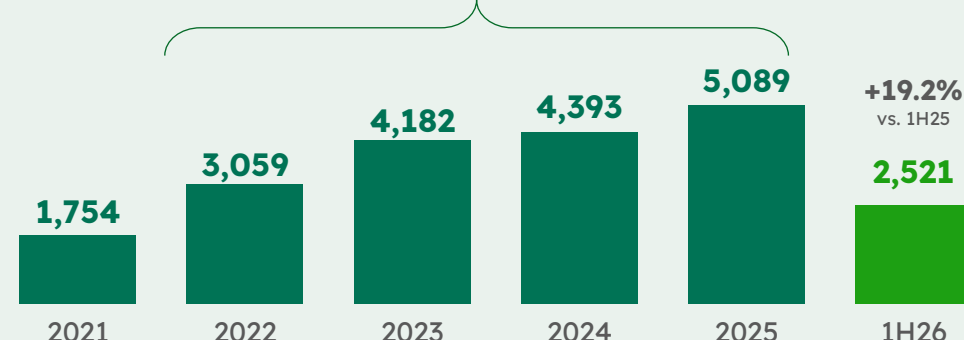
CAGR (21-25): 20.7%



## Investments<sup>3</sup>

R\$ million

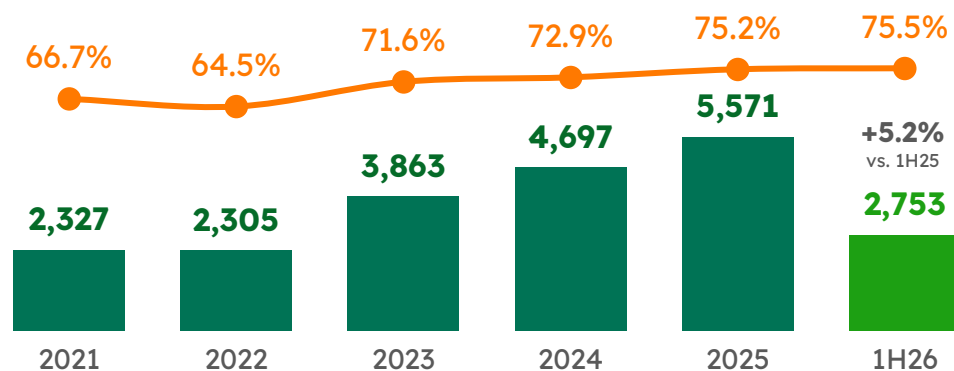
R\$16.7 billion



## Adj. EBITDA and Adj. EBITDA Margin<sup>2</sup>

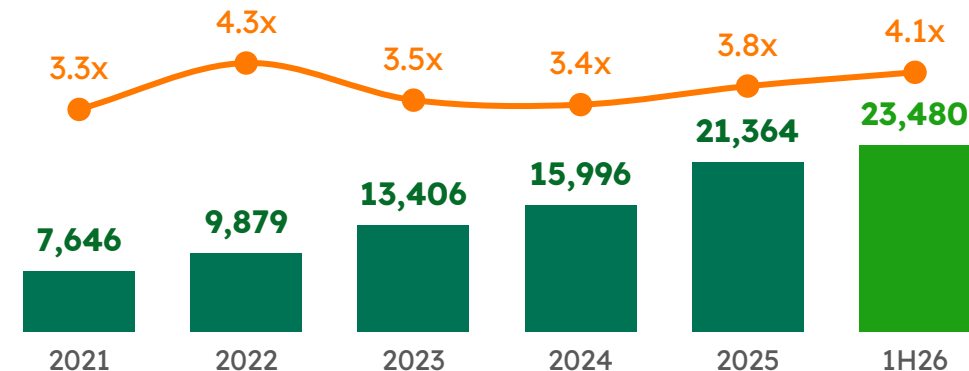
R\$ million/ %

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 Ecocatataras (Paraná Agreement). (3) Does not include concession fee payments to the Granting Authority.

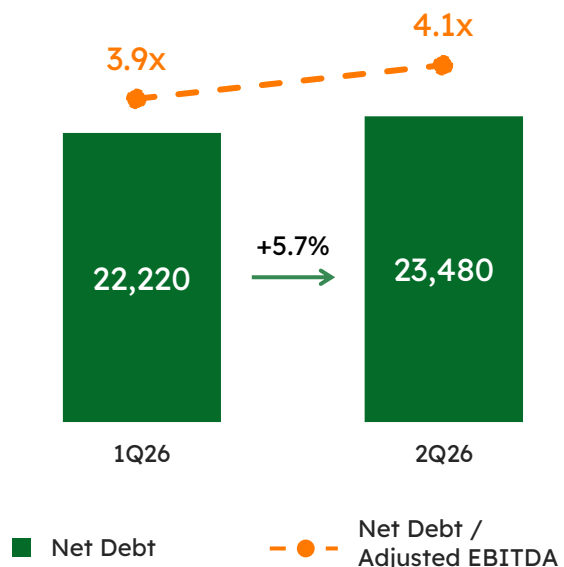
# Debt Management

More efficient capital structure, aligned with assets' cash generation.

Leverage ended June at 4.1x

## Net Debt and consolidated Leverage

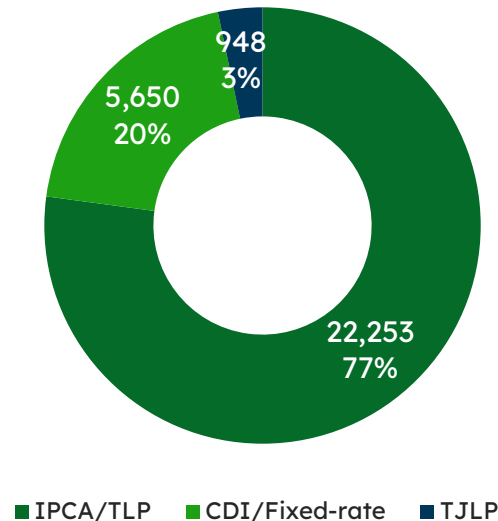
(R\$ million and % - Jun/26)



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

## Gross Debt by indexer

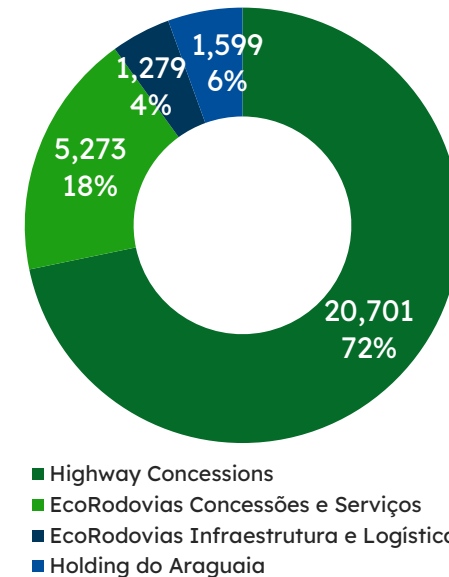
(R\$ million and % - Jun/26)



77% of gross debt is inflation-indexed

## Gross Debt Distribution

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

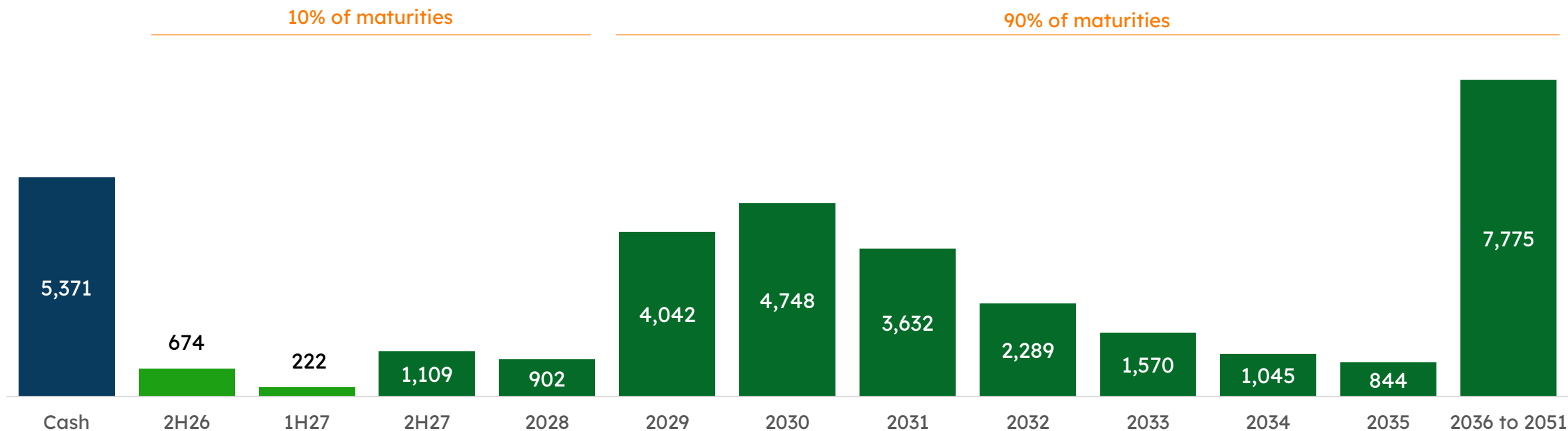


72% of the debt allocated to highway concessions

# 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)



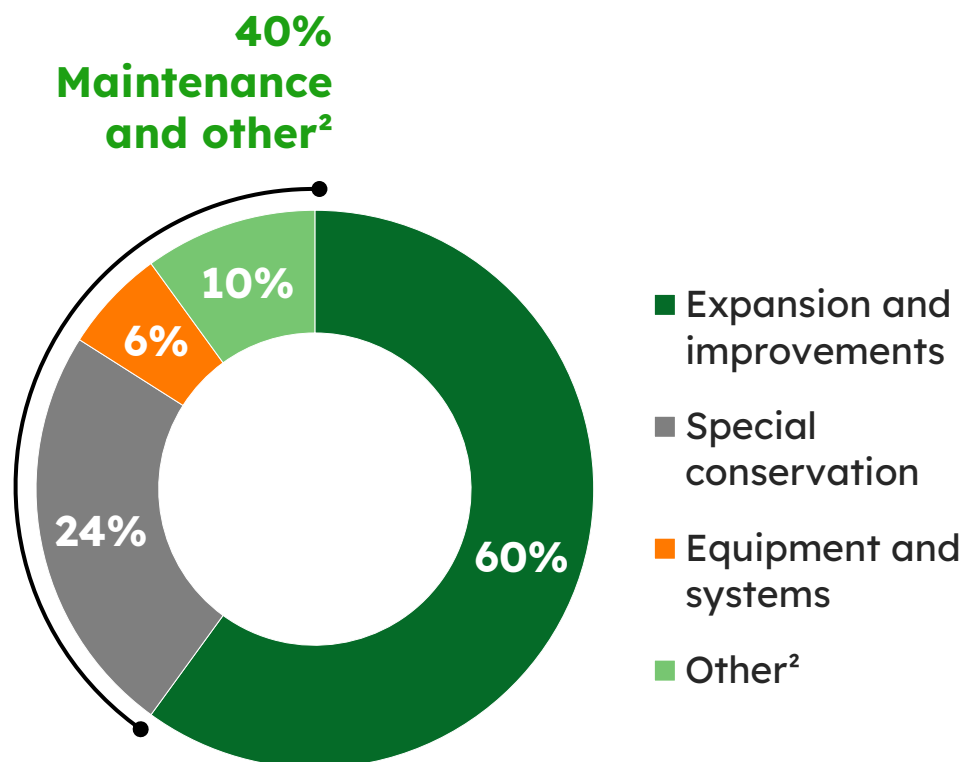
# Capex



**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

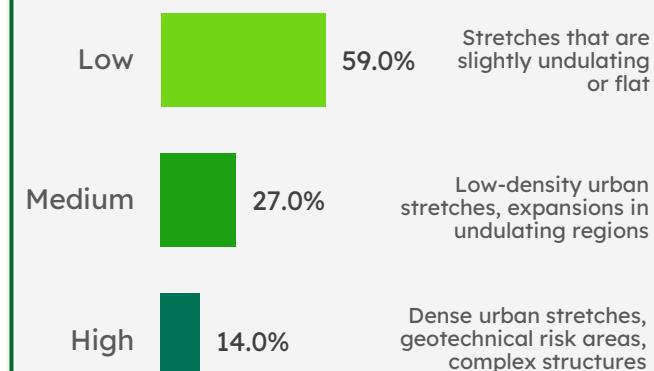
## 40% Maintenance and Other<sup>2</sup>

### 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

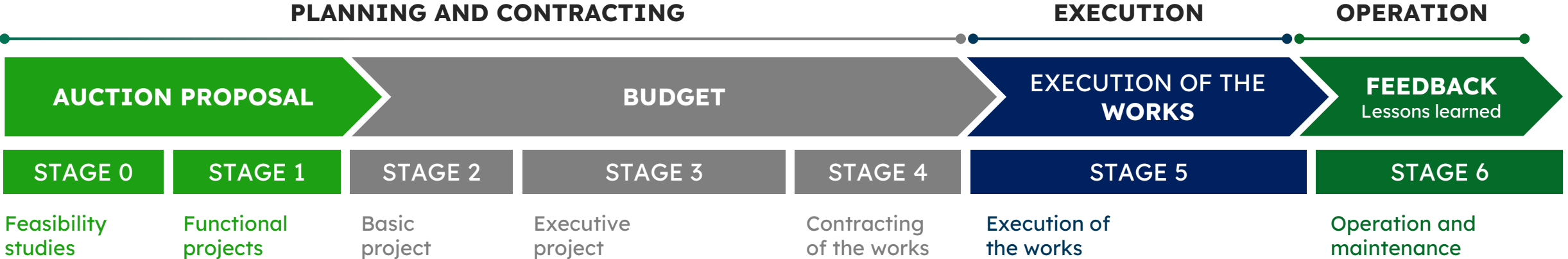
## Breakdown of Expansion Works by Complexity



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



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

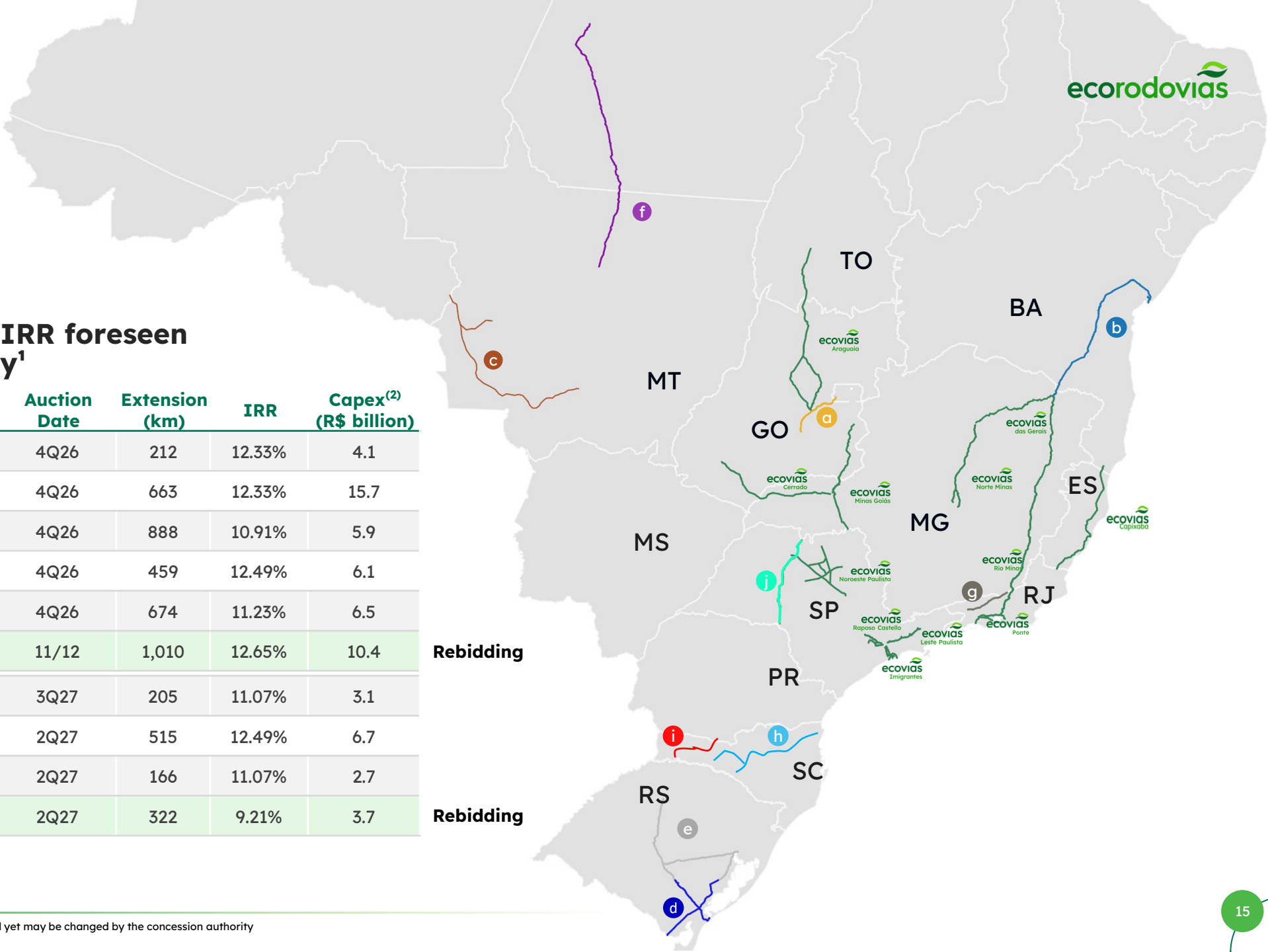
Opportunities

## Concessions, capex and IRR foreseen by the granting authority<sup>1</sup>

| Federal Projects | ID | Concession                 | Auction Date | Extension (km) | IRR    | Capex <sup>(2)</sup> (R\$ billion) |
|------------------|----|----------------------------|--------------|----------------|--------|------------------------------------|
|                  | a  | Rota do Pequi <sup>2</sup> | 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

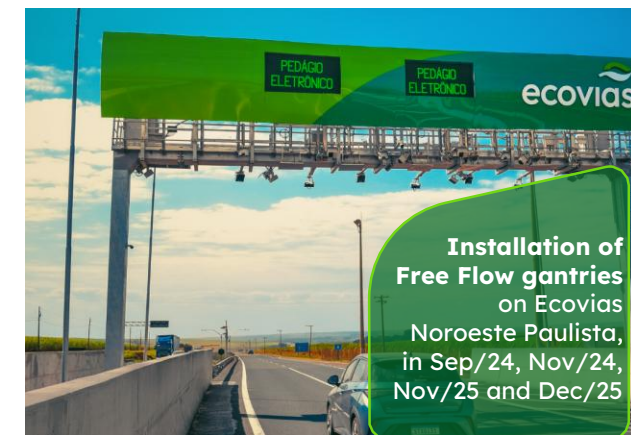
### MDFe | Lifted axles



### HS-WIM Ecovias Cerrado | Weighing trucks system



### Free Flow Ecovias Noroeste Paulista | Electronic Tolling



### Self-service booths | Payment methods



### Pedágio Digital | Free Flow



### São Paulo and Uberlândia Operational Centers



**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

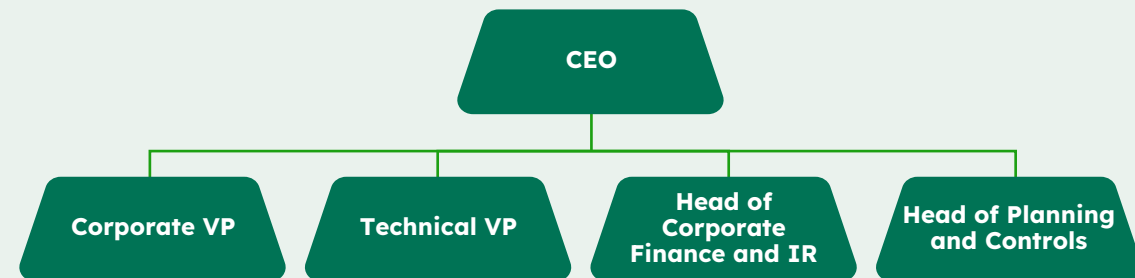
- Eros Gradowski Junior

### Independent members

- Ricardo Bisordi de Oliveira Lima
- Sonia Aparecida Consiglio

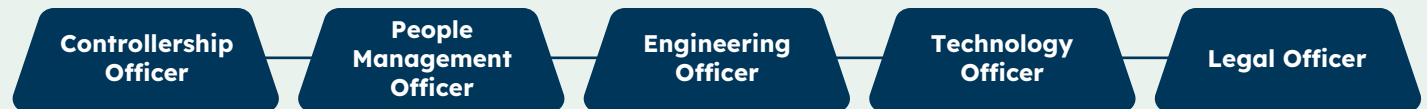
**Lean leadership aligned with priorities**  
with long term vision and a resource optimization mindset

## Holding – EcoRodovias Infraestrutura e Logística



## Subholding – EcoRodovias Concessões e Serviços

Shared Services Center



## Highway Concessions



# Investor Relations

[invest@EcoRodovias.com.br](mailto:invest@EcoRodovias.com.br)



[www.EcoRodovias.com.br/ri](http://www.EcoRodovias.com.br/ri)



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



  
ecorodovias

## Ecovias das Gerais

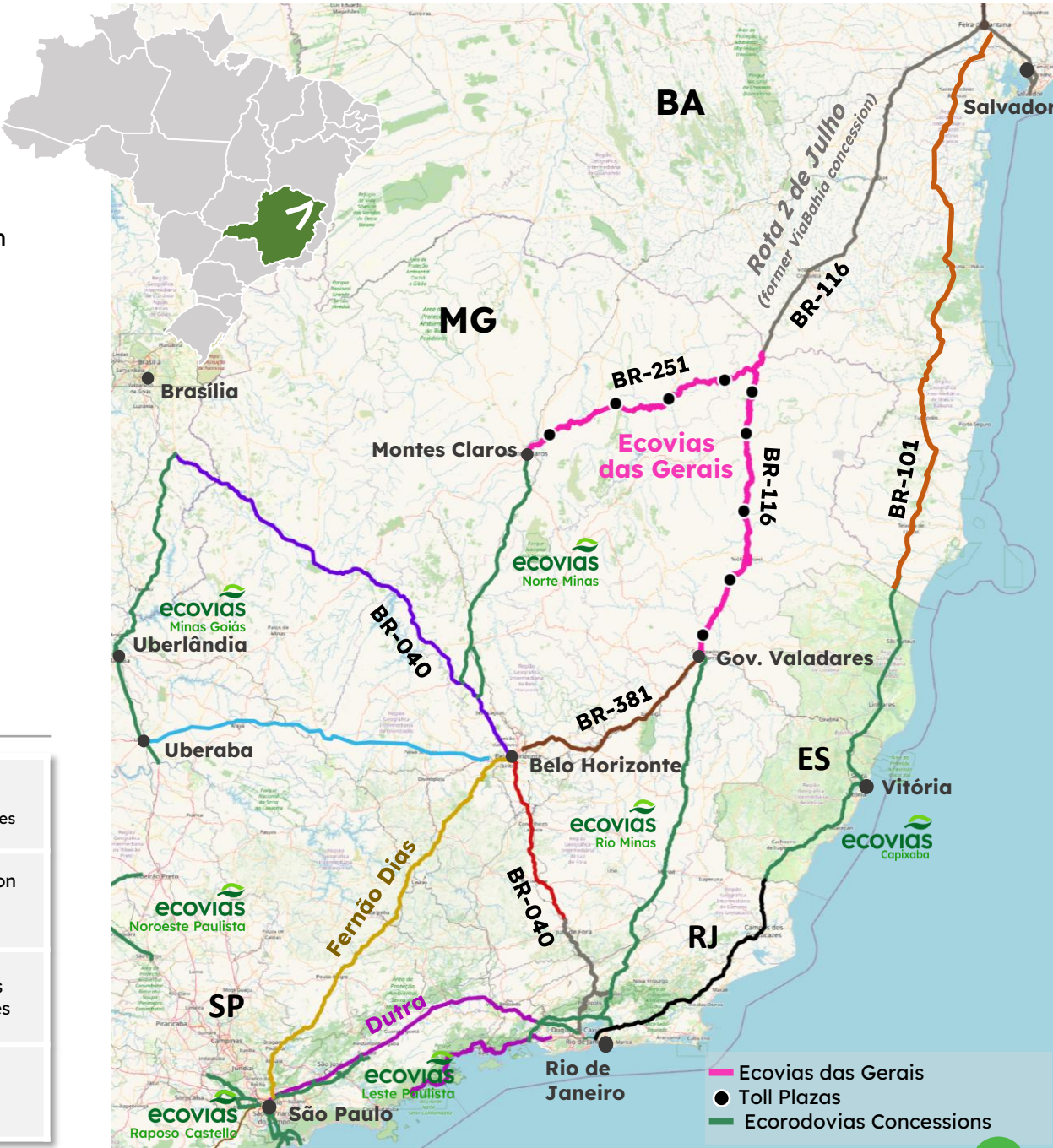


# Ecovias das Gerais – Project overview

- **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<br>toll plazas or free flow gantries                                                                |
| Concession Period             | 30 years   | Toll Collection      | To begin after construction of all gantries<br>(exp. in 2 <sup>nd</sup> half of 1 <sup>st</sup> year) |
| Gov.’s Capex <sup>(1)</sup>   | R\$ 7.7 bn | KM Toll Tariff       | R\$ 0.13 for light vehicles<br>R\$ 0.19 for heavy vehicles                                            |
| Gov.’s Opex <sup>(1)(2)</sup> | R\$ 4.6 bn | Official Project IRR | 13.76%<br>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



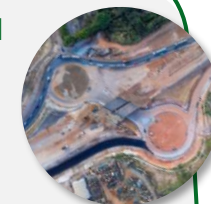
## Demand / Traffic risk

- 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

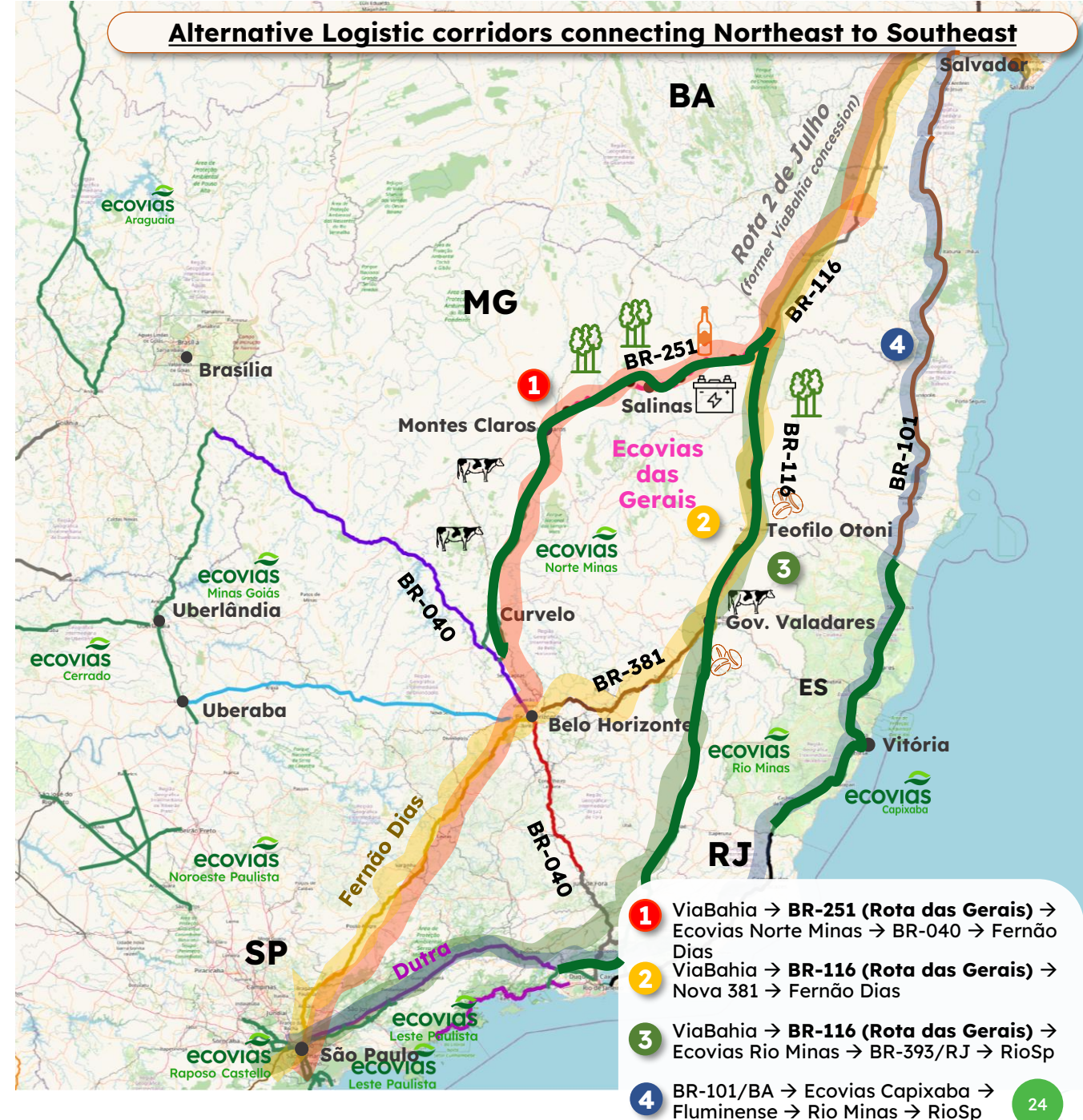
- Concession agreement foresees a series of **escrow accounts**, managed by a **depository bank** where the variable concession fee (2% of revenues) will be deposited
- The resources of these escrow accounts will **guarantee the rebalances for: (a)** demand risk; **(b)** expropriation & eviction extra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



# Logistic corridor connecting Northeast to Southeast

## Traffic characteristics

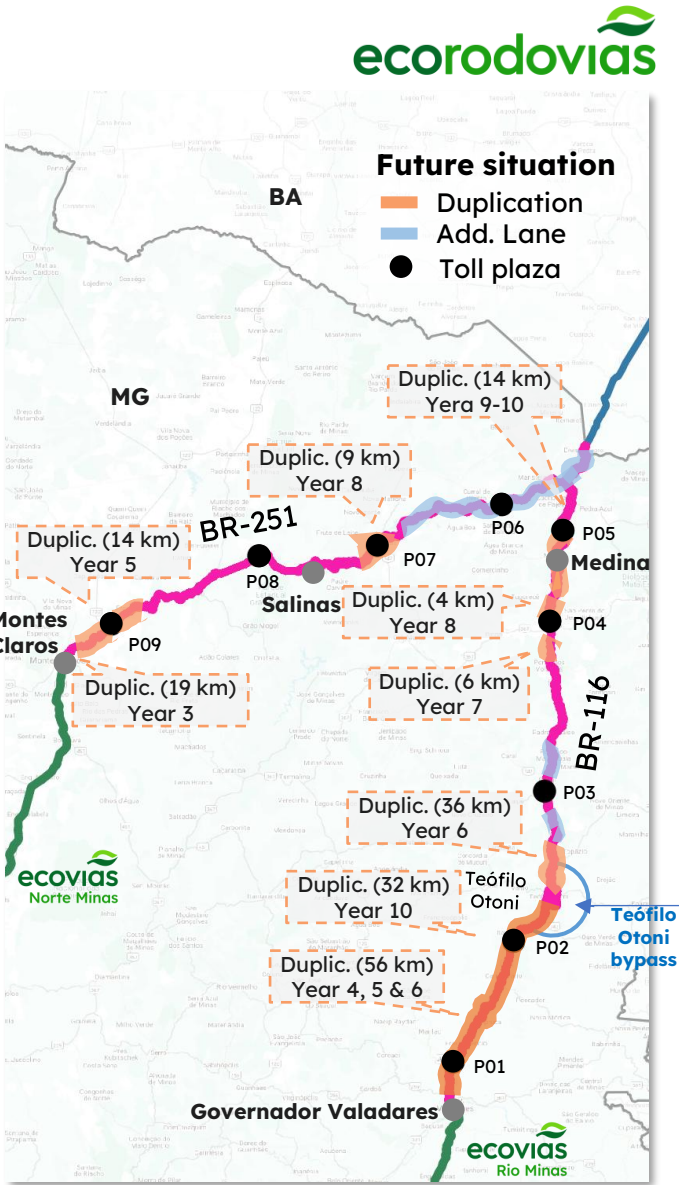
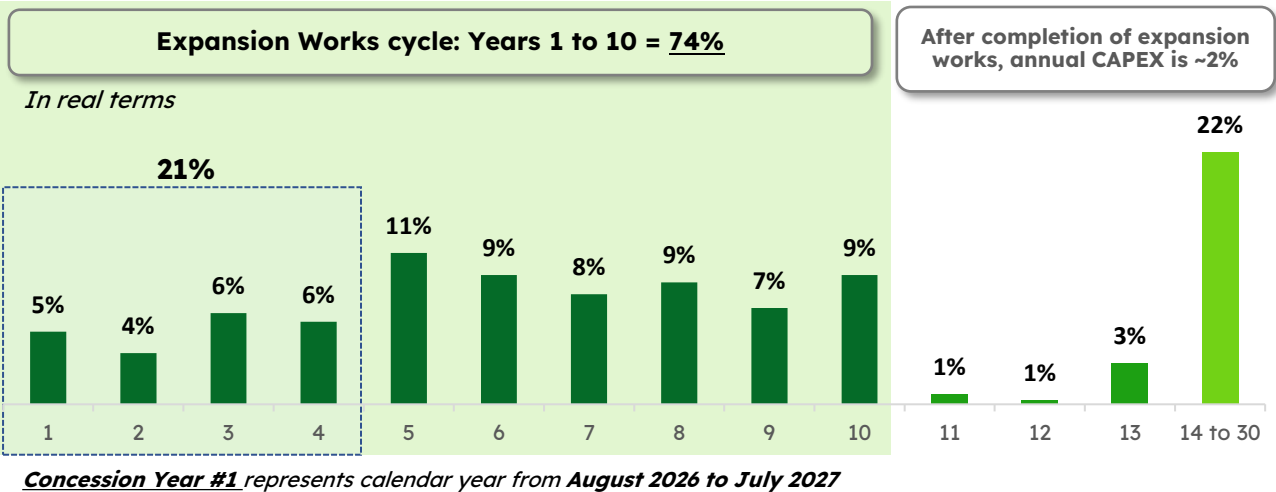
- The concession will operate sections of BR-251 and BR-116 motorways, which are part of logistic corridors, representing the main connection between SP & MG industrial regions with Northeast
- Despite currently being untolled, **traffic is well established and predictable**, with the following characteristics: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

EBITDA Negative FCFF Positive FCFF

