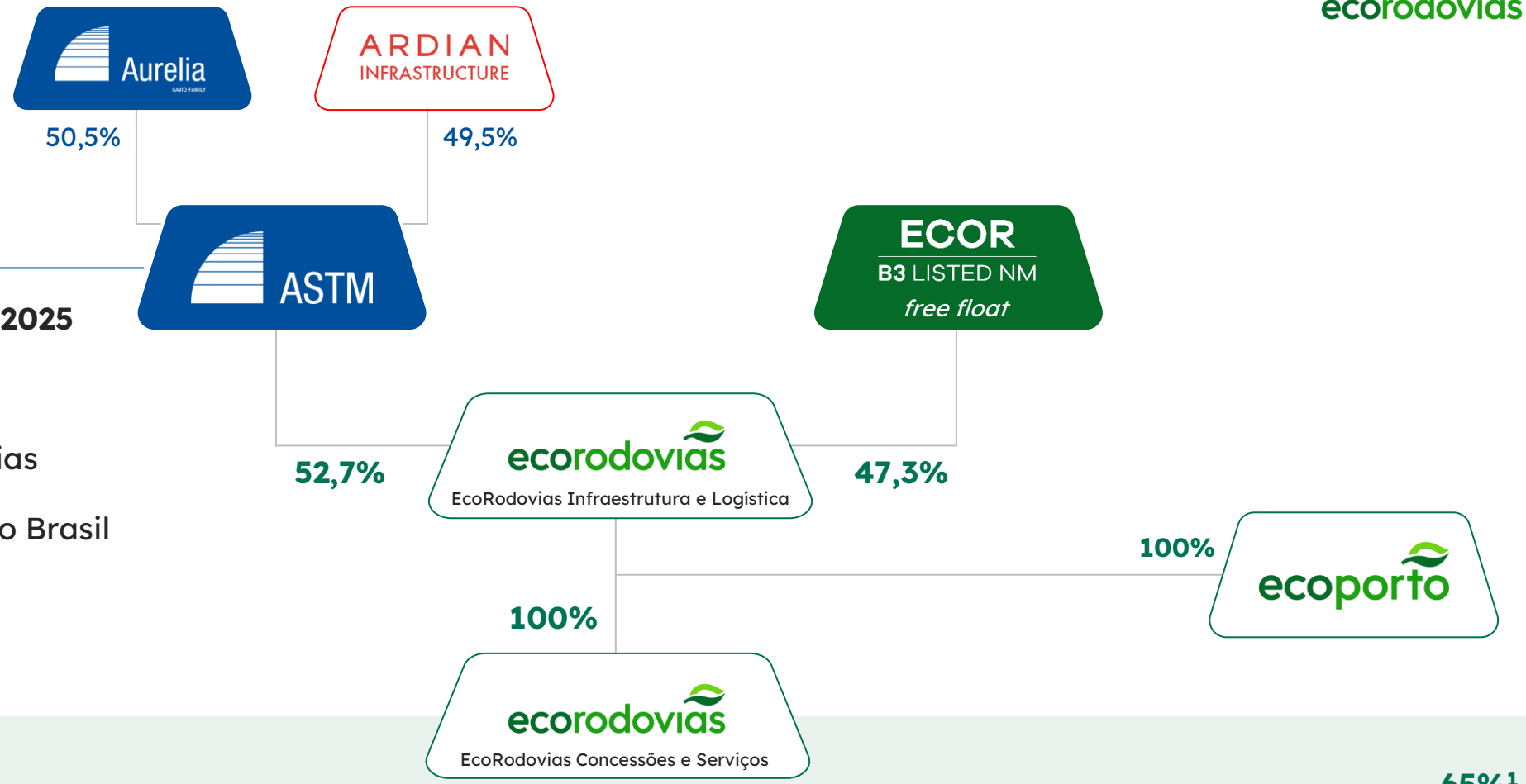


Ecovias Cerrado
Trevo de Monte Alegre de Minas (MG) | Entroncamento BR-365 e BR-153

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

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%.

ASTM

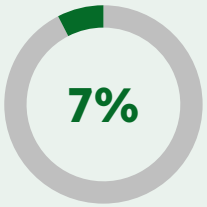
Player global de infraestrutura e o 2º maior operador de rodovias do mundo

% EBITDA 1S26[1]



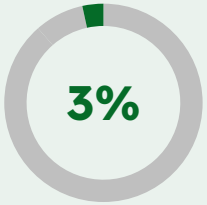
Concessões Rodoviárias

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

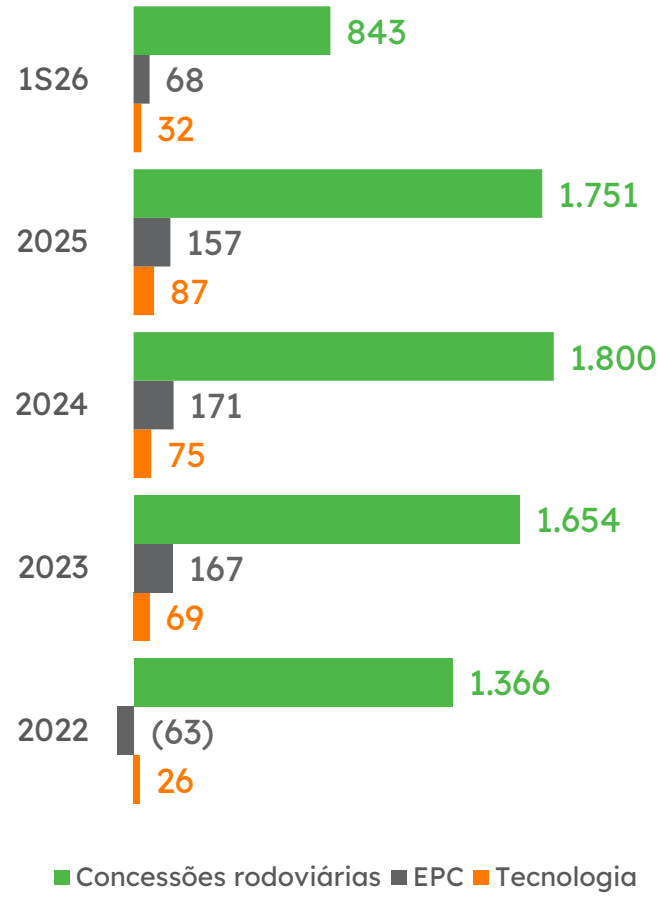
A **ASTM** opera, por meio da **Itinera,** no setor de **construção pesada de infraestrutura,** construção civil e industrial, e da **SINA** em engenharia. A Itinera atua nos EUA por meio da **Halmar International**, uma das mais importantes empresas de construção de NY na implementação de grandes projetos 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 setor[1]
(€ milhões)



(1) Não considera "Outros Setores – Serviços".

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 (setembro/26)

R$ 7,5 bi
Receita Líquida ajustada[1]

R$ 5,7 bi
EBITDA ajustado[2]

R$ 498 MM
Lucro líquido

21 anos
Duration

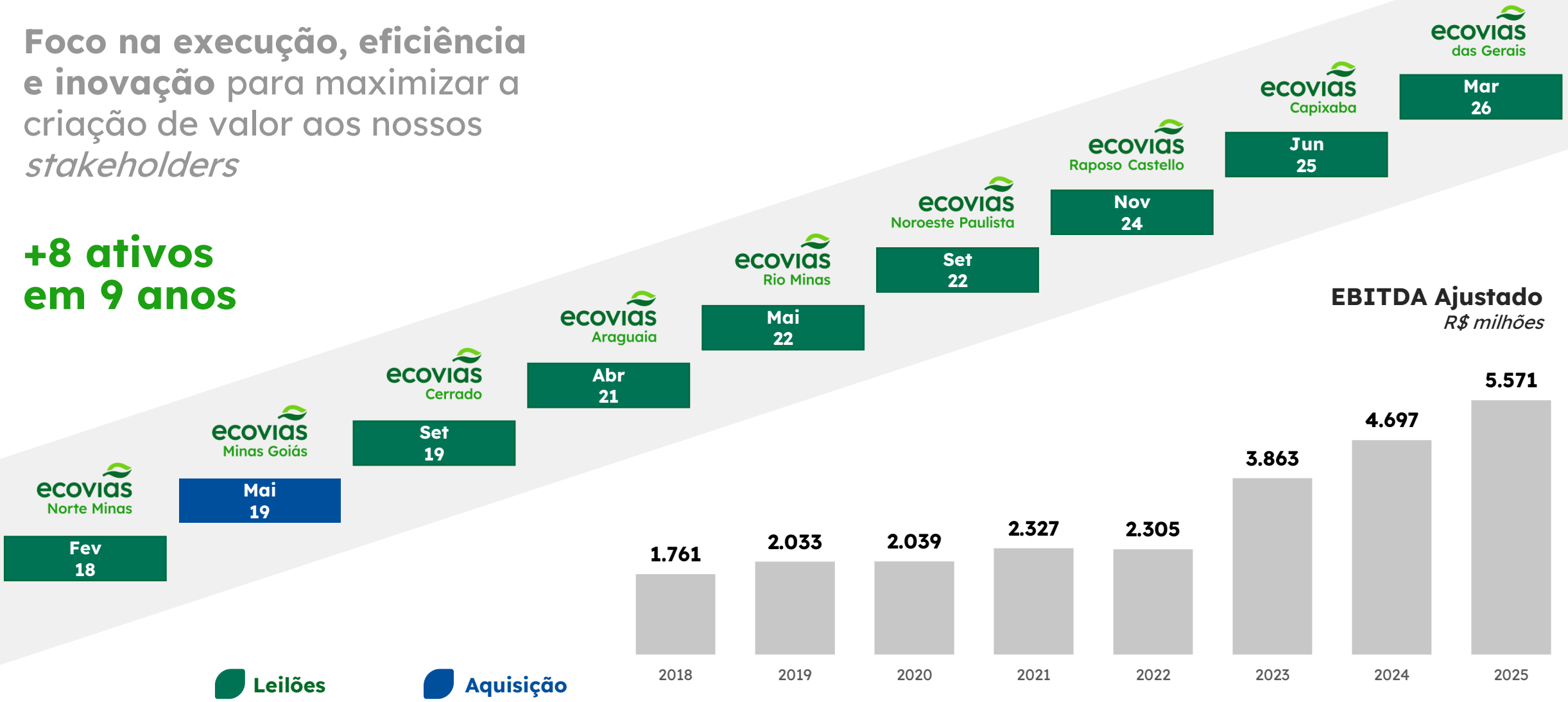


(1) Exclui a Receita de Construção. (2) Exclui Receita e Custo de Construção, Provisão para Manutenção e Acordo do Paraná.

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



EBITDA Ajustado
R$ milhões

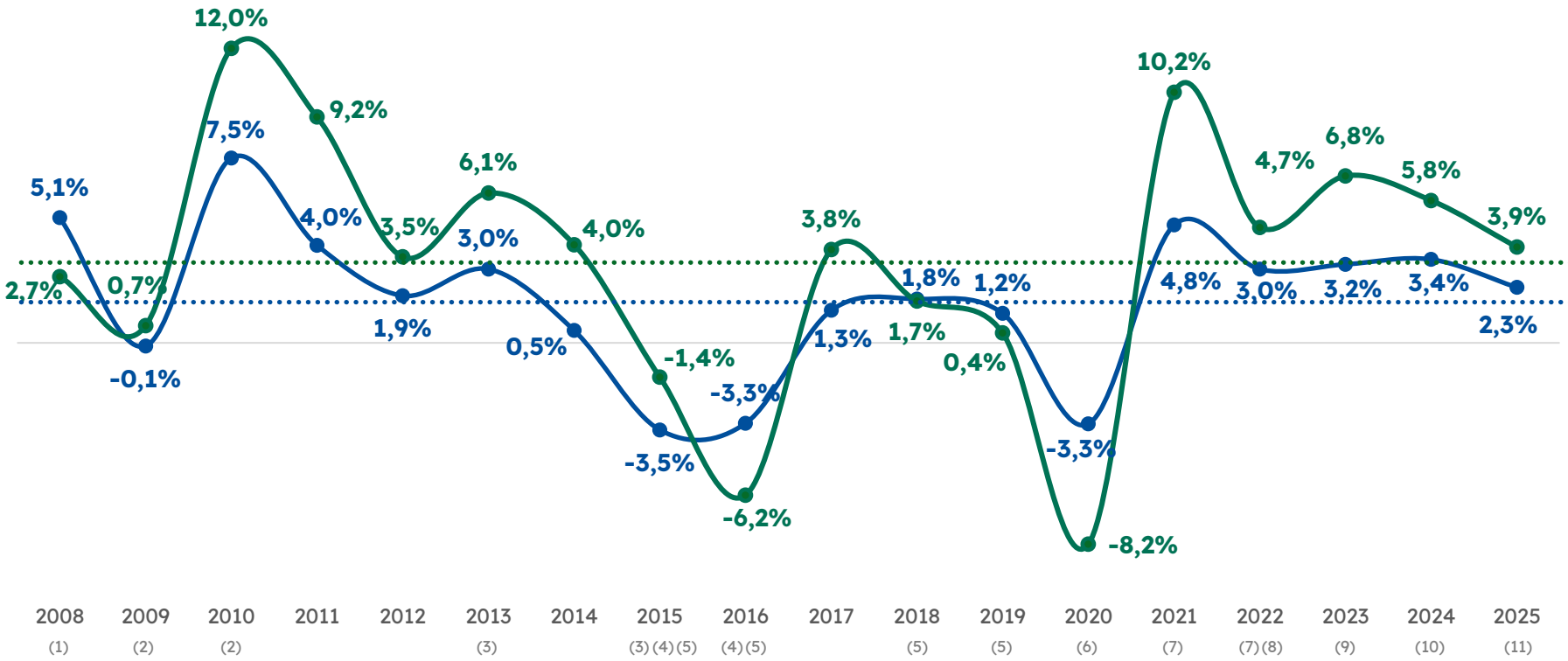
Desempenho do tráfego

VOLUME DE TRÁFEGO (veículos equivalentes pagantes x mil)	Out/26[1]	Out/25[1]	Var.	10M26[1]	10M25[1]	Var.
Ecovias **Imigrantes**	6.369	6.280	1,4%	61.640	60.162	2,5%
Ecovias **Leste Paulista**	9.261	9.551	-3,0%	88.076	91.775	-4,0%
Ecovias **Capixaba**	6.030	5.914	1,9%	58.248	55.260	5,4%
Ecovias **Ponte**	2.498	2.544	-1,8%	24.477	24.401	0,3%
Ecovias **Norte Minas**	4.655	4.149	12,2%	43.204	38.450	12,4%
Ecovias **Minas Goiás**	5.935	5.631	5,4%	55.624	53.287	4,4%
Ecovias **Cerrado**	3.084	3.454	-10,7%	30.951	32.601	-5,1%
Ecovias **Rio Minas**	7.105	6.819	4,2%	67.115	64.968	3,3%
Ecovias **Araguaia**	4.502	4.627	-2,7%	43.289	43.785	-1,1%
Ecovias **Noroeste Paulista**	6.808	6.786	0,3%	-	-	n.m.
Ecovias **Raposo Castello**	12.058	11.747	2,7%	-	-	n.m.
Total Comparável[2]	**68.304**	**67.502**	**1,2%**	**472.624**	**464.689**	**1,7%**
Ecovias **Noroeste Paulista[3]**	-	-	n.m.	62.820	60.323	4,1%
Ecovias **Raposo Castello[4]**	-	-	n.m.	115.125	80.044	n.m.
VOLUME DE TRÁFEGO CONSOLIDADO[5]	**68.304**	**67.502**	**1,2%**	**650.569**	**605.056**	**7,5%**

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



Evolução nos últimos 18 anos
(crescimento médio/ano)

Tráfego EcoRodovias **3,3%**

PIB Brasil **1,8%**

Tráfego *vs.* PIB **1,8x**

Crescimento do Tráfego da EcoRodovias

Crescimento do PIB (em termos reais)

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[1]

ecovias Araguaia



ecovias Rio Minas



ecovias Noroeste Paulista



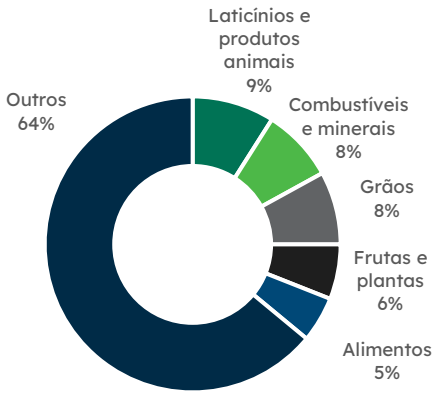
ecovias Capixaba

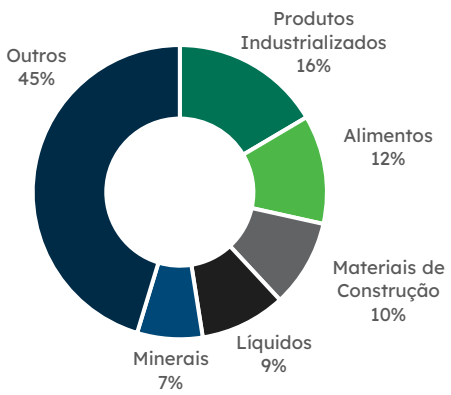


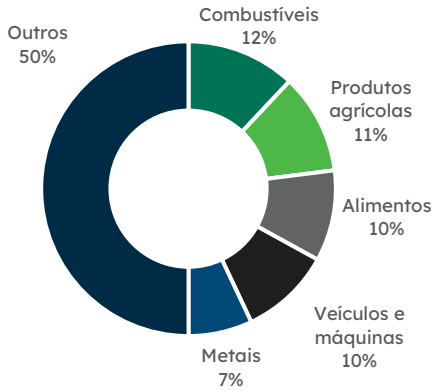
ecovias das Gerais

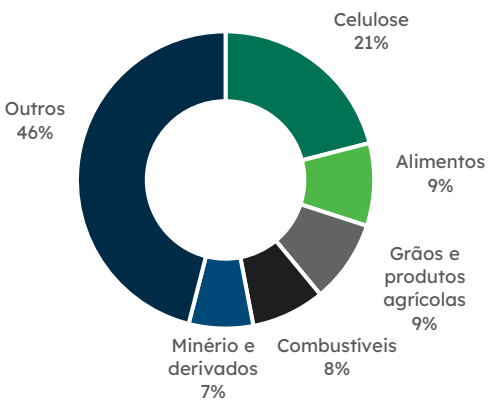


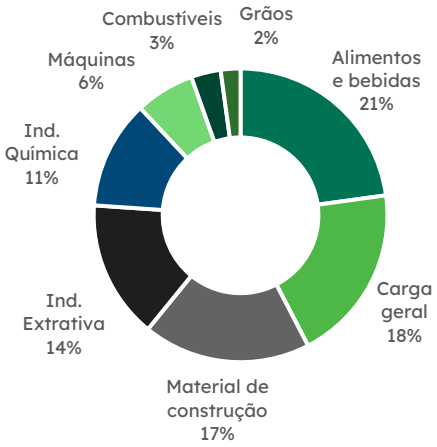
Tipo de Carga – Veículos Pesados











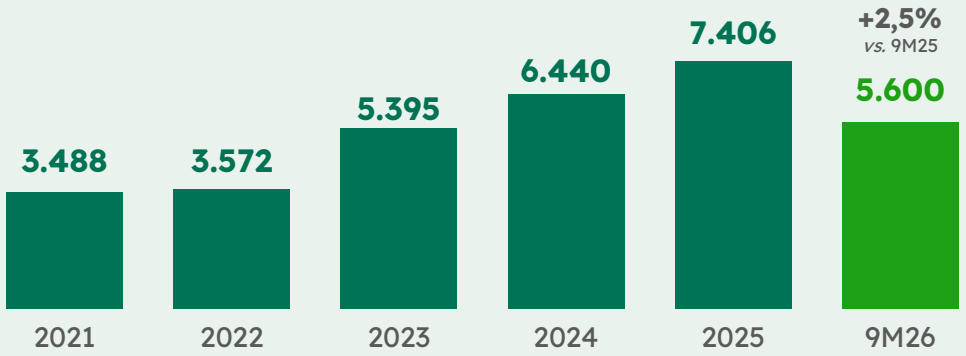
(1) Considera 2022 para Ecovias Araguaia e premissa de tráfego dos estudos realizados para participação dos leilões da Ecovias Rio Minas, Ecovias Noroeste Paulista, Ecovias Capixaba e Ecovias das Gerais.

Desempenho Financeiro

Receita Líquida Ajustada[1]

R$ milhões

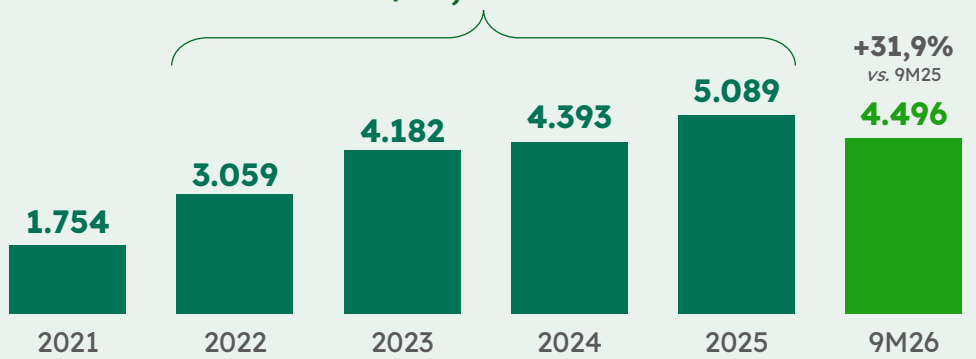
CAGR (21-25): **20,7%**



Investimentos[3]

R$ milhões

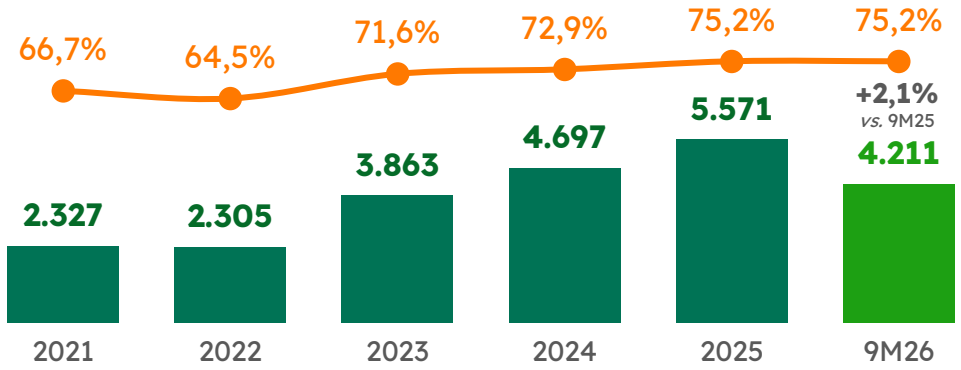
R$16,7 bilhões



EBITDA Aj. e Margem EBITDA Aj.[2]

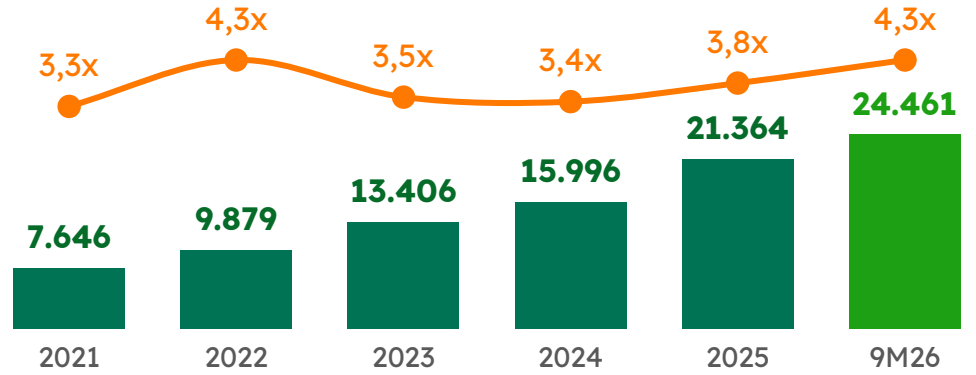
R$ milhões / %

CAGR (21-25): **24,4%**



Dívida Líquida e Alavancagem

R$ milhões / Dívida liquida/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.

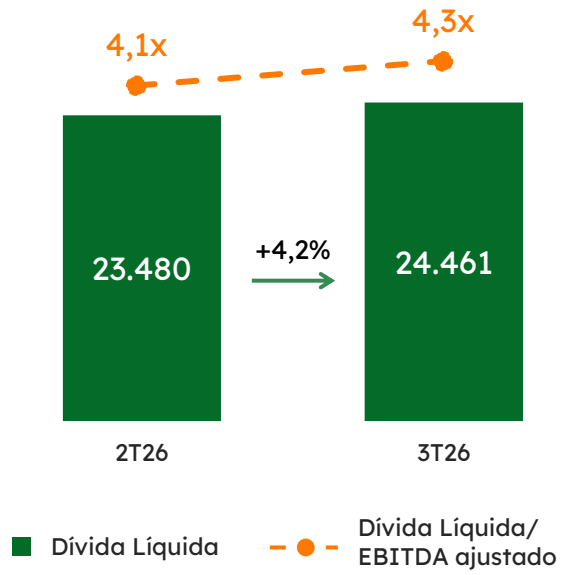
Endividamento

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

Alavancagem encerrou setembro em 4,3x

Dívida líquida e Alavancagem consolidada

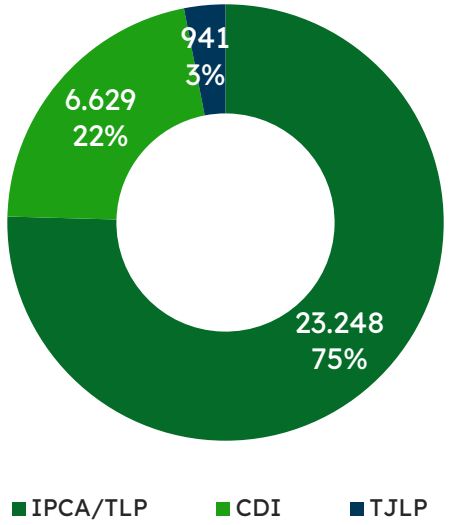
(R$ milhões e % - set/26)



A alavancagem na subholding (ECS) encerrou setembro em 4,1x (+0,2x *vs.* junho/26)

Dívida Bruta por Indexador

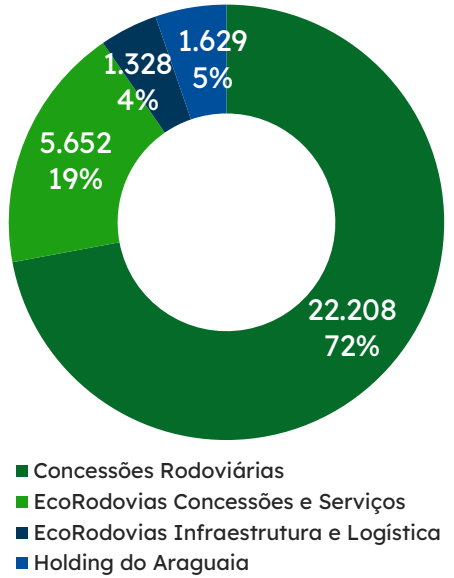
(R$ milhões e % - set/26)



78% da dívida bruta da EcoRodovias está **indexada à inflação**

Alocação da Dívida Bruta

(R$ milhões e % - set/26)

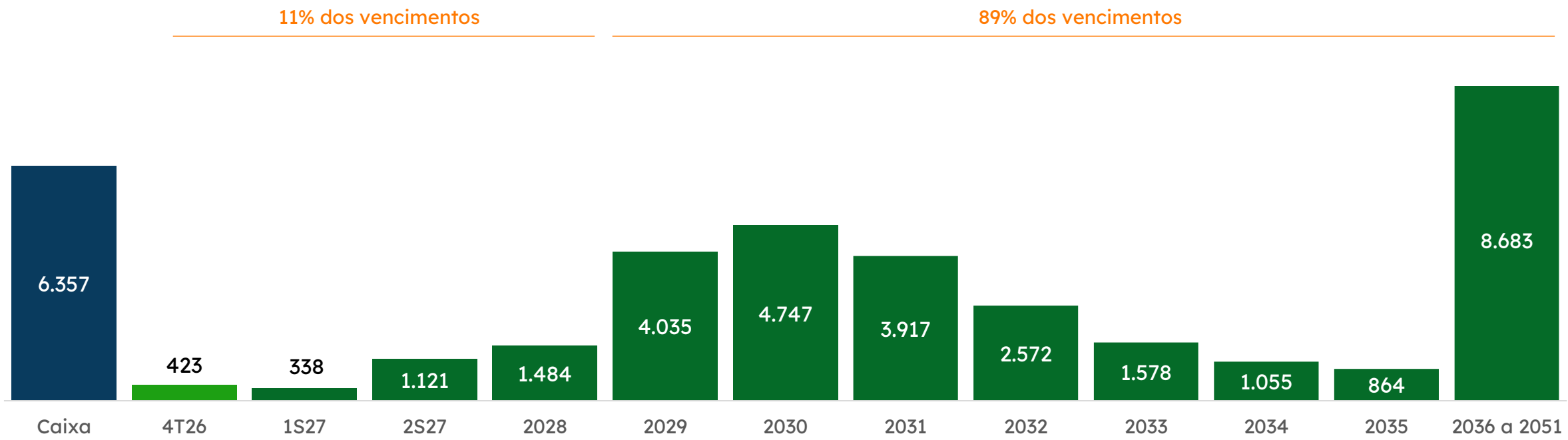


72% da dívida alocada nas **concessões rodoviárias**

Cronograma de amortização da dívida

Saldo de caixa robusto e perfil de endividamento alongado (prazo médio de 7,5 anos)

Cronograma de Amortização da Dívida Bruta em 30/09/2026 (R$ milhões)



Capex













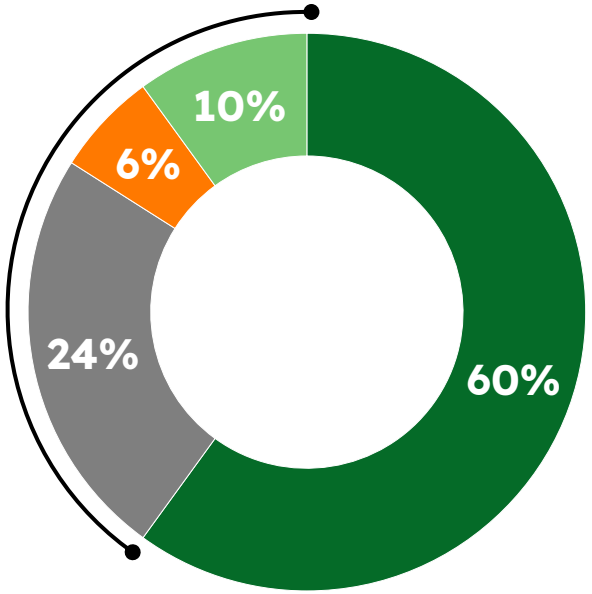
Execução e entrega de obras do ciclo de crescimento da Companhia.

Investimentos de R$4,5 bilhões nos 9M26

Capex por tipologia

Principais entregáveis 2025-2031

40%
Manutenção e Outros²



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

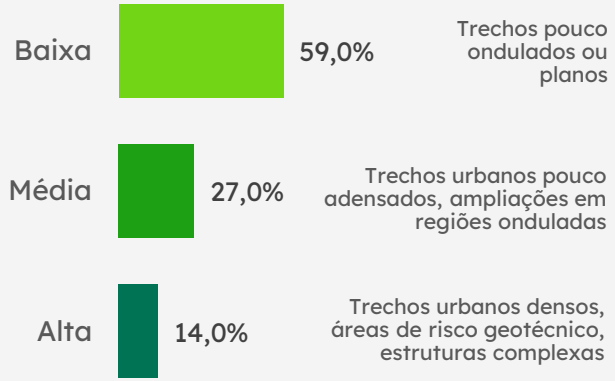
Indução de Tráfego
Realização de obras de incremento de capacidade que induzem aumento de tráfego e receita

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, 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)

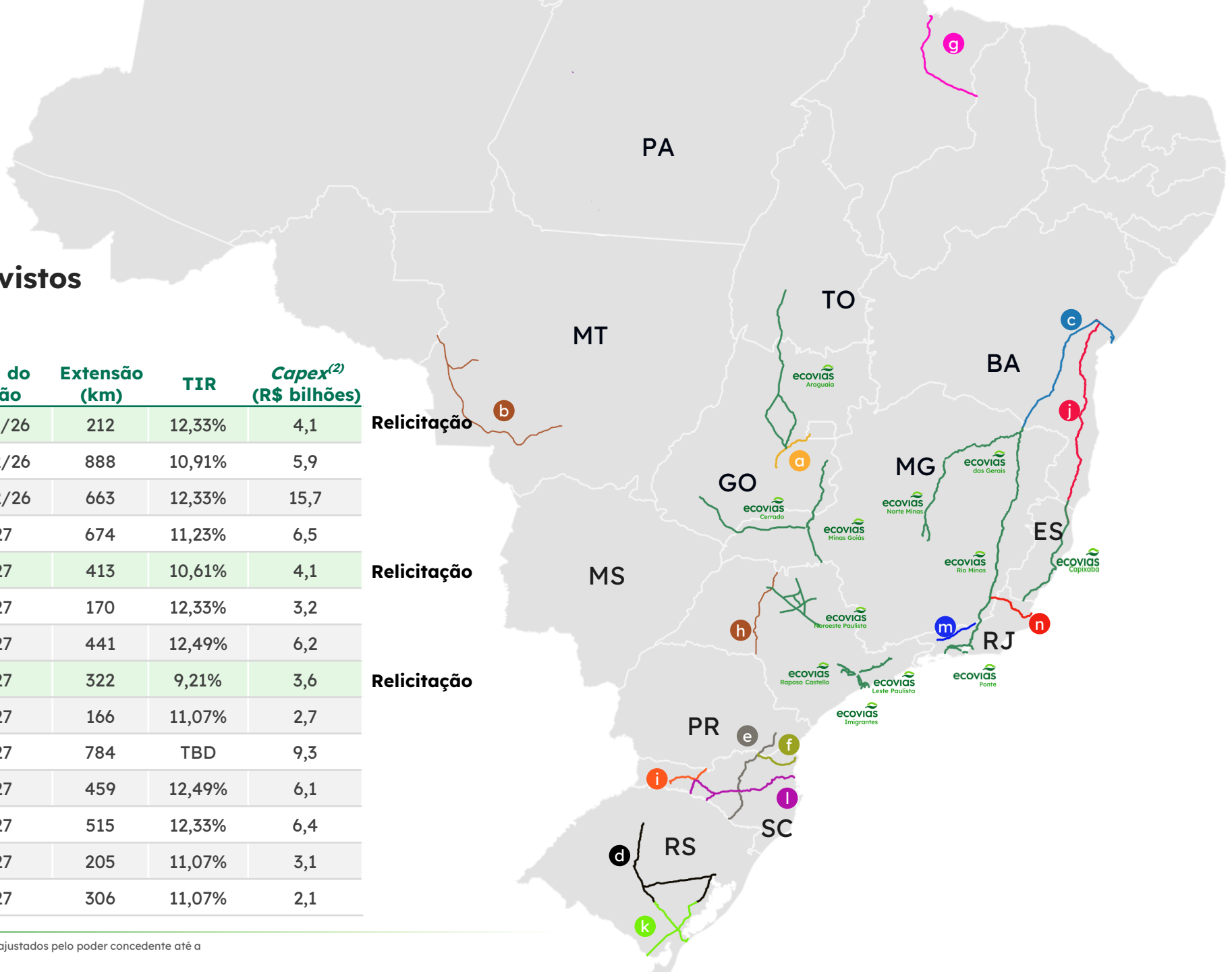
Pipeline

Oportunidades

Concessões, *capex* e TIR previstos pelo poder concedente[1]

Projetos Federais

ID	Concessão	Data do Leilão	Extensão (km)	TIR	*Capex*[(2)] (R$ bilhões)	
a	Rota do Pequi[2]	11/12/26	212	12,33%	4,1	
b	Rota Agro Central	17/12/26	888	10,91%	5,9	Relicitação
c	Rota 2 de Julho	18/12/26	663	12,33%	15,7	
d	Integração Sul	2027	674	11,23%	6,5	
e	Planalto Sul	2027	413	10,61%	4,1	Relicitação
f	BR-280/SC	2027	170	12,33%	3,2	
g	Rota Portuária Itaqui	2027	441	12,49%	6,2	
h	Rodovia Transbrasiliana	2027	322	9,21%	3,6	Relicitação
i	BR-153/282/480 SC (Lote 3)	2027	166	11,07%	2,7	
j	Rota Centro Sul Baiano	2027	784	TBD	9,3	
k	Portuária Sul (Ex Eco Sul)	2027	459	12,49%	6,1	
l	BR-153/282/470 SC (Lote 1)	2027	515	12,33%	6,4	
m	Vale Café	2027	205	11,07%	3,1	
n	Rota do Açu	2027	306	11,07%	2,1	



(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, Rio de Janeiro e Uberlândia



ISE B3 | ICO2 B3 | IDIVERSA B3 | CDP Pontuação A- | MSCI Avaliação AA | ISO 37001 Certificação Sistema de Gestão Antissuborno | ecorodovias

AGENDA ESG 2030

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

MEIO AMBIENTE

- Estratégia Climática
- Biodiversidade & Ecossistema
- Economia Circular

SOCIAL

- Segurança
- Capital Humano & DEI
- Comunidades

GOVERNANÇA

- Ética, Transparência & Integridade
- Compras Sustentáveis
- Proteção de Dados e Segurança da Informação

- Inovação & Tecnologia

Destaques

- Redução de Emissões Escopo 1 e 2: 25% até 2026 e 42% até 2030
- Redução de Emissões Escopo 3: 6% até 2026 e 11% até 2030
- Mulheres na liderança: 41% até 2030 e 50% até 2035
- Pessoas Negras na Liderança: 35% até 2035
- Redução de 50% nos acidentes fatais de trânsito até 2030
- 95% dos colaboradores envolvidos em treinamento anual de ética empresarial
- Avaliação de 95% dos fornecedores nos temas de ESG: Estratégicos até 2026 e Críticos até 2028
- Implementar tecnologias com enfoque em rodovias digitais, resilientes e sustentáveis para garantir a segurança e a fluidez de tráfego

Governança

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 pelos acionistas minoritários

- Eros Gradowski Junior

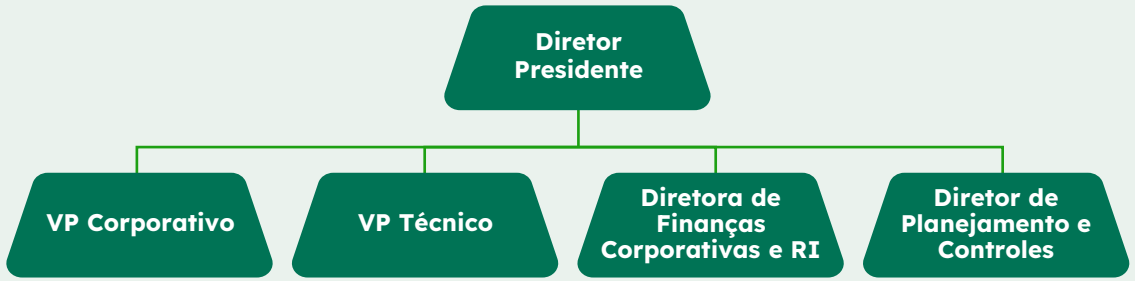
Membros independentes

- 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

www.ecorodovias.com.br/ri

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

ecorodovias

ecorodovias

Ecovias das Gerais



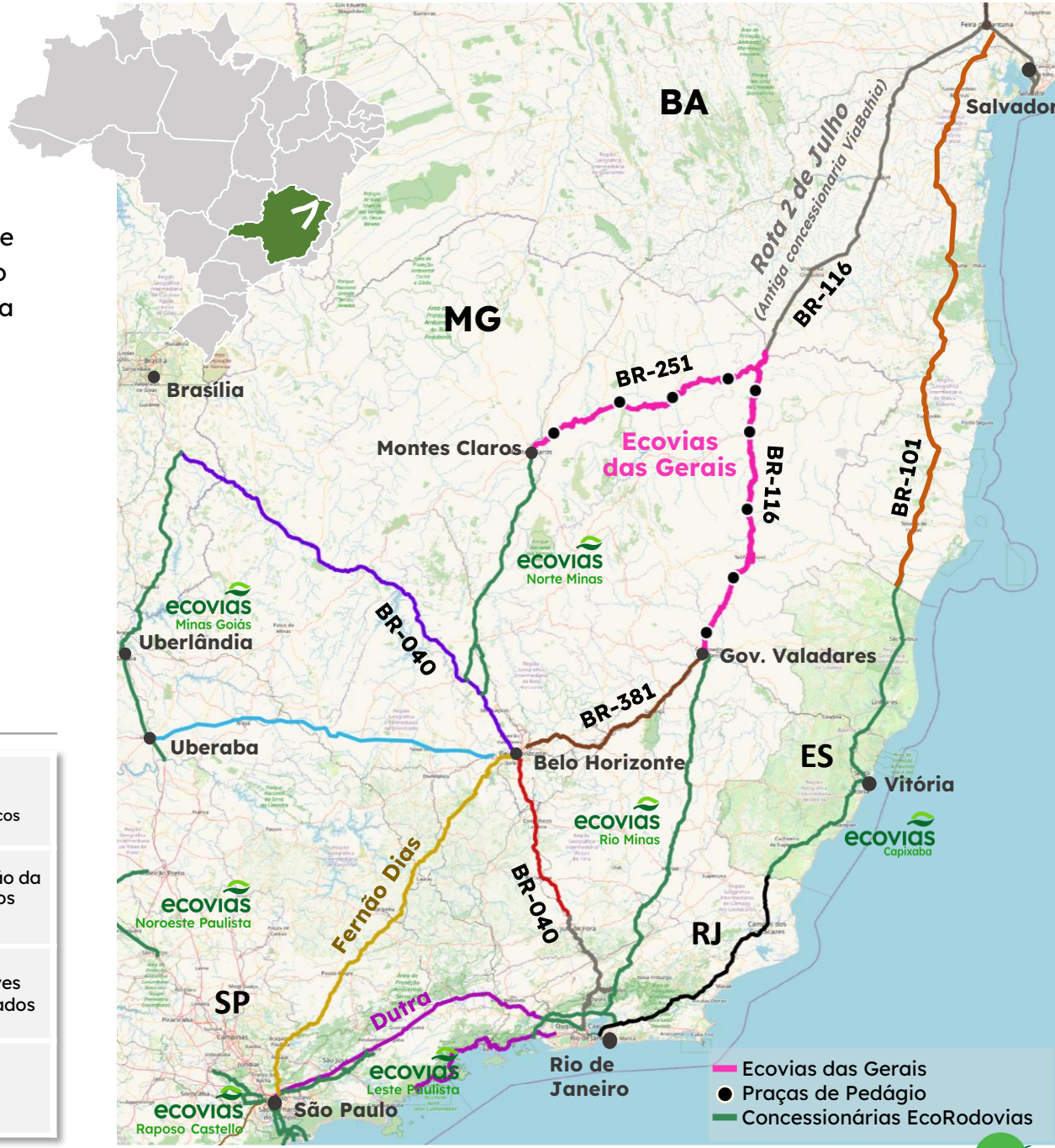
BR-251/MG – Ecovias das Gerais (próximo a Salinas)

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

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



*1) Considera a **reclassificação contábil** de aprox. R$ 500 mi de Opex para Capex (termos reais- Abr/2023)* *2) Opex não considera os recursos vinculados (correspondente a 2% da receita = R$ ~700 mi)*

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 10° 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 ±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 2° 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:

	Duplicação	3ª Faixa
Aplicado nas praças de pedágio que contemplam obras de ampliação	+40%	+15%

	Contorno de T. Otoni	Outras obras
Aplicado em todas as praças de pedágio	+3%	+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

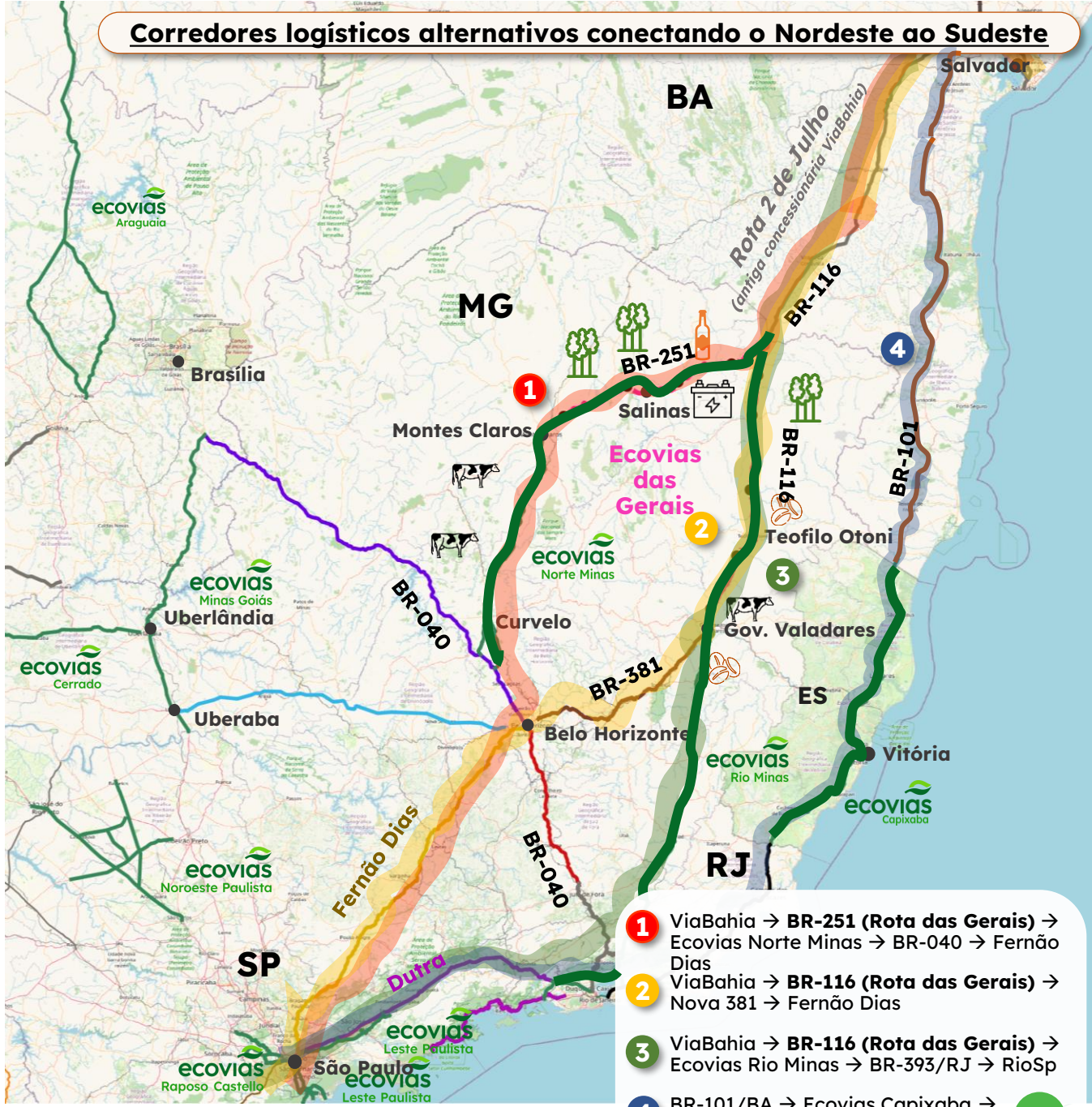
- A concessão inclui trechos das BR-251 e BR-116, integrantes de corredores logísticos estratégicos, que constituem a principal conexão entre os polos industriais de SP e MG e a região Nordeste

- 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)



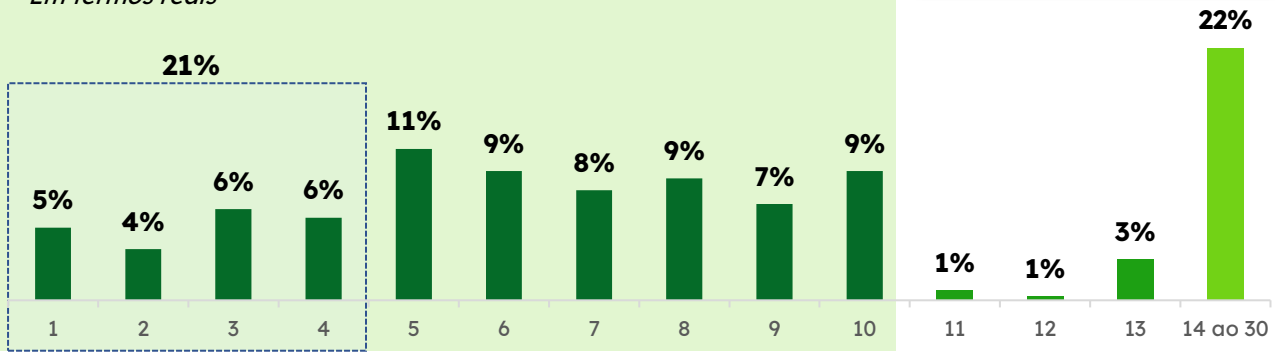
CAPEX & OPEX

- 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 1° e 2° 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)

Ciclo de obras de ampliação: ano 1 ao 10 = 74%

Em termos reais



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***

BR-116/MG – Ecovias das Gerais
(próximo a Teófilo Otoni)



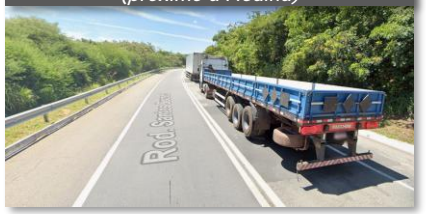
BR-251/MG – Ecovias das Gerais
(Montes Claros)

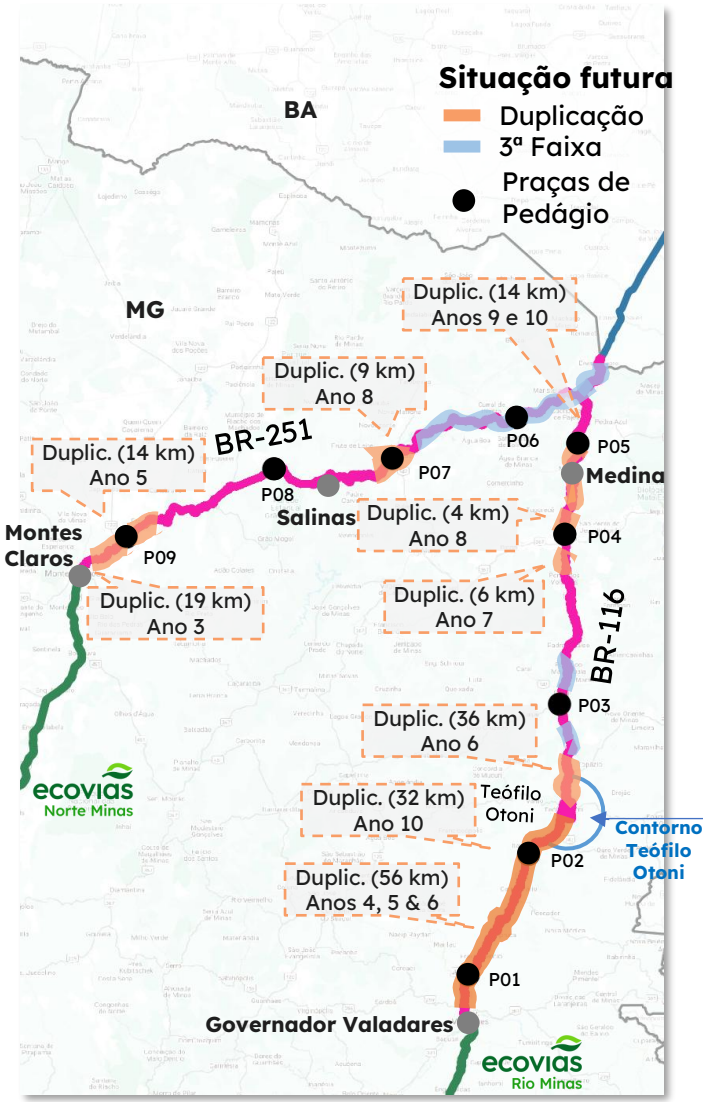


BR-251/MG – Ecovias das Gerais
(próximo a Salinas)



BR-116/MG – Ecovias das Gerais
(próximo a Medina)





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

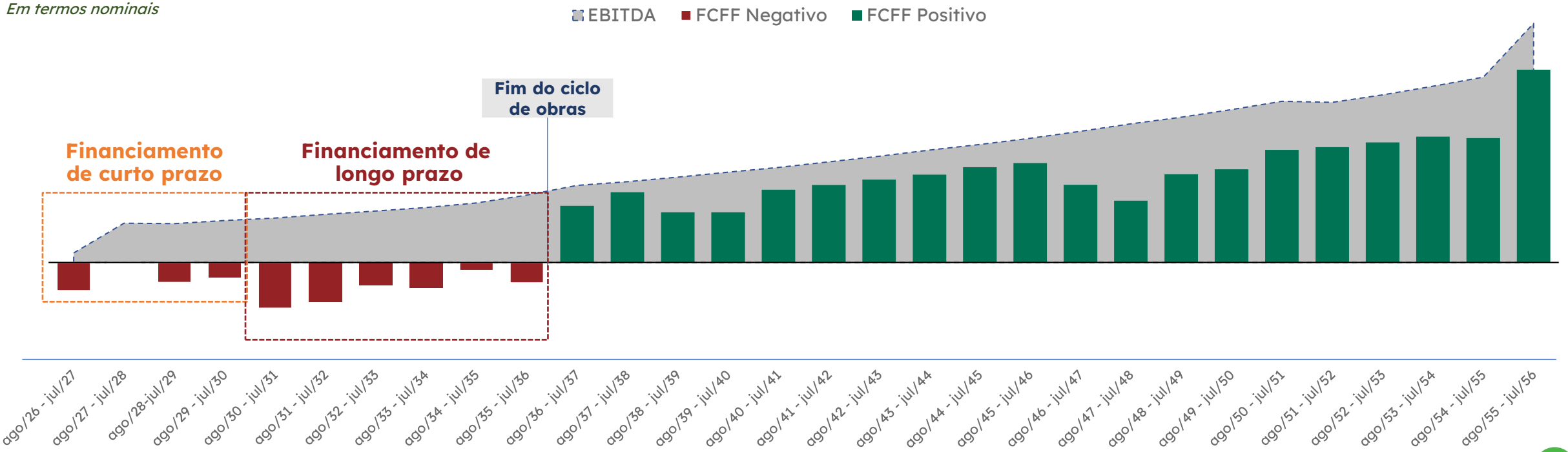
2. O aporte inicial foi dimensionado de forma a atender ao **mínimo exigido pelo contrato de concessão**

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

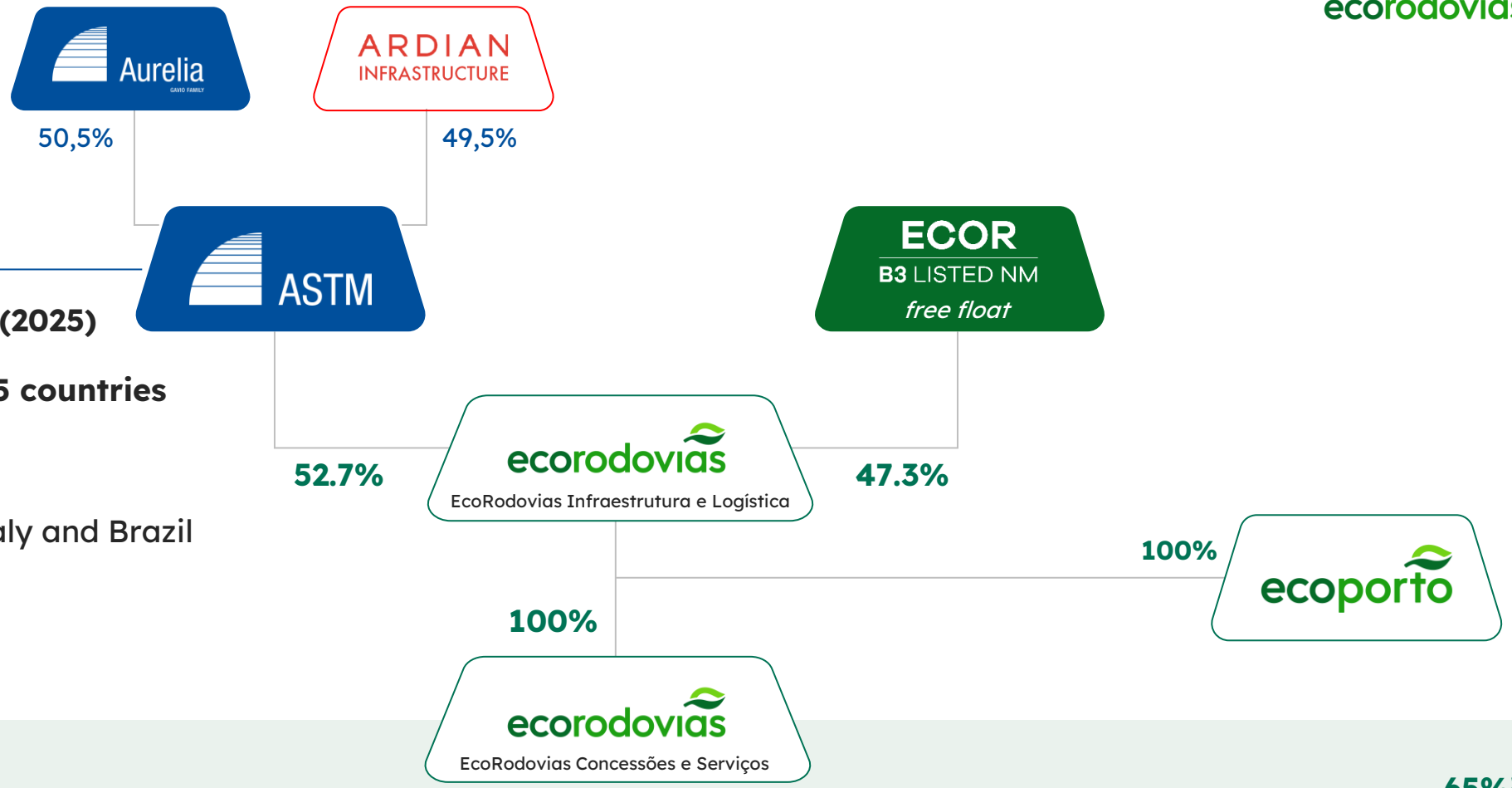
Em termos nominais





Ecovias Cerrado
Trevo de Monte Alegre de Minas (MG) | Junction of BR-365 and BR-153

Corporate Structure



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

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

ASTM

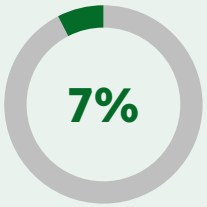
Global infrastructure player and the world's 2nd largest toll road operator

% EBITDA 1H26[1]



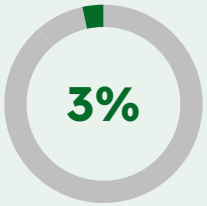
Highway Concessions

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



EPC

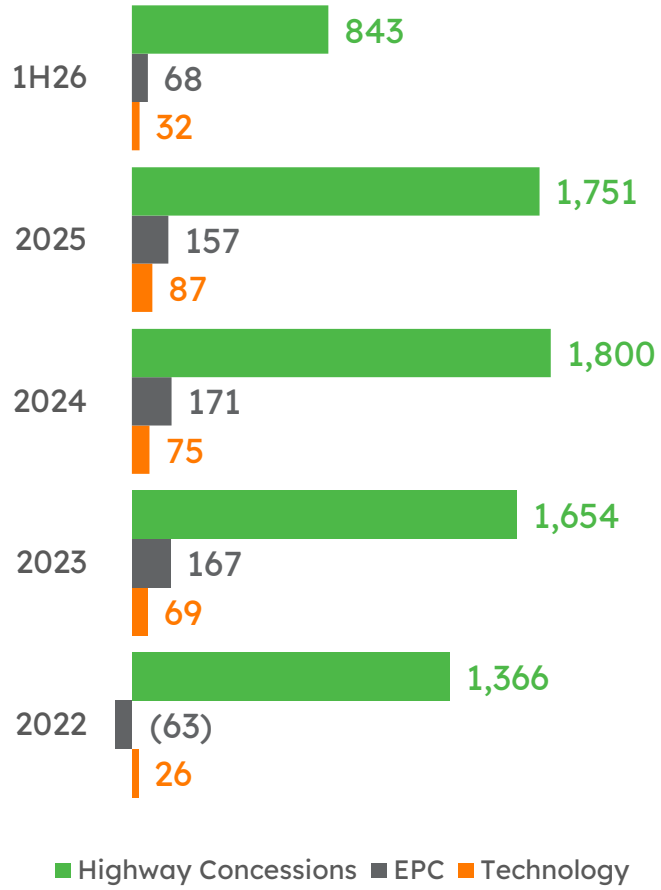
ASTM operates through **Itinera** in the sector of **large infrastructure works** and civil and industrial construction, and through **SINA**, in the engineering sector. Itinera operates in the US through **Halmar Intl.**, one of the most important construction companies in NY in the implementation of 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[1]
(€ 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 (Sep/26)

R$ 7.5 bn
Adjusted Net Revenue[1]

R$ 5.7 bn
Adjusted EBITDA[2]

R$ 498 MM
Net Income

21 years
Duration



(1) Excluding Construction Revenue. (2) Excluding Revenue and Construction Costs, Provision for Maintenance and the Paraná Agreement.

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

ecovias Norte Minas — Feb 18

ecovias Minas Goiás — May 19

ecovias Cerrado — Sep 19

ecovias Araguaia — Apr 21

ecovias Rio Minas — May 22

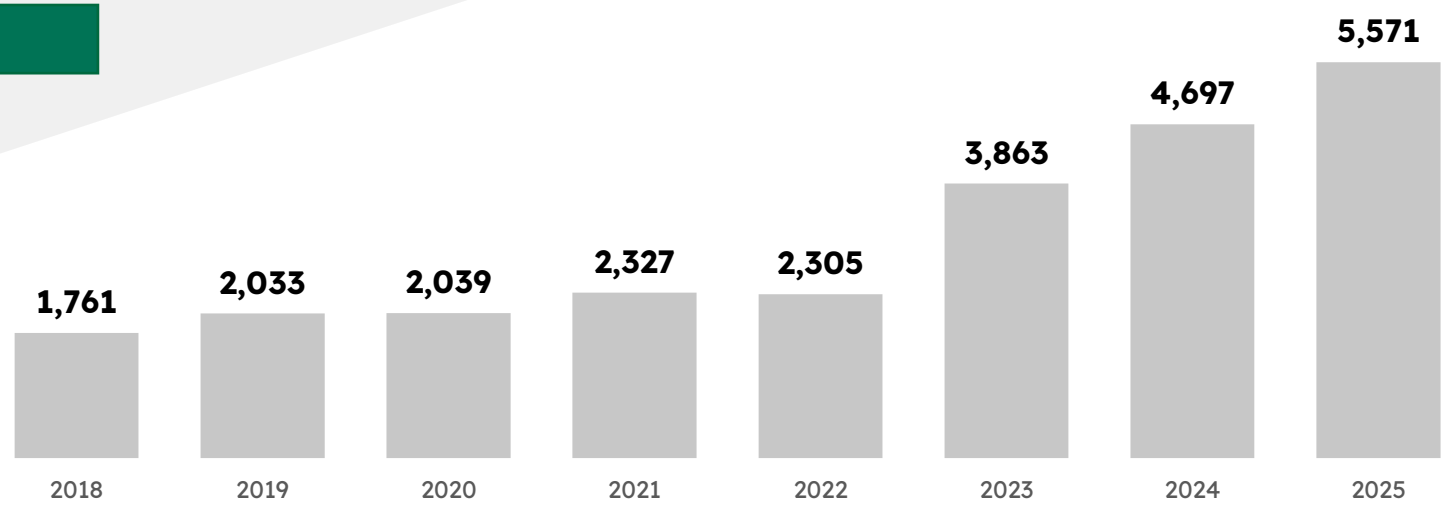
ecovias Noroeste Paulista — Sep 22

ecovias Raposo Castello — Nov 24

ecovias Capixaba — Jun 25

ecovias das Gerais — Mar 26

Adjusted EBITDA
R$ million



Auctions

Acquisition

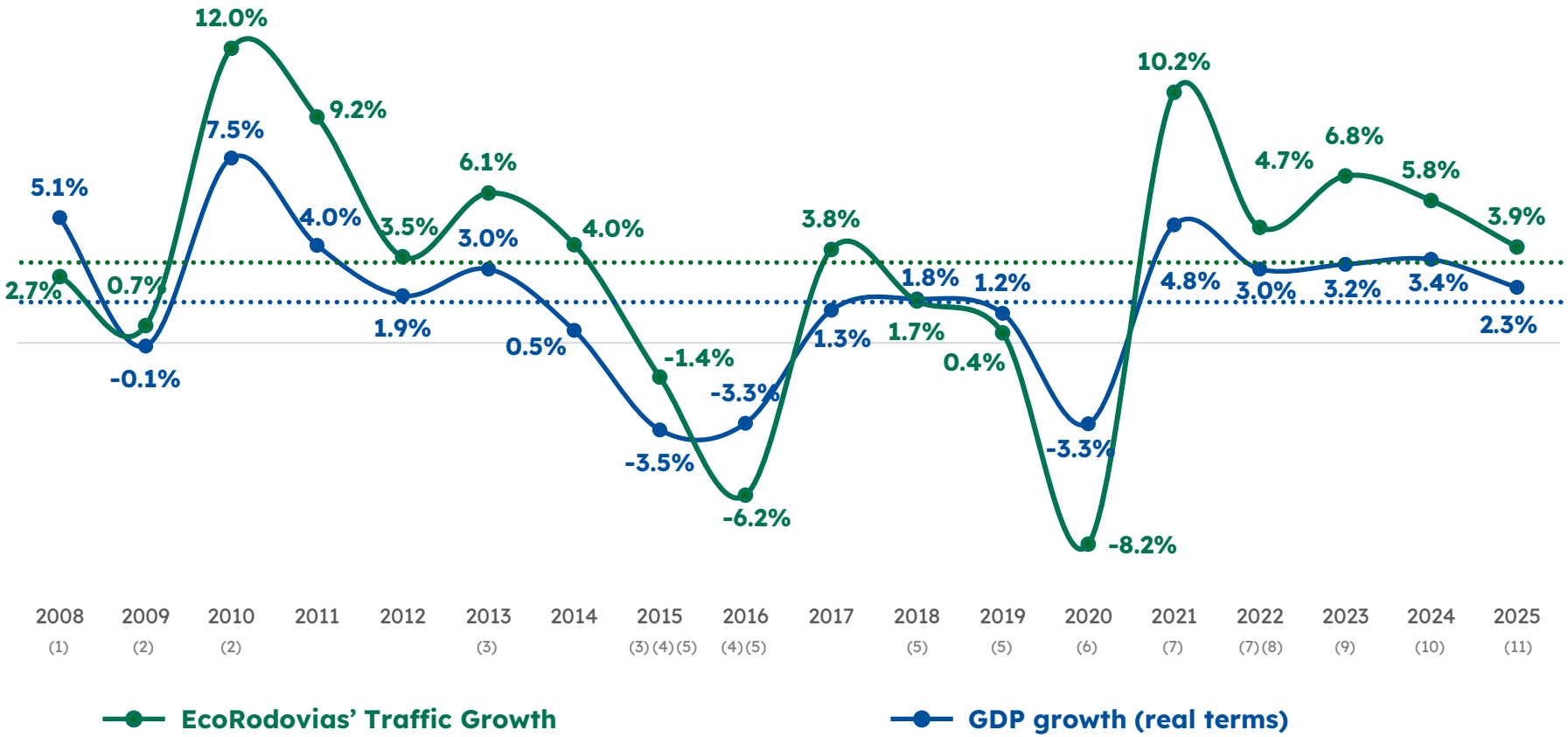
Traffic performance

TRAFFIC VOLUME (equivalent paying vehicles, thousand)	Oct/26[1]	Oct/25[1]	Chg.	10M26[1]	10M25[1]	Chg.
Ecovias **Imigrantes**	6,369	6,280	1.4%	61,640	60,162	2.5%
Ecovias **Leste Paulista**	9,261	9,551	-3.0%	88,076	91,775	-4.0%
Ecovias **Capixaba**	6,030	5,914	1.9%	58,248	55,260	5.4%
Ecovias **Ponte**	2,498	2,544	-1.8%	24,477	24,401	0.3%
Ecovias **Norte Minas**	4,655	4,149	12.2%	43,204	38,450	12.4%
Ecovias **Minas Goiás**	5,935	5,631	5.4%	55,624	53,287	4.4%
Ecovias **Cerrado**	3,084	3,454	-10.7%	30,951	32,601	-5.1%
Ecovias **Rio Minas**	7,105	6,819	4.2%	67,115	64,968	3.3%
Ecovias **Araguaia**	4,502	4,627	-2.7%	43,289	43,785	-1.1%
Ecovias **Noroeste Paulista**	6,808	6,786	0.3%	-	-	n.m.
Ecovias **Raposo Castello**	12,058	11,747	2.7%	-	-	n.m.
Comparable total[2]	**68,304**	**67,502**	**1.2%**	**472,624**	**464,689**	**1.7%**
Ecovias **Noroeste Paulista[3]**	-	-	n.m.	62,820	60,323	4.1%
Ecovias **Raposo Castello[4]**	-	-	n.m.	115,125	80,044	n.m.
CONSOLIDATED TRAFFIC[5]	**68,304**	**67,502**	**1.2%**	**650,569**	**605,056**	**7.5%**

1) It considers toll collection up to and including October 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[1]

ecovias Araguaia



ecovias Rio Minas



ecovias Noroeste Paulista



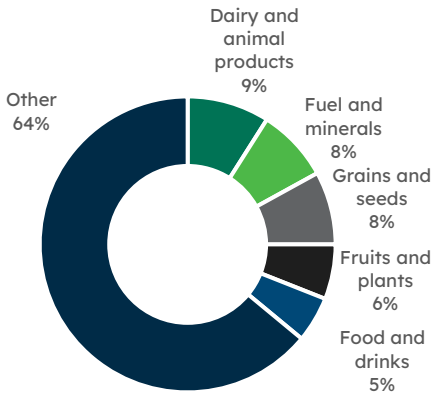
ecovias Capixaba

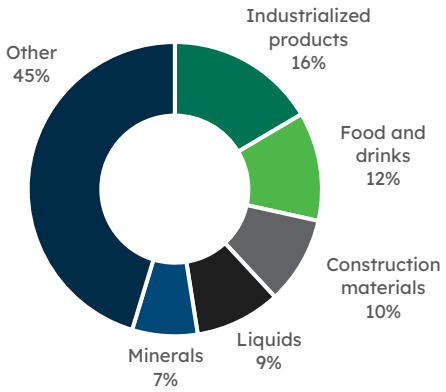


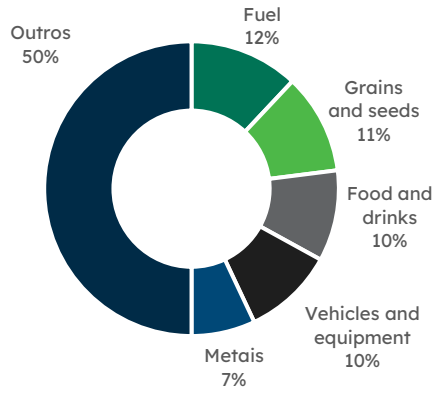
ecovias das Gerais

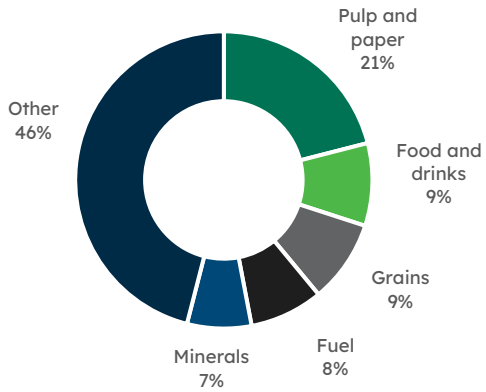


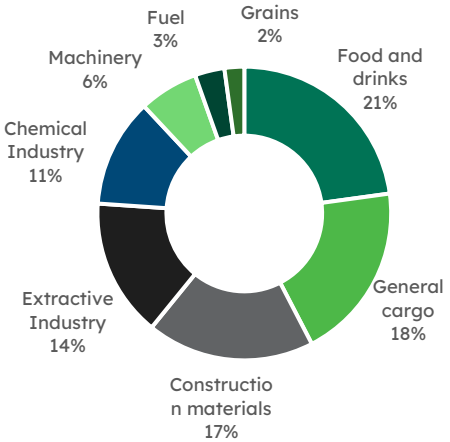
Type of Cargo – Heavy vehicles











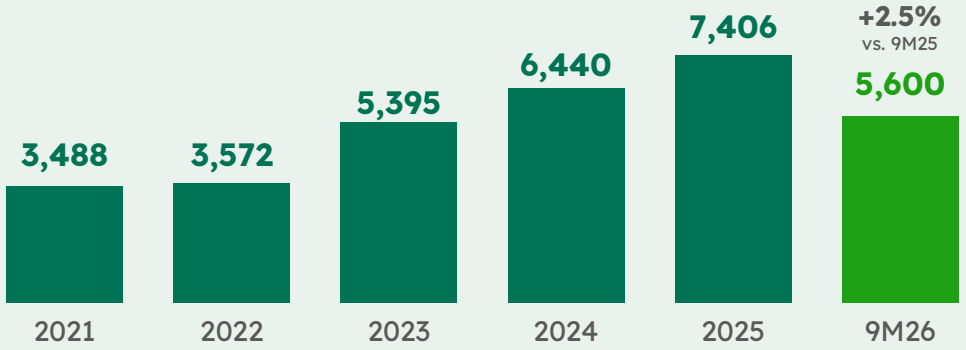
(1) Considers 2022 traffic in Ecovias Araguaia and traffic premise obtained from studies conducted to participate in Ecovias Rio Minas, Ecovias Noroeste Paulista, Ecovias Capixaba and Ecovias das Gerais auctions.

Financial performance

Adjusted Net Revenue[1]

R$ million

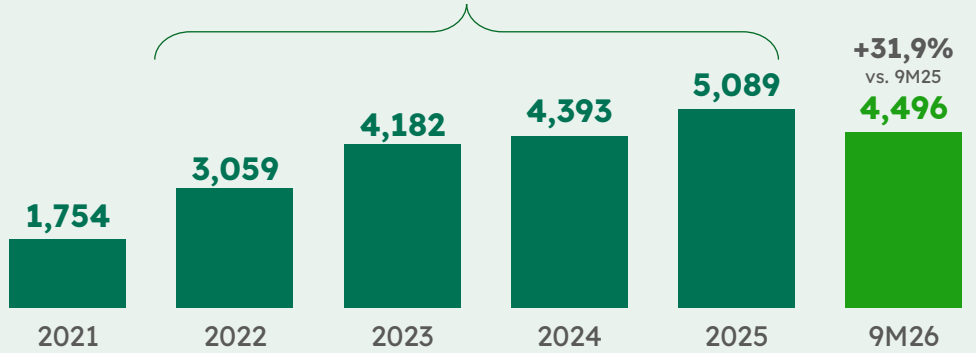
CAGR (21-25): **20.7%**



Investments[3]

R$ million

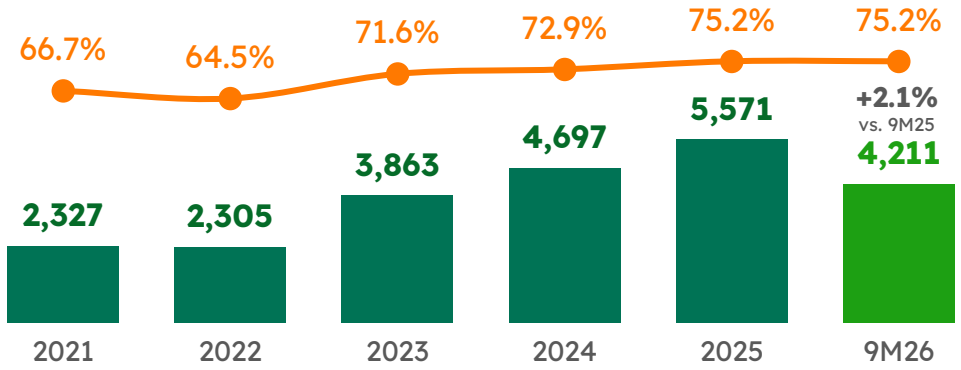
R$16.7 billion



Adj. EBITDA and Adj. EBITDA Margin[2]

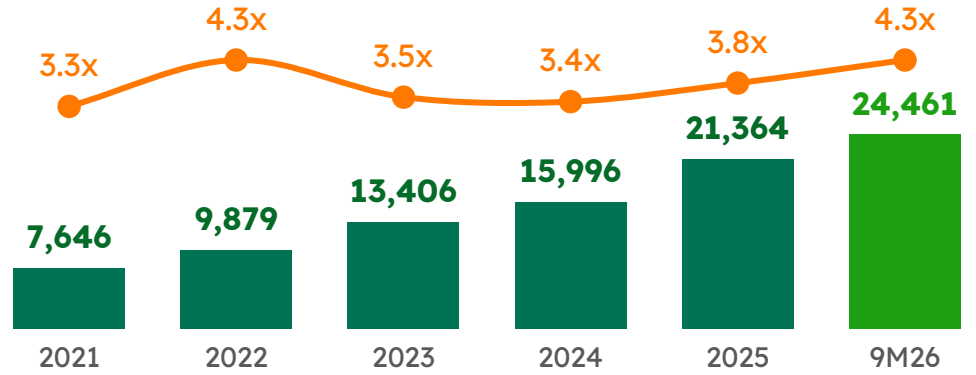
R$ million/ %

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.

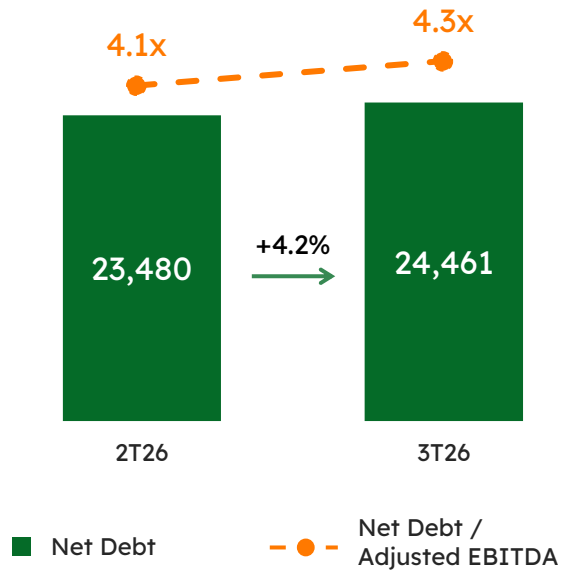
Debt Management

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

Leverage ended September at 4.3x

Net Debt and consolidated Leverage

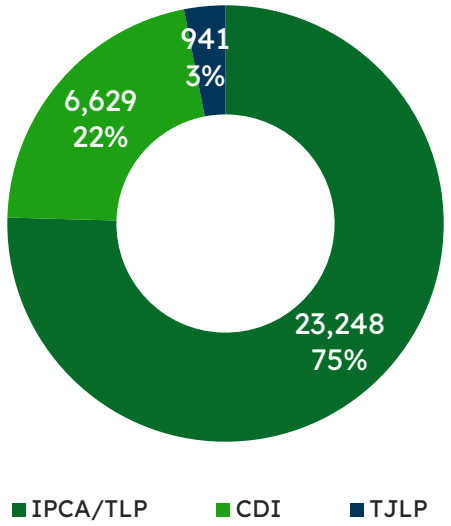
(R$ million and % - Sep/26)



The leverage ratio in the subholding company (ECS) ended September at 4.1x (+0.2x vs. Jun/26)

Gross Debt by indexer

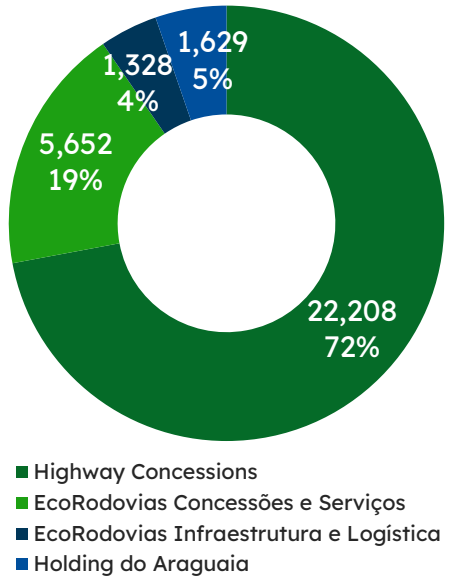
(R$ million and % - Sep/26)



78% of gross debt is inflation-indexed

Gross Debt Distribution

(R$ million and % - Sep/26)

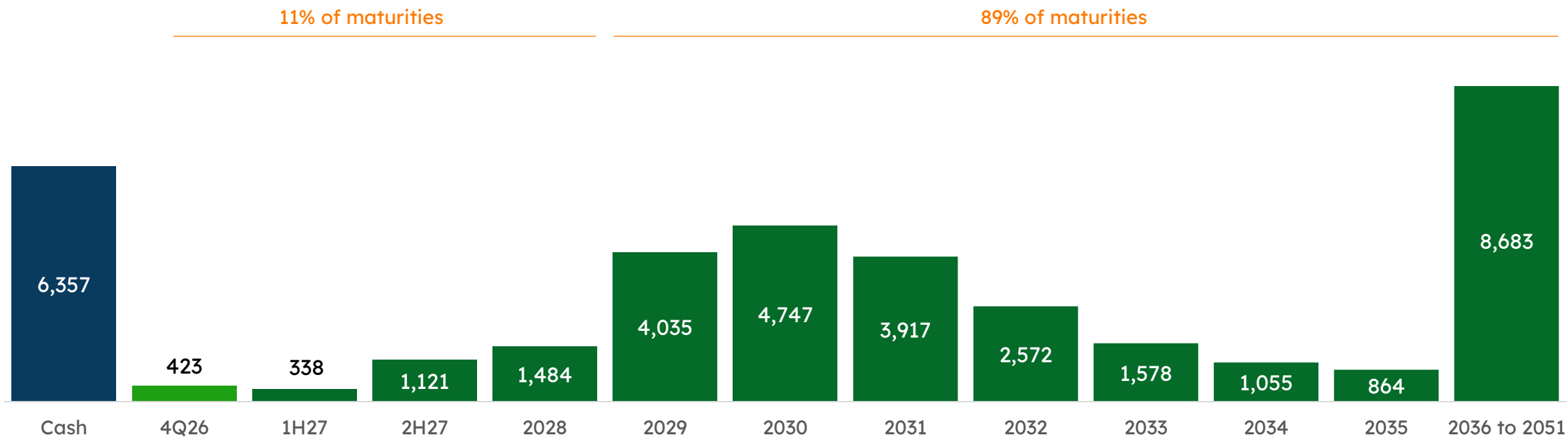


72% of the debt allocated to **highway concessions**

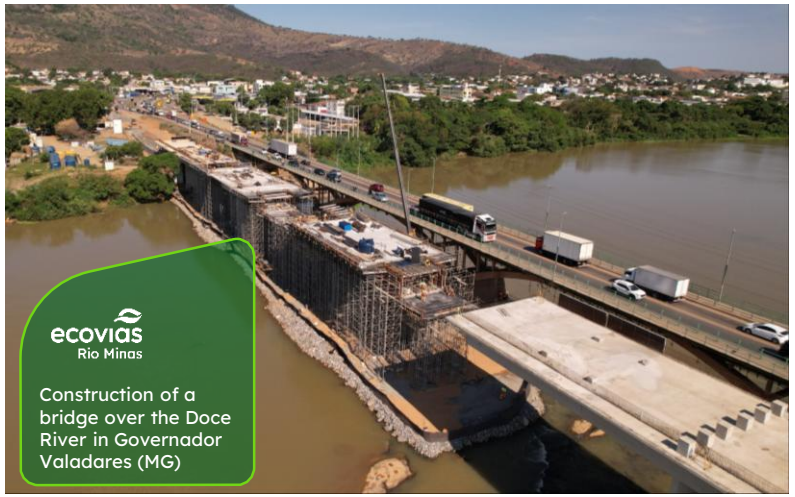
Debt Amortization Schedule

Strong cash position and long-term debt profile (average maturity of 7.5 years)

Gross Debt Amortization Schedule as of 9/30/2026 (R$ million)



Capex













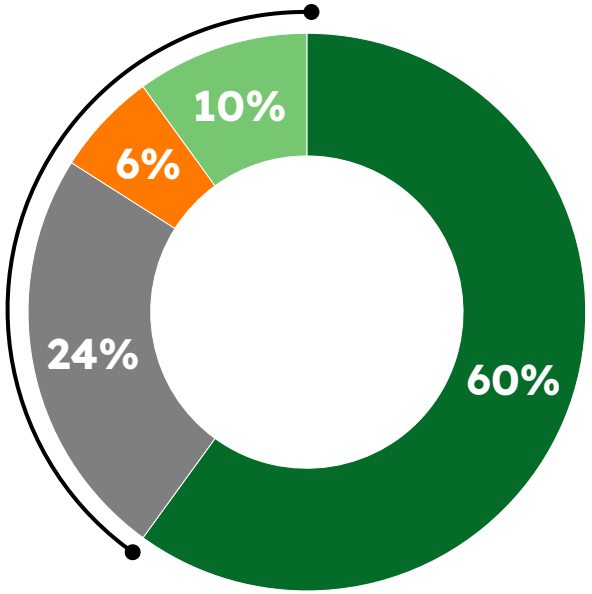
Execution and delivery of the Company's growth-cycle projects.

R$4.5 billion invested in 9M26

Capex by type

Main deliverables 2025-2031

40%
Maintenance and other²



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

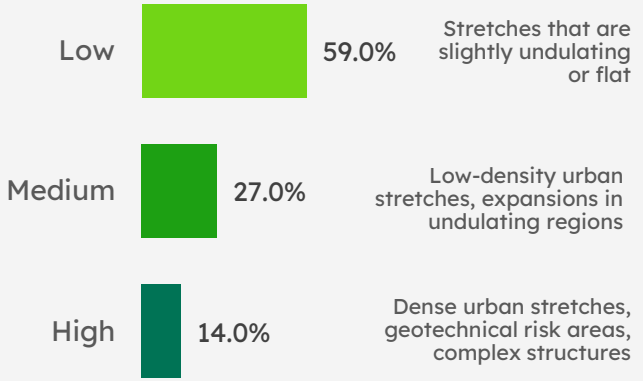
Traffic Increase
Works to increase capacity, leading to growth of traffic and revenue

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

1) Excluding Ecovias Capixaba and Ecovias das Gerais. 2) Management, inspection, expropriation, licensing expenses.

End-to-end Project development

Stage gates and value engineering policy

PLANNING AND CONTRACTING | **EXECUTION** | **OPERATION**

AUCTION PROPOSAL → **BUDGET** → EXECUTION OF THE **WORKS** → **FEEDBACK** Lessons learned

STAGE 0	STAGE 1	STAGE 2	STAGE 3	STAGE 4	STAGE 5	STAGE 6
Feasibility studies	Functional projects	Basic project	Executive project	Contracting of the works	Execution of the works	Operation and maintenance



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

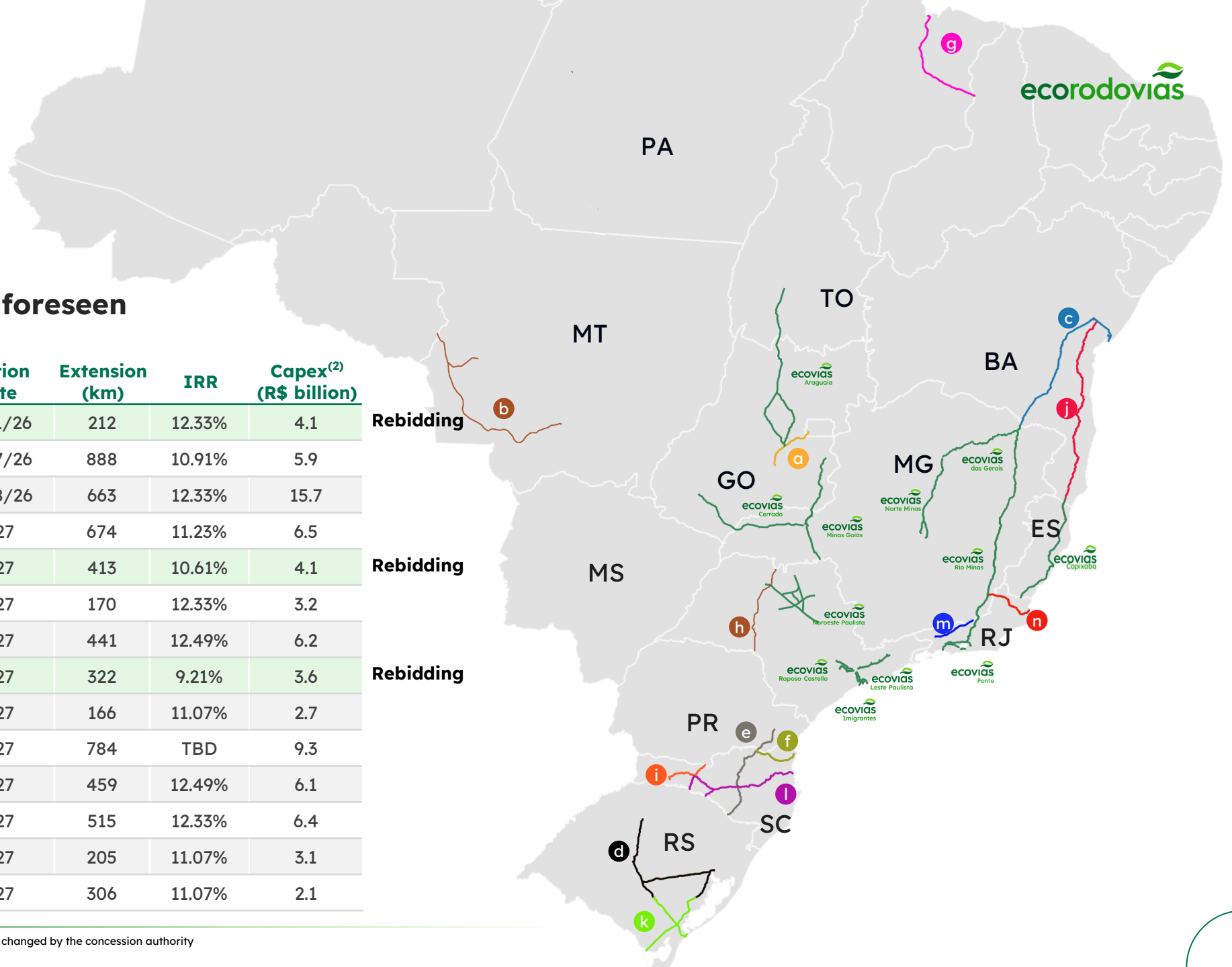
Variable compensation targets associated with the **achievement of the capex plan**

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[1]

	ID	Concession	Auction Date	Extension (km)	IRR	Capex[(2)] (R$ billion)	
Federal Projects	a	Rota do Pequi[2]	12/11/26	212	12.33%	4.1	Rebidding
	b	Rota Agro Central	12/17/26	888	10.91%	5.9	
	c	Rota 2 de Julho	12/18/26	663	12.33%	15.7	
	d	Integração Sul	2027	674	11.23%	6.5	
	e	Planalto Sul	2027	413	10.61%	4.1	Rebidding
	f	BR-280/SC	2027	170	12.33%	3.2	
	g	Rota Portuária Itaqui	2027	441	12.49%	6.2	
	h	Rodovia Transbrasiliana	2027	322	9.21%	3.6	Rebidding
	i	BR-153/282/480 SC (Lote 3)	2027	166	11.07%	2.7	
	j	Rota Centro Sul Baiano	2027	784	TBD	9.3	
	k	Portuária Sul (Ex Eco Sul)	2027	459	12.49%	6.1	
	l	BR-153/282/470 SC (Lote 1)	2027	515	12.33%	6.4	
	m	Vale Café	2027	205	11.07%	3.1	
	n	Rota do Açu	2027	306	11.07%	2.1	



(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

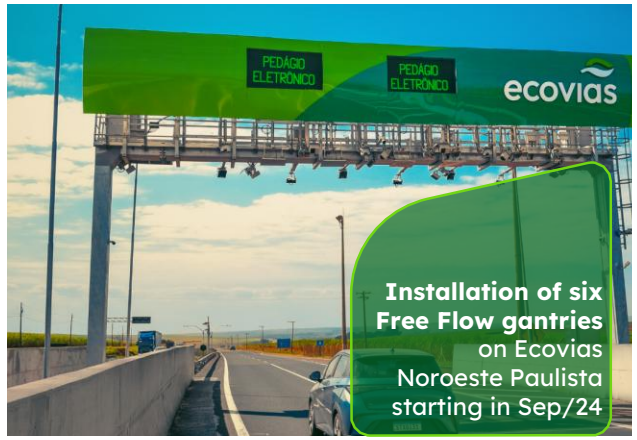
MDFe |
Lifted axles



HS-WIM Ecovias Cerrado |
Weighing trucks system



Free Flow Ecovias Noroeste Paulista |
Electronic Tolling



Self-service booths |
Payment methods



***Pedágio Digital* |**
Free Flow



Operational Centers |
São Paulo, Rio de Janeiro e Uberlândia



ISE B3 | ICO2 B3 | IDIVERSA B3 | CDP Score A- | MSCI Rating AA | ISO 37001 Anti-Bribery Management System Certification | ecorodovias

AGENDA ESG 2030

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

ENVIRONMENT

- Climate strategy
- Biodiversity & Ecosystem
- Circular Economy

SOCIAL

- Safety
- Human Capital & DEI
- Communities

GOVERNANCE

- Ethics, Transparency & Integrity
- Sustainable Procurement
- Data Protection and Information Security

- Innovation & Technology

Highlights

- Reduction of Scope 1 and 2 Emissions: 25% by 2026 and 42% by 2030
- Reduction of Scope 3 Emissions: 6% by 2026 and 11% by 2030
- Women in leadership: 41% by 2030 and 50% by 2035
- Black people in leadership: 35% by 2035
- Reduction by 50% in fatal traffic accidents by 2030
- 95% of employees involved in annual corporate ethics training
- Assessment of 95% of suppliers on ESG themes: Strategic by 2026 and Critical by 2028
- Implement technologies that ensure digital, resilient and sustainable highways to ensure safe and smooth traffic

Governance

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

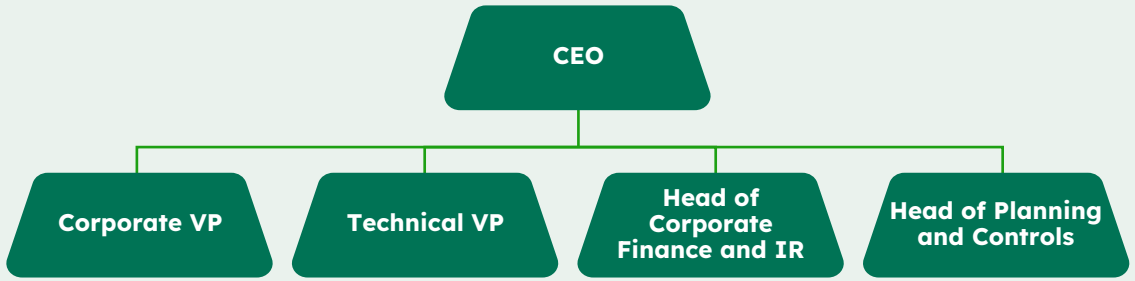
- Eros Gradowski Junior

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



Investor Relations



invest@EcoRodovias.com.br

www.EcoRodovias.com.br/ri

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

ecorodovias

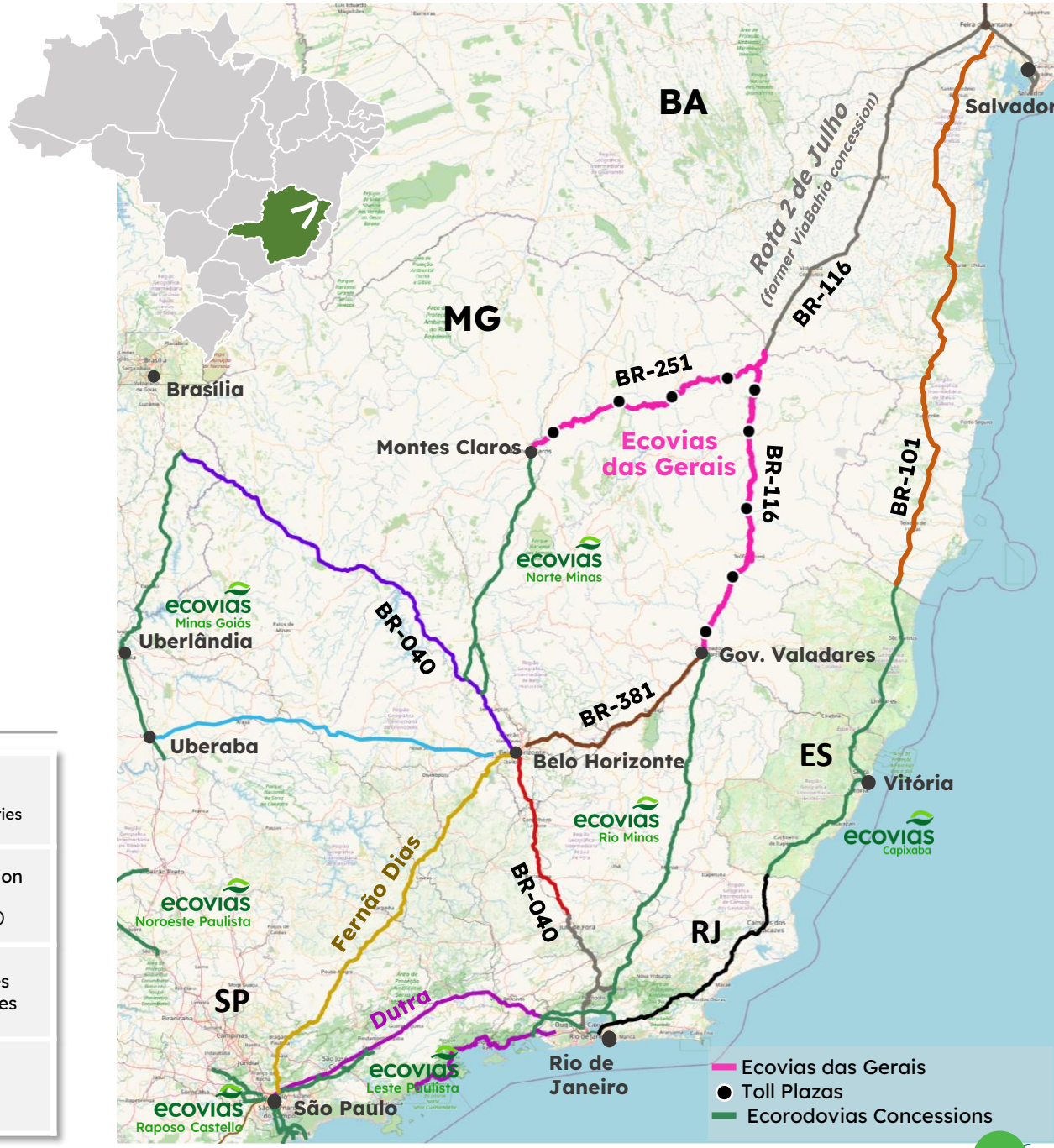
Ecovias das Gerais



BR-251/MG – Ecovias das Gerais (close to Salinas)

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
Concession Period	30 years
Gov.'s Capex(1)	R$ 7.7 bn
Gov.'s Opex(1)(2)	R$ 4.6 bn

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

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

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

Key considerations and merits of the project

Robust Concession Agreement

- The concession agreement includes **strong risk mitigation mechanisms**, which limited the exposure to traffic variations; toll delinquency; and expropriation, evictions and environmental licensing costs
- The official reference business plan has been structured with **a project IRR of 13.76%** (unlevered, real terms), representing the highest return among all projects already auctioned or announced in the Brazilian pipeline

Traffic Hedging

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

Operational Strenghts

- **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 ±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:

	Duplication	Add. Lane
Applied only to toll plazas that received the widening works	+40%	+15%
	T. Otoni's Bypass	**Other works**
Applied to all toll plazas	+3%	+5%

Escrow Accounts

- Concession agreement foresees a series of **escrow accounts**, managed by a **depositary 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

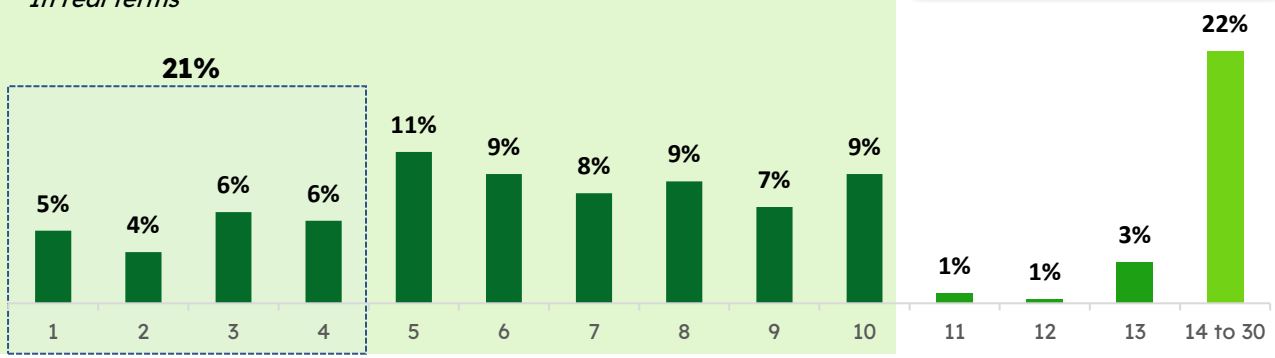
- The highways currently operate entirely as single carriageway, with 3rd lanes and limited multilane sections
- The concession agreement foresees:
  - **An initial pavement recovery** focused on the most critical sections, in order to authorize the start of tolling (to be executed during the first year)
  - **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)

Expansion Works cycle: Years 1 to 10 = 74%

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

In real terms



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

BR-116/MG – Ecovias das Gerais *(close to Teófilo Otoni)*



BR-251/MG – Ecovias das Gerais *(Montes Claros)*

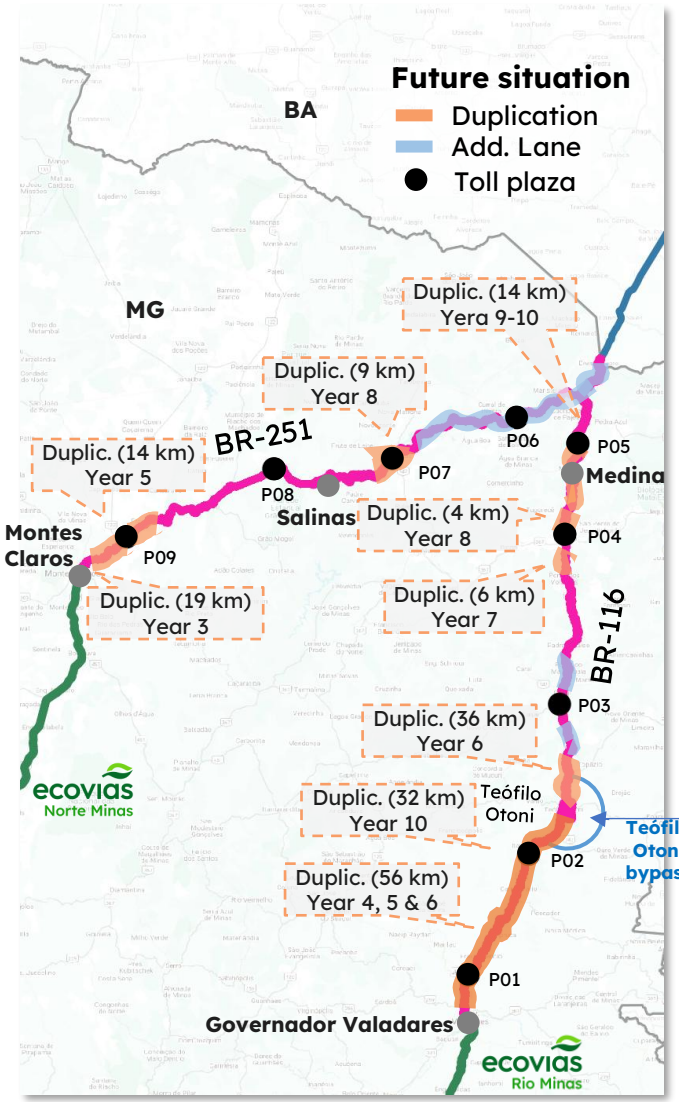


BR-251/MG – Ecovias das Gerais *(close to Salinas)*



BR-116/MG – Ecovias das Gerais *(close to Medina)*





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

