

AVISO AO MERCADO

DA OFERTA PÚBLICA DE DISTRIBUIÇÃO DA 19ª (DÉCIMA NONA) EMISSÃO DE DEBÊNTURES SIMPLES, NÃO CONVERSÍVEIS EM AÇÕES, DA ESPÉCIE QUIROGRAFÁRIA, EM 2 (DUAS) SÉRIES, PARA DISTRIBUIÇÃO PÚBLICA, SOB O RITO DE REGISTRO AUTOMÁTICO DE DISTRIBUIÇÃO, DA



MOTIVA INFRAESTRUTURA DE MOBILIDADE S.A.

CNPJ/MF nº 02.846.056/0001-97

no montante total de

R\$ 1.800.000.000,00

(um bilhão e oitocentos milhões de reais)

A **MOTIVA INFRAESTRUTURA DE MOBILIDADE S.A.**, sociedade por ações com registro de companhia aberta na categoria "A" perante a Comissão de Valores Mobiliários ("CVM"), em fase operacional, com sede na cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, na Avenida Doutora Ruth Cardoso, nº 8.501, 5º andar, Pinheiros, CEP 05425-070, inscrita no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica do Ministério da Fazenda ("CNPJ/MF") sob o nº 02.846.056/0001-97, com seus atos constitutivos registrados perante a Junta Comercial do Estado de São Paulo ("JUCESP") sob o NIRE 35.300.158334 ("Emissora"), em conjunto com **(a) XP INVESTIMENTOS CORRETORA DE CâMBIO, TÍTULOS E VALORES MOBILIÁRIOS S.A.**, instituição financeira, com endereço na Cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, na Avenida Presidente Juscelino Kubitschek, nº 1909, Torre Sul, 29º e 30º andares, CEP 04.543-907, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 02.332.886/0011-78 ("Coordenador Líder"); **(b) ITAÚ BBA ASSESSORIA FINANCEIRA S.A.**, sociedade anônima, com sede na Cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, na Avenida Brigadeiro Faria Lima, nº 3.500, 1º, 2º, 3º (parte), 4º e 5º andares, Itaim Bibi, CEP 04.539-132, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 04.845.753/0001-59 ("Itaú BBA"); **(c) BANCO SANTANDER (BRASIL) S.A.**, instituição financeira, com sede na Cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, na Avenida Presidente Juscelino Kubitschek, nº 2.041 e 2.235, bloco A, Vila Olímpia, CEP 04.543-011, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 90.400.888/0001-42 ("Santander"); **(d) BTG PACTUAL INVESTMENT BANKING LTDA.**, sociedade limitada, com endereço na Cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, na Avenida Brigadeiro Faria Lima nº 3.477, 14º Andar, Itaim Bibi, CEP 04.538-133, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 46.482.072/0001-13 ("BTG Pactual"); **(e) UBS BB CORRETORA DE CâMBIO, TÍTULOS E VALORES MOBILIÁRIOS S.A.**, instituição financeira pertencente ao grupo UBS BB Serviços de Assessoria Financeira e Participações S.A. e integrante do sistema de distribuição de valores mobiliários, com endereço na Cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, na Avenida Brigadeiro Faria Lima, nº 4.440, 4º andar (parte),

CEP 04.538-132 ("UBS-BB"); e **(f) BANCO VOTORANTIM S.A.**, instituição financeira integrante do sistema de distribuição de valores mobiliários, com endereço na Cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, na Avenida das Nações Unidas, nº 14.171, Torre A, 18º Andar, Vila Gertrudes, CEP 04.794-000, inscrito no CNPJ/MF sob o nº 59.588.111/0001-03 ("Banco BV", em conjunto com o Coordenador Líder, o Itaú BBA, o Santander, o BTG Pactual e o UBS BB, os "Coordenadores"), **comunicam**, nos termos do artigo 57 da Resolução CVM nº 160, de 13 de julho de 2022, conforme em vigor ("Resolução CVM 160"), que foi requerido, na presente data, perante a CVM, o registro da oferta pública de distribuição de 1.800.000 (um milhão e oitocentas mil) debêntures simples, não conversíveis em ações, da espécie quirografária, em 2 (duas) séries, da 19ª (décima nona) emissão da Emissora ("Debêntures" e "Emissão", respectivamente), sendo (a) 500.000 (quinhentas mil) Debêntures da Primeira Série (conforme definido na Escritura de Emissão); e (b) 1.300.000 (um milhão e trezentas mil) Debêntures da Segunda Série (conforme definido na Escritura de Emissão), todas com valor nominal unitário de R\$1.000,00 (mil reais), na data de emissão das Debêntures, qual seja, 15 de outubro de 2025 ("Data de Emissão"), perfazendo, na Data de Emissão, o montante total de R\$ 1.800.000.000,00 (um bilhão e oitocentos milhões de reais), sendo (a) R\$ 500.000.000,00 (quinhentos milhões de reais) correspondentes às Debêntures da Primeira Série; e (b) R\$ 1.300.000.000,00 (um bilhão e trezentos milhões de reais) correspondentes às Debêntures da Segunda Série, destinada exclusivamente a investidores profissionais, assim definidos nos termos do artigo 11 da Resolução CVM nº 30, de 11 de maio de 2021, conforme em vigor ("Investidores Profissionais"), estando, portanto, sujeita ao rito automático de registro de oferta pública de distribuição de valores mobiliários, nos termos do artigo 25, do artigo 26, inciso IV, alínea "(a)", e do artigo 27, inciso I da Resolução CVM 160 ("Oferta"), por se tratar de oferta pública **(i)** de debêntures não-conversíveis em ações; **(ii)** destinada exclusivamente a Investidores Profissionais; e **(iii)** cujo emissor encontra-se em fase operacional e possui o *status* de emissor frequente de renda fixa, por ser considerado também um emissor com grande exposição ao mercado (EGEM), nos termos do artigo 38-A, parágrafo único, da Resolução da CVM nº 80, de 29 de março de 2022, conforme alterada ("Resolução CVM 80").

As Debêntures serão emitidas nos termos do "*Instrumento Particular de Escritura da 19ª (Décima Nona) Emissão de Debêntures Simples, Não Conversíveis em Ações, da Espécie Quirografária, em 2 (Duas) Séries, para Distribuição Pública, Sob o Rito de Registro Automático de Distribuição, da Motiva Infraestrutura de Mobilidade S.A.*" ("Escritura de Emissão"), celebrado, em 13 de outubro de 2025, entre a Emissora e a **PENTÁGONO S.A. DISTRIBUIDORA DE TÍTULOS E VALORES MOBILIÁRIOS**, instituição financeira, por meio de sua filial na cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, na Avenida Brigadeiro Faria Lima, nº 2.954, 10º andar, conjunto 101, Jardim Paulistano, CEP 01.451-000, inscrita no CNPJ/MF sob o n.º 17.343.682/0003-08, na qualidade de representante dos debenturistas.

Nos termos da Escritura de Emissão, as Debêntures da Segunda Série contarão com o incentivo fiscal previsto no artigo 2º da Lei nº 12.431, de 24 de junho de 2011, conforme alterada ("Lei 12.431"), no Decreto nº 11.964, de 26 de março de 2024,

conforme alterada (“Decreto 11.964”), na Resolução do Conselho Monetário Nacional (“CMN”) nº 5.034, de 21 de julho de 2022, conforme alterada (“Resolução CMN 5.034”), na Resolução CMN nº 4.751, de 26 de setembro de 2019, conforme alterada (“Resolução CMN 4.751”), ou em eventuais normas posteriores que as alterem, substituam ou complementem, sendo a totalidade dos Recursos (conforme definido na Escritura de Emissão) obtidos por meio da Emissão das Debêntures da Segunda Série aplicados conforme previsto abaixo, tendo em vista o enquadramento dos Projetos (conforme definido abaixo) como projetos prioritários pelos protocolos de (i) nº 308818.0064408/2025, realizado no Ministério dos Transportes (“MT”), em 05 de fevereiro de 2025; (ii) nº 308818.0062311/2025, realizado no MT, em 14 de janeiro de 2025; e (iii) nº 308818.0081767/2025, realizado no MT, em 10 de outubro de 2025, nos termos do artigo 2º, parágrafos 1º, 1º-A e 1º-B, da Lei 12.431, do Decreto 11.964 e da Resolução do CMN nº 5.034, de 21 de julho de 2022.

Os Recursos obtidos por meio da emissão das Debêntures da Segunda Série serão destinados, nos termos do artigo 2º, parágrafo 1º, da Lei 12.431, e do Decreto 11.964, no pagamento futuro ou no reembolso de gastos, despesas ou dívidas, inclusive das despesas de capital, relacionados aos Projetos, sendo certo que, no caso das despesas já incorridas, referidos recursos serão integralmente alocados no reembolso de despesas, dívidas ou gastos relacionados aos Projetos que ocorreram em prazo igual ou inferior a 36 (trinta e seis) meses contados da data de encerramento da Oferta:

PROJETO PRVIAS	
Titular do Projeto	Concessionária de Rodovias PRVias S.A., inscrita no CNPJ/MF sob o nº 59.196.897/0001-13.
Número do protocolo no ministério setorial	3088180064408/2025
Ministério setorial	Ministério dos Transportes
Setor prioritário em que o Projeto se enquadra	Infraestrutura de Transportes
Objeto e Objetivo do Projeto	Concessão para exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço do sistema rodoviário das Rodovias Integradas do Paraná (PRVias) lote 3, no prazo e nas condições previstas no Contrato e no programa de exploração de rodovias, segundo o escopo, os parâmetros de desempenho e os parâmetros técnicos estabelecidos. O projeto de concessão do Sistema Rodoviário das Rodovias Integradas do Paraná (PRVias) lote 3 tem uma extensão total de 569,750 km e compreende as seguintes rodovias:

	• BR-369/PR, com início no entr. com a PR-444, no município de Arapongas, até o entr. com a BR-376, no município de Jandaia do Sul; • BR-373/PR, com início no entr. com a BR-487(A)/PR-151, no município de Boa Vista, até o entr. com a BR-376(A), no município de Ponta Grossa; • BR-376/PR, com início no entr. com o Acesso I Mandaguari, no município de Mandaguari, até o entr. com a BR-277(A)-428, no município de São Luiz do Purunã; • PR-090, com início no entr. com o entr. com a PR-862 (B), no município de Ibiporã, até o entr. com a PR-323 (A), no município de Sertanópolis; • PR-170, com início no entr. com a BR-369 (B), no município de Apucarana, até o entr. com a BR-376 (A), no município de Apucarana; • PR-323, com início no entr. com a divisa entre PR e SP na ponte de Paranapanema até o entr. com PR-445/545 (WARTA), no município de Londrina; • PR-445, com início no entr. com a PRC/272/BR-376/272, no município de Mauá da Serra, até o entr. com a PR-323/545, no município de Cambé O projeto em questão contempla uma abrangente série de melhorias e ampliações na infraestrutura viária, incluindo 132,6 km de duplicação de rodovias, 24,6 km de faixas adicionais e 61,6 km destinados à implantação de contornos. Adicionalmente, estão previstos 6,7 km de vias marginais e 24,1 km de ciclovias, visando a integração de diversos modos de transporte e a segurança dos usuários. O projeto também inclui a instalação de 14,9 km de iluminação em trecho de serra, 8 passagens de fauna para a preservação da vida silvestre, e 314 pontos de ônibus para melhorar o acesso ao transporte público. Serão construídas 22 passarelas, 2 áreas de escape e 2 Pontos de Parada de Descanso (PPD), todos projetados para garantir maior segurança e conforto para os usuários das vias. As obras de ampliação de capacidade serão realizadas entre os anos 3 e 7 (2028 a 2032). No ano 3 estão previstos cerca de 12 km de duplicações; no ano 4, estão previstos cerca de 36 km de duplicação, 5 km de contorno, 1,6 de vias marginais. Já no ano 5, são previstos cerca de 59 km de duplicações, 14 km de contorno, 2,83 km de vias marginais. No ano 6, estão previstos 25,02 km de duplicação, 9,28 km de faixas adicionais e 14,65 km de contornos. Por fim, no ano 7, são cerca de 15 km de faixas adicionais, 28 km de contornos e 2,29 km de vias marginais. Estão previstos ainda 12 unidades de trombetas, cerca de 7 diamantes, 60 unidades de parclos, 2 rotatórias alongadas, 4 retornos em unidades, 22
--	--

	passarelas, 2 áreas de escape, 24,12 km de ciclovias, cerca de 113 de acessos, 314 pontos de ônibus, 2 áreas de escape, entre outros investimentos em Barreiras Acústicas, Caixas de Contenção de Produtos Perigosos, Passagens de Fauna, Iluminação Trecho da Serra. Dos investimentos listados, destaca-se a execução de 4 Contornos: (i) Apucarana, será realizado em pista dupla, ligando a BR369/PR a BR-376/PR, com extensão total de 13,83 km, com previsão de entrega no ano 5; (ii) Califórnia: será realizado em pista dupla, ligando 2 trechos da BR-376/PR, com extensão total de 5,46 km, com previsão de entrega no ano 4; (iii) Norte Ponta Grossa: extensão total de 14,65 km e prazo para abertura ao público no ano 6; (iv) Leste Ponta Grossa: extensão total de 27,7 km e prazo para abertura ao público no ano 7. Em questão de segurança viária, serão realizadas ainda X áreas área de escape: (i) na BR-376, no km 205,30; (ii) na BR-376, no km 297,35. • Reembolso Outorga (Recurso Vinculado) Está sendo considerado a título de reembolso o valor em virtude do desconto final ofertado de 26,60%, totalizando o valor de e R\$ 1.028.867.344,00 (um bilhão, vinte e oito milhões, oitocentos e sessenta e sete mil, trezentos e quarenta e quatro reais), data base mar/23, a ser atualizado no momento do pagamento. • Calculadora de Empregos Segundo Calculadora de Empregos da Infra S.A., que gera estimativa de empregos que pode ser gerada a partir da projeção de empreendimentos de infraestrutura, o investimento previsto de 9,87 BI totaliza cerca de: 47.488 empregos diretos; 22.395 empregos indiretos; 73.121 empregos via efeito renda. O Contrato de concessão tem previsão de assinatura para 2/04/2025, sendo o prazo de concessão de 30 anos contados a partir da data da assunção, caracterizada pela assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens.
Benefícios sociais ou ambientais advindos da implementação do Projeto	O Contrato de Concessão prevê uma série de benefícios sociais e ambientais, implementados dentro de uma série de Programas de Gestão Socioambiental para Operação da Rodovia, nos quais se destacam o (i) Programa de Prevenção, Monitoramento e Controle de Processos Erosivos; (ii) Programa de Monitoramento de Atropelamento de Fauna; (iii) Programa de Recuperação de Áreas Degradadas; (iv) Programa de Mitigação dos Passivos Ambientais; (iv) Programa de Educação Ambiental; (v) Programa de Comunicação Social; (vi) Programa de Gestão Ambiental, incluindo gerenciamento de riscos e de gestão de emergências; e (vii) Programa Carbono Neutro; e Programas de Gestão Socioambiental para as Obras de Melhorias e Ampliação da Capacidade, em que se destacam (i) Programa Ambiental da Construção (PAC); (ii) Programa de Prevenção, Controle e Monitoramento de Processos Erosivos; (iii) Programa de Controle,

	Monitoramento e Mitigação de Impactos nos Recursos Hídricos; (iv) Programa de Monitoramento de Ruídos e Vibrações; (v) Programa de Proteção à Flora; (vi) Programa de Proteção à Fauna; (vii) Programa de Comunicação Social; (viii) Programa de Educação Ambiental; (ix) Programa de Melhoria dos Acessos e Travessia Urbana (PMATU); (x) Programa de Saúde Ocupacional e Segurança do Trabalho (Fase de Obras); (xi) Plano de Gerenciamento de Riscos e Atendimento a Emergências (Fase de Obras); (xii) Programa de Gestão do Patrimônio Arqueológico / Educação Patrimonial; (xiii) Programa de Gestão de Desapropriações e Indenizações, entre outros. • Carbono Neutro: o Contrato de Concessão do Lote estabelece a necessidade de implantação do Programa Carbono Neutro, cujo objetivo é realizar o inventário das emissões de Gases de Efeito Estufa, relativas às atividades de operação do sistema rodoviário e compensá-las por meio de projeto de plantio compensatório e/ou reflorestamento, compra de créditos de carbono no Mercado Regulado ou Voluntário ou ainda Mecanismo de Desenvolvimento Limpo. Qualquer que seja a medida compensatória, a Concessionária deverá certificá-la e apresentar anualmente para controle da ANTT. • Programa Ambiental da Construção (PAC): incorpora todas as medidas de prevenção ambiental aos procedimentos executivos de obra que são de responsabilidade da empresa construtora, e incluirá todas as medidas pertinentes à prevenção da poluição, manejo de efluentes, gestão de resíduos, controle da qualidade do ar, emissão de poluentes, entre outros. • Programa de Gestão Ambiental: tem por objetivo instituir uma estrutura eficiente de Gestão Ambiental com foco nas obras de duplicação e melhoria da rodovia, de maneira a garantir a participação coordenada de todos os atores envolvidos nos processos de licenciamento, construção e execução das medidas mitigadoras e programas ambientais propostos. • Programa de Prevenção, Controle e Monitoramento de Processos Erosivos: proposição de medidas de prevenção, controle e monitoramento de processos erosivos oriundos das intervenções de engenharia a serem implementadas na área de influência do empreendimento em que existe risco potencial desses processos, pelas características geológicas, geomorfológicas e de solos. • Programa de Controle, Monitoramento e Mitigação de Impactos nos Recursos Hídricos: controlar e/ou mitigar os impactos potenciais sobre os recursos hídricos interceptados pelo empreendimento, incluindo o monitoramento da qualidade da água dos parâmetros físico-químicos de cursos d'água que são interceptados pela rodovia ou que estão localizados próximos às áreas de apoio ou canteiros, de forma a verificar a sua qualidade em relação aos padrões previstos na legislação vigente.
--	--

	• Programa de Monitoramento de Ruídos e Vibrações: implementação de medidas que visam reduzir a emissão de poluentes sonoros e vibração (ruído de tráfego e comunitário), que contribuirão para evitar efeitos negativos na saúde da mão-de-obra e dos moradores próximos. Inclui a implantação de Planos de Manutenção de equipamentos e veículos, bem como o monitoramento periódico. • Programa de Proteção à Flora: conjunto de medidas destinadas a minimizar os impactos associados à redução da cobertura vegetal: • Controle da Supressão de Vegetação: adoção de medidas de controle ambiental e de segurança durante as atividades de remoção da cobertura vegetal; • Resgate e Transplante de Germoplasma Vegetal: essa atividade é importante para compensar parte da perda da diversidade vegetal causada pelas obras de melhoria e ampliação da capacidade e deve ser realizada previamente e após a supressão; • Plantio Compensatório: propõe a realização da recomposição da vegetação, a fim de compensar os impactos negativos sobre a vegetação nativa decorrentes das obras. • Programa de Proteção à Fauna: conjunto de medidas que visam minimizar os impactos à fauna associada à área de intervenção pelas obras de melhoria e ampliação da capacidade: • Mitigação e Monitoramento de Atropelamento de Fauna: prevê a implantação de medidas para minimizar o risco do aumento do número de atropelamentos de fauna, após a duplicação da rodovia, devendo prever a implantação de sinalização, radares e passagens de fauna. Para tanto, deve-se realizar campanhas de monitoramento para a identificação de hotspots de atropelamento, conforme Instrução Normativa IBAMA Nº 13/2013; • Controle do Afugentamento e Resgate de Fauna: durante a supressão da vegetação e demais atividades das obras, são previstos impactos que podem afetar diretamente as comunidades de vertebrados silvestres. Assim, as medidas de resgate e salvamento visam promover operações de acompanhamento, de forma a diminuir sua mortalidade reduzindo o risco de impactos incidentes sobre os grupos faunísticos; • Monitoramento de Fauna: tem por objetivo identificar as alterações que as obras de melhoria e ampliação da capacidade podem causar nos diferentes grupos faunísticos, por meio de campanhas periódicas e sistemáticas de monitoramento. • Programa de Comunicação Social: destinado à formação de equipes especializadas que focarão no desenvolvimento de canais de diálogo e confiança com as comunidades do entorno das obras de ampliação da capacidade, garantindo o engajamento das partes interessadas.
--	---

	• Programa de Educação Ambiental: trata-se de programa voltado para reforçar a garantia de conformidade com as medidas de prevenção e controle de impactos previstas no Programa Ambiental da Construção, a ser realizado junto aos trabalhadores e comunidade local. • Programa de Melhoria dos Acessos e Travessia Urbana (PMATU): tem por objetivo realizar o acompanhamento das obras de ampliação da capacidade e melhorias nas travessias urbanas, de maneira a minimizar as interferências negativas decorrentes do avanço das obras nas áreas urbanas, com especial atenção aos incômodos gerados para a população residente e dinâmicas urbanas associadas. • Programa de Saúde Ocupacional e Segurança do Trabalho (Fase de Obras): incorpora todos os requisitos legais e medidas complementares aos Procedimentos de Trabalho Seguro da construção. • Plano de Gerenciamento de Riscos e Atendimento a Emergências (Fase de Obras): consolida as medidas de planejamento, gestão e atuação nos eventos emergenciais ocorridos durante as obras de melhoria e ampliação de capacidade das rodovias integrantes do Lote. Deve ter interface com o PGR/PAE da operação da rodovia. • Programa de Gestão do Patrimônio Arqueológico / Educação Patrimonial: aplicável aos trechos de rodovia que interceptam sítios arqueológicos. Nesses casos, as atividades de escavação devem ser acompanhadas por profissional especializado. Além disso, as atividades de Educação Patrimonial visam estimular a devolução de conhecimentos e a inclusão social do patrimônio arqueológico, integrando a arqueoinformação no circuito das comunidades locais e regionais, convergindo para o público escolar e para os trabalhadores das obras • Programa de Gestão de Desapropriações e Indenizações: trata-se de ações para garantir a execução de forma adequada e amigável dos processos indenizatórios em função das desapropriações da faixa de domínio para implantação dos projetos de ampliação da capacidade, devendo ser prevista equipe adequada para condução desses processos. • Componente Indígena do Plano Básico Ambiental: inclui os Programas Ambientais para mitigação de eventuais impactos negativos para as Terras Indígenas localizadas no raio de 10 km do projeto (Portaria Interministerial Nº 60/2015). Com base na análise preliminar do Projeto, considera-se que os impactos nessas áreas tendem a ser minimizados, já que essas comunidades não são diretamente afetadas pelas obras. De qualquer forma, avaliou-se que alguns Programas poderão ser exigidos como resultado do processo de engajamento da comunidade quilombola: • Programa de Valorização da Cultura Indígena: entende-se que esse Programa poderá abranger ações de fortalecimento da cultura indígena, por meio da realização de oficinas periódicas para resgate do patrimônio cultural. O
--	---

	conteúdo dessas Oficinas apenas poderá ser definido por meio do diagnóstico que será realizado no Estudo do Componente Indígena – ECI; • Programa de Educação para o Trânsito: o objetivo desse Programa seria capacitar a população indígena quanto aos princípios básicos de segurança no trânsito, tendo em vista as obras previstas e demais atividades da Concessão; • Programa de Comunicação e Interação Social: trata-se da criação de um canal de comunicação entre a comunidade indígena e a concessionária. Além dos programas citados, a concessionária também deverá elaborar, implantar e manter uma Política de Recursos Humanos/Gestão de Pessoas, contendo diretrizes formais para: (i) implantar código de conduta para trabalhadores e terceirizados pautado em princípios éticos, incluindo a promoção de diversidade e inclusão e conscientização sobre práticas discriminatórias ou violentas dentro e fora do ambiente de trabalho; (ii) o treinamento e qualificação da mão de obra, inclusive de trabalhadores terceirizados, incluindo programas e ações informativos sobre as questões de diversidade e inclusão, em linha com o código de conduta; (iii) implantar procedimentos de Gestão de Recursos Humanos / Gestão de Pessoas para garantir e promover oportunidades de igualdade de gênero para os cargos da Concessionária; e (iv) mecanismos de consulta, e reclamação e denúncia de trabalhadores, inclusive de terceirizados, devidamente divulgados e que garantam amplo acesso e anonimato, incluindo, mas não se limitando a práticas de discriminação, assédio moral ou físico. Por fim, com a duplicação dos segmentos de rodovia integrantes do Lote em estudo, ocorrerá redução de congestionamentos e, conseqüentemente aumento da velocidade média operacional dos veículos, contribuindo com a dispersão dos poluentes.
Data de início do Projeto	02 de abril de 2025
Data estimada de encerramento do Projeto	02 de abril de 2032
Fase atual do Projeto	O projeto foi homologado na reunião deliberativa ordinária do Poder Concedente em 30 de janeiro de 2025, com publicação do resultado no Diário Oficial da União em 31 de janeiro de 2025 (edição 22, seção 1, página 143).
Volume estimado dos recursos financeiros necessários totais para a realização do Projeto	R\$ 7.300.000.000,00
Volume de recursos financeiros estimado a ser captado com a Emissão	R\$ 816.175.916,00

Percentual que se estima captar com as Debêntures frente às necessidades de recursos financeiros do Projeto	11%
--	-----

PROJETO SOROCABANA	
Titular do Projeto	Concessionária da Rota Sorocabana S.A., inscrita no CNPJ/MF sob o nº 58.484.141/0001-07.
Número do protocolo no ministério setorial	308818.0062311/2025
Ministério setorial	Ministério dos Transportes
Sector prioritário em que o Projeto se enquadra	Infraestrutura de Transportes Rodoviários
Objeto e Objetivo do Projeto	A exploração de serviços públicos de ampliação, operação, conservação, manutenção e realização dos investimentos necessários no âmbito do sistema rodoviário denominado lote sorocabana no estado de São Paulo, nos termos do Contrato de Concessão. O Projeto prevê investimentos em duplicação; implantação de faixas adicionais; novos dispositivos; novas obras de artes especiais; novas passarelas, acostamentos; e pontos de ônibus. Dentro do período estimado para o enquadramento e solicitação em questão, serão realizados os seguintes investimentos: • 10 (dez) quilômetros de duplicação; • 11 (onze) quilômetros de faixas adicionais; • 10 (dez) quilômetros de obras remanescentes; • 25 (vinte e cinco) quilômetros de vias marginais; • 106 unidades de pontos de ônibus; • 16 (dezesseis) passarelas; • 18 (dezoito) obras de arte especiais na engenharia; • 21 dispositivos de entroncamento; e • 88 (oitenta e oito) acessos.
Benefícios sociais ou ambientais advindos da implementação do Projeto	O Projeto em questão traz ganhos na conservação da biodiversidade, a proteção de ecossistemas sensíveis e o respeito aos povos lindeiros à rodovia, a preservação do patrimônio cultural, envolvendo recursos tangíveis e intangíveis. Um dos principais benefícios sociais é a integração da região sul do estado (Vale do Ribeira) com a região de Sorocaba, em especial por meio da ampliação da SP-079, promovendo assim o desenvolvimento econômico de umas das regiões mais carentes do Estado. Ademais, o empreendimento visa respeitar requisitos e minimizar os impactos socioambientais, pois buscará seguir os padrões de desempenho estabelecidos pelo IFC. Esses padrões asseguram a proteção das comunidades afetadas por meio da

	minimização de riscos à saúde e segurança, bem como a gestão responsável de reassentamentos involuntários com compensações justas e participação das partes impactadas. Inclui a identificação, avaliação e gestão de impactos ambientais e sociais por meio de sistemas de gestão adequados e do engajamento com partes interessadas. Também abrangem a promoção de condições justas e seguras para trabalhadores, sejam eles da Emissora ou terceirizados. Destacam-se pela eficiência no uso de recursos como energia e água, a prevenção e controle da poluição, além da gestão/compensação de emissões de gases de efeito estufa, por meio da implementação do Programa Carbono Neutro, em linha com o art. 5º da Portaria nº 689, de 17 de julho de 2024 nº 689, de 17 de julho de 2024, que requer a previsão, nos projetos, de "investimento em mitigação de emissões de gases de efeito estufa, transição energética ou implantação e adequação de infraestrutura para resiliência climática, com vistas à adaptação às mudanças do clima.
Data de início do Projeto	04 de fevereiro de 2025
Data estimada de encerramento do Projeto	31 de dezembro de 2029
Fase atual do Projeto	Pagamento da outorga fixa e execução inicial de investimentos.
Volume estimado dos recursos financeiros necessários totais para a realização do Projeto	R\$ 5.252.000.000,00
Volume de recursos financeiros estimado a ser captado com a Emissão	R\$ 115.401.756,00
Percentual que se estima captar com as Debêntures frente às necessidades de recursos financeiros do Projeto	2%

PROJETO MSVIAS	
Titular do Projeto	Concessionária de Rodovia Sul - Matogrossense S.A., inscrita no CNPJ/MF sob o nº 02.846.056/0001-97.
Número do protocolo no ministério setorial	308818.0081767/2025
Ministério setorial	Ministério dos Transportes
Setor prioritário em que o Projeto se enquadra	Infraestrutura de Transportes Rodoviários
Objeto e Objetivo do Projeto	O projeto de investimento consiste na execução de obras e melhorias no Sistema Rodoviário BR-163/MS, abrangendo duplicações, faixas adicionais, contornos urbanos, vias marginais, dispositivos de

	entroncamento, obras de arte especiais, pontos de parada de descanso, pavimentação, sinalização e implantação de sistemas de controle e atendimento ao usuário, conforme previsto no Programa de Exploração da Rodovia (PER). Os investimentos têm por objetivo garantir a trafegabilidade e fluidez segura da rodovia, com a melhoria da capacidade e do nível de serviço, bem como promover o desenvolvimento econômico e social da região por meio da ampliação da infraestrutura e da modernização da concessão.
Benefícios sociais ou ambientais advindos da implementação do Projeto	• O contrato prevê uma série de benefícios sociais e ambientais, implementados dentro de uma série de: • Programas de Gestão Socioambiental para Operação da Rodovia, nos quais se destacam: (i) Programa de Monitoramento e Controle de Processos Erosivos e Áreas Degradadas; (ii) Programa de Monitoramento de Fauna Atropelada; (iii) Programa de Educação Ambiental e Comunicação Social (iv) Programa de Gestão Ambiental, incluindo gerenciamento de riscos e de gestão de emergências; e vii) Programa Carbono Neutro; e • Programas de Gestão Socioambiental para as Obras de Melhorias e Ampliação da Capacidade, em que se destacam: (i) Programa Ambiental da Construção (PAC); (ii) Programa de Prevenção, Controle e Monitoramento de Processos Erosivos; (iii) Programa de Controle, Monitoramento e Mitigação de Impactos nos Recursos Hídricos; (iv) Programa de Monitoramento de Ruídos e Vibrações; (v) Programa de Proteção à Flora; (vi) Programa de Proteção à Fauna; (vii) Programa de Comunicação Social; (viii) Programa de Educação Ambiental; (ix) Programa de Melhoria dos Acessos e Travessia Urbana (PMATU); (x) Programa de Saúde Ocupacional e Segurança do Trabalho (Fase de Obras); (xi) Plano de Gerenciamento de Riscos e Atendimento a Emergências (Fase de Obras); (xii) Programa de Gestão do Patrimônio Arqueológico / Educação Patrimonial; (xiii) Programa de Gestão de Desapropriações e Indenizações, entre outros. • Carbono Neutro: o Contrato de Concessão do Lote estabelece a necessidade de implantação do Programa Carbono Neutro, cujo objetivo é realizar o inventário das emissões de Gases de Efeito Estufa, relativas às atividades de operação do sistema rodoviário e compensá-las por meio de projeto de plantio compensatório e/ou reflorestamento, compra de créditos de carbono no Mercado Regulado ou Voluntário ou ainda Mecanismo de Desenvolvimento Limpo. Qualquer que seja a medida compensatória, a Concessionária deverá certifi-cá-la e apresentar anualmente para controle da ANTT.

	• Programa Ambiental da Construção (PAC): incorpora todas as medidas de prevenção ambiental aos procedimentos executivos de obra que são de responsabilidade da empresa construtora, e incluirá todas as medidas pertinentes à prevenção da poluição, manejo de efluentes, gestão de resíduos, controle da qualidade do ar, emissão de poluentes, entre outros. • Programa de Gestão Ambiental: tem por objetivo instituir uma estrutura eficiente de Gestão Ambiental com foco nas obras de duplicação e melhoria da rodovia, de maneira a garantir a participação coordenada de todos os atores envolvidos nos processos de licenciamento, construção e execução das medidas mitigadoras e programas ambientais propostos. • Programa de Prevenção, Controle e Monitoramento de Processos Erosivos: proposição de medidas de prevenção, controle e monitoramento de processos erosivos oriundos das intervenções de engenharia a serem implementadas na área de influência do empreendimento em que existe risco potencial desses processos, pelas características geológicas, geomorfológicas e de solos. • Programa de Controle, Monitoramento e Mitigação de Impactos nos Recursos Hídricos: controlar e/ou mitigar os impactos potenciais sobre os recursos hídricos interceptados pelo empreendimento, incluindo o monitoramento da qualidade da água dos parâmetros físico-químicos de cursos d'água que são interceptados pela rodovia ou que estão localizados próximos às áreas de apoio ou canteiros, de forma a verificar a sua qualidade em relação aos padrões previstos na legislação vigente. • Programa de Monitoramento de Ruídos e Vibrações: implementação de medidas que visam reduzir a emissão de poluentes sonoros e vibração (ruído de tráfego e comunitário), que contribuirão para evitar efeitos negativos na saúde da mão-de-obra e dos moradores próximos. Inclui a implantação de Planos de Manutenção de equipamentos e veículos, bem como o monitoramento periódico. • Programa de Proteção à Flora: conjunto de medidas destinadas a minimizar os impactos associados à redução da cobertura vegetal: ○ Controle da Supressão de Vegetação: adoção de medidas de controle ambiental e de segurança durante as atividades de remoção da cobertura vegetal; ○ Resgate e Transplante de Germoplasma Vegetal: essa atividade é importante para compensar parte da perda da diversidade vegetal causada pelas obras de melhoria e ampliação da capacidade e deve ser realizada previamente e após a supressão; e
--	---

	○ Plantio Compensatório: propõe a realização da recomposição da vegetação, a fim de compensar os impactos negativos sobre a vegetação nativa decorrentes das obras. • Programa de Proteção à Fauna: conjunto de medidas que visam minimizar os impactos à fauna associada à área de intervenção pelas obras de melhoria e ampliação da capacidade: ○ Mitigação e Monitoramento de Atropelamento de Fauna: prevê a implantação de medidas para minimizar o risco do aumento do número de atropelamentos de fauna, após a duplicação da rodovia, devendo prever a implantação de sinalização, radares e passagens de fauna. Para tanto, deve-se realizar campanhas de monitoramento para a identificação de hotspots de atropelamento, conforme Instrução Normativa IBAMA nº 13/2013; ○ Controle do Afugentamento e Resgate de Fauna: durante a supressão da vegetação e demais atividades das obras, são previstos impactos que podem afetar diretamente as comunidades de vertebrados silvestres. Assim, as medidas de resgate e salvamento visam promover operações de acompanhamento, de forma a diminuir sua mortalidade reduzindo o risco de impactos incidentes sobre os grupos faunísticos; e ○ Monitoramento de Fauna: tem por objetivo identificar as alterações que as obras de melhoria e ampliação da capacidade podem causar nos diferentes grupos faunísticos, por meio de campanhas periódicas e sistemáticas de monitoramento. • Programa de Comunicação Social: destinado à formação de equipes especializadas que focarão no desenvolvimento de canais de diálogo e confiança com as comunidades do entorno das obras de ampliação da capacidade, garantindo o engajamento das partes interessadas. • Programa de Educação Ambiental: trata-se de programa voltado para reforçar a garantia de conformidade com as medidas de prevenção e controle de impactos previstas no Programa Ambiental da Construção, a ser realizado junto aos trabalhadores e comunidade local. • Programa de Melhoria dos Acessos e Travessia Urbana (PMATU): tem por objetivo realizar o acompanhamento das obras de ampliação da capacidade e melhorias nas travessias urbanas, de maneira a minimizar as interferências negativas decorrentes do avanço das obras nas áreas urbanas, com
--	--

	especial atenção aos incômodos gerados para a população residente e dinâmicas urbanas associadas. • Programa de Saúde Ocupacional e Segurança do Trabalho (Fase de Obras): incorpora todos os requisitos legais e medidas complementares aos Procedimentos de Trabalho Seguro da construção. • Plano de Gerenciamento de Riscos e Atendimento a Emergências (Fase de Obras): consolida as medidas de planejamento, gestão e atuação nos eventos emergenciais ocorridos durante as obras de melhoria e ampliação de capacidade das rodovias integrantes do Lote. Deve ter interface com o PGR/PAE da operação da rodovia. • Programa de Gestão do Patrimônio Arqueológico / Educação Patrimonial: aplicável aos trechos de rodovia que interceptam sítios arqueológicos. Nesses casos, as atividades de escavação devem ser acompanhadas por profissional especializado. Além disso, as atividades de Educação Patrimonial visam estimular a devolução de conhecimentos e a inclusão social do patrimônio arqueológico, integrando a arqueoinformação no circuito das comunidades locais e regionais, convergindo para o público escolar e para os trabalhadores das obras. • Programa de Gestão de Desapropriações e Indenizações: trata-se de ações para garantir a execução de forma adequada e amigável dos processos indenizatórios em função das desapropriações da faixa de domínio para implantação dos projetos de ampliação da capacidade, devendo ser prevista equipe adequada para condução desses processos. • Componente Indígena do Plano Básico Ambiental: inclui os Programas Ambientais para mitigação de eventuais impactos negativos para as Terras Indígenas localizadas no raio de 10 km do projeto (Portaria Interministerial nº 60/2015). Com base na análise preliminar do Projeto, considera-se que os impactos nessas áreas tendem a ser minimizados, já que essas comunidades não são diretamente afetadas pelas obras. De qualquer forma, avaliou-se que alguns Programas poderão ser exigidos como resultado do processo de engajamento da comunidade quilombola: ○ Programa de Valorização da Cultura Indígena: entende-se que esse Programa poderá abranger ações de fortalecimento da cultura indígena, por meio da realização de oficinas periódicas para resgate do patrimônio cultural. O conteúdo dessas Oficinas apenas poderá ser definido por meio do diagnóstico que será realizado no Estudo do Componente Indígena – ECI; ○ Programa de Educação para o Trânsito: o objetivo desse Programa seria capacitar a população indígena quanto aos princípios básicos de segurança no trânsito, tendo em
--	--

	vista as obras previstas e demais atividades da Concessão; e ○ Programa de Comunicação e Interação Social: trata-se da criação de um canal de comunicação entre a comunidade indígena e a concessionária. • Além dos programas citados, a concessionária também deverá elaborar, implantar e manter uma Política de Recursos Humanos/Gestão de Pessoas, contendo diretrizes formais para: (i) implantar código de conduta para trabalhadores e terceirizados pautado em princípios éticos, incluindo a promoção de diversidade e inclusão e conscientização sobre práticas discriminatórias ou violentas dentro e fora do ambiente de trabalho; (ii) o treinamento e qualificação da mão de obra, inclusive de trabalhadores terceirizados, incluindo programas e ações informativos sobre as questões de diversidade e inclusão, em linha com o código de conduta; (iii) implantar procedimentos de Gestão de Recursos Humanos / Gestão de Pessoas para garantir e promover oportunidades de igualdade de gênero para os cargos da Concessionária; e (iv) mecanismos de consulta, e reclamação e denúncia de trabalhadores, inclusive de terceirizados, devidamente divulgados e que garantam amplo acesso e anonimato, incluindo, mas não se limitando a práticas de discriminação, assédio moral ou físico. • Por fim, com a duplicação dos segmentos de rodovia integrantes do Lote em estudo, ocorrerá redução de congestionamentos e, conseqüentemente aumento da velocidade média operacional dos veículos, contribuindo com a dispersão dos poluentes.
Data de início do Projeto	01 de julho de 2025
Data estimada de encerramento do Projeto	31 de dezembro de 2034
Fase atual do Projeto	Projeto decorrente da otimização contratual do Sistema Rodoviário BR-163/MS, com Termo Aditivo nº 6/2025 assinado em 02/08/2025, abrangendo investimentos em execução e reembolso de obras já realizadas desde 01/07/2025, conforme previsto no novo Programa de Exploração da Rodovia (PER I e PER II).
Volume estimado dos recursos financeiros necessários totais para a realização do Projeto	R\$ 9.597.183.607
Volume de recursos financeiros estimado a ser captado com a Emissão	R\$ 368.422.328,00

Percentual que se estima captar com as Debêntures frente às necessidades de recursos financeiros do Projeto	4%
--	----

A Oferta não foi submetida à análise prévia da Associação Brasileira das Entidades dos Mercados Financeiro e de Capitais ("ANBIMA"), da CVM ou de qualquer entidade reguladora ou autorreguladora. Contudo, após a divulgação do anúncio de encerramento, a Oferta será registrada na ANBIMA, nos termos do artigo 19 do "*Código ANBIMA de Autorregulação para Estruturação, Coordenação e Distribuição de Ofertas Públicas de Valores Mobiliários e Ofertas Públicas de Aquisição de Valores Mobiliários*" e dos artigos 15 e 16 das "*Regras e Procedimentos de Ofertas Públicas*", ambos expedidos pela ANBIMA e atualmente em vigor (em conjunto, "Códigos ANBIMA").

CRONOGRAMA ESTIMADO DA OFERTA

Encontra-se abaixo um cronograma estimado das principais etapas da Oferta:

Nº	EVENTO⁽¹⁾	DATA PREVISTA^{(2) (3)}
1.	Protocolo do requerimento de registro automático da Oferta na CVM	13/10/2025
2.	Divulgação deste Aviso ao Mercado	13/10/2025
3.	Procedimento de <i>Bookbuilding</i> e Procedimento de <i>Fixing</i>	23/10/2025
4.	Comunicado ao Mercado com o Resultado do Procedimento de <i>Fixing</i>	24/10/2025
5.	Concessão do registro automático da Oferta pela CVM Divulgação do Anúncio de Início	24/10/2025
6.	Procedimento de Alocação - Data Estimada da Primeira Liquidação Financeira das Debêntures	27/10/2025
7.	Data Máxima para a Divulgação do Anúncio de Encerramento	Até 180 (cento e oitenta) dias contados da divulgação do Anúncio de Início

⁽¹⁾ Quaisquer comunicados ou anúncios relativos à Oferta serão disponibilizados na rede mundial de computadores da CVM, da B3, da Emissora e dos Coordenadores, nos termos previstos no artigo 13 da Resolução CVM 160.

⁽²⁾ Caso ocorram alterações das circunstâncias, cancelamento, suspensão, prorrogação, revogação ou modificação da Oferta, tal cronograma poderá ser alterado.

⁽³⁾ As datas previstas para os eventos futuros são meramente indicativas e estão sujeitas a alterações, atrasos e antecipações sem aviso prévio, a critério da Emissora e dos Coordenadores. Qualquer modificação no cronograma da distribuição deverá ser comunicada à CVM e poderá ser analisada como modificação da Oferta, seguindo o disposto nos artigos 67 e 69 da Resolução CVM 160.

INFORMAÇÕES ADICIONAIS

Informações adicionais a respeito da Emissão, da Oferta, da distribuição e das Debêntures podem ser obtidas com os Coordenadores e/ou com a CVM.

Os termos iniciados em letra maiúscula e utilizados neste "Aviso ao Mercado da Oferta Pública de Distribuição da 19ª (Décima Nona) Emissão de Debêntures Simples, Não Conversíveis em Ações, da Espécie Quirografária, em 2 (Duas) Séries, para Distribuição Pública, Sob o Rito de Registro Automático de Distribuição, da Motiva Infraestrutura de Mobilidade S.A" ("Aviso ao Mercado"), que não estejam aqui definidos, terão o significado a eles atribuído na Escritura de Emissão.

FOI DISPENSADA A DIVULGAÇÃO DE PROSPECTO E DA LÂMINA DA OFERTA PARA A REALIZAÇÃO DESTA OFERTA, NOS TERMOS DOS ARTIGOS 9º, INCISO I E 23, §1º, DA RESOLUÇÃO CVM 160.

AS DEBÊNTURES DA SEGUNDA SÉRIE CONTARÃO COM BENEFÍCIO TRIBUTÁRIO NOS TERMOS DO ARTIGO 2º DA LEI Nº 12.431, DEVENDO OS RECURSOS SER NECESSARIAMENTE ALOCADOS NOS PROJETOS.

TENDO EM VISTA QUE A OFERTA É DESTINADA EXCLUSIVAMENTE A INVESTIDORES PROFISSIONAIS, NOS TERMOS DO ARTIGO 26, INCISO IV, ALÍNEA "(A)", DA RESOLUÇÃO CVM 160, ESTANDO, PORTANTO, SUJEITA AO RITO DE REGISTRO AUTOMÁTICO DE DISTRIBUIÇÃO PREVISTO NA RESOLUÇÃO CVM 160, AS DEBÊNTURES ESTARÃO SUJEITAS A RESTRIÇÕES À REVENDA, CONFORME INDICADO NO ARTIGO 86, INCISO I, DA RESOLUÇÃO CVM 160.

CONSIDERANDO QUE A OFERTA ESTÁ SUJEITA AO RITO DE REGISTRO AUTOMÁTICO DE DISTRIBUIÇÃO, O REGISTRO DA OFERTA PRESCINDE DE ANÁLISE PRÉVIA DA CVM E DA ANBIMA. NESSE SENTIDO, OS DOCUMENTOS RELATIVOS ÀS DEBÊNTURES E À OFERTA NÃO FORAM OBJETO DE REVISÃO PRÉVIA PELA CVM OU PELA ANBIMA, INCLUINDO, SEM LIMITAÇÃO, TODOS OS DOCUMENTOS DA OFERTA E ESTE AVISO AO MERCADO.

A OFERTA A MERCADO É IRREVOGÁVEL, MAS PODE ESTAR SUJEITA A CONDIÇÕES PREVIAMENTE INDICADAS QUE CORRESPONDAM A UM INTERESSE LEGÍTIMO DA EMISSORA E CUJO IMPLEMENTO NÃO DEPENDA DE ATUAÇÃO DIRETA OU INDIRETA DA EMISSORA OU DE PESSOAS A ELA VINCULADAS, NOS TERMOS DO ARTIGO 58 DA RESOLUÇÃO CVM 160.

O REGISTRO DA PRESENTE OFERTA NÃO IMPLICA, POR PARTE DA CVM, GARANTIA DE VERACIDADE DAS INFORMAÇÕES PRESTADAS OU JULGAMENTO

SOBRE A QUALIDADE DA EMISSORA, BEM COMO SOBRE AS DEBÊNTURES A SEREM DISTRIBUÍDAS.

LEIA ATENTAMENTE OS TERMOS E CONDIÇÕES DA ESCRITURA DE EMISSÃO, DO SUMÁRIO DE DÍVIDA E DO FORMULÁRIO DE REFERÊNCIA DA EMISSORA ANTES DE TOMAR SUA DECISÃO DE INVESTIMENTO, EM ESPECIAL A SEÇÃO DE "FATORES DE RISCO".

ESTE AVISO AO MERCADO É DE CARÁTER EXCLUSIVAMENTE INFORMATIVO, NÃO SE TRATANDO DE OFERTA DE VENDA DE VALORES MOBILIÁRIOS.

A data deste Aviso ao Mercado é 13 de outubro de 2025.



Coordenador Líder



Coordenadores

