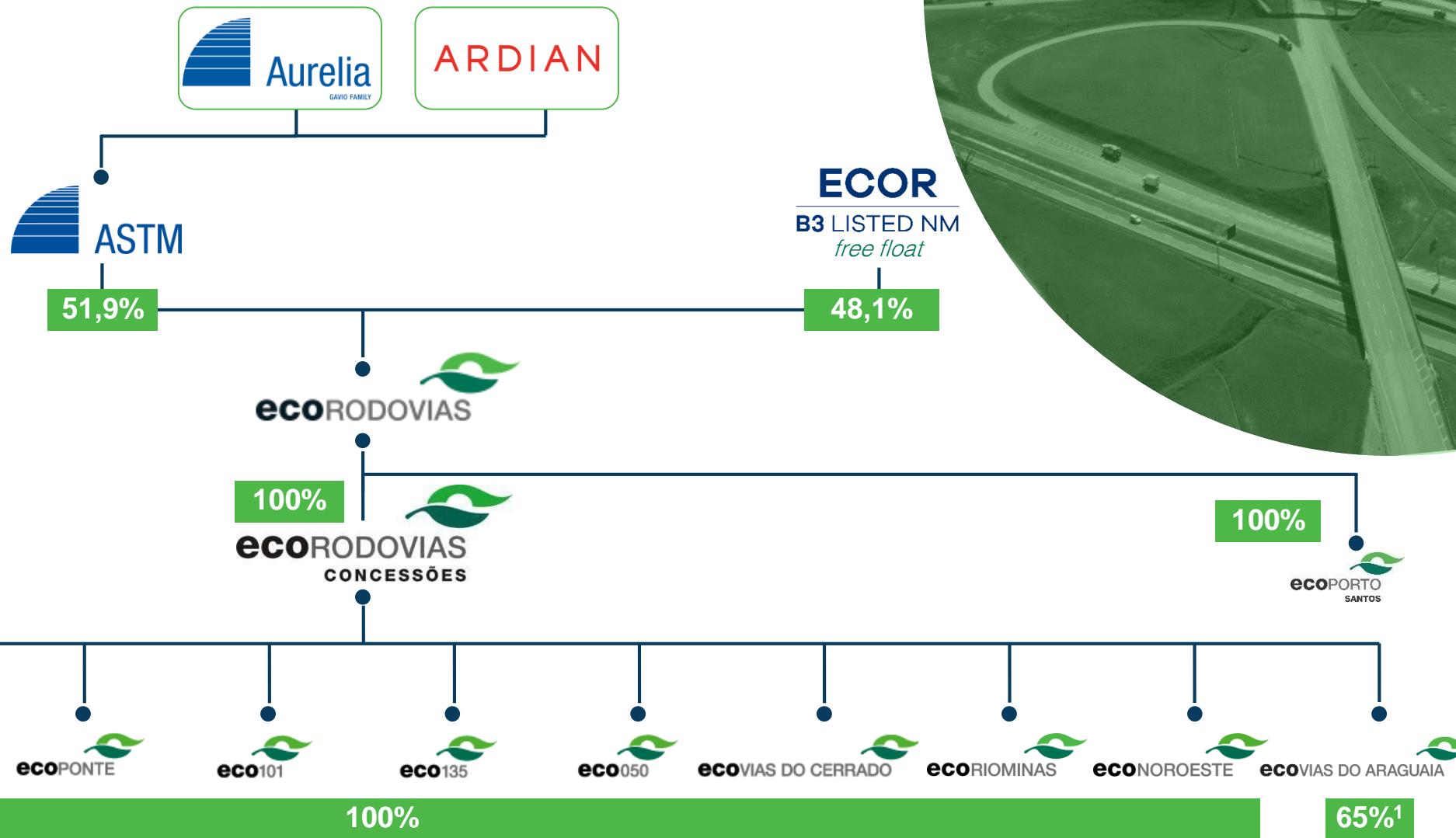


Apresentação 2024



Estrutura Acionária

	ASTM
	Receita total de 4,0 bi € (2023)
	Presença geográfica em 15 países
	25 concessões rodoviárias
	6,2 mil km de malha na Itália, no Brasil e no Reino Unido



(1) Participação de 65% detida indiretamente por meio da Holding do Araguaia na qual a GLPx Participações detém participação de 35%.
Nota: Exclui Ações em tesouraria.



Concessões Rodoviárias

A **ASTM** é a segunda maior operadora de concessões rodoviárias do mundo com 6.219 km de rodovias sob concessão na Itália (1.423 km), Brasil (4.712 km¹) e Reino Unido (84 km).



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.

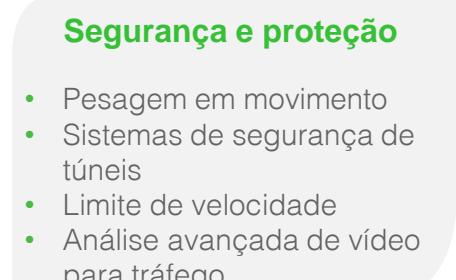
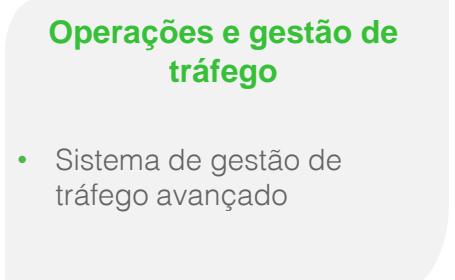


Total backlog de 7,0 bi € (2023)



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.



Presença Geográfica

Snapshot
Últimos 12 meses (30/09/2024)



R\$ 6,3 bi
Receita Líquida Ajustada¹



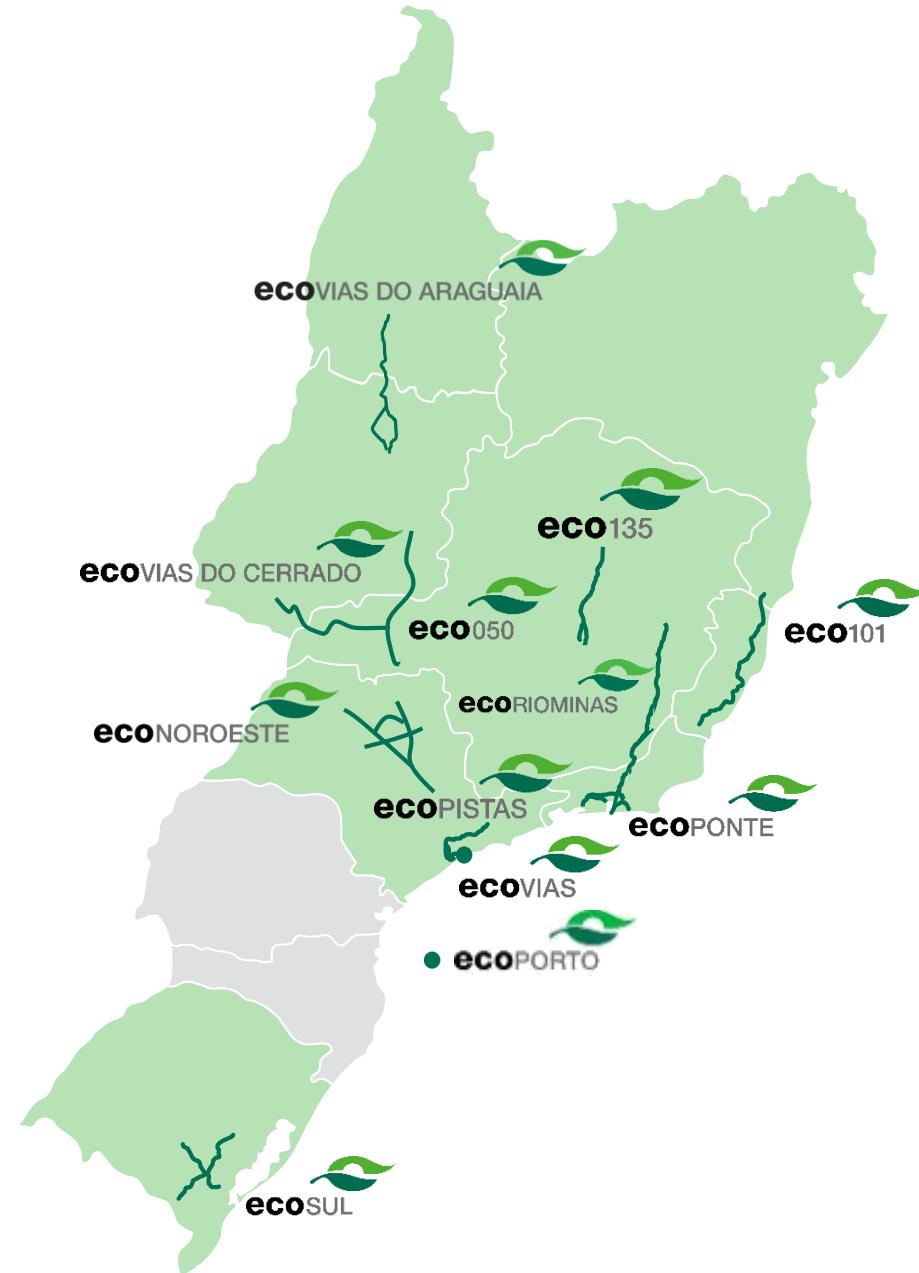
R\$ 4,6 bi
EBITDA Ajustado



R\$ 1,1 bi
Lucro Líquido²



5,3 mil
Colaboradores

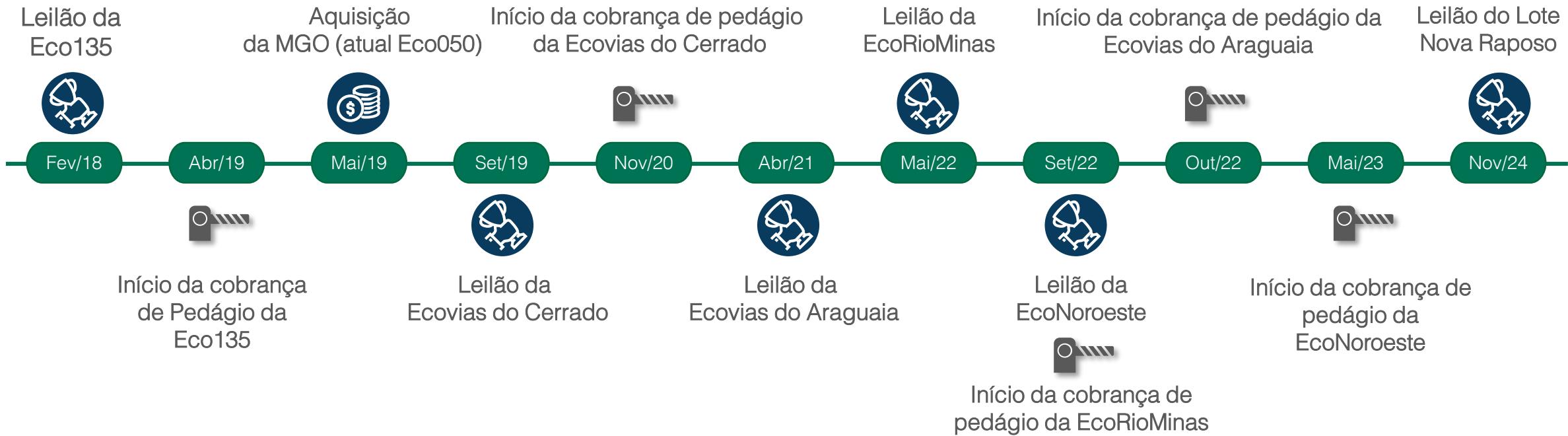


O portfólio da EcoRodovias inclui 11 concessões rodoviárias totalizando mais de 4.712 km⁽³⁾ e um ativo portuário (Ecoponto) em oito estados da federação, localizados nos principais corredores comerciais

(1) Excluído Receita de Construção. (2) Excluindo *impairment* da Eco101 (não-caixa) e *write-off* (terrenos) (não-caixa) no 4T23. (3) Considera trecho de 158,2 km a ser assumido pela EcoNoroeste em março/2025.

Crescimento +7 ativos em 7 anos

Estratégia seletiva e bem sucedida, estendendo o prazo de duração do portfólio de 10 para **+20 anos**. Foco na execução, eficiência e inovação para maximizar a **criação de valor** aos nossos stakeholders.



Iniciativas

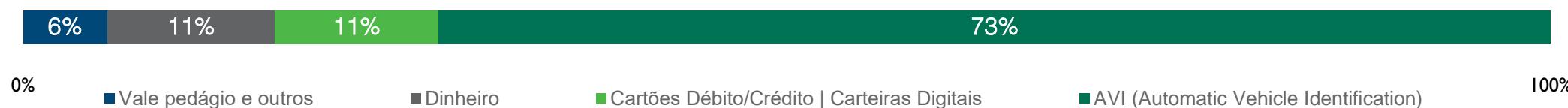
Programa de Transformação Digital e Inovação

- Inovação para a cobrança de eixos suspensos de caminhões não-vazios por meio de integração com o MDF-e - Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais.
- Implantação de teste de sistema para pesagem de caminhões na velocidade da via (*HSWIM – High Speed Weigh in Motion*) na Ecovias do Cerrado, com início das autuações a partir de dezembro de 2024.
- Instalação de pórticos *Free Flow* na EcoNoroeste, com início das operações em 4 de setembro de 2024 (praça de Itápolis/SP).
- Consolidação dos Centros de Controle Operacional (CCO) da Ecovias dos Imigrantes e Ecopistas (Núcleo São Paulo de Operações), com padronização e automatização de processos e introdução de novas tecnologias.
- Implementação de novo sistema de gestão de contratos de *capex* e *opex*. O sistema permite uma gestão mais precisa dos investimentos da Companhia.
- Instalação de usinas fotovoltaicas nas concessionárias do Grupo.
- Ampliação da cobertura de internet (4G) nos 850 km da Ecovias do Araguaia.



Distribuição dos meios de arrecadação de pedágio no 3T24:

A arrecadação por AVI, autoatendimento e meios digitais cresceu 5,8 p.p. (vs. 3T23) e atingiu 83,5% da receita de pedágio no 3T24.



Ativos Atuais

Duration do Portfólio

A duração do portfólio ponderada pelo EBITDA Ajustado é de aproximadamente 20 anos.

EcoRodovias	KM	Vencimento	Prazo Restante (anos/meses) ²	Estado	Agência Reguladora
Ecovias dos Imigrantes	177	Fev/34	9a 2m	SP	ARTESP
Ecopistas ¹	144	Jun/39	14a 6m	SP	ARTESP
Ecosul	457	Mar/26	1a 3m	RS	ANTT
Eco101	479	Mai/38	13a 5m	ES / BA	ANTT
Ecoponte	29	Mai/45	20a 6m	RJ	ANTT
Eco135	364	Jun/48	23a 7m	MG	SEINFRA MG
Eco050	437	Jan/44	19a 1m	MG / GO	ANTT
Ecovias do Cerrado	437	Jan/50	25a 1m	MG / GO	ANTT
Ecovias do Araguaia	851	Out/56	31a 10m	GO / TO	ANTT
EcoRioMinas	727	Set/52	27a 9m	RJ / MG	ANTT
EcoNoroeste	601	Abr/53	28a 5m	SP	ARTESP
Lote Nova Raposo ³	92	Abr/55	30a 0m	SP	ARTESP

(1) A Agência Reguladora (ARTESP) reconheceu o desequilíbrio contratual da Ecopistas causado pelo acréscimo da obra do Prolongamento da Rodovia Carvalho Pinto no trecho de Taubaté. A Agência dará continuidade ao trâmite processual para definição da modalidade e formalização do respectivo Termo Aditivo. (2) Data base: 03/12/2024. (3) Concessão conquistada em novembro/2024, com previsão de início de operação em abril/2025.

OPERACIONAL

Drivers de resultados



- Tráfego: corredores de exportação (agronegócio), retomada da produção industrial, turismo regional e tráfego pendular
- Reajustes tarifários pela inflação / modelo de negócios atrelado e protegido pela inflação
- Busca por eficiência operacional em razão da reavaliação do modelo organizacional
- Gestão de *capex* eficiente com expertise técnico próprio visando maximização do retorno
- Fluxos de caixa de longo prazo resilientes

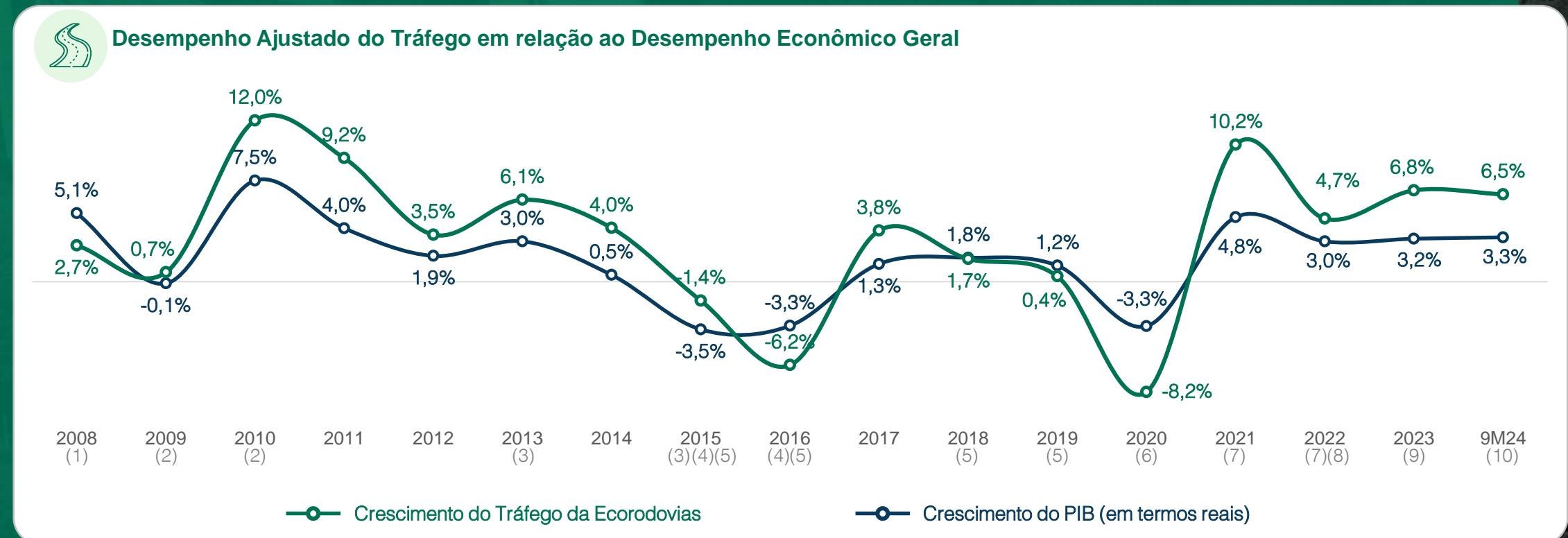
= Resultado Consistente e Sustentável



Visão Geral da Dinâmica de Tráfego

A taxa de crescimento de tráfego da EcoRodovias superou o crescimento do PIB do Brasil. Mesmo em anos de recessão, o tráfego manteve a sua resiliência.

Crescimento médio ajustado do tráfego da Ecorodovias nos últimos dezesseis anos	3,1%
Crescimento médio do PIB brasileiro nos últimos dezesseis anos	1,7%
Crescimento do Tráfego ajustado vs. PIB nos últimos dezesseis anos (xPIB)	1,8x



Observações: (1) Não inclui Ecocataratas (adquirida em 2008). (2) Não inclui Ecopistas (não operacional no início de 2009). (3) Não inclui Eco101, que iniciou as operações em 2014. (4) Não inclui Ecoponte, 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 Eco135 e Eco050. (6) Exclui Eco135, Eco050 e Ecovias do Cerrado. (7) Exclui Ecovias do Cerrado, Ecovia Caminho do Mar e Ecocataratas. (8) Exclui EcoRioMinas e Ecovias do Araguaia. (9) Exclui EcoRioMinas, Ecovias do Araguaia e EcoNoroeste. (10) Exclui EcoRioMinas e EcoNoroeste.

Desempenho do tráfego

Portfólio de rodovias resiliente
Pesado: +23,1%
Leve: +11,2%

Mix de tráfego 10M24:
Pesado: 61,6%
Leve: 38,4%

VOLUME DE TRÁFEGO (veículos equivalentes pagantes x mil)	10M24 ¹	10M23 ¹	Var.
Pesados + Leves			
Ecovias dos Imigrantes	58.451	55.158	6,0%
Ecopistas	87.436	76.606	14,1%
Ecosul	23.899	24.561	-2,7%
Eco101	52.717	49.716	6,0%
Ecoponte	23.926	23.959	-0,1%
Eco135	34.671	32.177	7,8%
Eco050	50.116	47.235	6,1%
Ecovias do Cerrado	31.835	31.116	2,3%
Ecovias do Araguaia	43.761	41.510	5,4%
Total Comparável²	406.812	382.038	6,5%
EcoRioMinas ³	62.914	28.608	119,9%
EcoNoroeste ⁴	49.688	28.677	73,3%
VOLUME DE TRÁFEGO CONSOLIDADO	519.415	439.324	18,2%

1) Considera a cobrança de pedágio até 31 de outubro, inclusive. 2) Desconsidera a cobrança de pedágio pela EcoRioMinas e EcoNoroeste. 3) Considera o início da cobrança de pedágio em três praças a partir de 22/09/2022, duas praças a partir de 01/03/2023, sete praças a partir de 27/10/2023, duas praças a partir de 18/12/2023 e - a desativação de três praças - e início de uma praça a partir de 29/12/2023. 4) Considera o início da cobrança de pedágio em sete praças a partir de 01/05/2023.

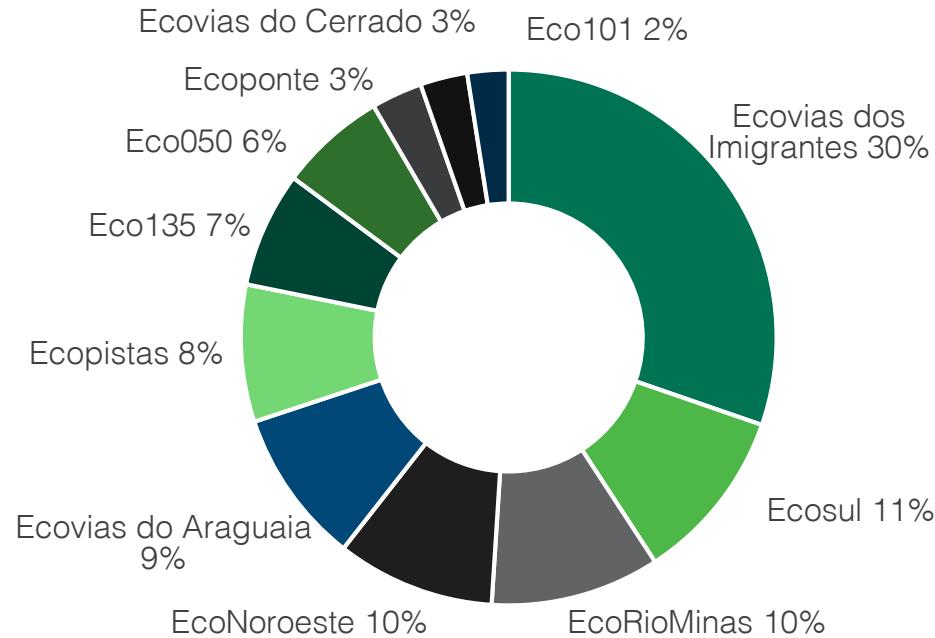
Ativos Atuais Concessões Rodoviárias

As novas concessões rodoviárias, conquistadas entre 2018 e 2022, estão ganhando representatividade nos resultados da EcoRodovias

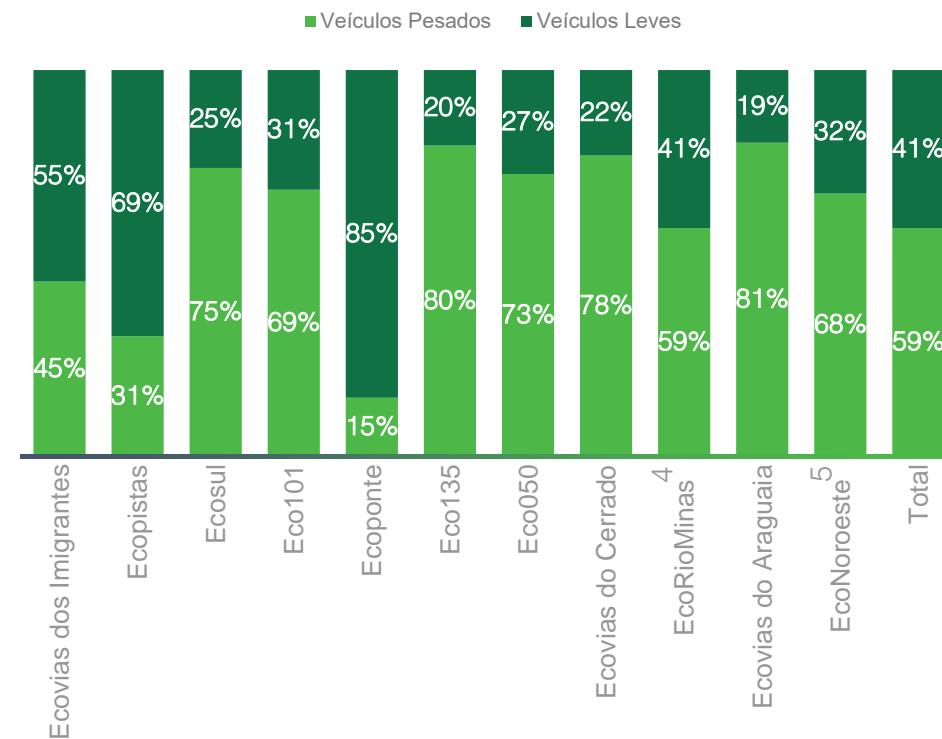


% EBITDA Ajustado 2023^{1,2}

Concessões Rodoviárias – Total¹ R\$3,7 bilhões



Mix de Tráfego 2023³

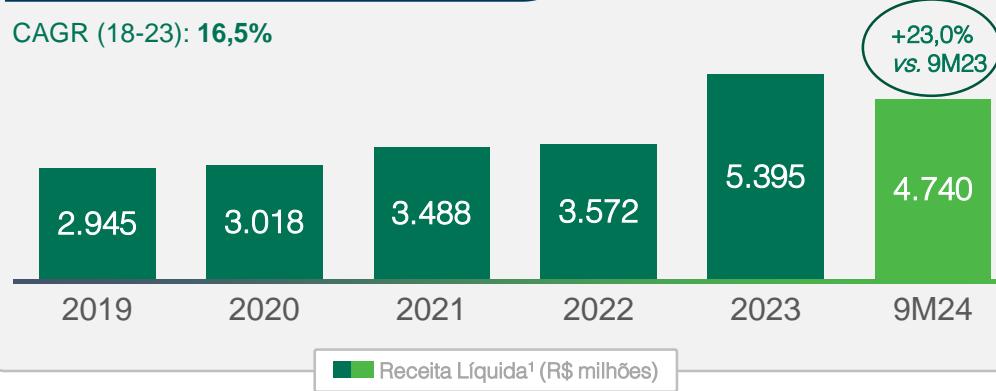


(1) Exclui receita e custo de construção e provisão para manutenção. (2) Desconsidera EBITDA Ajustado da Ecocataratas e Ecovia Caminho do Mar. (3) Tráfego em veículos equivalentes pagantes. (4) Considera o início da cobrança de pedágio em três praças a partir de 22/09/2022, duas praças a partir de 01/03/2023, sete praças a partir de 27/10/2023, duas praças a partir de 18/12/2023 e - a desativação de três praças - e início de uma praça a partir de 29/12/2023. (5) Considera início da cobrança de pedágio a partir de 01/05/2023.

Desempenho Financeiro

Receita Líquida Ajustada¹

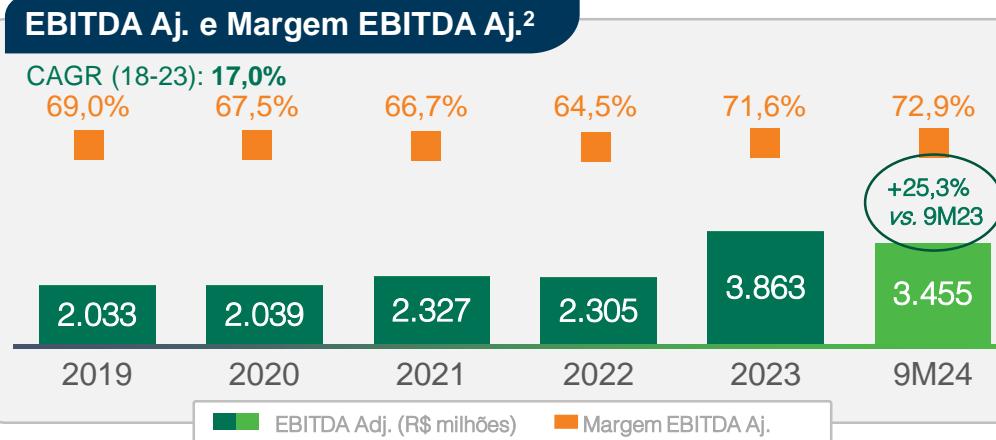
CAGR (18-23): 16,5%



EBITDA Aj. e Margem EBITDA Aj.²

CAGR (18-23): 17,0%

69,0% 67,5% 66,7% 64,5% 71,6% 72,9%



Investimentos

1.296

1.275

2.743

3.059

5.467

2.951



Dívida Líquida e Alavancagem

3,2x

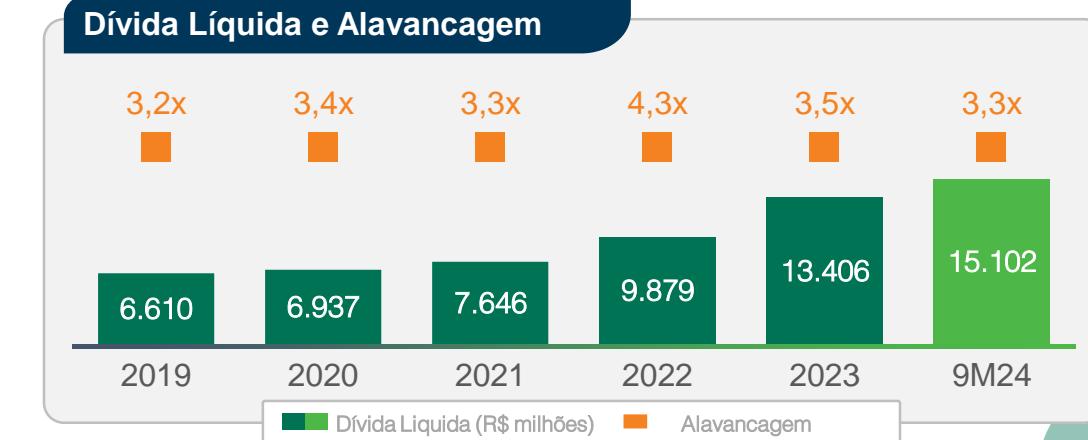
3,4x

3,3x

4,3x

3,5x

3,3x



(1) Exclui Receita de Construção. (2) Exclui Receita e Custo de Construção, Provisão para Manutenção, Acordo de Leniência e Acordos com Ex-Executivos Colaboradores (2019 e 2020), ANPC (2020 e 2021), Multas compensatórias assumidas nos Acordos com Ex-Executivos Colaboradores (2020), prestação de contas em relação aos passivos da Eco101 (2020), *impairment* (não-caixa) da Ecoponto Santos (2020), *impairment* de ativos (2022), o efeito retroativo não-recorrente do reajuste das tarifas de pedágio da Ecosul de 2021 (2022), *impairment* de ativos (2023) e baixa de ativos/write-off (2023).

Desempenho Financeiro Capex

Foco na execução e entrega de obras do ciclo de crescimento da Companhia, bem como no compromisso de manutenção das rodovias administradas. No 3T24 e nos 9M24 foram realizados R\$1,1 bilhão e R\$3,0 bilhões em investimentos, respectivamente

Eco050

Obras de duplicação em Cristalina/GO



Eco050

Obras de duplicação em Catalão/GO



Eco135

Contorno de Cordisburgo/MG



Eco135

Anel Viário de Montes Claros/MG



Ecovias do Araguaia

Obras de duplicação em Gurupi/TO



Ecovias do Cerrado

Trevão de Monte Alegre de Minas/MG



Desempenho Financeiro

Endividamento

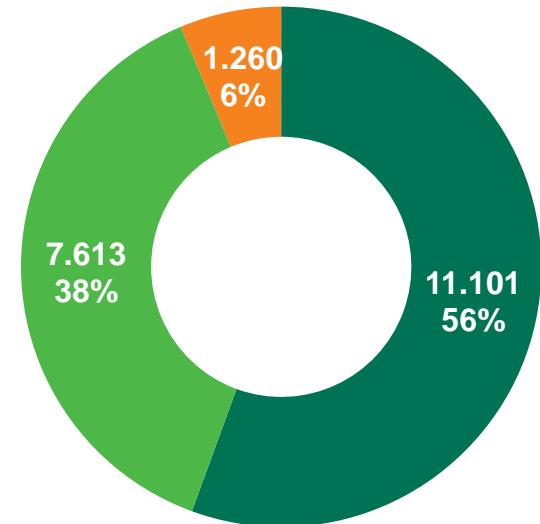
Melhoria da estrutura de capital e eficiência tributária



Indicadores Consolidado (EcoRodovias Infraestrutura e Logística)

Endividamento	30/09/2024	30/06/2024	Var.
Dívida Bruta (R\$ bilhões)	20,0	19,2	4,1%
Dívida Líquida (R\$ bilhões)	15,1	14,4	4,9%
Dívida Líquida/EBITDA Ajustado	3,3x	3,3x	0,0x

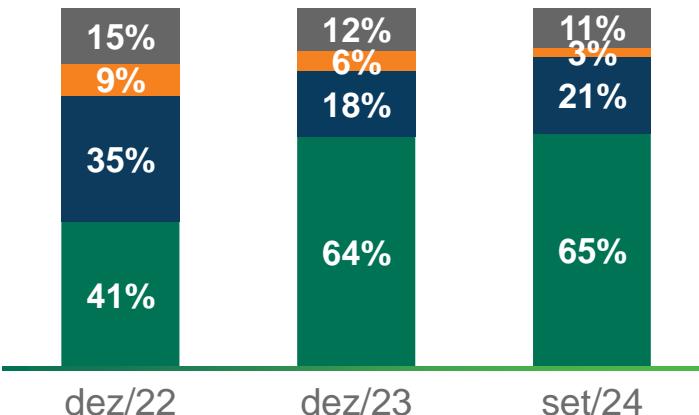
Dívida Bruta por Indexador
(R\$ milhões e % - set/24)



Dívida Líquida/EBITDA Ajustado (EcoRodovias Concessões e Serviços)

30/09/2024	30/06/2024	Var.
3,3x	3,2x	0,1x

Alocação da Dívida Líquida (%)



- Holding do Araguaia
- EcoRodovias Infraestrutura e Logística e Ecoporto
- EcoRodovias Concessões e Serviços
- Concessões rodoviárias

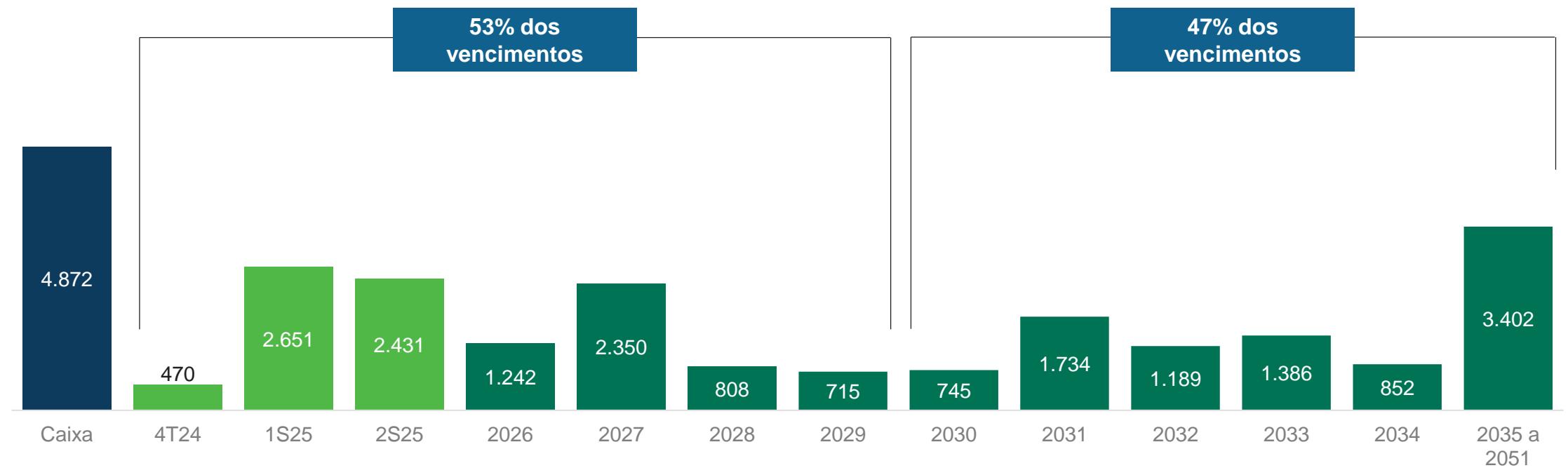
Liability Management: a partir de 2023, a EcoRodovias otimizou a estrutura de capital aumentando a participação da dívida líquida nas concessões rodoviárias. No 3T24, a dívida líquida das concessões rodoviárias alcançou 65% do total (+24 p.p. vs. dez/22)

Desempenho Financeiro

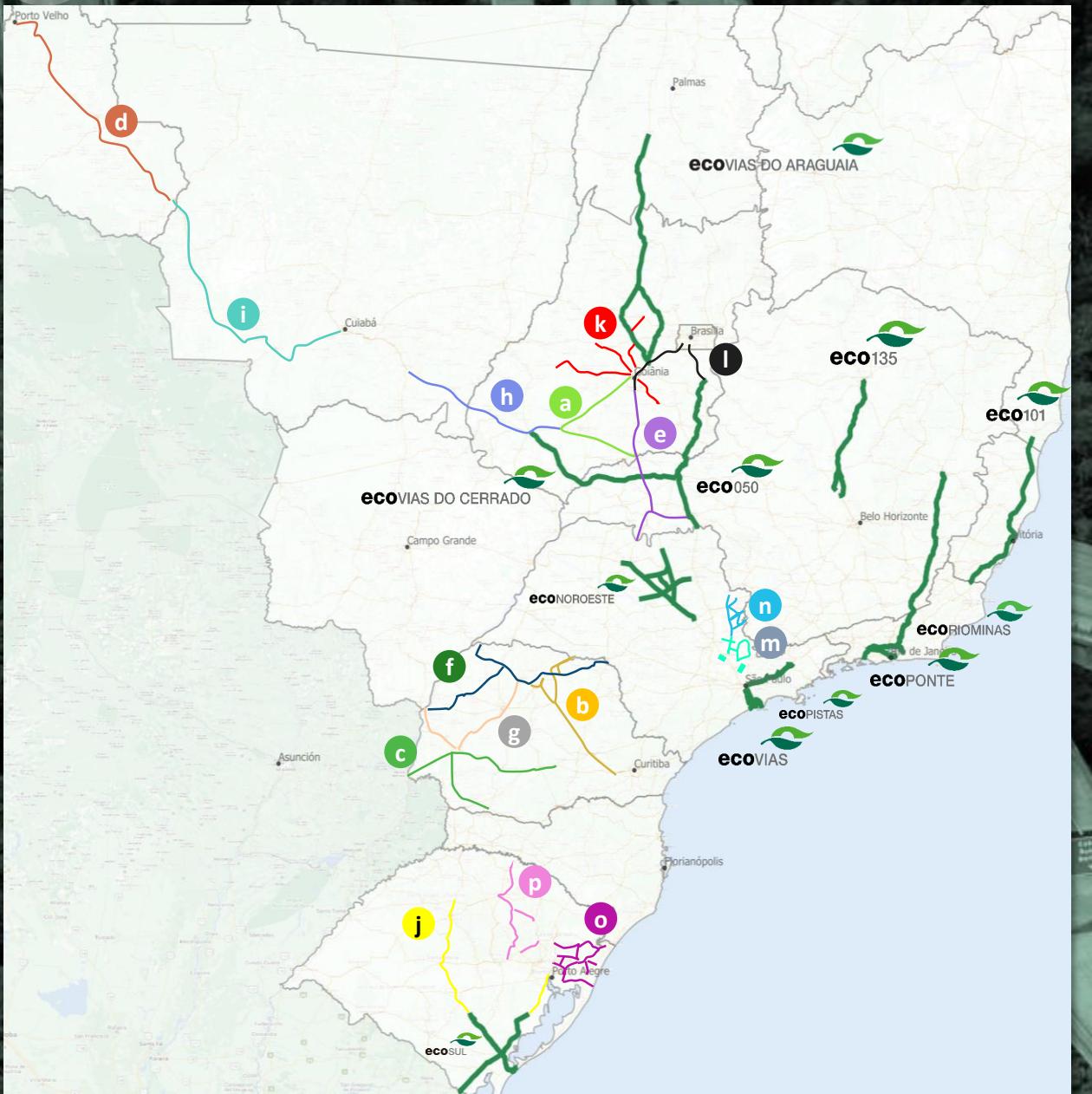
Cronograma de Amortização da Dívida

47% dos vencimentos estão alocados após 2030. Os vencimentos dos empréstimos-ponte da EcoRioMinas (1S25) e EcoNoroeste (2S25) serão pagos com os financiamentos de longo prazo que estão em processo de estruturação

Em 30 de setembro de 2024



Pipeline Oportunidades 2024-25



Concessões, *capex* e TIR previstas pelo poder concedente¹

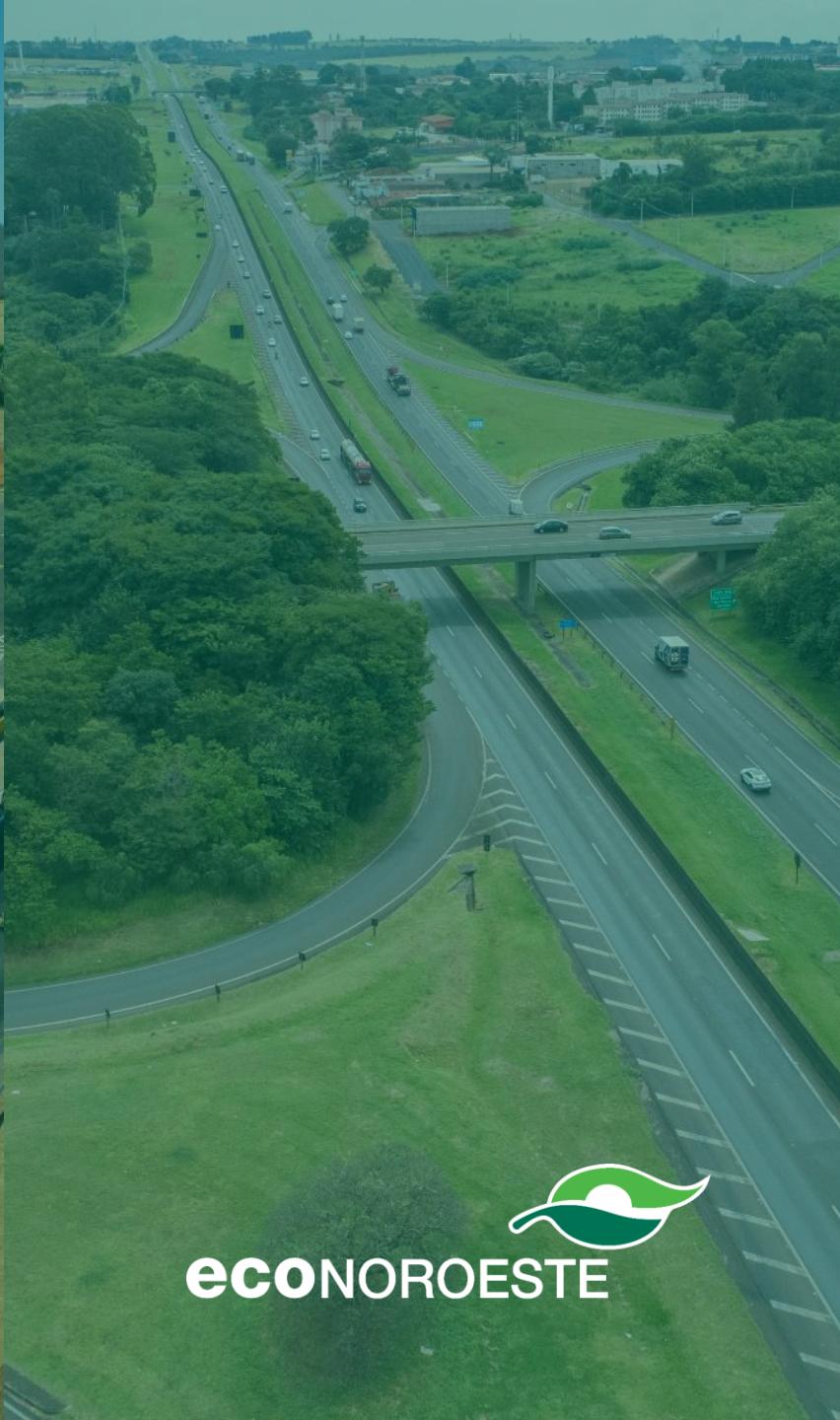
ID	Concessão	Capex (R\$ bilhões)	TIR	Data Leilão
a	Centro-Norte 1 (CN1)	4,0	9,08%	12/12/24
b	Paraná 3	9,9	10,64%	12/12/24
c	Paraná 6	12,7	10,64%	19/12/24
d	Centro-Norte (CN5)	6,3	11,17%	27/03/25
e	Rota Sertaneja	5,3	9,21%	-
f	Paraná 4	8,3	8,47%	-
g	Paraná 5	5,5	8,47%	-
h	Centro-Norte 2 (CN2)	2,7	8,47%	-
i	Centro-Norte 3 (CN3)	3,8	8,47%	-
j	Lotes RS	5,1	8,47%	-
k	Polo Goiânia	5,2	9,12%	-
l	Rota do Pequi	6,2	9,21%	-
m	Renovias (Lote 4)	6,7	8,87%	-
n	Renovias (Lote 5)	4,0	8,87%	-
o	Bloco 1 RS	6,7	n.d.	-
p	Bloco 2 RS	6,5	n.d.	-

(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.



Novas Concessões

ecovias do araguaia



econoroeste

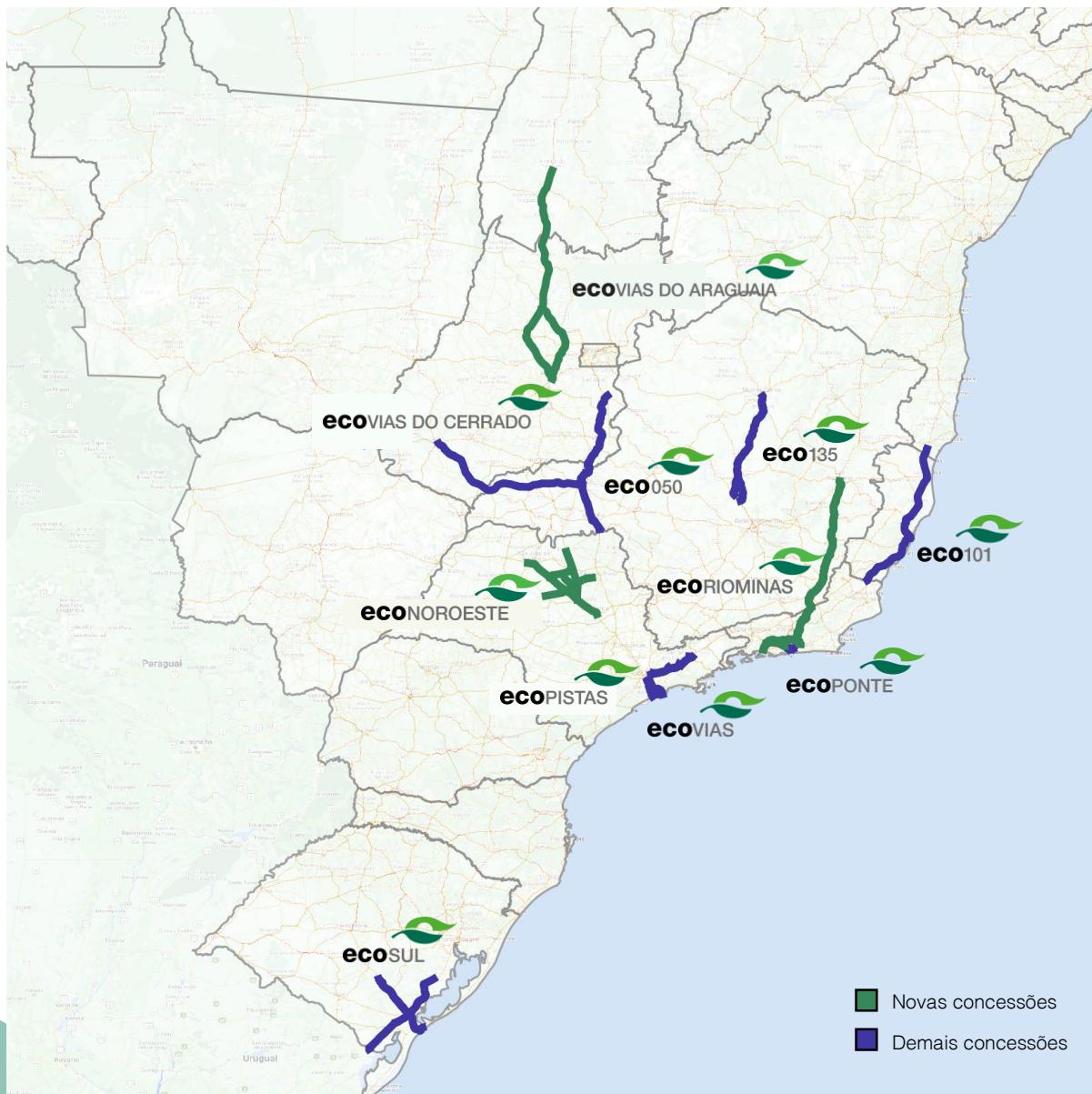


ecoriominas



Localização das novas concessões

Ecovias do Araguaia + EcoRioMinas + EcoNoroeste



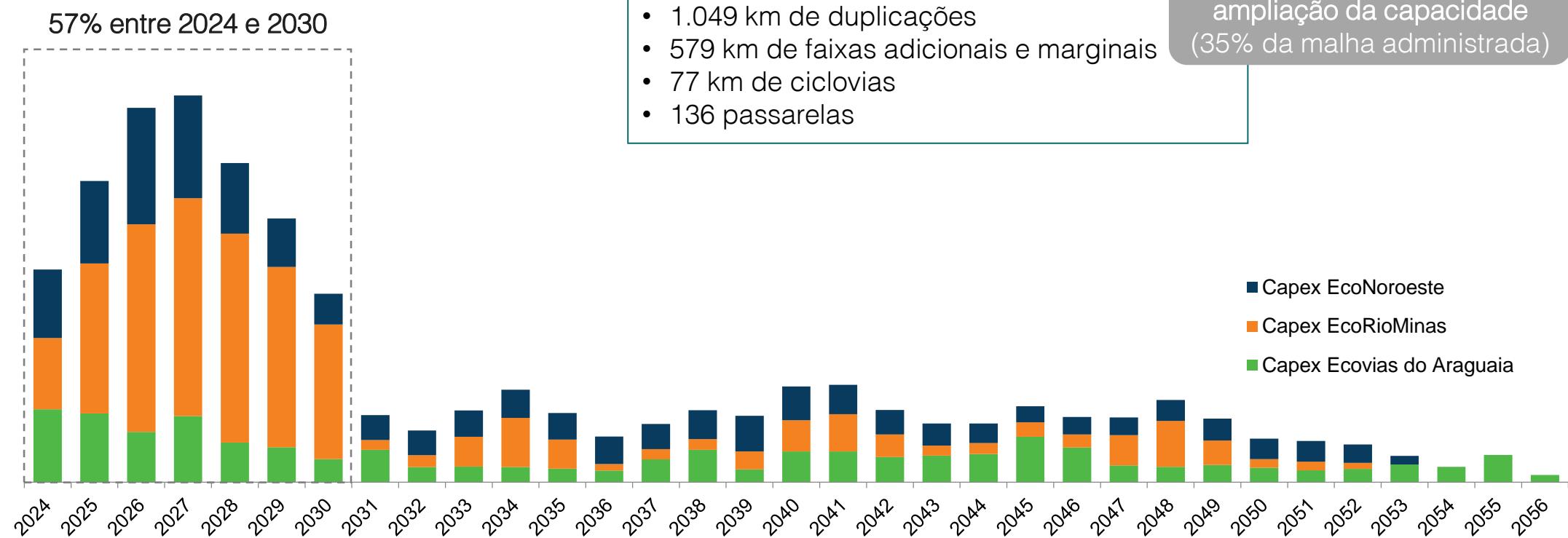
Grandes Números

	ecovias do araguaia	ecoriominas	econoroeste
Extensão	850,7 km	726,9 km	601,0 km
Capex ¹	R\$ 7,7 bi	R\$ 13,7 bi	R\$ 9,0 bi
Praças de pedágio	9	12	10
Prazo	35 anos (2056)	30 anos (2052)	30 anos (2053)

(1) Em termos reais - data base: dez/2023

CAPEX contratual – Novas concessões

Cronograma de CAPEX - Ampliação da capacidade e melhorias das concessões rodoviárias

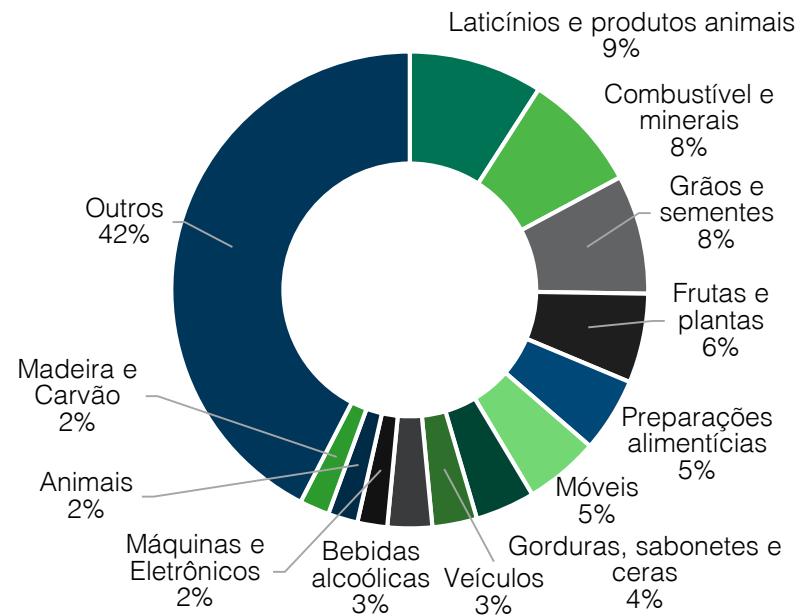


Visão Geral da Dinâmica de Tráfego

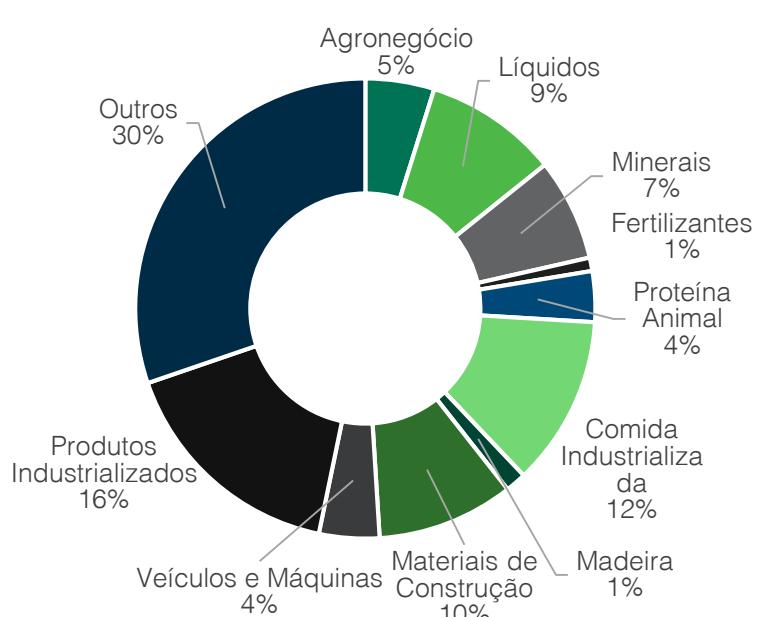
Mix de tráfego¹

80% veículos pesados /
20% veículos leves

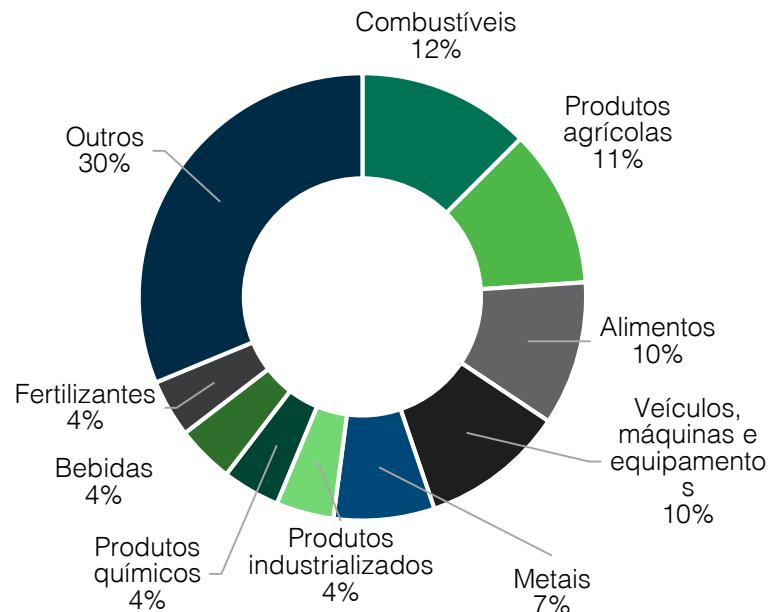
Tipo de Carga – Veículos Pesados



63% veículos pesados /
37% veículos leves



65% veículos pesados /
35% veículos leves



Características dos novos projetos

Características	ecovias do araguaia	ecoriominas	econordeste
Perfil diversificado do tráfego de veículos pesados	✓	✓	✓
Desconto de Usuário de Tag (DUT) e Desconto de Usuário Frequent (DUF)	✓	✓	✓
Contrato de concessão com regras de resolução de controvérsias	✓	✓	✓
Contrato de concessão com regras de extinção antecipada	✓	✓	✓
Mecanismo de conta <i>escrow</i> para garantir reequilíbrios	✓	✓	✓
Mecanismo de proteção cambial	✓	✓	
Mecanismo para compartilhamento de riscos de receita com o Poder Concedente	✓		
Implantação do Sistema <i>Free Flow</i>		✓	✓



Lote Nova Raposo

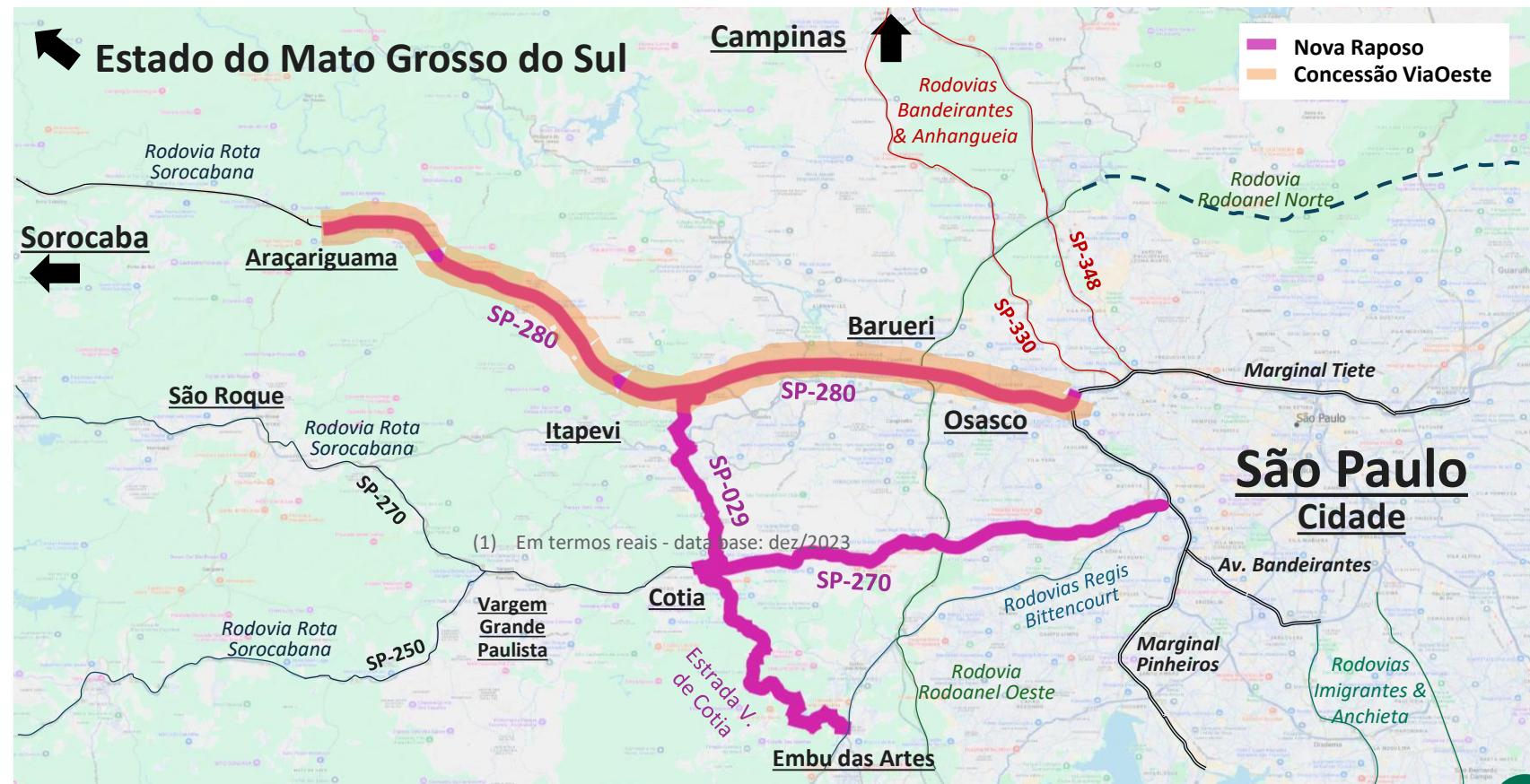


VISÃO GERAL DO PROJETO

A nova concessionária do Lote Nova Raposo irá operar trechos urbanos das rodovias Castello Branco e Raposo Tavares

- Com o leilão da Nova Raposo, o Governo de São Paulo concluiu o processo de **relicitação da concessão da ViaOeste**, uma das maiores concessionárias do Brasil em termos de receita, cujo contrato vencerá em março de 2025
 - A nova concessionária irá operar **trechos urbanos de dois importantes corredores**, conectando a cidade de São Paulo a grandes polos industriais, comerciais e logísticos

<u>Projeto</u>	<u>Nova Raposo</u>
Prazo de Concessão	30 anos
Extensão	<p>92 km</p> <p><i>Dos quais 41 km advindos da ViaOeste</i></p>
Pórticos Free Flow	<p>3 praças⁽²⁾ + 10 novos pórticos</p> <p><i>totalmente Free Flow depois do 3º ano</i></p>
Tarifa de Pedágio	<p>R\$ 0,1477 km</p> <p><i>para pista simples</i></p>
Opex⁽¹⁾	R\$ 3,1 bi
Capex⁽¹⁾	R\$ 8,0 bi
TIR de Projeto	9,41% <i>termos reais</i>



(1) Fonte: Edital (data base: março/24), (2) A serem convertidos em pórticos

INOVAÇÕES E MITIGAÇÕES DE RISCOS DO CONTRATO DE CONCESSÃO

Contrato de concessão caracterizado por robustos mecanismos de mitigação de riscos, garantindo a resiliência do projeto

Free Flow

Sistema Automático (*free flow*) no Lote

- Adoção de sistema de cobrança automática de pedágio por pórticos para promover maior fluidez no tráfego e justiça tarifária



Risco de desapropriação e desocupação



- Para o trecho Cotia-São Paulo, compartilhamento dos **custos excedentes**:

- Até 110% do valor estimado pelo Governo (R\$ 839 milhões), não haverá reequilíbrio
- Entre 110% e 140%, haverá reequilíbrio de 80% da variação
- Acima de 140%, o reequilíbrio será de 95%

Demanda / Risco de Tráfego

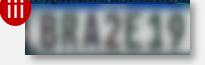
- Mecanismo assimétrico para **compartilhar o risco de receita** durante os primeiros 20 anos
- Abaixo da referência é totalmente protegido pelo Poder Concedente e acima é **compartilhado 50%/50%**



O mecanismo utiliza como referência as **receitas projetadas pelo Governo** (banda entre 98% e 108%: risco 100% da concessionária)

Risco de Evasão

- Após a instalação dos pórticos, a concessionária **será reequilibrada** pelos usuários que não pagarem o pedágio com base nas seguintes categorias:



- Evasores (i) 95% reequilibrado
- Fraudulentos (ii) 100% reequilibrado
- Erros na identificação (iii) 0% reequilibrado

Obras de Ampliação para Nível de Serviço



- As obras de ampliação não previstas no contrato de concessão, mas necessárias no futuro para manter o nível de serviço das rodovias e evitar congestionamentos, serão totalmente reequilibradas pelo Poder Concedente

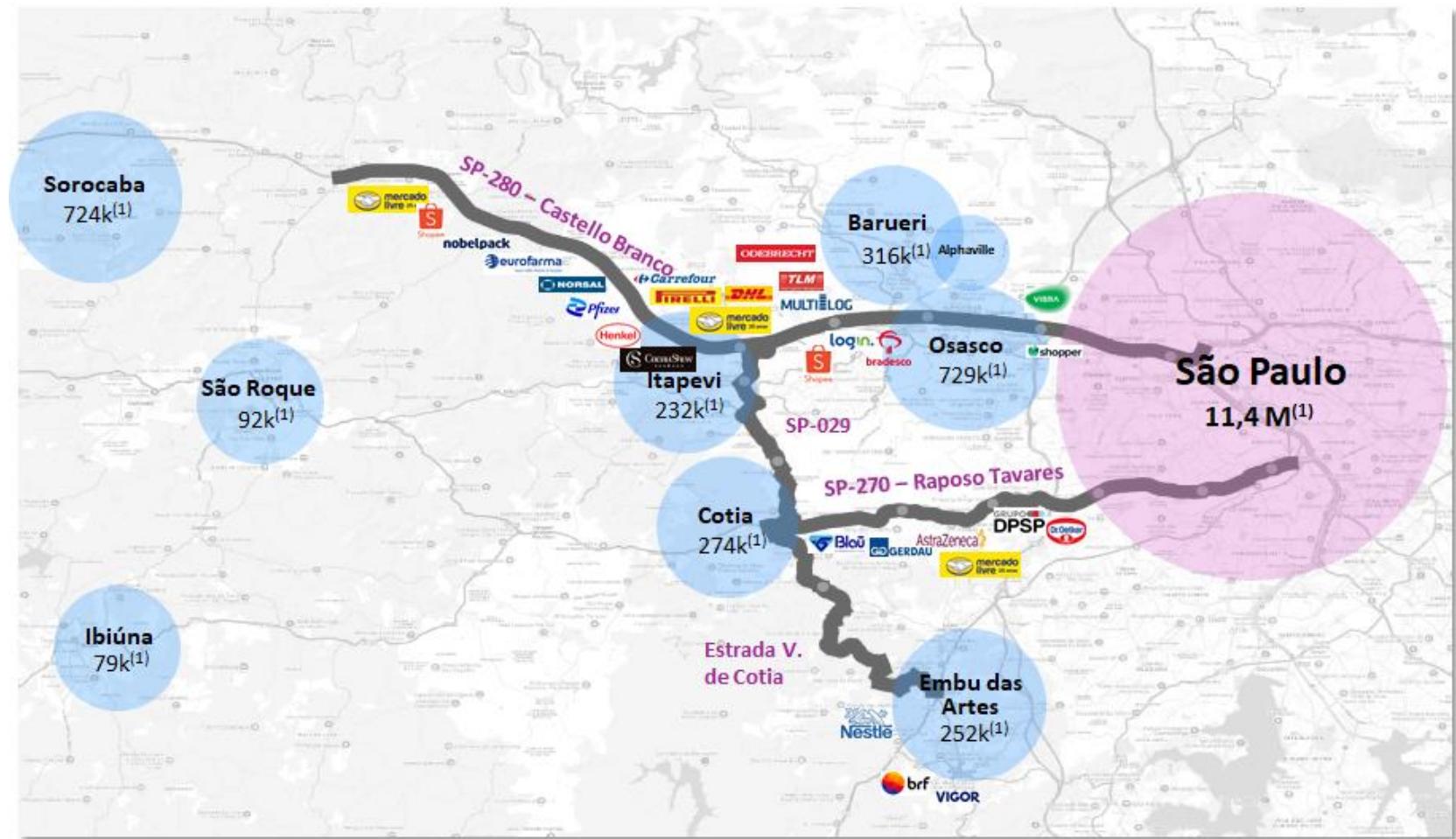
Contas Garantia



- As outorgas a serem pagas pela concessionária serão depositadas em **contas de garantia**, administradas pelo **banco depositário**
- Os recursos dessas contas garantirão a liquidez de todos os reequilíbrios/compensações que o Poder Concedente terá que pagar à concessionária

CARACTERÍSTICAS DO TRÁFEGO

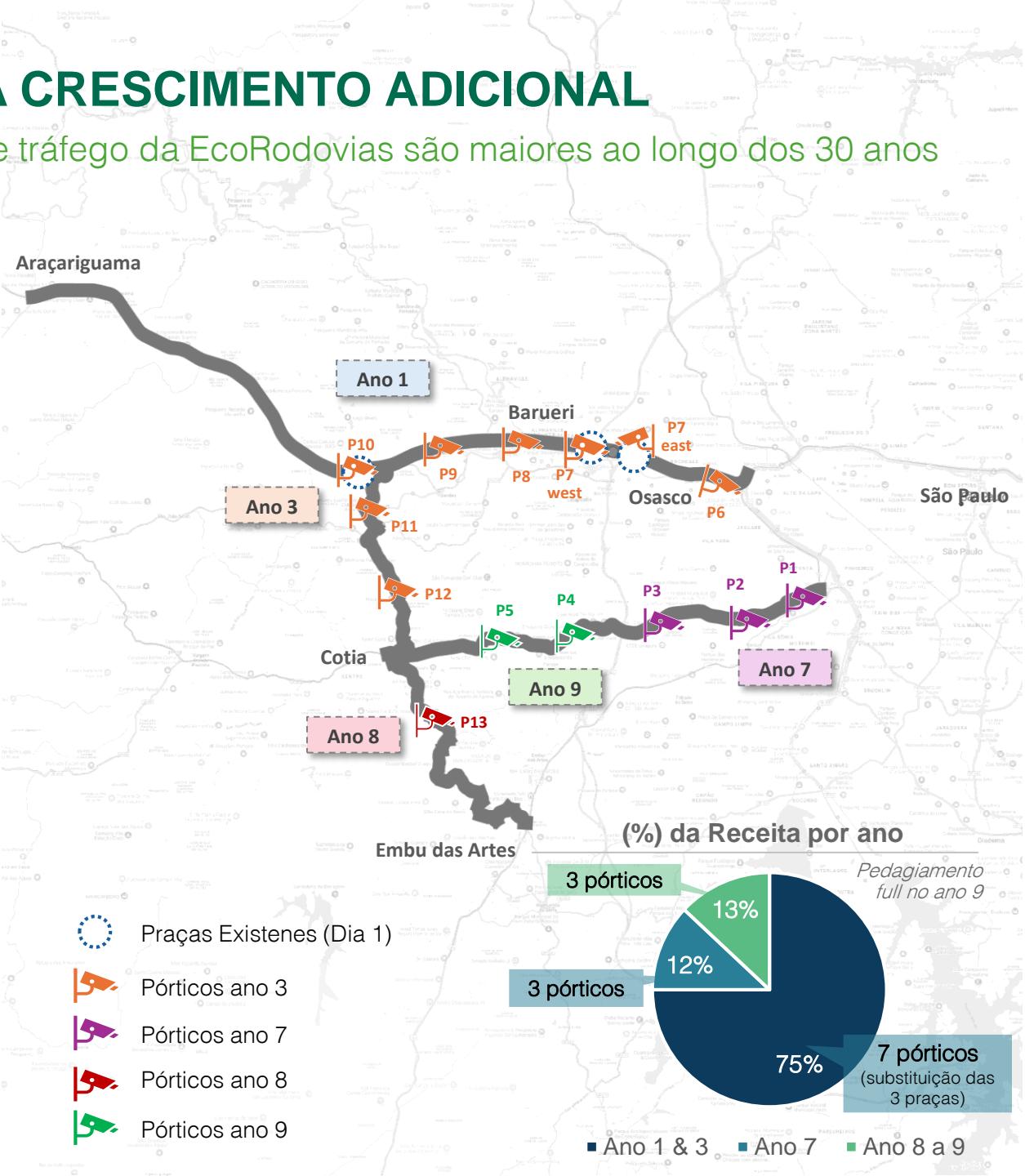
- A concessionária vai operar os trechos finais das rodovias Castello Branco (SP-280) e Raposo Tavares (SP-270), que atravessam áreas densamente povoadas de São Paulo e conectam diversos polos industriais e comerciais
- As duas rodovias ligam o Rodoanel⁽²⁾ à Marginal Pinheiros, utilizada por veículos pesados para acessar o sistema Anchieta – Imigrantes para o Porto de Santos
- O tráfego é representado por ~65% de veículos leves e 35% de veículos pesados:
 - Veículos leves – transporte pendular concentrado nos trechos urbanos, com volumes de tráfego expressivos (~300.000 VDMA⁽³⁾ na SP-280 e 125.000 VDMA na SP-270)
 - Veículos pesados – Castello Branco é um dos mais importantes corredores de exportação, recebendo a produção agrícola e industrial do Mato Grosso do Sul e do interior de São Paulo



TRÁFEGO RESILIENTE COM MARGEM PARA CRESCIMENTO ADICIONAL

Em comparação com as projeções do Governo, as estimativas de tráfego da EcoRodovias são maiores ao longo dos 30 anos

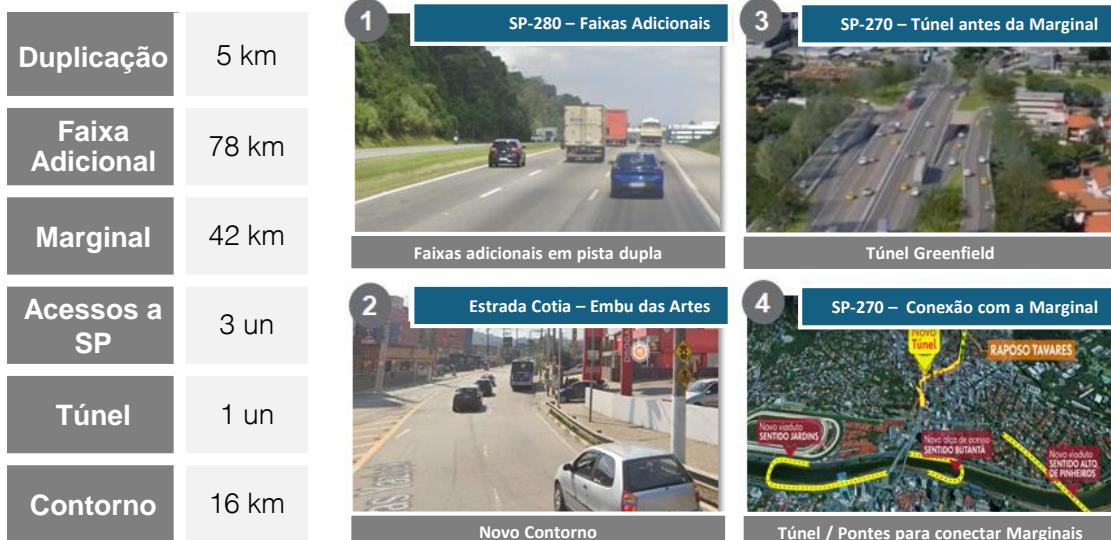
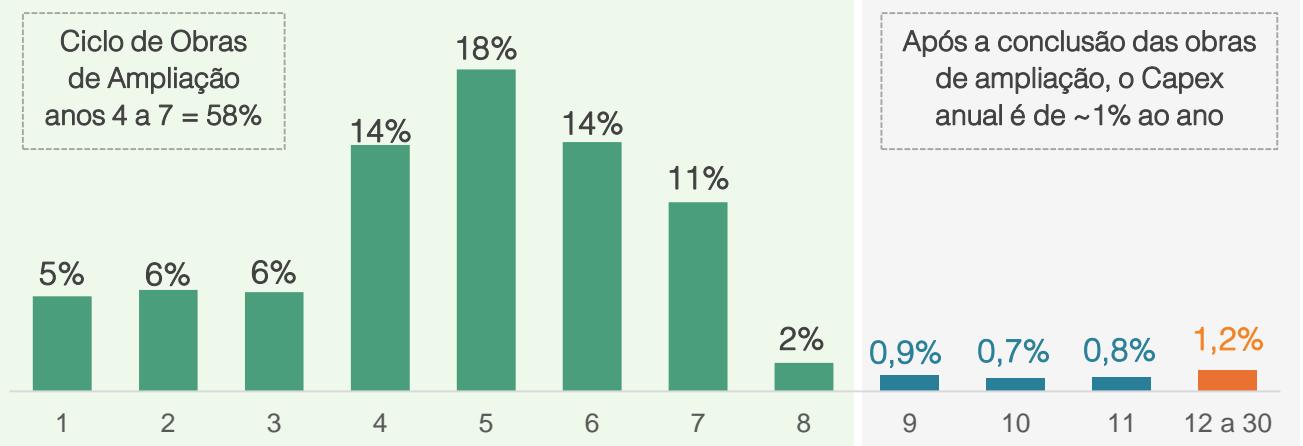
- Mais de 20 anos de dados históricos de tráfego para o trecho de Castello Branco, responsável por ~70% do faturamento total do projeto
- +4,3% vs. tráfego inicial do Governo. A projeção do Governo é baseada na contagem de 2023 e nos dados das praças de pedágio de 2022 (quando os eixos suspensos ainda não eram pedagiados), enquanto a EcoRodovias utilizou dados reais de pedágio mais atualizados + 3 contagens de tráfego realizadas em 2024
- A EcoRodovias projetou CAGR de tráfego superior ao do Governo, porém significativamente menor do que o crescimento histórico (praças de pedágio Osasco + Barueri CAGR₂₀₂₁₋₂₀₂₄ = 3,9% / praça de pedágio de Itapevi CAGR₂₀₂₁₋₂₀₂₄ = 4,9%), envolvendo outros possíveis *upsides* relacionados a obras adicionais de aumento de capacidade, reequilibradas pelo Poder Concedente
- Mecanismo de compartilhamento de risco de demanda aplicado até o ano 20 e compensação em favor do Poder Concedente paga a cada 4 anos



CONSIDERAÇÕES SOBRE CAPEX E OPEX

- O risco de sobrecustos com as desapropriações é reequilibrado em até 95% pelo Poder Concedente. As desapropriações estão previstas apenas a partir do ano 4, com tempo suficiente para a realização das atividades preliminares.
- *Capex* de ampliação concentrado entre os anos 4 a 7 e baixos investimentos de manutenção para os 30 anos, o que aumenta a financiabilidade do projeto.
- Identificados *upsides* significativos devido a “*value engineering*” durante a fase de estudos dos projetos funcionais fornecidos pelo Governo (não vinculantes para a concessionária) para o trecho de Embu-Cotia
- Economia relevante em custos operacionais devido a sinergias com outras concessionárias em SP e economias de escala em serviços compartilhados

Cronograma de distribuição de capex projetado



FLUXO DE CAIXA DA CONCESSIONÁRIA

1

~70% da receita de pedágio do projeto começa desde o inicio da concessão e é protegida pelo mecanismo de compartilhamento do risco de demanda

2

Entre o ano 1 e o ano 3, o EBITDA financia quase integralmente as obras previstas para estes anos. A emissão do financiamento de longo prazo é prevista em 2028 (4º ano)

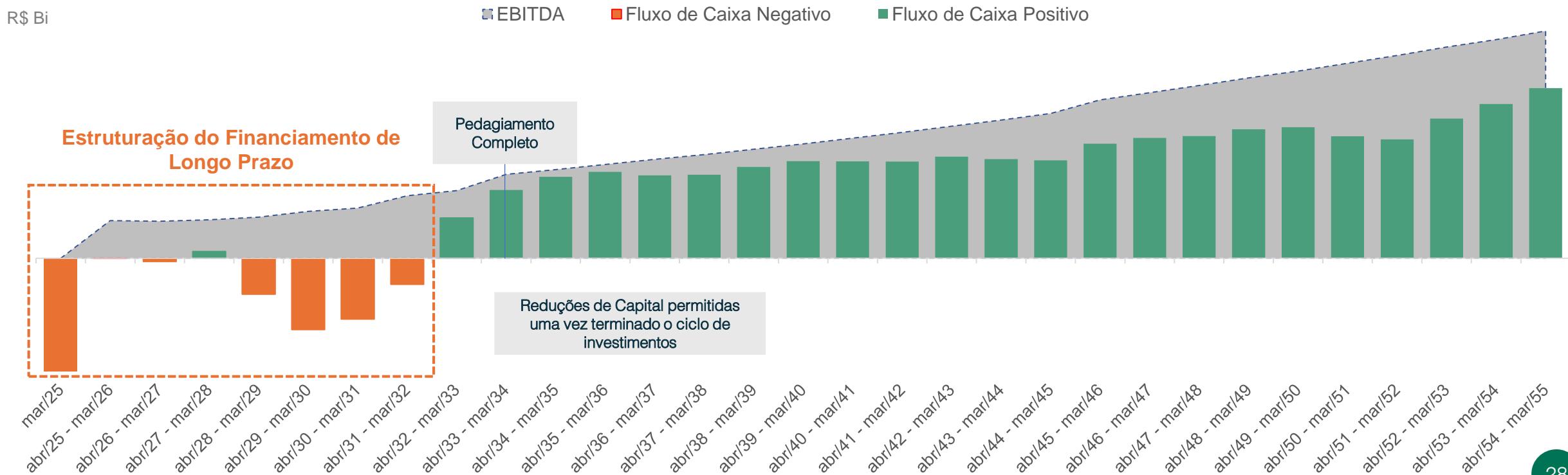
3

O capital social a ser aportado no projeto é em linha com o capital social mínimo exigido no contrato de concessão

4

A alavancagem do projeto é aprox. D/E = 90/10, em função da alta taxa de conversão do EBITDA em fluxo de caixa operacional, uma vez que o ciclo de investimento será concluído

FLUXO DE CAIXA OPERACIONAL E EBITDA – Em termos nominais



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: 45% até 2026 e 50% até 2030
- Pessoas Negras na Liderança: 35% até 2030
- 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

Estrutura de Governança

Composição do Conselho de Administração

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



Representantes indicados pelo acionista controlador

- Eros Gradowski Junior

Representante indicado por acionistas minoritários

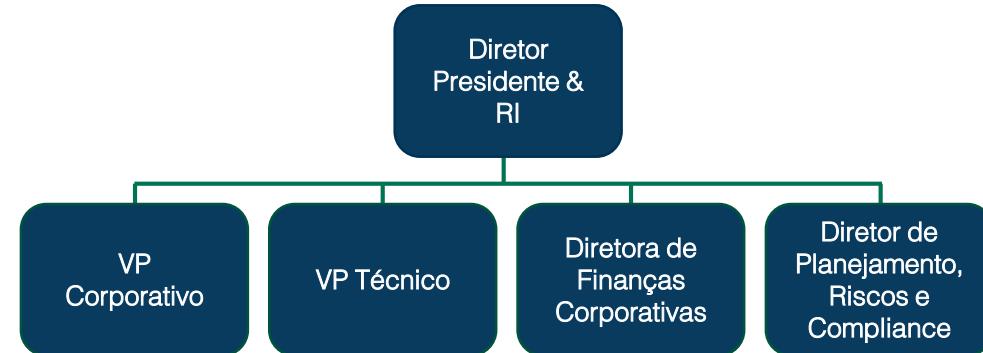
- Ricardo Bisordi de Oliveira Lima
- Sonia Aparecida Consiglio

Membros independentes

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



Estrutura enxuta, com compartilhamento de Diretores Presidentes e Diretores Superintendentes entre as 11 concessões rodoviárias do Grupo.

Relações com investidores

**E-mail**

invest@ecorodovias.com.br

**Website**

www.ecorodovias.com.br/ri

**Endereço**

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

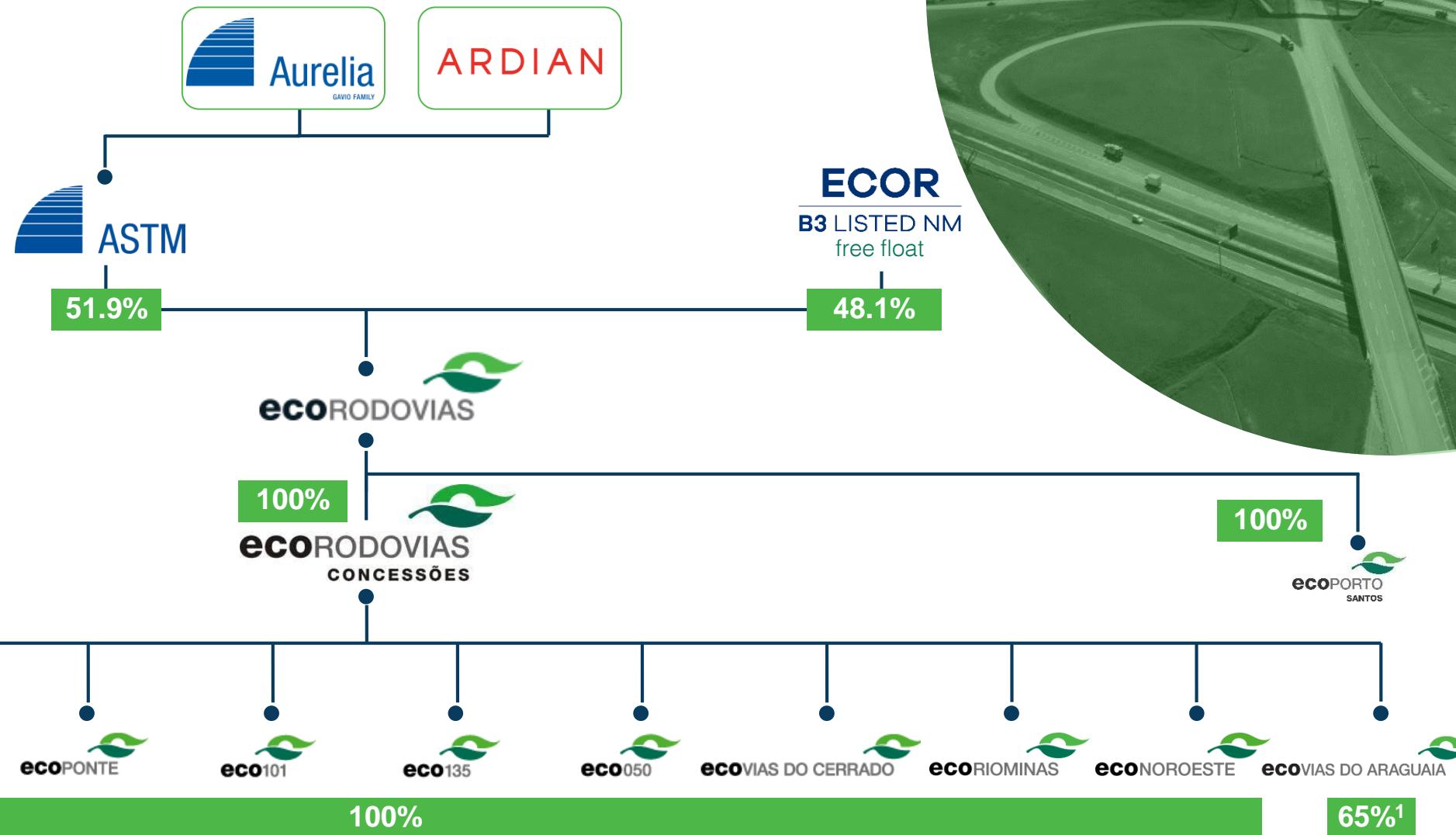
**Telefones**

+55 11 3787-2612
+55 11 3787-2674
+55 11 3787-2686

2024 Presentation



Corporate Structure



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

ASTM

A global player in the infrastructure sector



Motorway Concessions

ASTM is the second largest toll road operator in the world with 6,219 km of roads under concession in Italy (1,423 km), Brazil (4,712 km¹) and UK (84 km).



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.

Tolling and access management

- Multi-lane free-flow
- Vehicle identification solutions
- Operational and commercial back-office systems

Operations and traffic management

- Advanced traffic management system

Safety and security

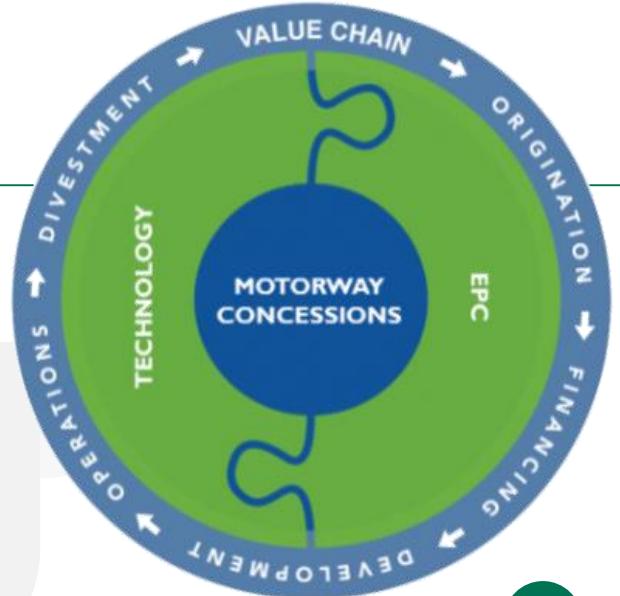
- Weigh-in-Motion
- Tunnel Safety systems
- Speed-limit
- Advanced video analytics for traffic

Connected Mobility

- Wi-fi in motion service



€ 7.0bn total backlog (2023)



Geographic Footprint

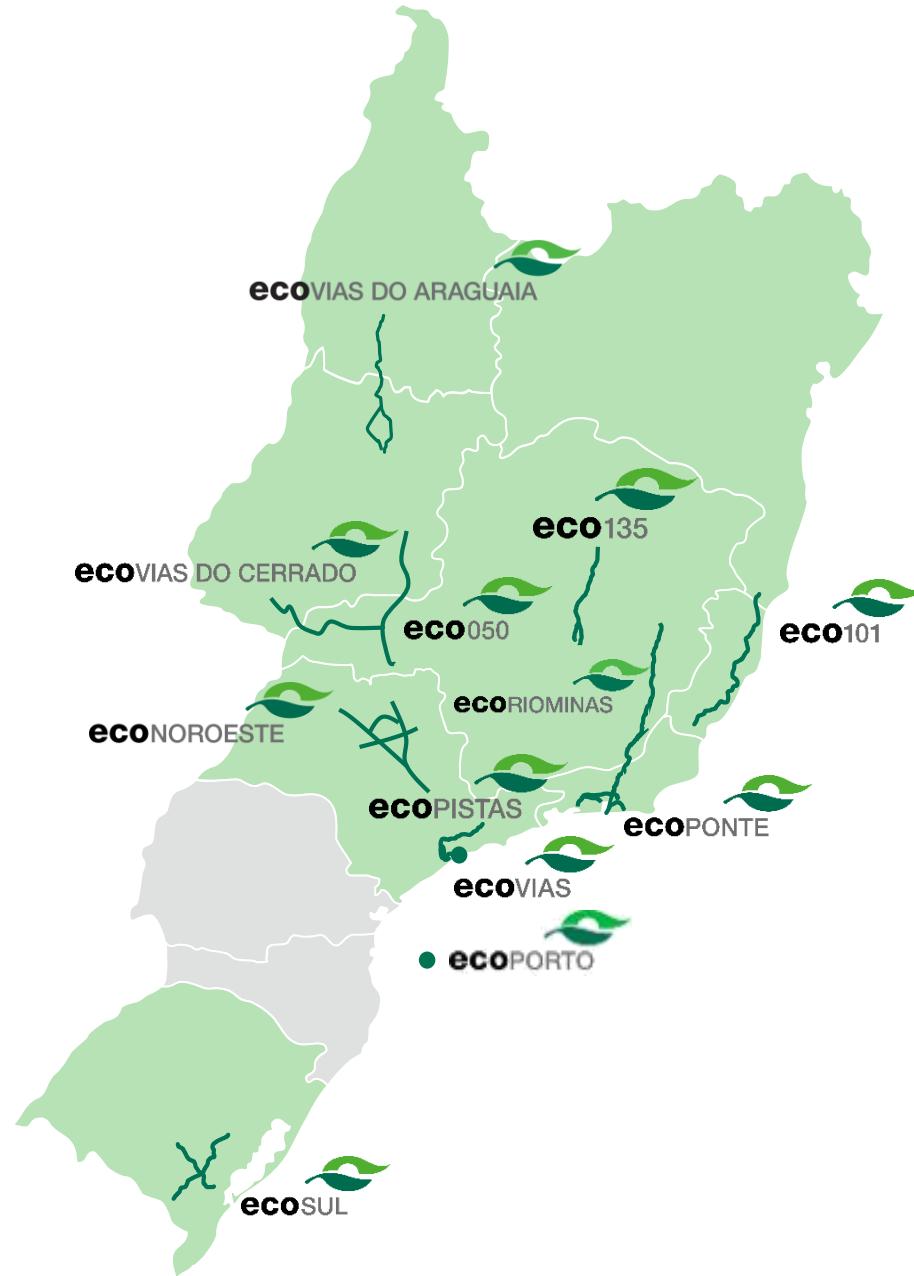
Snapshot
Last 12 months (9/30/2024)

 **R\$ 6.3 bn**
Adjusted Net Revenue¹

 **R\$ 4.6 bn**
Adjusted EBITDA

 **R\$ 1.1 bn**
Net Income²

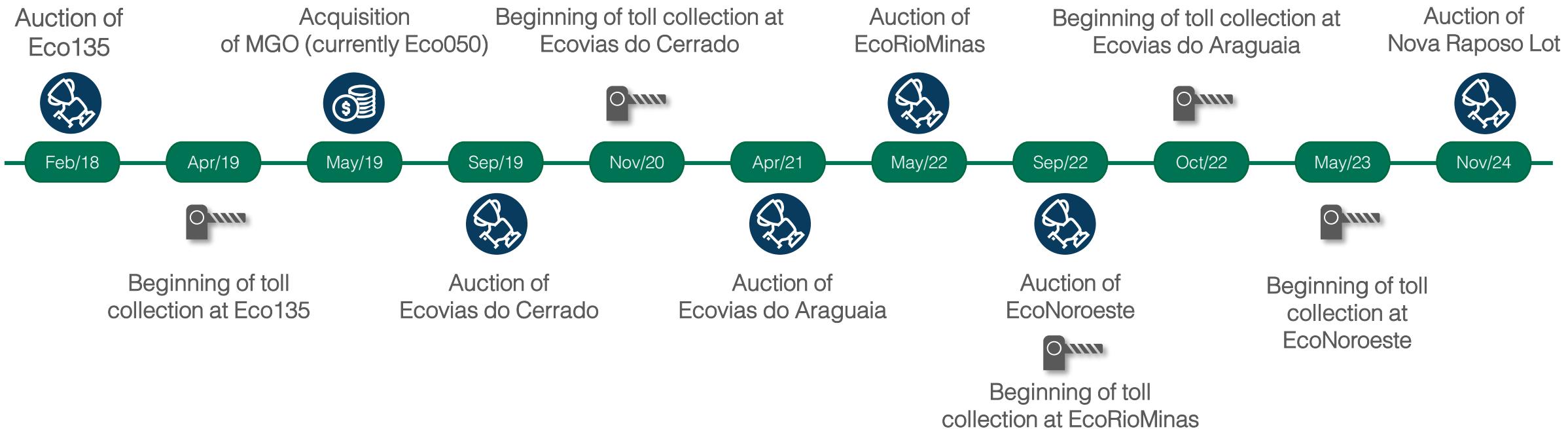
 **5.3 thousand**
Employees



EcoRodovias portfolio includes 11 highway concessions with total of more than 4,712 km⁽³⁾ and one port asset (Ecoporto) in eight different states of Brazil, located in the main trade corridors

Growth +7 assets in 7 years

Selective and successful strategy, extending the duration of the portfolio from 10 to over 20 years. Focus on execution, efficiency and innovation to maximize value creation for our stakeholders.



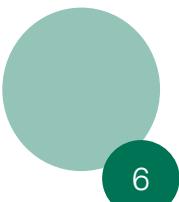
Initiatives

Digital Transformation and Innovation Program

- Innovation to charge for suspended axles of non-empty trucks via integration with MDF-e (Electronic Tax Document).
- Implementation of tests for High Speed Weigh In Motion (HSWIM) system at Ecovias do Cerrado, with traffic enforcement starting in December 2024.
- Installation of free-flow gantries at EcoNoroeste, with operations starting on September 4, 2024 (Itápolis toll plaza).
- Consolidation of the Operations Control Centers (CCO) of Ecovias dos Imigrantes and Ecopistas (São Paulo Operations Center), with standardization and automation of processes and introduction of new technologies.
- Implementation of new capex and opex contracts management system. The system enables a more precise management of the Company's investments.
- Installation of solar power plants at the Group concessionaires.
- Expansion of Internet coverage (4G) along the 850 km of Ecovias do Araguaia.

Breakdown of toll collection methods in 3Q24:

Toll collection via AVI, self-service and digital means grew 5.8 p.p. (vs. 3Q23) and reached 83.5% of toll revenue in 3Q24.



Current Assets Portfolio's Duration

The portfolio's duration weighted by adjusted EBITDA is approximately 20 years.

EcoRodovias	KM	Expiry	Remaining Duration (year/ month) ²	State	Regulatory Agency
Ecovias dos Imigrantes	177	Feb/34	9y 2m	SP	ARTESP
Ecopistas ¹	144	Jun/39	14y 6m	SP	ARTESP
Ecosul	457	Mar/26	1y 3m	RS	ANTT
Eco101	479	May/38	13y 5m	ES / BA	ANTT
Ecoponte	29	May/45	20y 6m	RJ	ANTT
Eco135	364	Jun/48	23y 7m	MG	SEINFRA MG
Eco050	437	Jan/44	19y 1m	MG / GO	ANTT
Ecovias do Cerrado	437	Jan/50	25y 1m	MG / GO	ANTT
Ecovias do Araguaia	851	Oct/56	31y 10m	GO / TO	ANTT
EcoRioMinas	727	Sep/52	27y 9m	RJ / MG	ANTT
EcoNoroeste	601	Apr/53	28y 5m	SP	ARTESP
Lote Nova Raposo ³	92	Apr/55	30y 0m	SP	ARTESP

(1) The Regulatory Agency (ARTESP) recognized the contractual imbalance at Ecopistas caused by the increase in works for Extension of the Carvalho Pinto Highway on the Taubaté stretch. ARTESP will move forward with the process of defining the method of rebalancing and formalizing the respective Amendment. (2) Reference Date: 12/3/2024. (3) Concession won in November 2024, with operations expected to start in April 2025.

OPERATIONS

Drivers of results



- **Traffic:** export corridors (agribusiness), **resumption of industrial production**, regional tourism and commuter traffic
- **Tariff** adjustments **based on inflation / Business Model linked and protected by inflation**
- Pursuit of **operational efficiency** due to reassessment of **Organizational Model**
- **Efficient Capex management** with in-house technical expertise to **maximize returns**
- **Resilient** long-term **cash flows**

= **Consistent and Sustainable Results**



Overview of Traffic Dynamics

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

Average of EcoRodovias' adjusted traffic growth over the past sixteen years

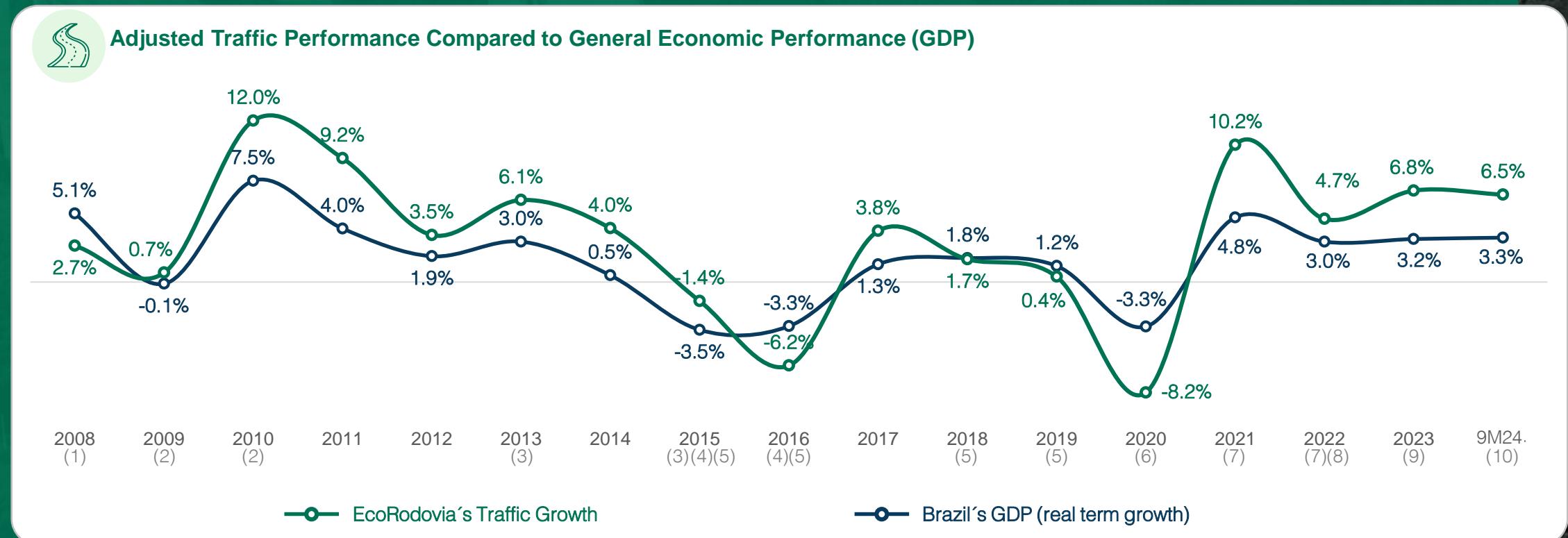
3.1%

Average of Brazil's GDP growth over the past sixteen years

1.7%

Adjusted traffic x GDP growth relation over the past sixteen years (xGDP)

1.8x



Notes: (1) Excluding Ecocataratas (acquired in 2008). (2) Excluding Ecopistas (non operational in the beginning of 2009). (3) Excluding Eco101, as operations started in 2014. (4) Excluding Ecoponte, 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 Eco135 and Eco050. (6) Excluding Eco135, Eco050 and Ecovias do Cerrado. (7) Excluding Ecovias do Cerrado, Ecovia Caminho do Mar and Ecocataratas. (8) Excluding EcoRioMinas and Ecovias do Araguaia. (9) Excluding EcoRioMinas, Ecovias do Araguaia and EcoNoroeste. (10) Excluding EcoRioMinas and EcoNoroeste.

Overview of current traffic performance

Resilient road portfolio
Heavy: +23.1%
Light: +11.2%

Traffic mix (10M24):
Heavy: 61.6%
Light: 38.4%

TRAFFIC VOLUME (equivalent paying vehicles, thousand)	10M24 ¹	10M23 ¹	Chg.
Heavy + Light			
Ecovias dos Imigrantes	58,451	55,158	6.0%
Ecopistas	87,436	76,606	14.1%
Ecosul	23,899	24,561	-2.7%
Eco101	52,717	49,716	6.0%
Ecoponte	23,926	23,959	-0.1%
Eco135	34,671	32,177	7.8%
Eco050	50,116	47,235	6.1%
Ecovias do Cerrado	31,835	31,116	2.3%
Ecovias do Araguaia	43,761	41,510	5.4%
Comparable Total²	406,812	382,038	6.5%
EcoRioMinas ³	62,914	28,608	119.9%
EcoNoroeste ⁴	49,688	28,677	73.3%
CONSOLIDATED TRAFFIC VOLUME	519,415	439,324	18.2%

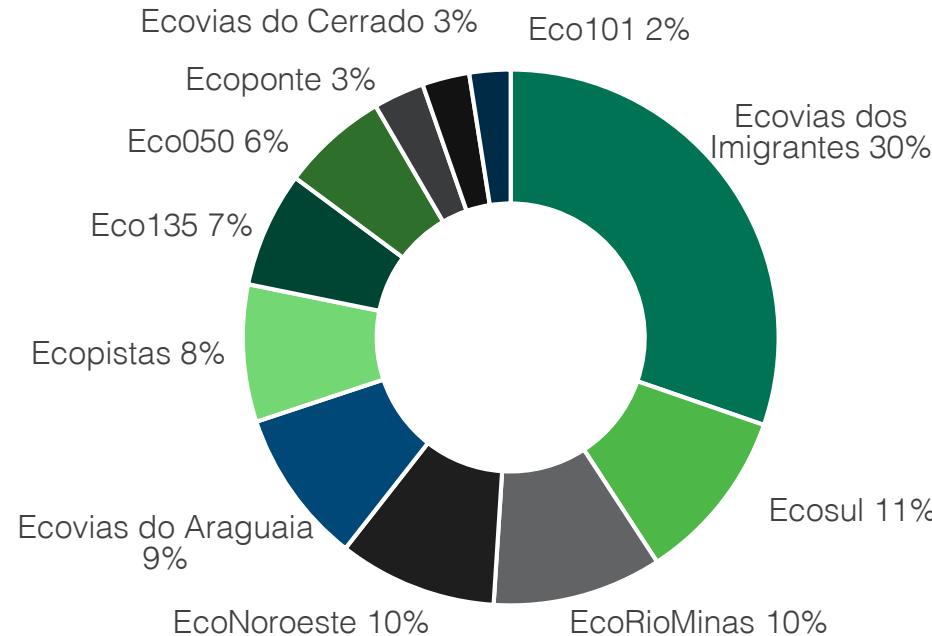
¹) Includes toll collection up to October 31, inclusive. ²) Excludes toll collection on EcoRioMinas and EcoNoroeste. ³) Considering the start of toll collection at three toll plazas from September 22, 2022, two toll plazas from March 01, 2023, seven toll plazas from October 27, 2023, two toll plazas from December 18, 2023 and - deactivation of three toll plazas - and start of toll collection at one toll plaza from December 29, 2023. ⁴) Considers the start of toll collection in seven toll plazas from May 01, 2023.

Current Assets Highway Concessions

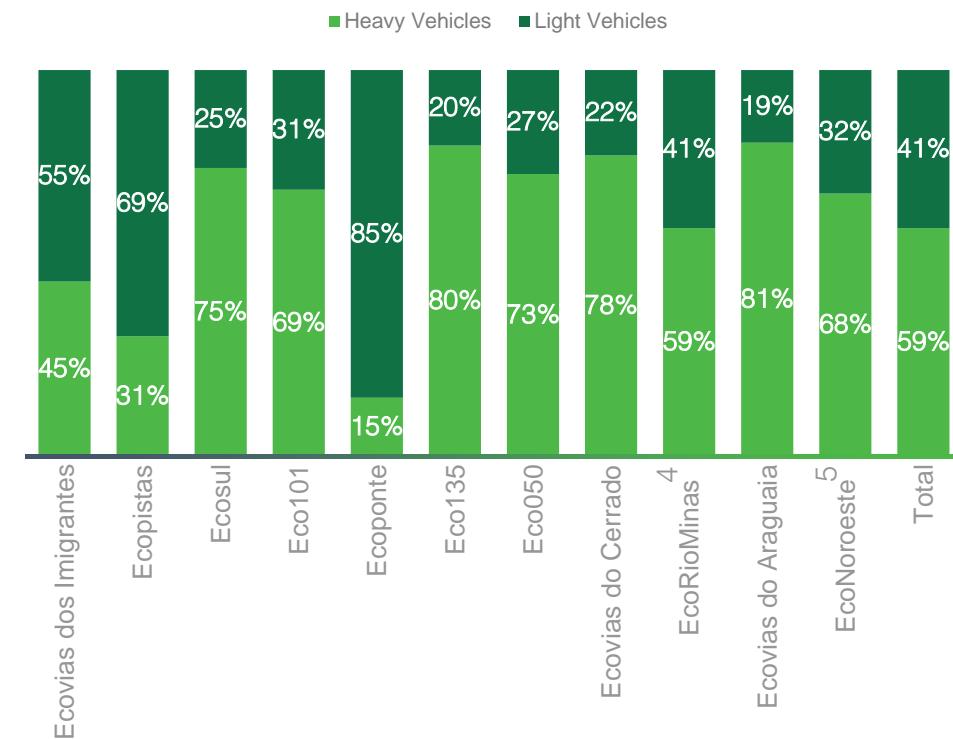
The new highway concessions acquired between 2018 and 2022 are increasing their share of EcoRodovias' results



% Adjusted EBITDA 2023^{1,2}
Highway Concessions – Total R\$3.7 billion



Traffic Mix 2023³



(1) Excluding Construction Revenue and Cost and Provision for Maintenance. (2) Excluding Ecocataratas and Ecovia Caminho do Mar Adjusted EBITDA. (3) Traffic in equivalent paying vehicles. (4) Considering the start of toll collection at three toll plazas from September 22, 2022, two toll plazas from March 01, 2023, seven toll plazas from October 27, 2023, two toll plazas from December 18, 2023 and - deactivation of three toll plazas - and start of toll collection at one toll plaza from December 29, 2023. (5) Considering the start of toll collection in seven toll plazas from May 01, 2023.

Financial Performance

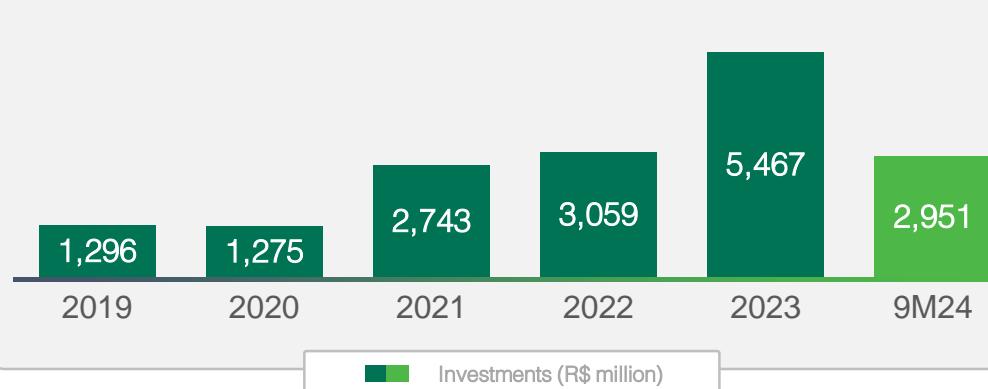
Adjusted Net Revenue¹

CAGR (18-23): 16.5%



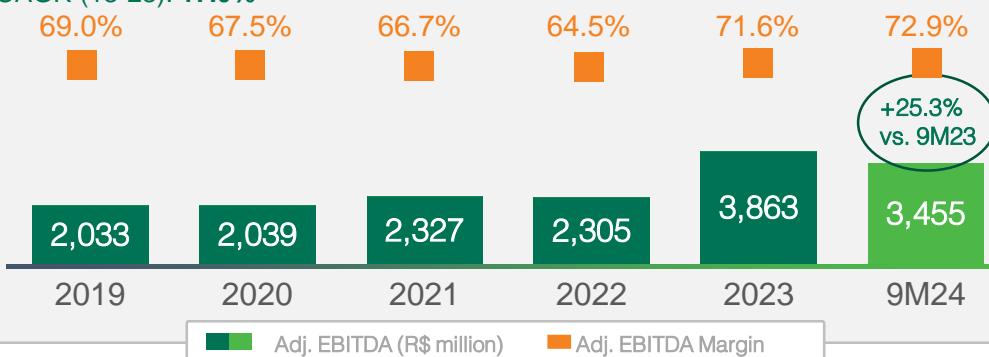
Investments

CAGR (18-23): 16.5%



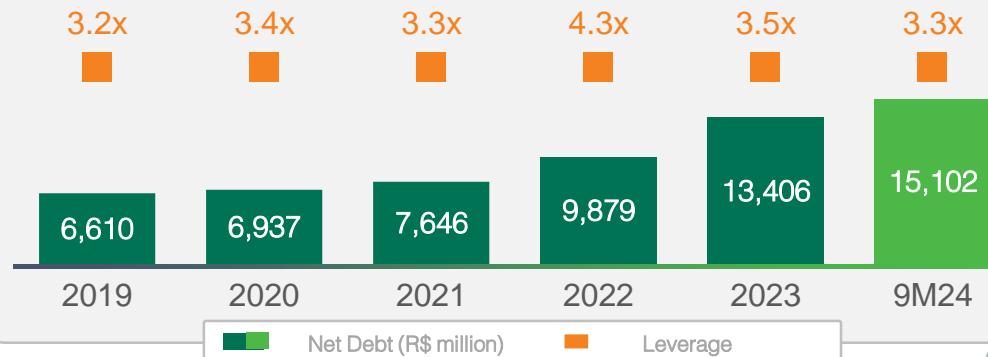
Adj. EBITDA and Adj. EBITDA Margin²

CAGR (18-23): 17.0%



Net Debt and Leverage

CAGR (18-23): 17.0%



(1) Excludes Construction Revenue. (2) Excludes Construction Revenue and Cost, Provision for Maintenance, Leniency Agreement and Agreements with Former Collaborating Executives (2019 and 2020), ANPC (2020 and 2021), Fines compensatory measures assumed in the Agreements with Former Collaborating Executives (2020), accounting for Eco101's liabilities (2020), the impairment (non-cash) of Ecoponto Santos (2020), the impairment of assets (2022) and the retroactive non-recurring effect of tariff adjustment at Ecosul related to 2021 (2022), impairment of assets (2023) and written off the assets (2023).

Financial Performance **Capex**

Focus on execution and delivery of works of the Company's growth cycle, as well as on the commitment to maintenance of highways managed. In 3Q24 and 9M24 investments totaled R\$1.1 billion and R\$3.0 billion, respectively

Eco050

Road widening works in Cristalina/GO



Eco135

Cordisburgo/MG Contour



Ecovias do Araguaia

Road widening works in Gurupi/TO



Eco050

Road widening works in Catalão/GO



Eco135

Stretch of Montes Claros/MG Ring Road



Ecovias do Cerrado

Trevão de Monte Alegre de Minas/MG



Financial Performance

Debt

Improvement of capital structure and tax efficiency



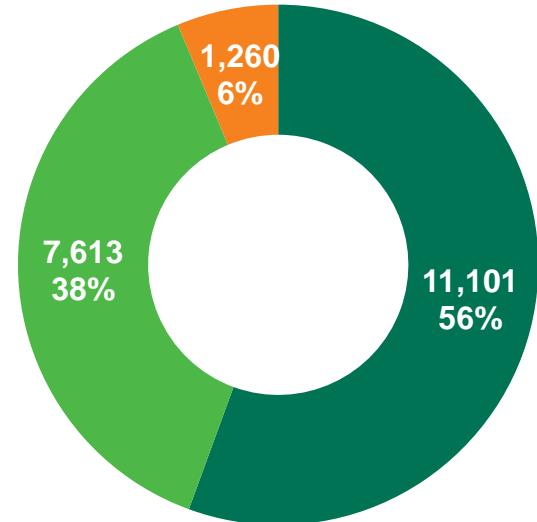
Consolidated Indicators (EcoRodovias Infraestrutura e Logística)

Debt	09/30/2024	06/30/2024	Chg.
Gross Debt (R\$ billion)	20.0	19.2	4.1%
Net Debt (R\$ billion)	15.1	14.4	4.9%
Net Debt/Adjusted EBITDA	3.3x	3.3x	0.0x

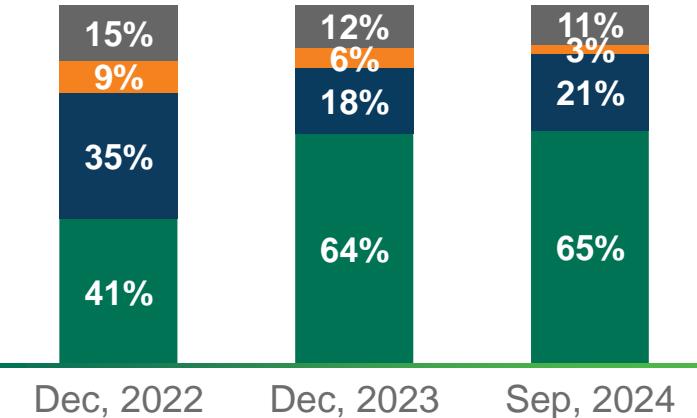
Net Debt/Adjusted EBITDA (EcoRodovias Concessões e Serviços)

09/30/2024	06/30/2024	Chg.
3.3x	3.2x	0.1x

Gross Debt by Indexer
(R\$ million and % - Sep/24)



Breakdown of Net Debt (%)



- Holding do Araguaia
- EcoRodovias Infraestrutura e Logística and Ecoporto
- EcoRodovias Concessões e Serviços
- Highway Concessions

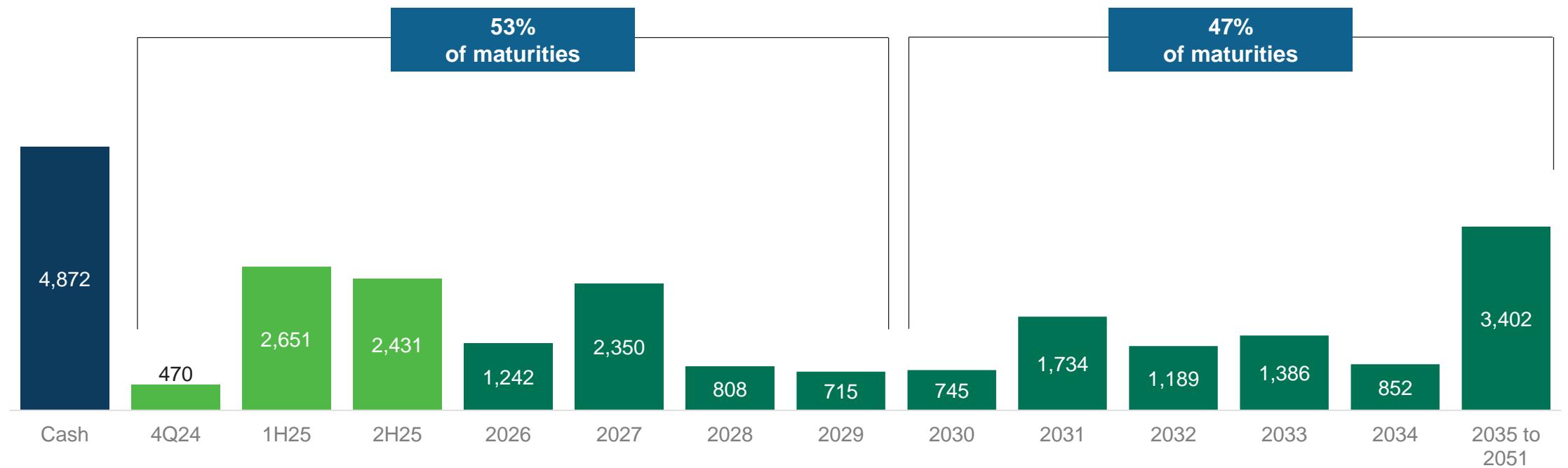
Liability Management: as of 2023, EcoRodovias optimized its capital structure, increasing the share of net debt in highway concessions. In 3Q24, net debt of highway concessions reached 65% of the total (+24 p.p. vs. December 2022)

Financial Performance

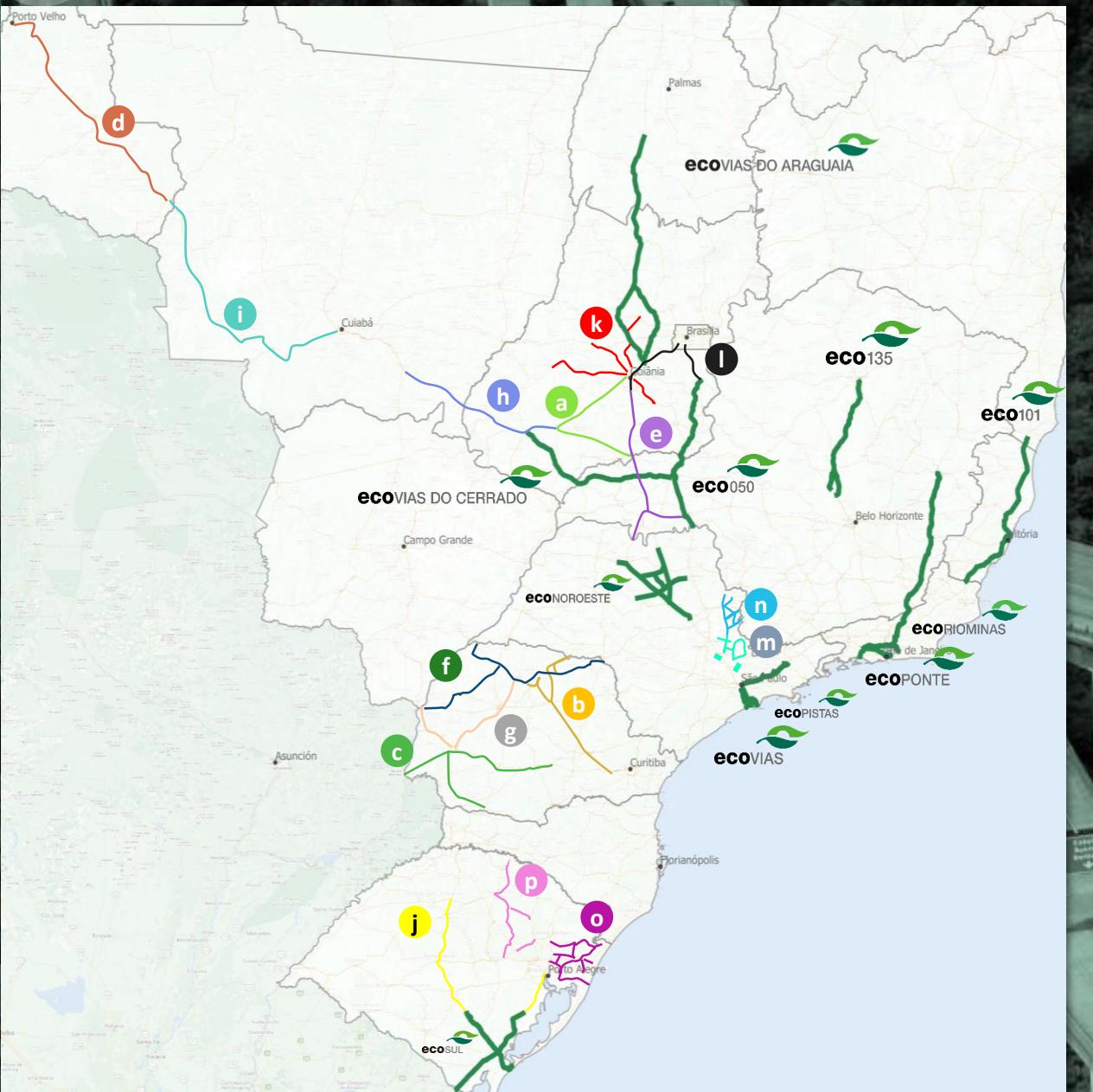
Debt Amortization Schedule

47% of maturities are allocated after 2030. The bridge loans of EcoRioMinas (1H25) and EcoNoroeste (2H25) will be paid with long-term financing currently being structured

On September 30, 2024



Pipeline Opportunities 2024-25



Concessions, capex and IRR foreseen by the granting authority¹

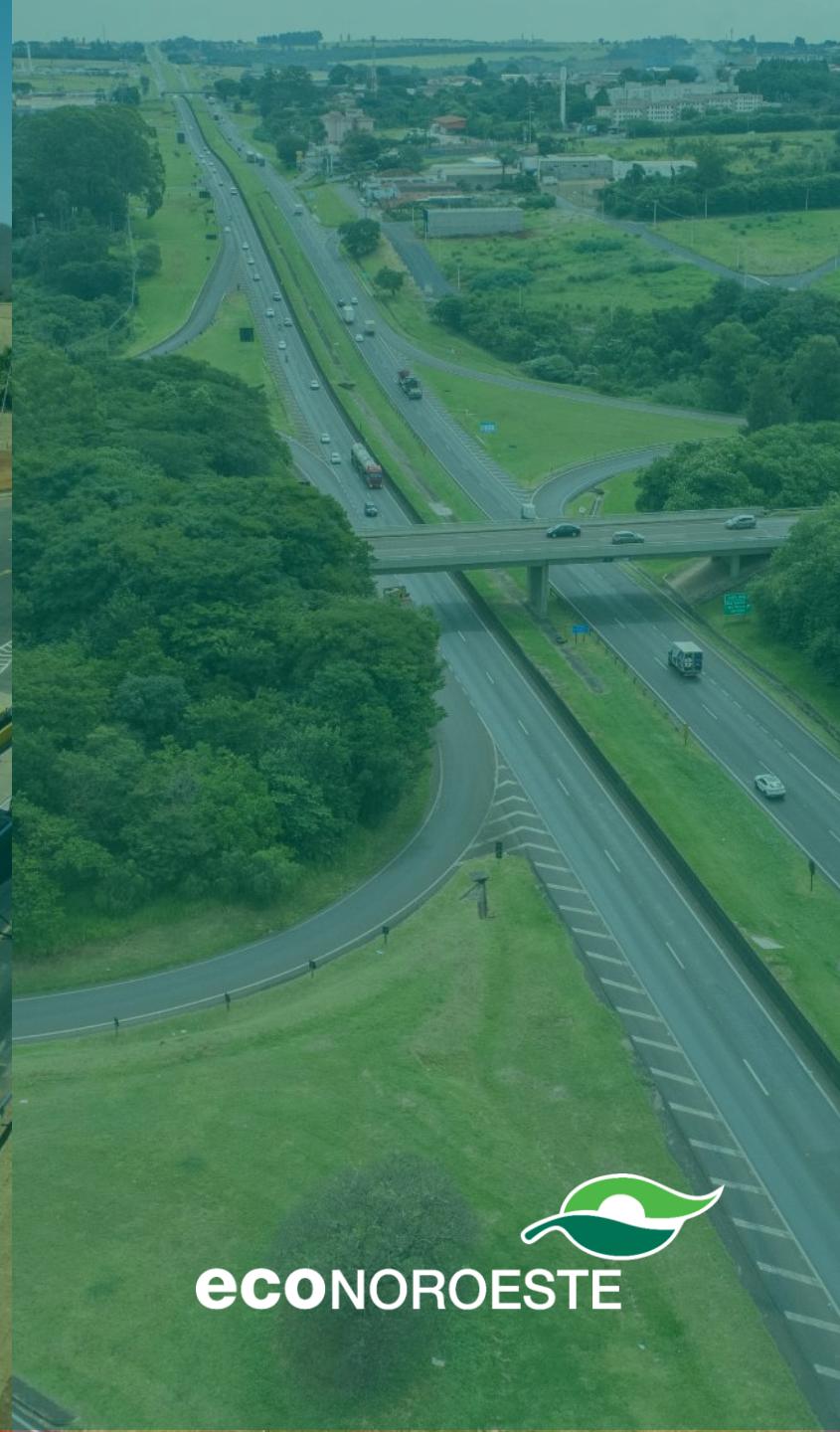
ID	Concession	Capex (R\$ billion)	IRR	Auction Date
a	Centro-Norte 1 (CN1)	4.0	9.08%	12/12/24
b	Paraná 3	9.9	10.64%	12/12/24
c	Paraná 6	12.7	10.64%	12/19/24
d	Centro-Norte (CN5)	6.3	11.17%	3/27/25
e	Rota Sertaneja	5.3	9.21%	-
f	Paraná 4	8.3	8.47%	-
g	Paraná 5	5.5	8.47%	-
h	Centro-Norte 2 (CN2)	2.7	8.47%	-
i	Centro-Norte 3 (CN3)	3.8	8.47%	-
j	Lotes RS	5.1	8.47%	-
k	Polo Goiânia	5.2	9.12%	-
l	Rota do Pequi	6.2	9.21%	-
m	Renovias (Lote 4)	6.7	8.87%	-
n	Renovias (Lote 5)	4.0	8.87%	-
o	Bloco 1 RS	6.7	n.a.	-
p	Bloco 2 RS	6.5	n.a.	-

(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.



New Concessions

ecovias do araguaia



econoroeste



ecoriominas



Location of new concessions

Ecovias do Araguaia + EcoRioMinas + EcoNoroeste



Big Numbers

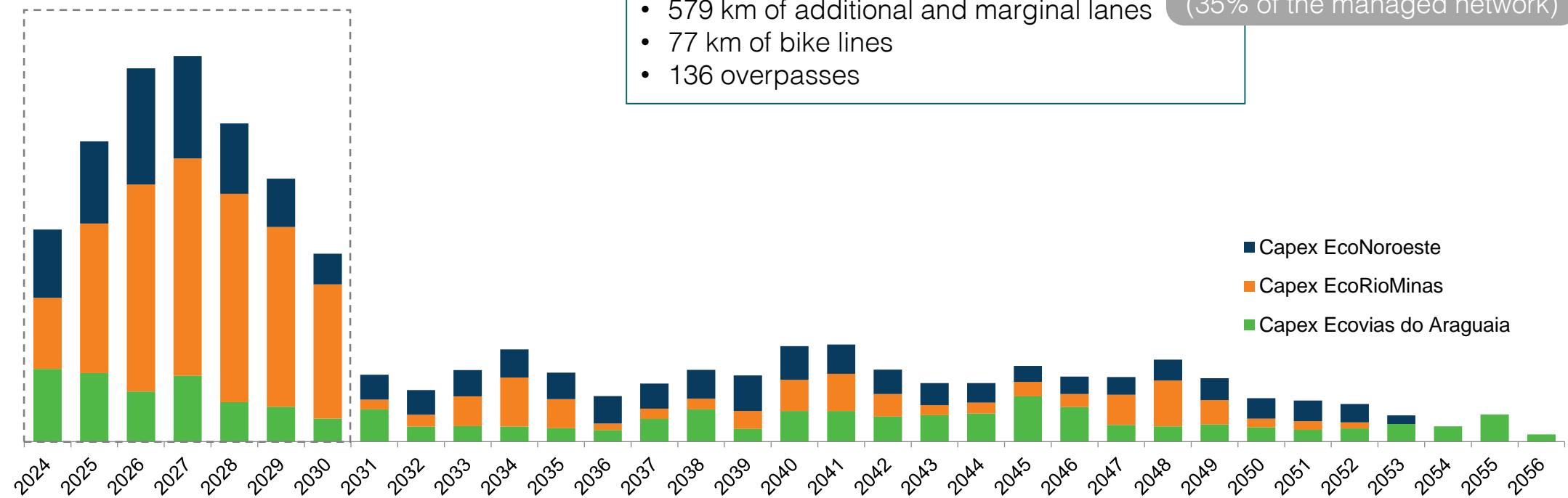
	ECOVIAS DO ARAGUAIA	ECORIOMINAS	ECONOROESTE
Extension	850.7 km	726.9 km	601.0 km
Capex ¹	R\$ 7.7 bn	R\$ 13.7 bn	R\$ 9.0 bn
Toll plazas	9	12	10
Concession tenor	35 years (2056)	30 years (2052)	30 years (2053)

(1) In real terms - Base date: Dec/2023

Contractual Capex – New concessions

Capex schedule - Capacity expansion and improvements of the highway concessions

57% between 2024 and 2030



Overview of Traffic Dynamics

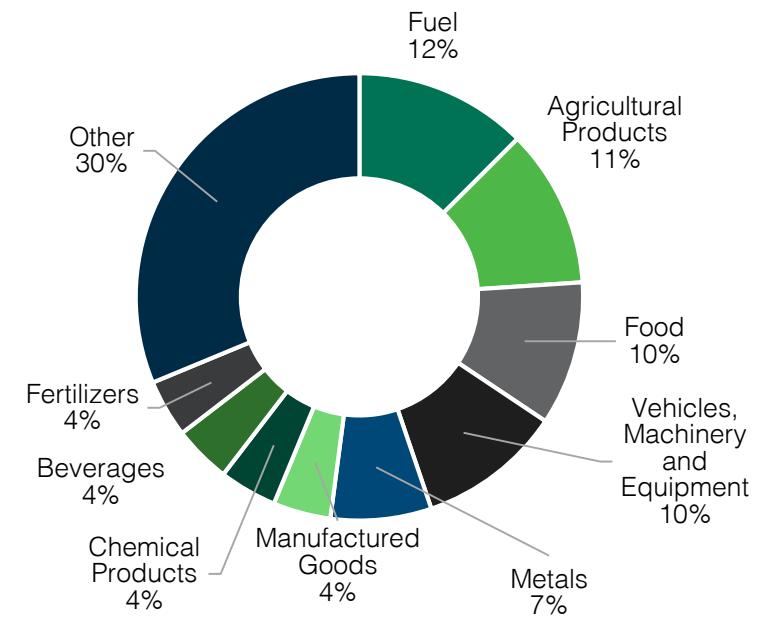
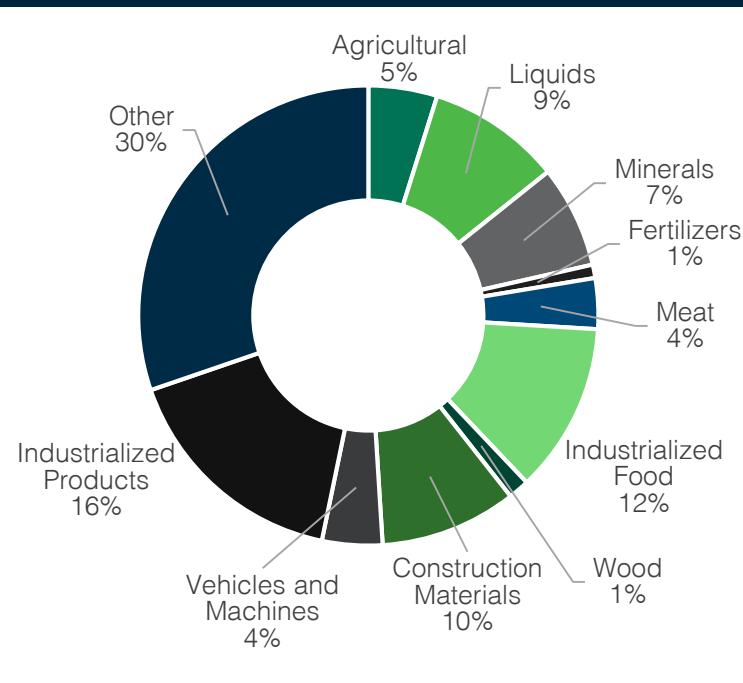
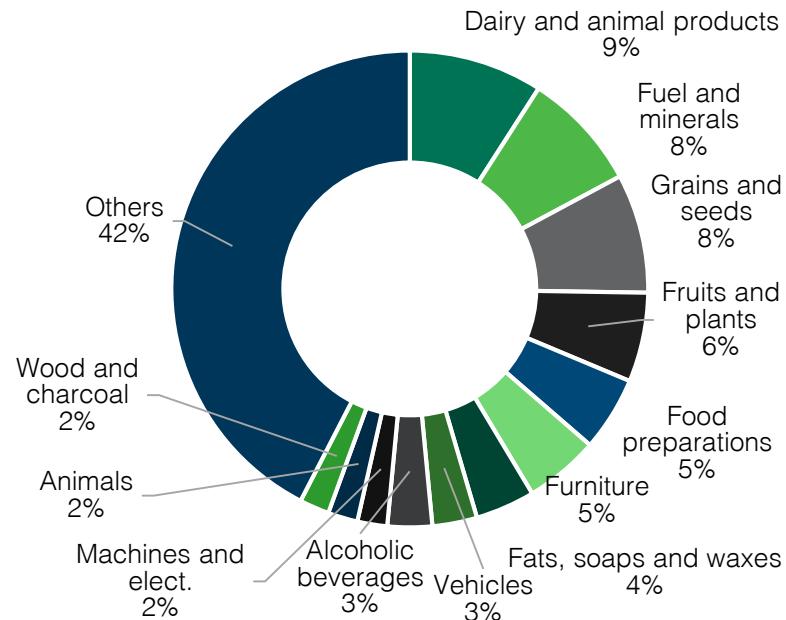
Traffic Mix¹

80% heavy vehicles /
20% light vehicles

63% heavy vehicles /
37% light vehicles

65% heavy vehicles /
35% light vehicles

Type of Cargo – Heavy vehicles



(1) Considers 2022 traffic in Ecovias do Araguaia and traffic premise obtained from studies conducted to participate in EcoRioMinas and EcoNordeste auction.

Characteristics of the new projects

Characteristics	ecovias do araguaia	ecoriominas	econoroeste
Diversified profile of heavy vehicle traffic	✓	✓	✓
Tag User Discount (DUT) and Frequent User Discount (DUF)	✓	✓	✓
Concession contract with dispute resolution rules	✓	✓	✓
Concession contract with early dissolution rules	✓	✓	✓
Escrow account mechanism to ensure rebalancings	✓	✓	✓
Forex hedge mechanism	✓	✓	
Mechanism to share revenue risk with concession authority	✓		
Implementation of Free-Flow System		✓	✓



Nova Raposo Lot

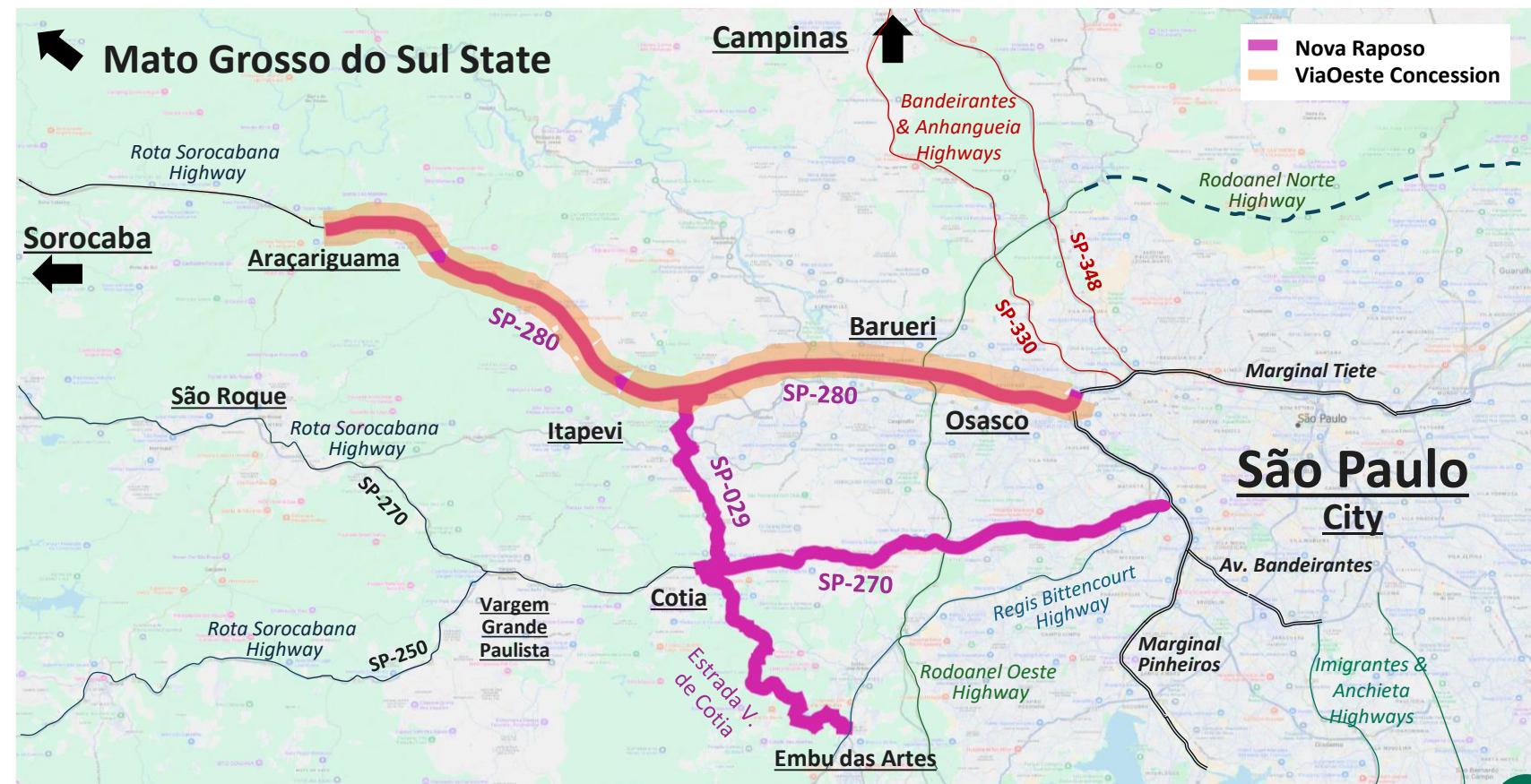


OVERVIEW OF THE PROJECT

The new concession of Nova Raposo Lot will operate São Paulo's urban segments of the highways Castello Branco and Raposo Tavares

- With Nova Raposo auction, São Paulo Government concluded the process of substitution of ViaOeste concession, one of the biggest concessionaires in Brazil in terms of revenues, which agreement will expire in March 2025
- The new concessionaire will operate the **urban segments of two important corridors**, connecting São Paulo city to major industrial, commercial and logistic hubs

Project	Nova Raposo
Concession Period	30 years
Extension	92 km of which 41 km from former ViaOeste
FF Gantryes	3 toll plazas ⁽²⁾ + 10 new gantries full Free Flow after 3 rd year
Toll Tariff	R\$ 0,1477 km for single carriageway
Opex ⁽¹⁾	R\$ 3,1 bi
Capex ⁽¹⁾	R\$ 8,0 bi
IRR Project	9,41% <i>real terms</i>



INNOVATIONS AND RISK MITIGATIONS OF CONCESSION AGREEMENT

Concession agreement characterized by robust risk mitigation mechanisms, guaranteeing the resiliency of the project

Free Flow

Automatic System (free flow) across the Lot

- Adoption of automatic tolling system via gantries to promote greater traffic fluidity and tariff fairness



Expropriation and Evictions Risk

- For Cotia-São Paulo stretch, sharing of expropriation costs:
 - Up to 110% of the value estimated by the Government (R\$ 839 million), no rebalance will occur
 - Between 110% and 140%, there will be 80% rebalance of the delta
 - Above 140%, the rebalance will be 95%



Demand / Traffic Risk

- Asymmetrical mechanism to **share the revenues risk** during first 20 years
- Downside is fully protected by the Grantor and the upside is **shared 50%/50%**
- The mechanism uses as reference Gov's projected revenues, with the **downside below 98%** and the **upside above 108%** of Gov's estimates



Evasion Risk

- After the installation of the gantries, users who do not pay the toll **will be rebalanced** based on the following categories:
 - Evading users (i) 95% rebalanced
 - Fraudulent users (ii) 100% rebalanced
 - Identification error (iii) 0% rebalanced



Widening Works for Service Level



- Widening works not foreseen in the concession agreement, but required in the future to maintain the level of service of the highways and to avoid congestions, will be fully rebalanced by the Granting Authority

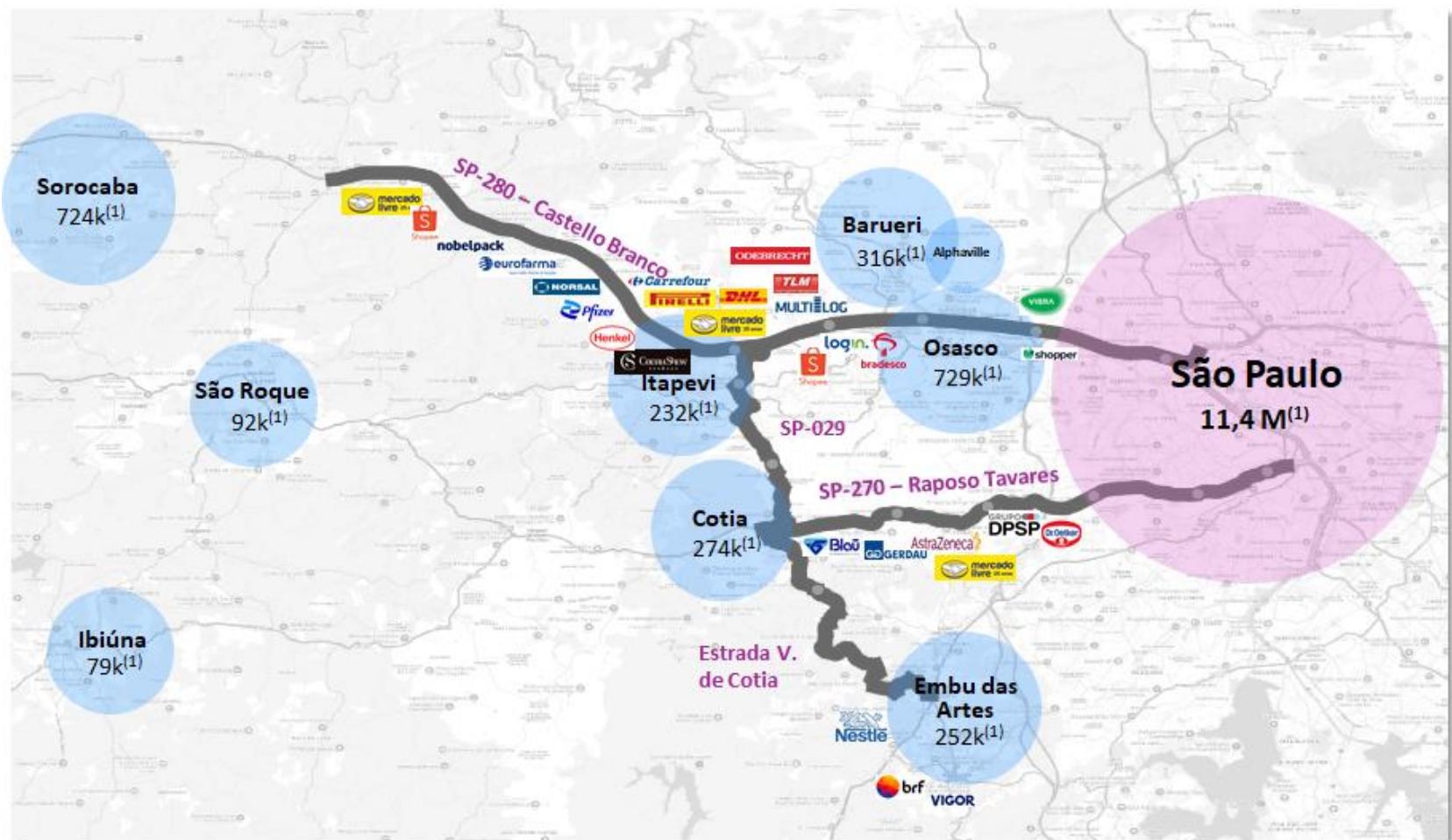
Escrow Accounts



- The concession fees to be paid by the concessionaire will be deposited in **escrow accounts**, managed by **depositary bank**
- The resources of these escrow accounts will guarantee the liquidity of all the rebalances / compensations that the Grantor will have to pay to the concessionaire

TRAFFIC CHARACTERISTICS

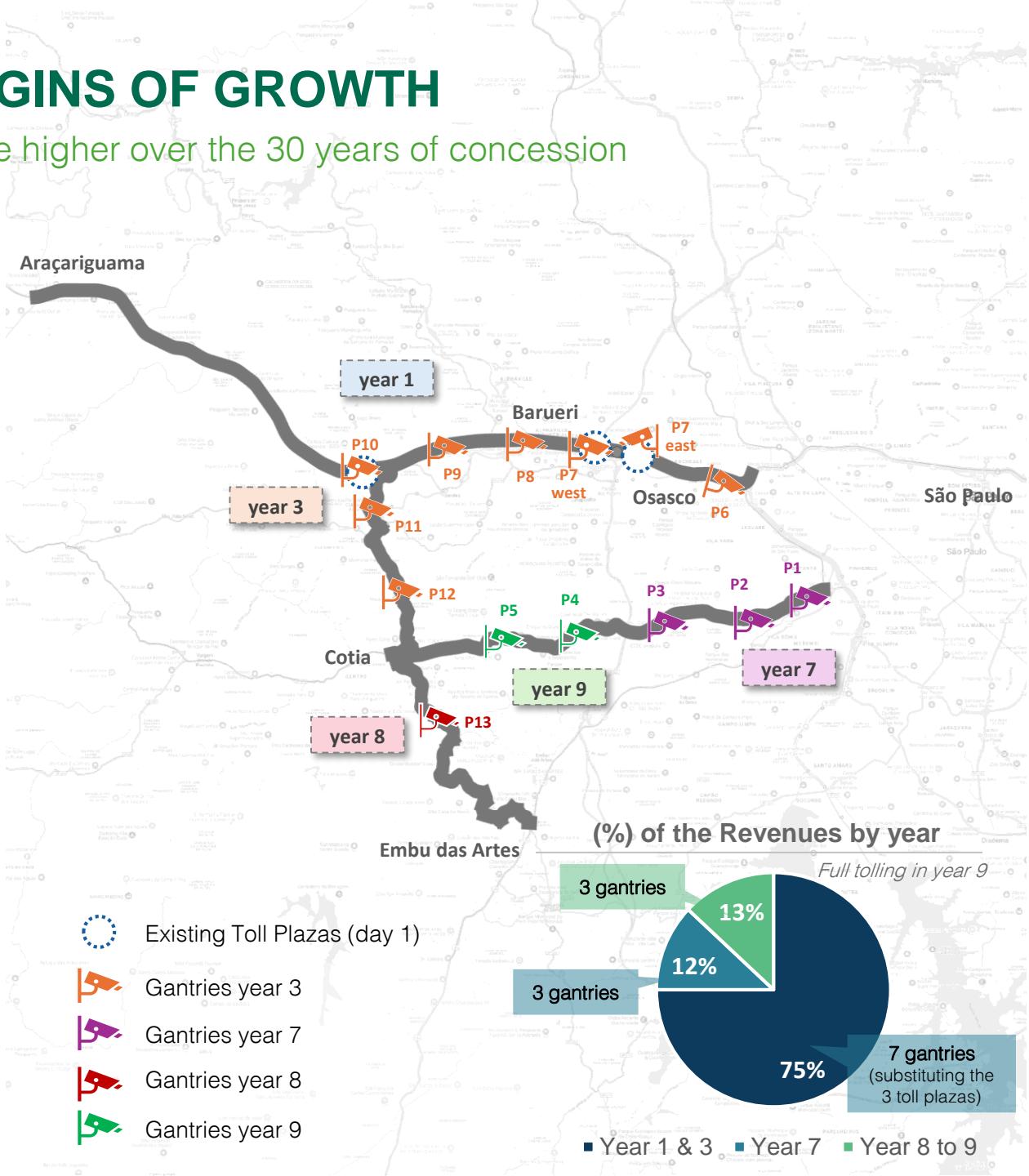
- The concessionaire will operate the final sections of Castello Branco (SP-280) and Raposo Tavares (SP-270) highways, which cross densely populated areas of São Paulo and connect several industrial and commercial hubs
- The two roads link Rodoanel⁽²⁾ to Marginal Pinheiros, used by heavy vehicles to access Anchieta – Imigrantes system to reach Santos Port
- The traffic is represented by ~65% light vehicles and 35% heavy vehicles:
 - Light vehicles** – mainly commuters concentrated in the urban sections, with remarkable volumes of traffic (~300.000 AADT⁽³⁾ on SP-280 and 125.000 AADT⁽³⁾ on SP-270)
 - Heavy vehicles** – Castello Branco is one of the most important exportation corridors, receiving agriculture and industrial production from Mato Grosso do Sul & São Paulo countryside



RESILIENT TRAFFIC WITH FURTHER MARGINS OF GROWTH

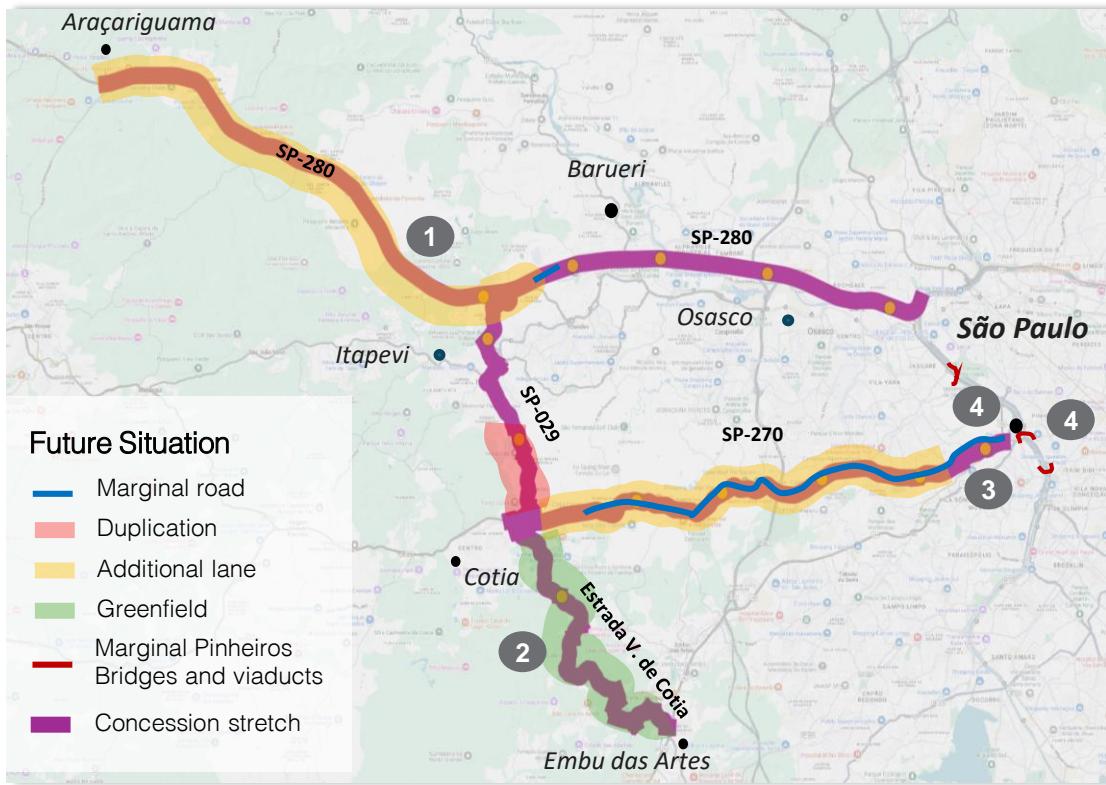
Compared to Gov.'s projections, EcoRodovias traffic estimates are higher over the 30 years of concession

- More than 20 years of historical traffic data for the Castello Branco stretch, responsible for ~70% of the total revenues of the project
- +4,3% vs. Gov.'s initial traffic Gov.'s projection is based on 2023 counting and 2022 toll plazas data (when suspended axles were not tolled), while EcoRodovias used the most updated actual tolled data + 3 traffic counting in 2024
- EcoRodovias projected traffic CAGR higher than Gov.'s, however significantly lower than historical growth (Osasco + Barueri toll plazas CAGR₂₀₂₁₋₂₀₂₄ = 3,9% & Itapevi toll plaza CAGR₂₀₂₁₋₂₀₂₄ = 4,9%), with further possible upsides related to additional works for increase of capacity, rebalanced by the Grantor
- Demand risk sharing mechanism applied until year 20th and compensation in favor of Grantor paid every 4 years



CAPEX AND OPEX CONSIDERATIONS

- Expropriations extra-cost risk is rebalanced up to 95% by the Grantor. Expropriations are foreseen only from year 4 onwards, with sufficient time to carry out the preliminary activities
- Widening capex concentrated between year 4 and year 7 and low maintenance capex required over the 30 years, improving the financeability of the project
- Significant value engineering upsides identified during the study phase over the Gov.'s functional projects (not binding for the concessionaire) of the Embu-Cotia bypass
- Relevant savings in operating costs due to synergies with other São Paulo concessionaires of the group and economies of scale in shared services



Projected Capex Distribution Schedule



PROJECTED CASH FLOW OF THE CONCESSIONAIRE

1

~70% of the project's toll revenues start from the beginning of the concession and are protected by the demand risk mechanism

2

Between year 1 and year 3, EBITDA funds almost entirely the planned works. Long term financing expected to be structured in 2028 (4th year)

3

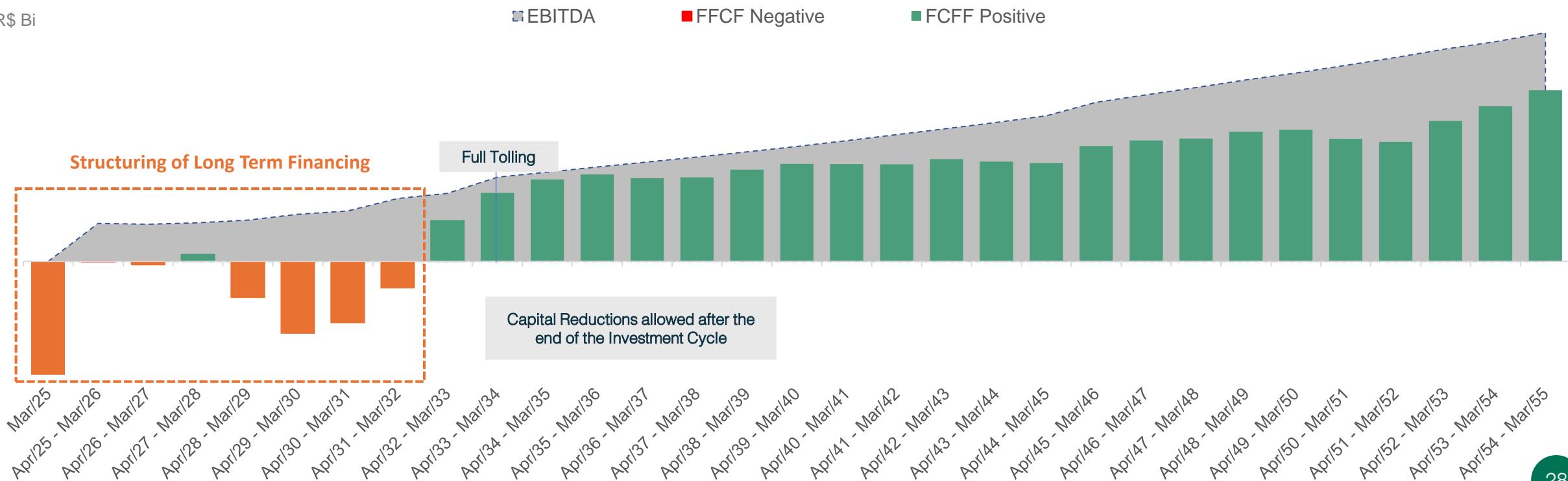
The equity to be injected in the project is in line with the minimum equity required by the concession agreement

4

The project leverage is approx. D/E = 90/10, thanks to the high EBITDA cash conversion rate once the investment cycle is concluded

UNLEVERED CASH FLOW AND EBITDA – Nominal terms

R\$ Bi



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: 45% by 2026 and 50% by 2030
- Black people in leadership: 35% by 2030
- 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 Structure

Composition of the Board of Directors



- Marco Antônio Cassou - Chairman
- Umberto Tosoni – Vice Chairman
- Alberto Gargioni
- Beniamino Gavio
- Stefano Viviano
- Stefano Mion

Representatives of the controlling shareholder

- Eros Gradowski Junior

Representative of non-controlling shareholders

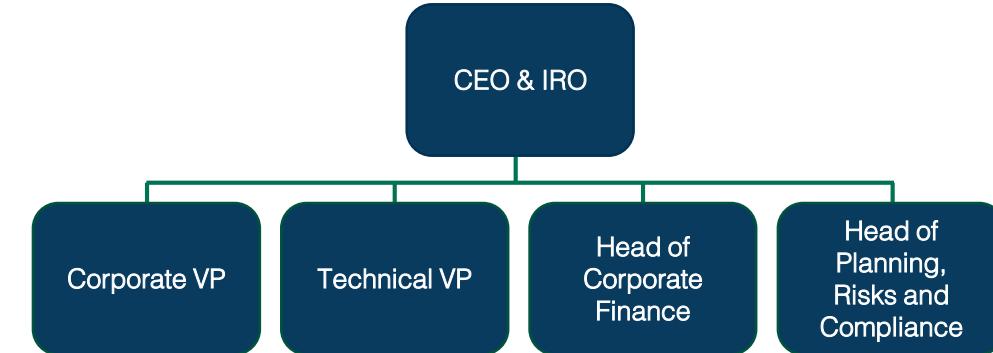
- Ricardo Bisordi de Oliveira Lima
- Sonia Aparecida Consiglio

Independent members

Lean leadership aligned with priorities

with long-term vision and mindset focused on resource optimization

Holding Company – EcoRodovias Infraestrutura e Logística



Sub-holding – EcoRodovias Concessões e Serviços Shared Services Center



Highway concessions



Lean structure, with sharing of CEOs and Superintendent Officers among the 11 highway concessions of the Group.

Investor Relations

**Email**

invest@ecorodovias.com.br

**Website**

www.ecorodovias.com.br/ri

**Address**

Rua Gomes de
Carvalho, 1.510, 3rd floor
São Paulo – SP - Brasil

**Phones**

+55 11 3787-2612
+55 11 3787-2674
+55 11 3787-2686