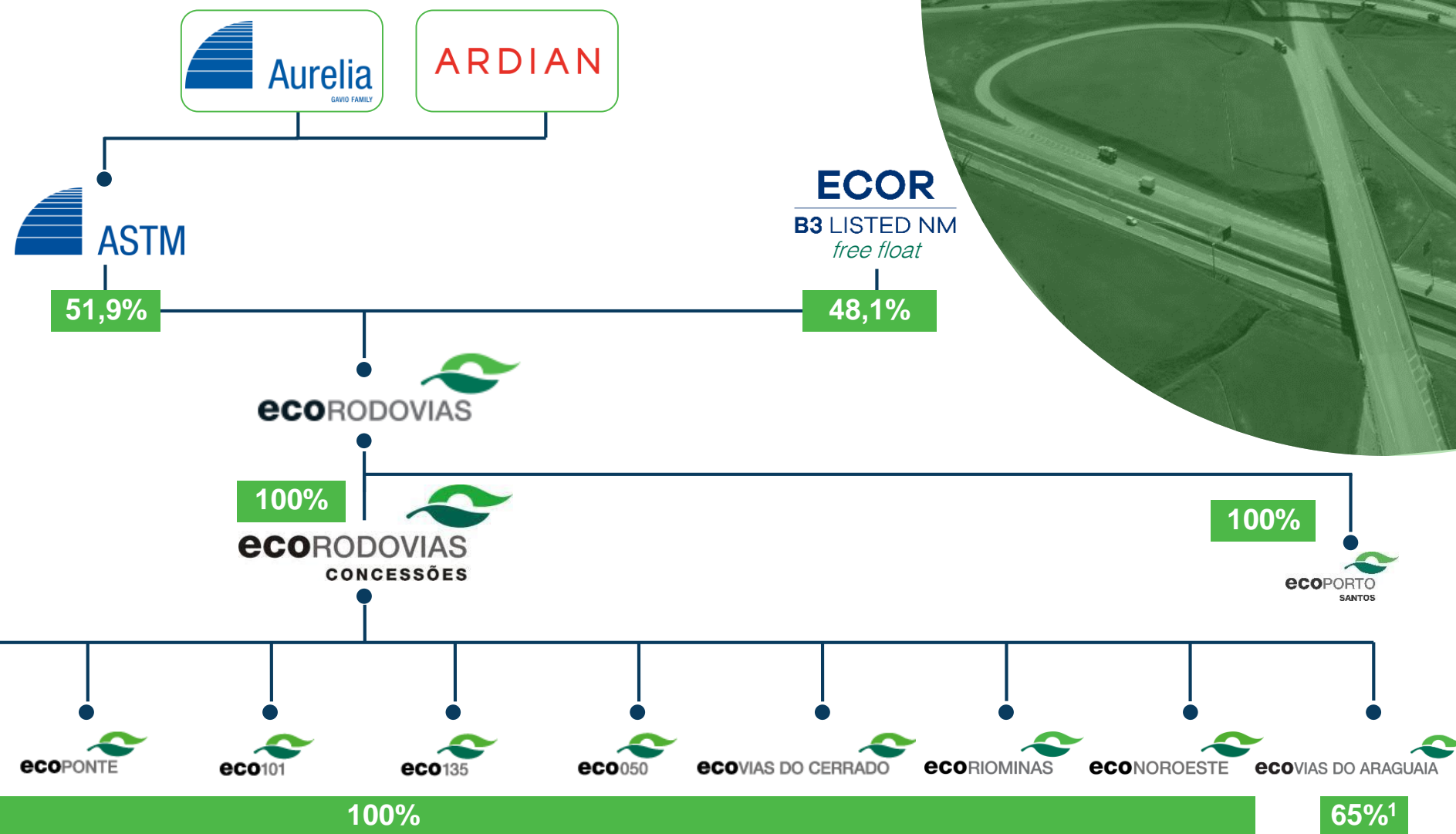


# Apresentação 2025



  
**ecorodovias**

# 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.



# ASTM

Um *player* global no setor de infraestrutura



## 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 km<sup>1</sup>) 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.

### Cobrança de pedágio e gestão de acesso

- Sistema *multi-lane free-flow*
- Soluções para identificação de veículos
- Sistemas de suporte operacionais e comerciais

### Operações e gestão de tráfego

- Sistema de gestão de tráfego avançado

### Segurança e proteção

- Pesagem em movimento
- Sistemas de segurança de túneis
- Limite de velocidade
- Análise avançada de vídeo para tráfego

### Mobilidade Conectada


- Serviço de Wi-Fi em movimento




(1) Considera trecho de 158,2 km a ser assumido pela EcoNoroeste em março/2025.

# Presença Geográfica

**Snapshot**  
Últimos 12 meses (30/09/2024)

 **R\$ 6,3 bi**  
Receita Líquida Ajustada<sup>1</sup>

 **R\$ 4,6 bi**  
EBITDA Ajustado

 **R\$ 1,1 bi**  
Lucro Líquido<sup>2</sup>

 **5,3 mil**  
Colaboradores



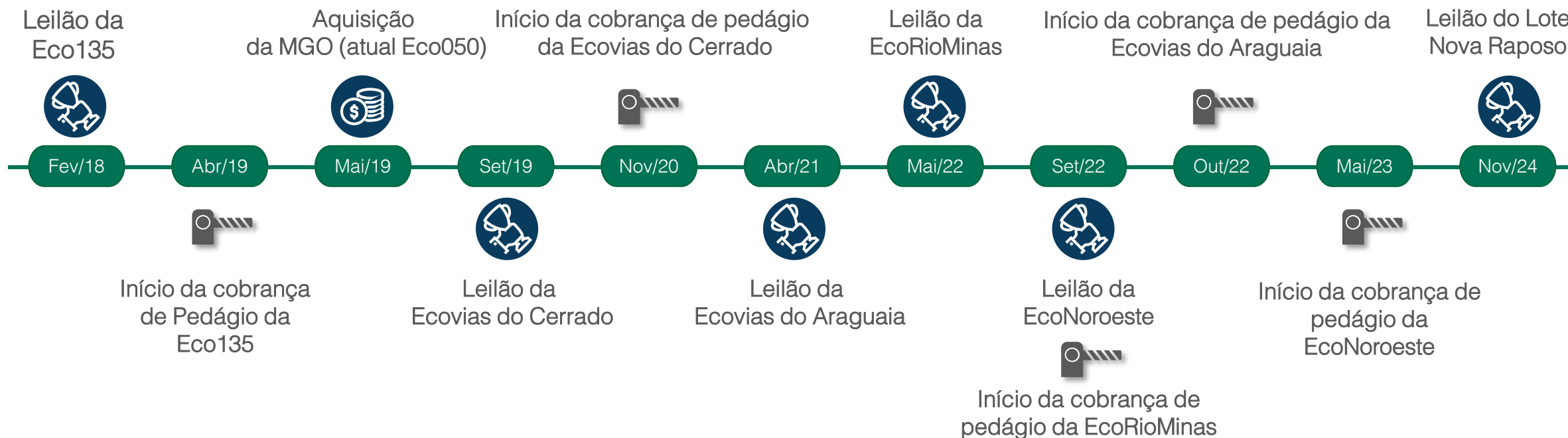
O portfólio da EcoRodovias inclui 11 concessões rodoviárias totalizando mais de 4.712 km<sup>(3)</sup> e um ativo portuário (Ecoporto) em oito estados da federação, localizados nos principais corredores comerciais

(1) Excluindo 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.



## 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.



Pórtico *Free Flow* | EcoNoroeste



HS-WIM | Ecovias do Cerrado



CCO | Núcleo São Paulo de Operações



Usina Fotovoltaica | Eco135

## 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) <sup>2</sup>	Estado	Agência Reguladora
Ecovias dos Imigrantes	177	Fev/34	9a 1m	SP	ARTESP
Ecopistas <sup>1</sup>	144	Jun/39	14a 4m	SP	ARTESP
Ecosul	457	Mar/26	1a 2m	RS	ANTT
Eco101	479	Mai/38	13a 4m	ES / BA	ANTT
Ecoponte	29	Mai/45	20a 4m	RJ	ANTT
Eco135	375	Jun/48	23a 5m	MG	SEINFRA MG
Eco050	437	Jan/44	19a 0m	MG / GO	ANTT
Ecovias do Cerrado	437	Jan/50	25a 0m	MG / GO	ANTT
Ecovias do Araguaia	851	Out/56	31a 9m	GO / TO	ANTT
EcoRioMinas	727	Set/52	27a 8m	RJ / MG	ANTT
EcoNoroeste	601	Abr/53	28a 3m	SP	ARTESP
Lote Nova Raposo <sup>3</sup>	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: 09/01/2025. (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

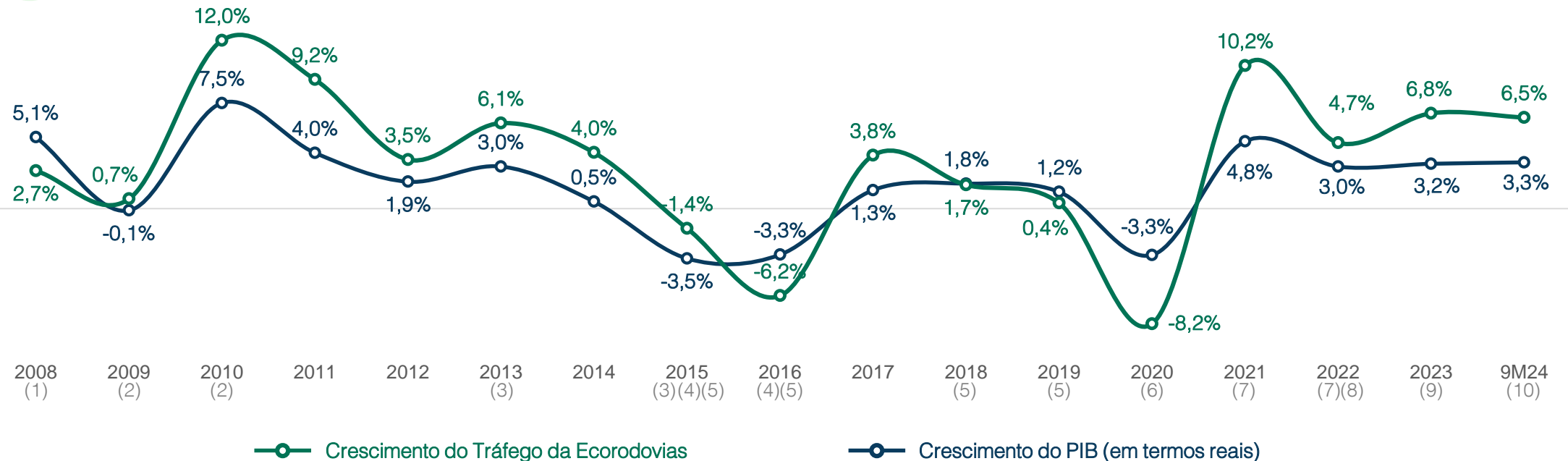
Crescimento médio ajustado do tráfego da Ecorodovias nos últimos dezesseis anos **3,1%**

Crescimento médio do PIB brasileiro nos últimos dezesseis anos **1,7%**

Crescimento do Tráfego ajustado vs. PIB nos últimos dezesseis anos (xPIB) **1,8x**



## Desempenho Ajustado do Tráfego em relação ao Desempenho Econômico Geral



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 EcoNordeste. (10) Exclui EcoRioMinas e EcoNordeste.



# Desempenho do tráfego

Portfólio de rodovias resiliente  
Pesado: +19,4%  
Leve: +9,5%

Mix de tráfego 12M24:  
Pesado: 61,1%  
Leve: 38,9%

VOLUME DE TRÁFEGO (veículos equivalentes pagantes x mil)	12M24 <sup>1</sup>	12M23 <sup>1</sup>	Var.
<b>Pesados + Leves</b>			
Ecovias dos Imigrantes	70.403	67.443	4,4%
Ecopistas	106.667	94.283	13,1%
Ecosul	28.954	29.464	-1,7%
Eco101	63.684	60.249	5,7%
Ecoponte	28.874	28.865	0,0%
Eco135	42.016	38.996	7,7%
Eco050	59.761	56.733	5,3%
Ecovias do Cerrado	37.643	37.462	0,5%
Ecovias do Araguaia	52.705	50.167	5,1%
Total Comparável <sup>2</sup>	490.708	463.664	5,8%
EcoRioMinas <sup>3</sup>	76.172	40.714	87,1%
EcoNoroeste <sup>4</sup>	59.419	38.542	54,2%
<b>VOLUME DE TRÁFEGO CONSOLIDADO</b>	<b>626.299</b>	<b>542.919</b>	<b>15,4%</b>

1) Considera a cobrança de pedágio até 31 de dezembro, 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.



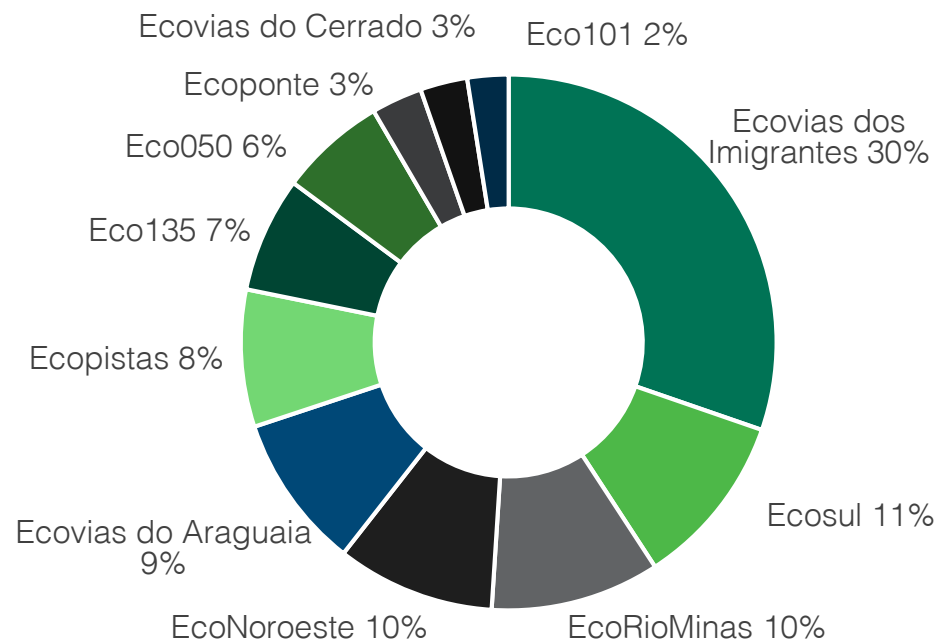
# Ativos Atuais

## Concessões Rodoviárias

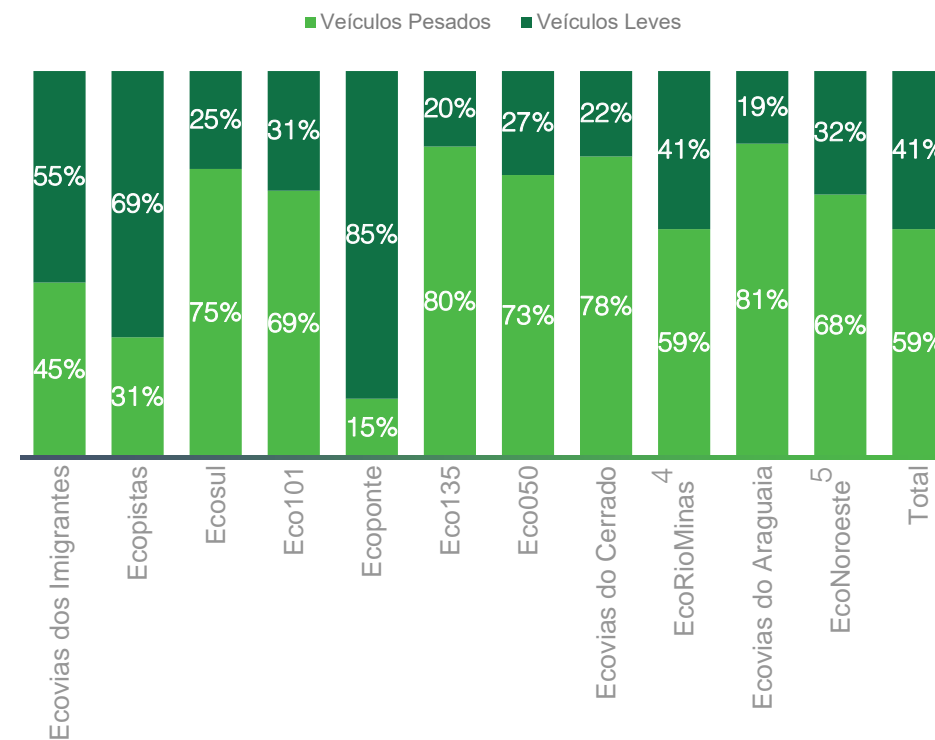
As novas concessões rodoviárias, conquistadas entre 2018 e 2022, estão ganhando representatividade nos resultados da EcoRodovias



% EBITDA Ajustado 2023<sup>1,2</sup>  
Concessões Rodoviárias – Total<sup>1</sup> R\$3,7 bilhões



Mix de Tráfego 2023<sup>3</sup>

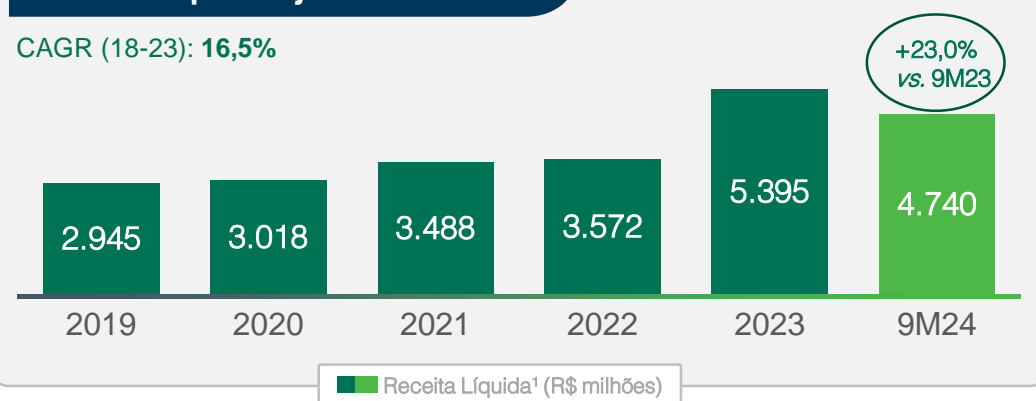


(1) Exclui receita e custo de construção e provisão para manutenção. (2) Desconsidera EBITDA Ajustado da Ecocataratas e Ecovia Caminho do Mar. (3) Tráfego em veículos equivalentes pagantes. (4) Considera o início da cobrança de pedágio em três praças a partir de 22/09/2022, duas praças a partir de 01/03/2023,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

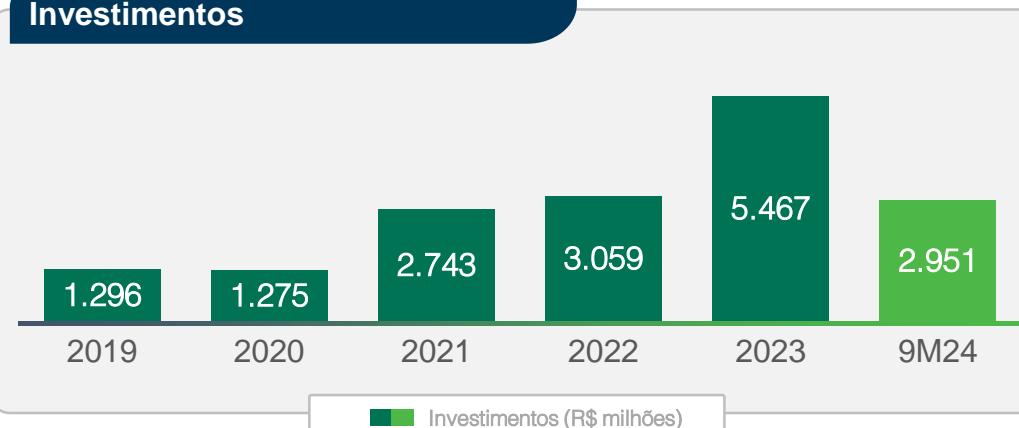
# Desempenho Financeiro

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

CAGR (18-23): 16,5%

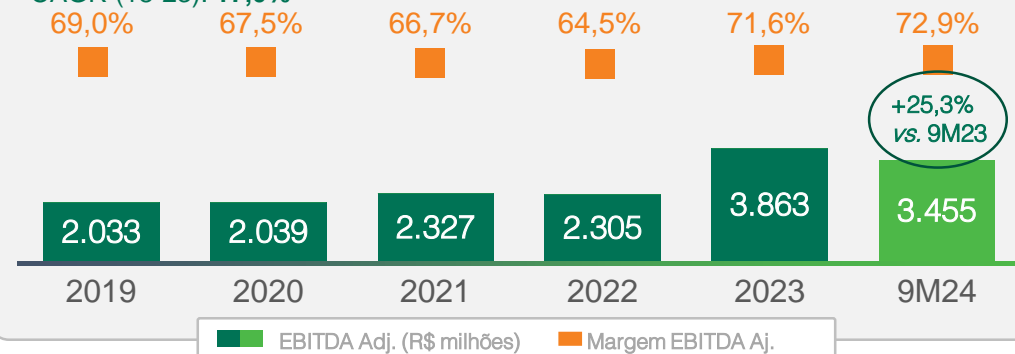


## Investimentos

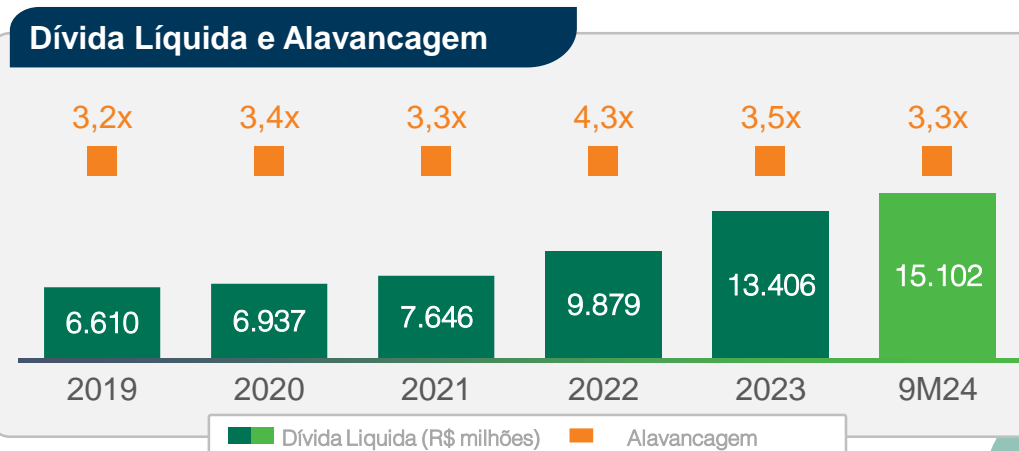


## EBITDA Aj. e Margem EBITDA Aj.<sup>2</sup>

CAGR (18-23): 17,0%



## Dívida Líquida e Alavancagem



(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 Ecoporto 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



### Eco135

Contorno de Cordisburgo/MG



### Ecovias do Araguaia

Obras de duplicação em Gurupi/TO



### Eco050

Obras de duplicação em Catalão/GO



### Eco135

Anel Viário de Montes Claros/MG



### Ecovias do Cerrado

Trevão de Monte Alegre de Minas/MG





# Desempenho Financeiro

## Endividamento

Melhoria da estrutura de capital e eficiência tributária

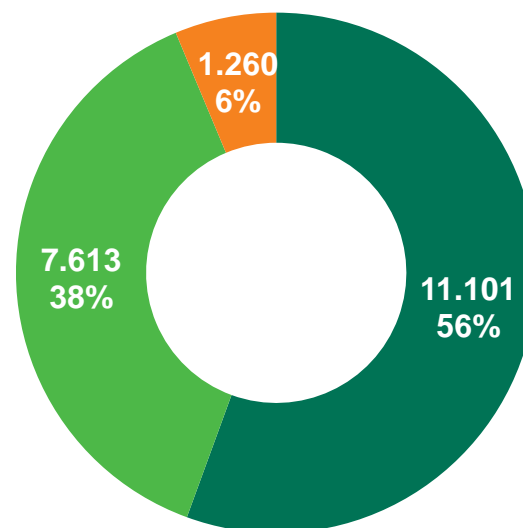
### Indicadores Consolidado (EcoRodovias Infraestrutura e Logística)

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 Líquida/EBITDA Ajustado (EcoRodovias Concessões e Serviços)

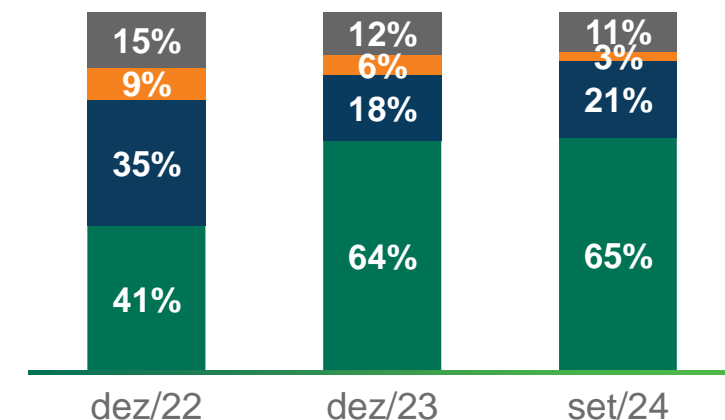
30/09/2024	30/06/2024	Var.
3,3x	3,2x	0,1x

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



- IPCA/TLP
- CDI/Pré-fixado
- TJLP

### Alocação da Dívida Líquida (%)



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

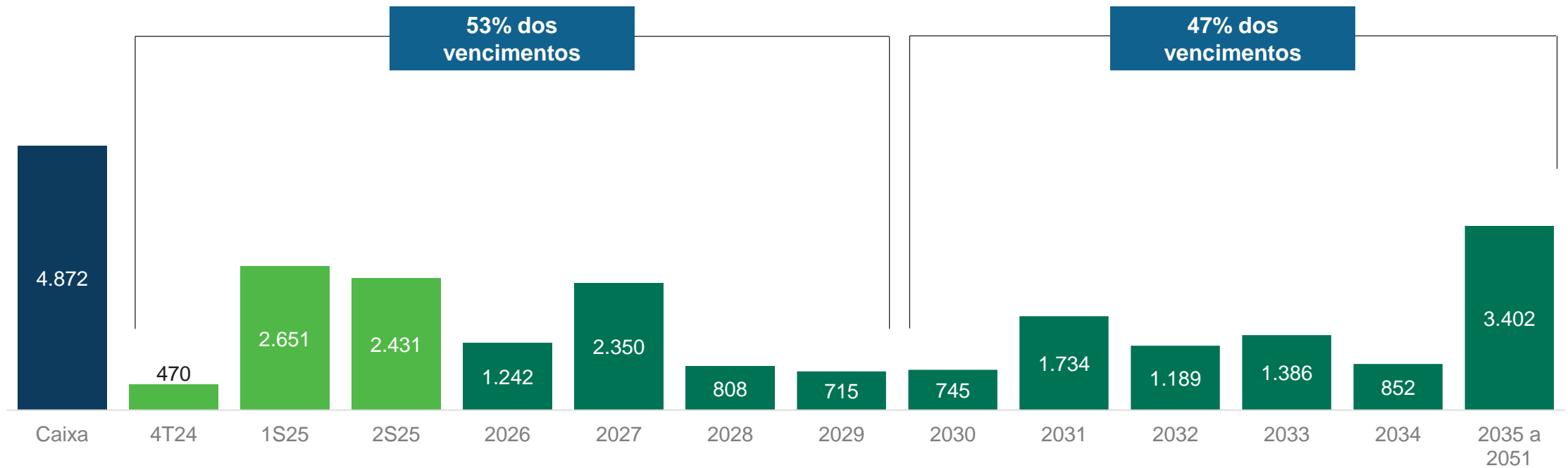
**Liability Management:** a partir de 2023, a EcoRodovias otimizou a estrutura de capital aumentando a participação da dívida líquida nas concessões rodoviárias. No 3T24, a dívida líquida das concessões rodoviárias alcançou 65% do total (+24 p.p. vs. dez/22)

# Desempenho Financeiro

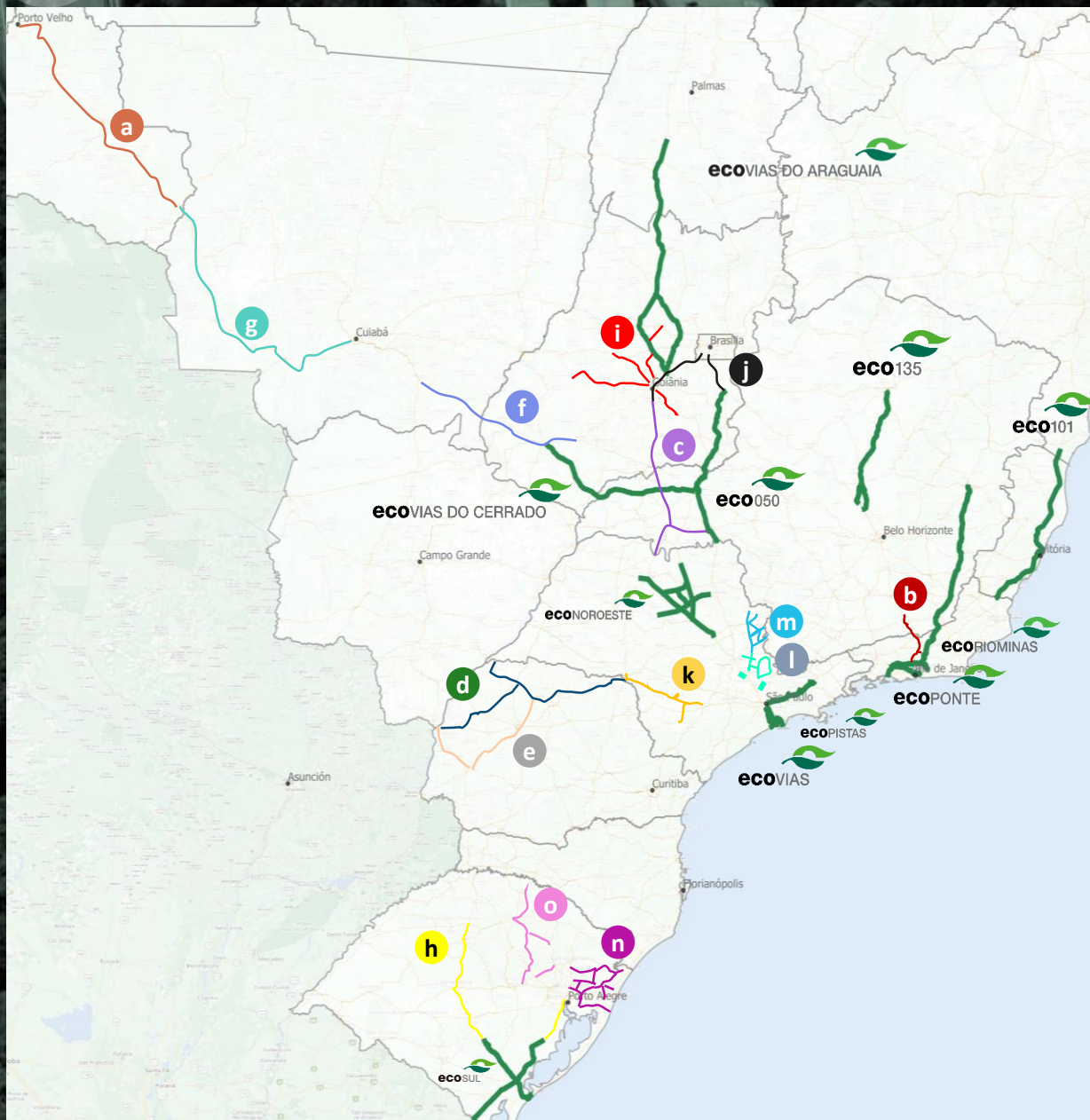
## Cronograma de Amortização da Dívida

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 2025



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

	ID	Concessão	Capex (R\$ bilhões)	TIR	Data Leilão
Projetos Federais	a	Centro-Norte (CN5)	6,3	11,17%	27/02/25
	b	BR-040 (JF – RIO)	4,9	10,35%	-
	c	Rota Sertaneja	5,3	9,21%	-
	d	Paraná 4	8,3	8,47%	-
	e	Paraná 5	4,6	8,47%	-
	f	Centro-Norte 2 (CN2)	2,7	8,47%	-
	g	Centro-Norte 3 (CN3)	3,8	8,47%	-
	h	Lotes RS	5,1	8,47%	-
	i	Polo Goiânia	5,2	9,12%	-
	j	Rota do Pequi	6,2	9,21%	-
Projetos Estaduais	k	Lote Paranapanema	4,7	-	-
	l	Renovias (Lote 4)	6,7	8,87%	-
	m	Renovias (Lote 5)	4,0	8,87%	-
	n	Bloco 1 RS	6,5	n.d.	-
	o	Bloco 2 RS	6,6	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.

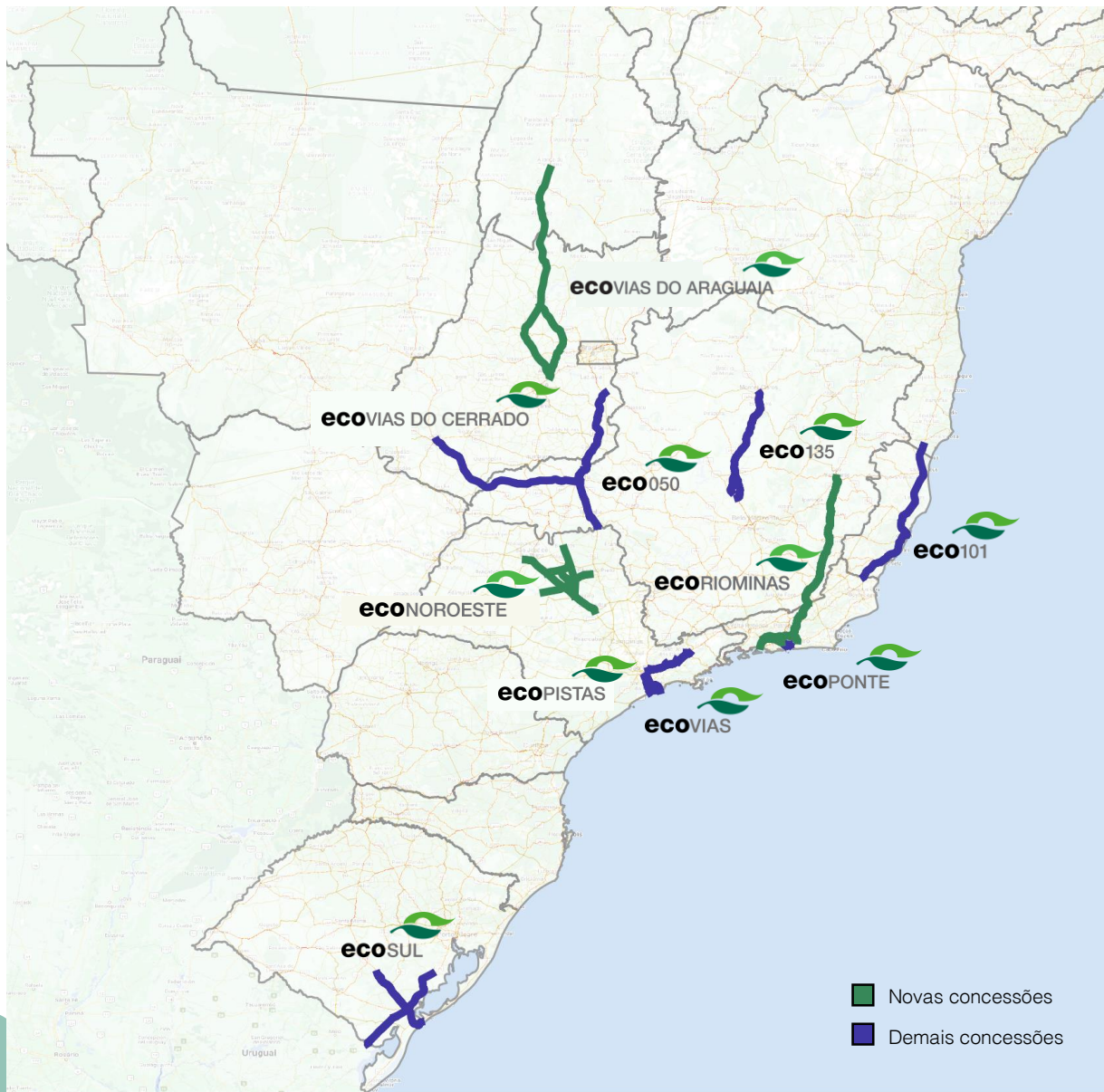






# Localização das novas concessões

Ecovias do Araguaia + EcoRioMinas + EcoNoroeste



## Grandes Números

	 <b>ecovias DO ARAGUAIA</b>	 <b>ecoriorio MINAS</b>	 <b>econorioESTE</b>
Extensão	850,7 km	726,9 km	601,0 km
Capex <sup>1</sup>	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

# Visão Geral da Dinâmica de Tráfego

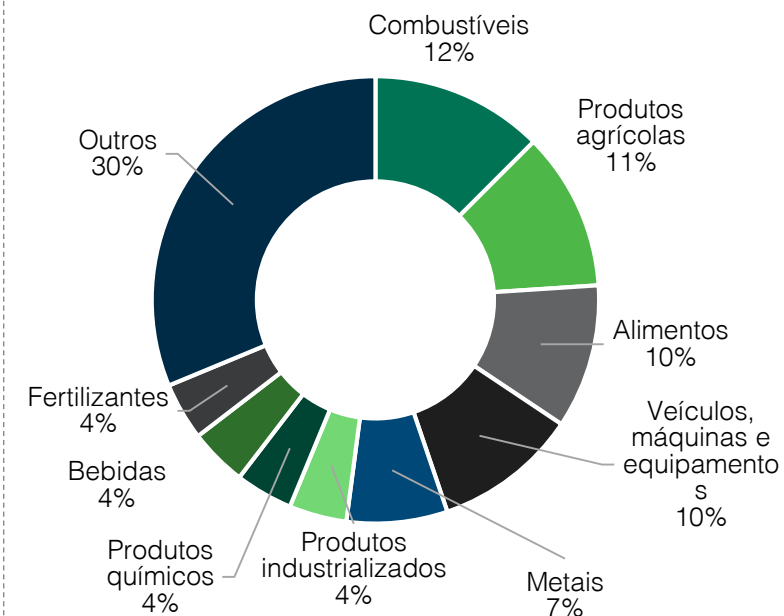
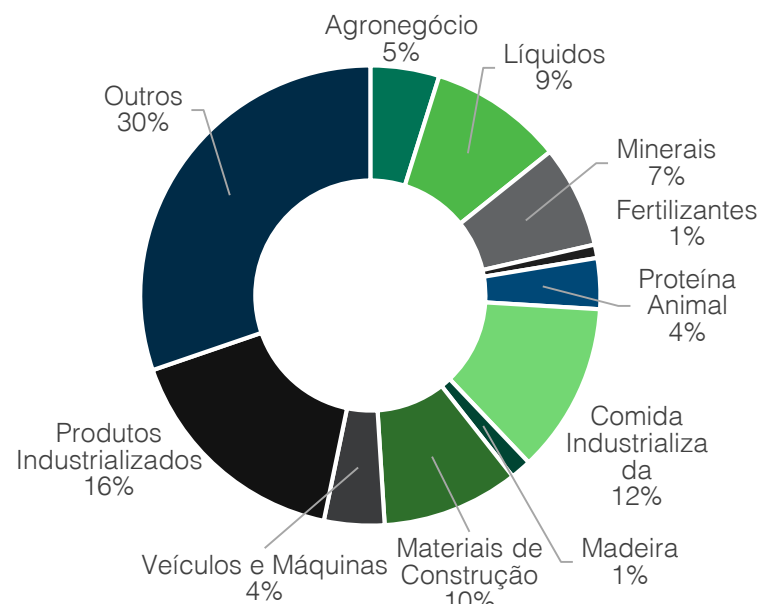
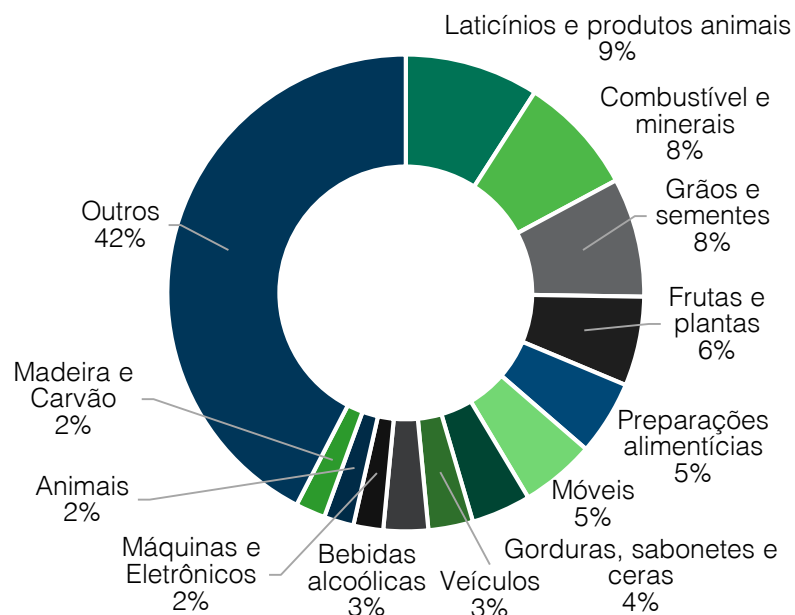
## Mix de tráfego<sup>1</sup>

80% veículos pesados /  
20% veículos leves

63% veículos pesados /  
37% veículos leves

65% veículos pesados /  
35% veículos leves

## Tipo de Carga – Veículos Pesados



(1) Considera 2022 para Ecovias do Araguaia e premissa de tráfego dos estudos realizados para participação dos leilões da EcoRioMinas e EcoNoroeste.



# Características dos novos projetos

Características	<b>ecovias</b> DO ARAGUAIA 	<b>ecor</b> IOMINAS 	<b>econ</b> OROESTE 
Perfil diversificado do tráfego de veículos pesados	✓	✓	✓
Desconto de Usuário de Tag (DUT) e Desconto de Usuário Frequenter (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



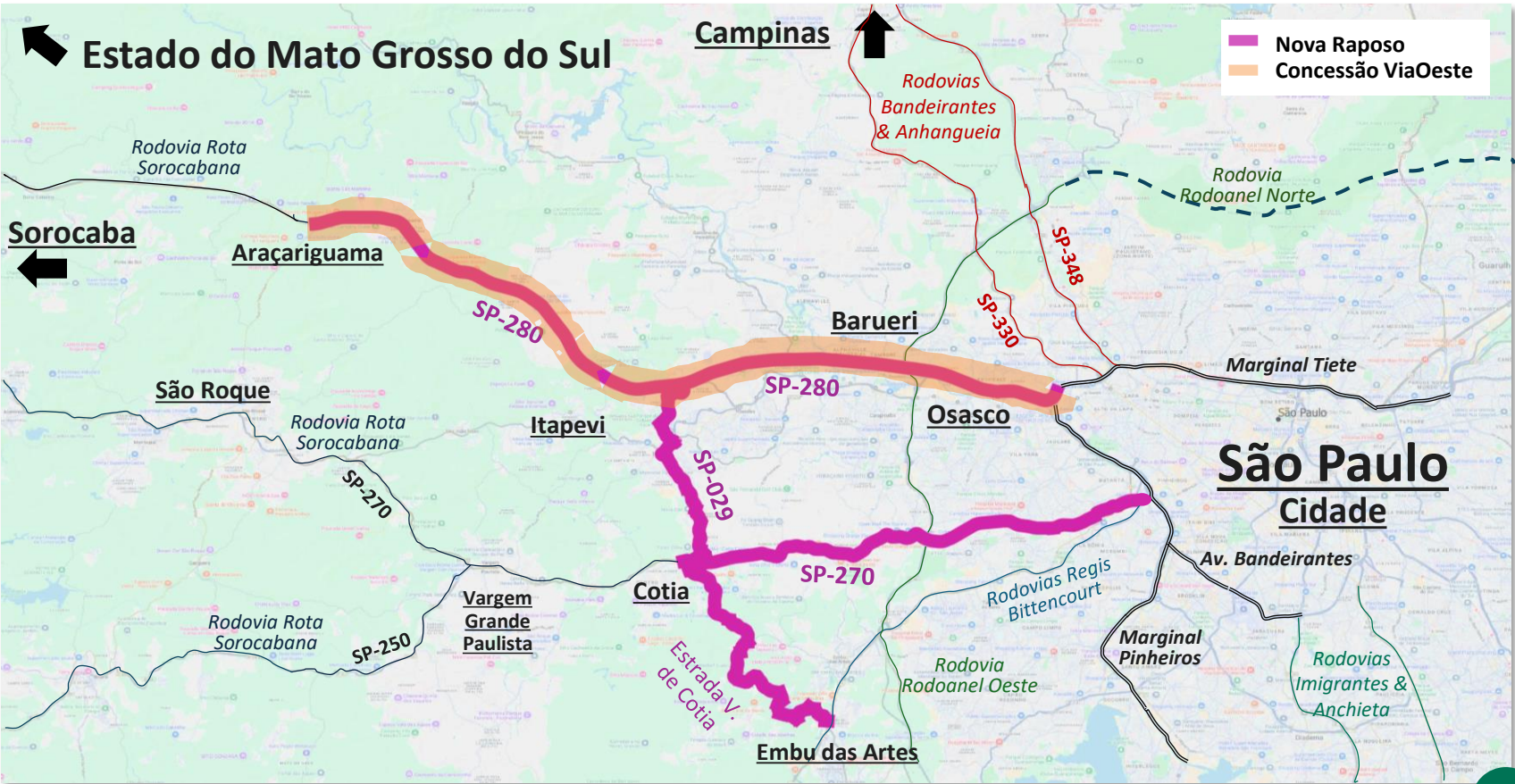


# VISÃO GERAL DO PROJETO

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

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

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 justa tarifária



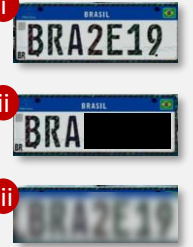
## Demanda / Risco de Tráfego



- Mecanismo assimétrico para **compartilhar o risco de receita** durante os primeiros 20 anos
- O mecanismo utiliza como referência as **receitas projetadas pelo Governo** (banda entre 98% e 108%: risco 100% da concessionária)
- Abaixo da referência é totalmente protegido pelo Poder Concedente e acima é **compartilhado 50%/50%**

## 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**



## 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%**



## 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

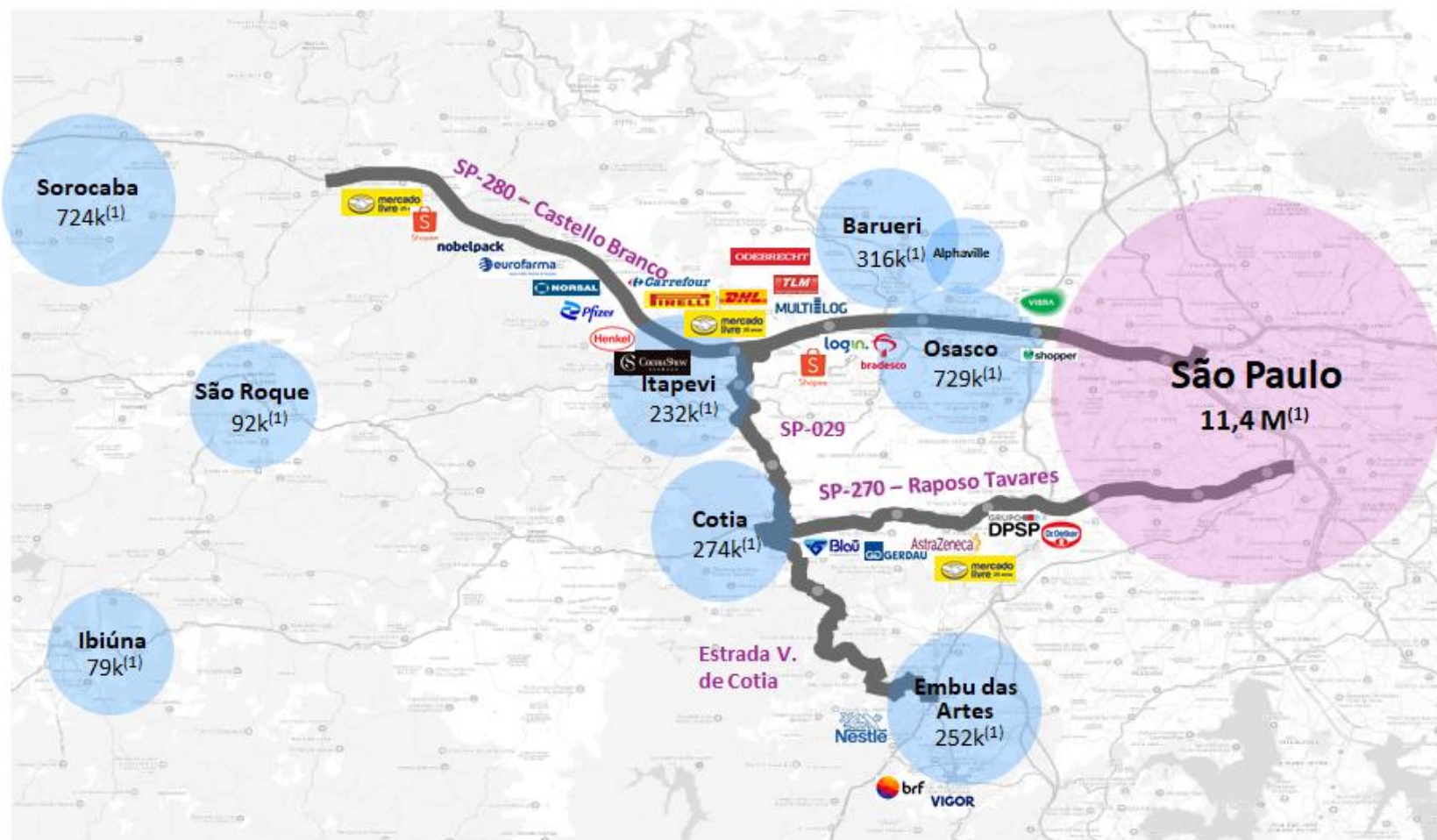
## Contas Garantia



- 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<sup>(2)</sup> 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<sup>(3)</sup> 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

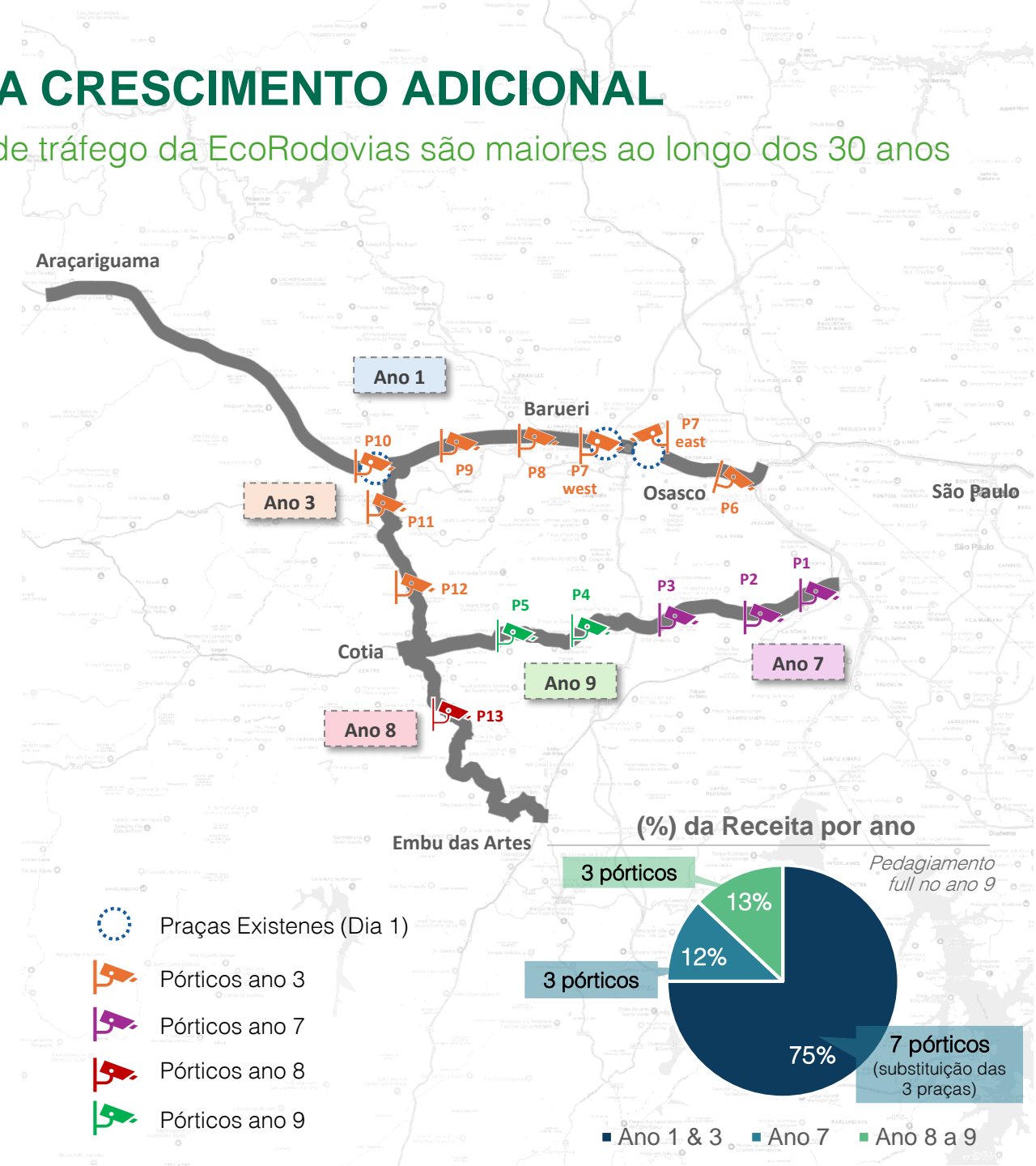




# TRÁFEGO RESILIENTE COM MARGEM PARA CRESCIMENTO ADICIONAL

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

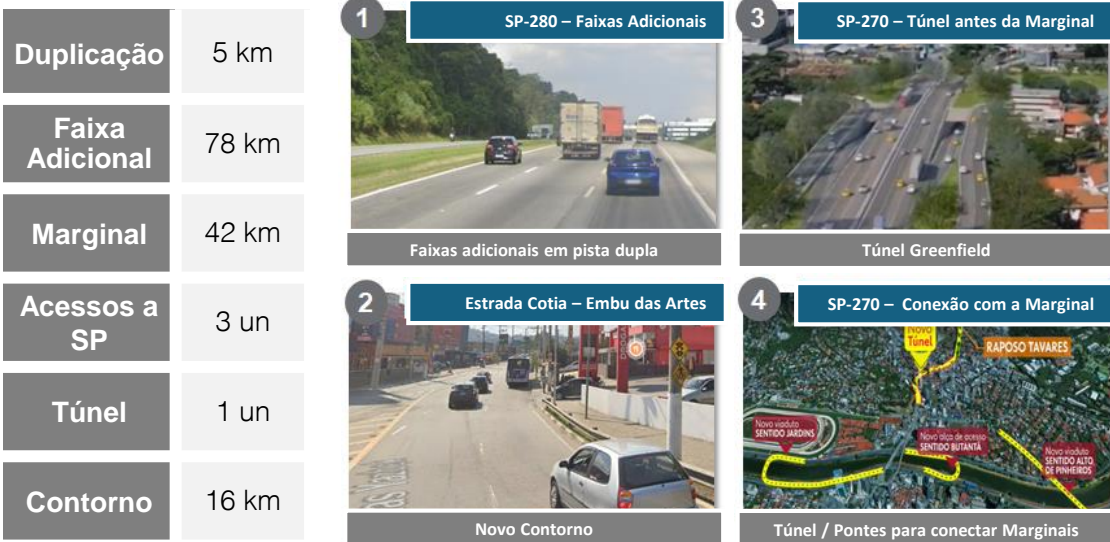
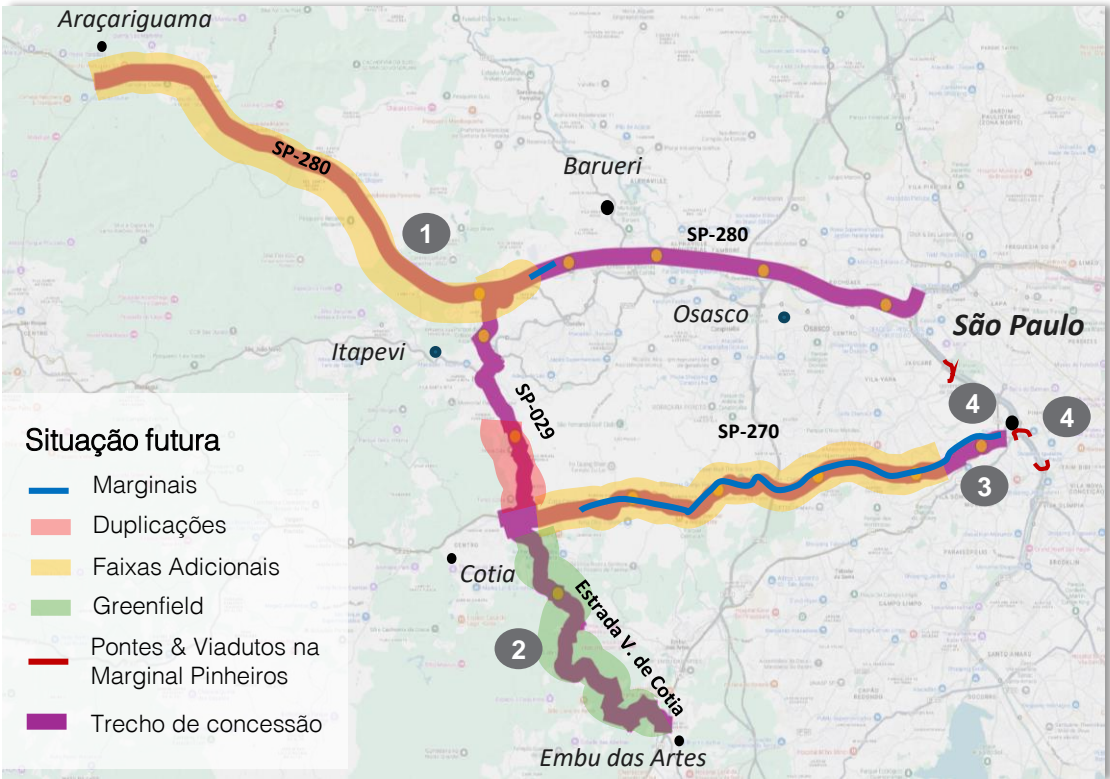
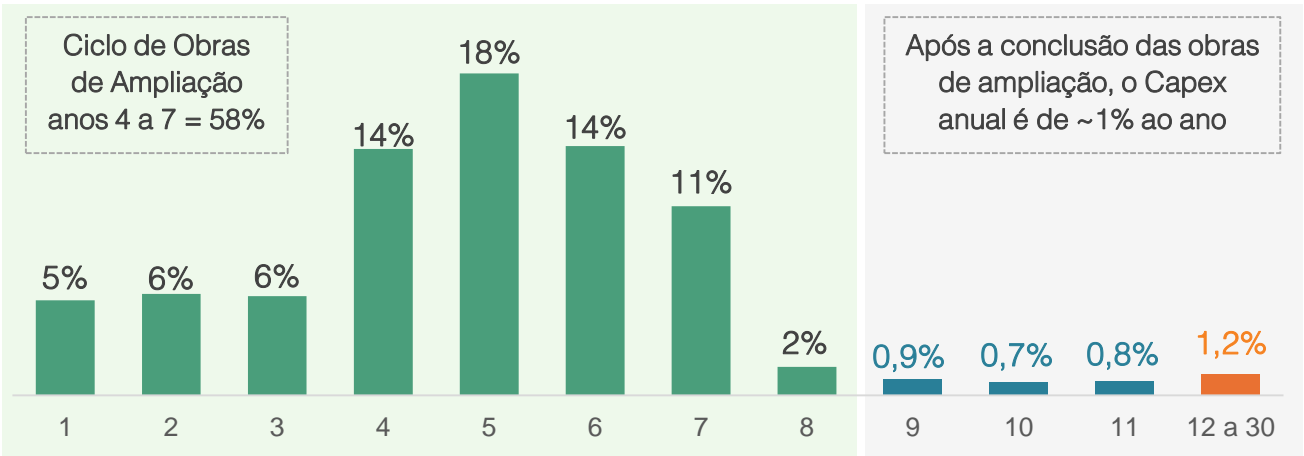
- Mais de 20 anos de dados históricos de tráfego para o trecho de Castello Branco, responsável por ~70% do faturamento total do projeto
- +4,3% vs. tráfego inicial do Governo. A projeção do Governo é baseada na contagem de 2023 e nos dados das praças de pedágio de 2022 (quando os eixos suspensos ainda 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  $CAGR_{2021-2024} = 3,9\%$  / praça de pedágio de Itapevi  $CAGR_{2021-2024} = 4,9\%$ ), 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 início 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)

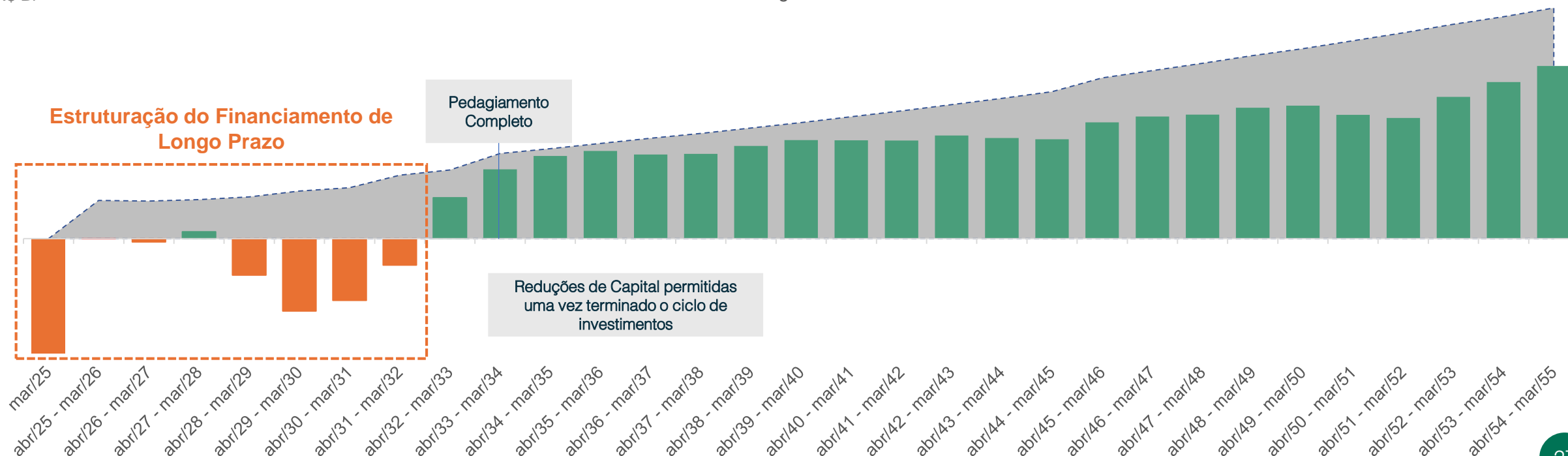
**3** O capital social a ser aportado no projeto é em linha com o capital social mínimo exigido no contrato de concessão

**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

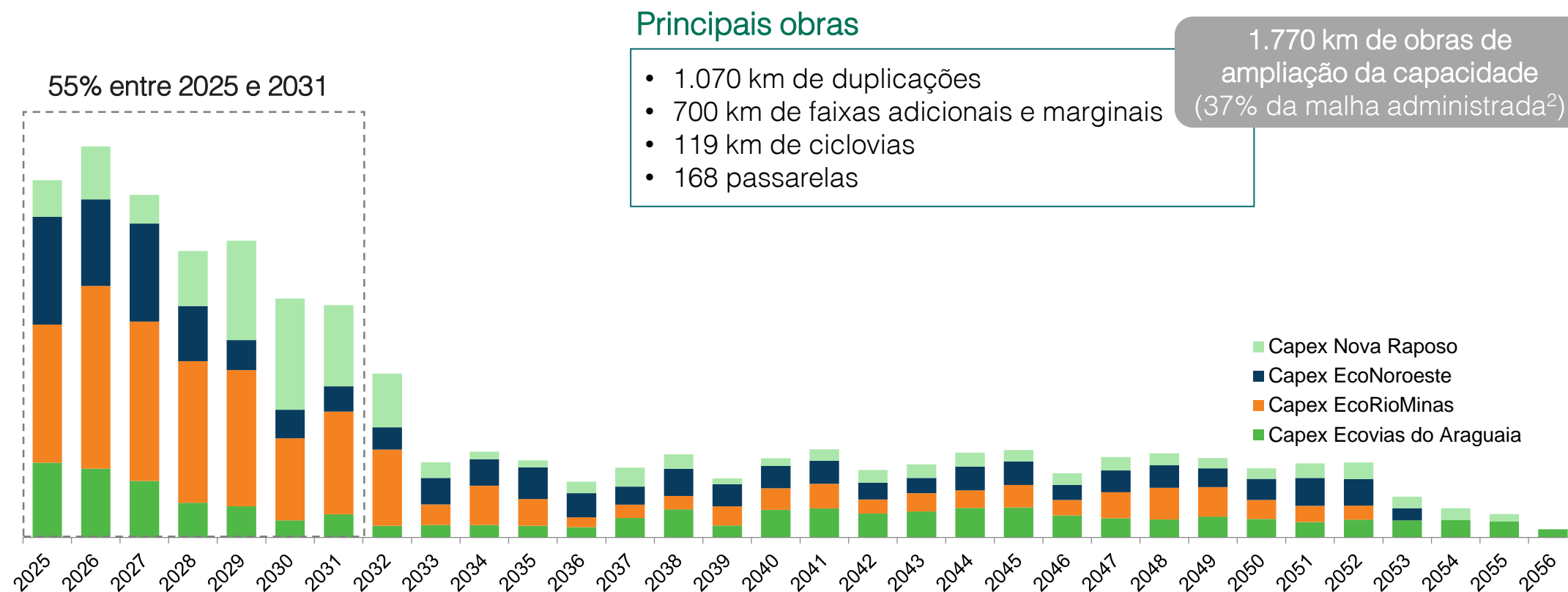
R\$ Bi

■ EBITDA ■ Fluxo de Caixa Negativo ■ Fluxo de Caixa Positivo



# CAPEX contratual – Novas concessões

## Cronograma de CAPEX<sup>1</sup> - Ampliação da capacidade e melhorias das concessões rodoviárias



**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  
ClimáticaBiodiversidade  
& EcossistemaEconomia  
Circular**SOCIAL**

Segurança

Capital  
Humano & DEI

Comunidades

**GOVERNANÇA**Ética,  
Transparência  
& IntegridadeCompras  
SustentáveisProteção de  
Dados e  
Segurança da  
InformaçãoInovação  
& 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

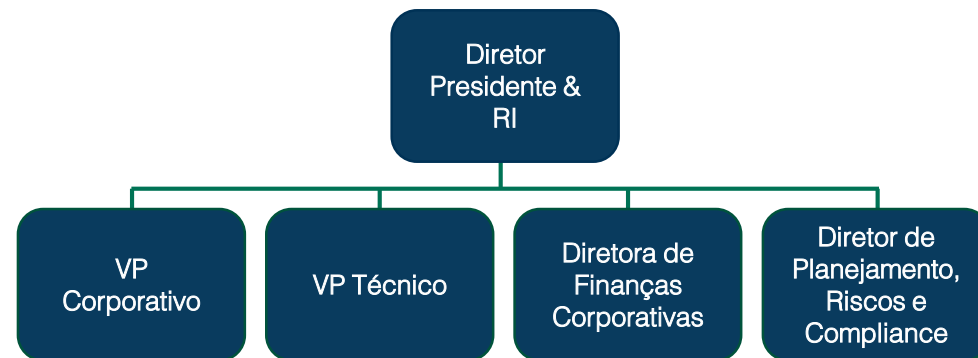
Membros independentes



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



### Website

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




**ecorodovias**




# 2025 Presentation




# Corporate Structure


**ASTM**




4.0 bn € total revenue (2023)



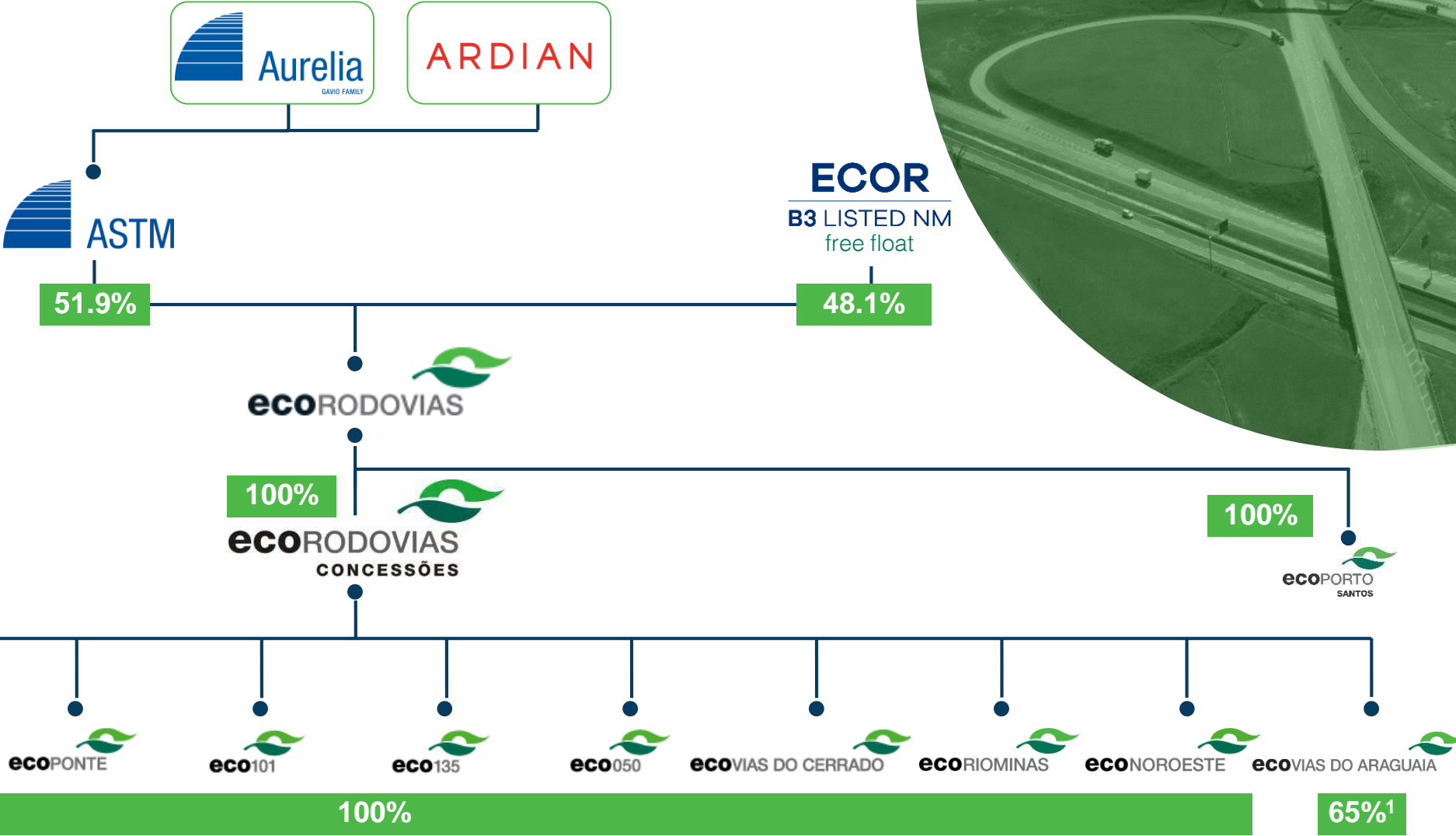
Geographic footprint: 15 countries



25 toll road concessions



6,208 km network in Italy, Brazil and UK



(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 km<sup>1</sup>) 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.

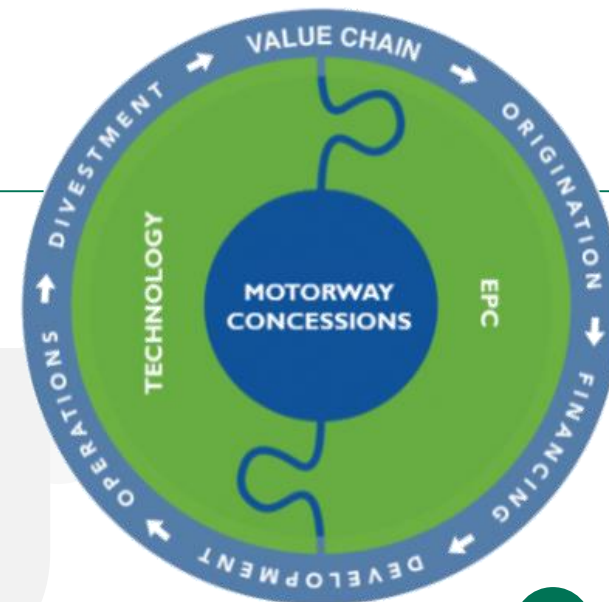


€ 7.0bn total backlog (2023)



## 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

(1) Considers stretch of 158.2 km to be operated by EcoNoroeste as of March, 2025.

# Geographic Footprint

**Snapshot**  
Last 12 months (9/30/2024)

 **R\$ 6.3 bn**  
Adjusted Net Revenue<sup>1</sup>

 **R\$ 4.6 bn**  
Adjusted EBITDA

 **R\$ 1.1 bn**  
Net Income<sup>2</sup>

 **5.3 thousand**  
Employees



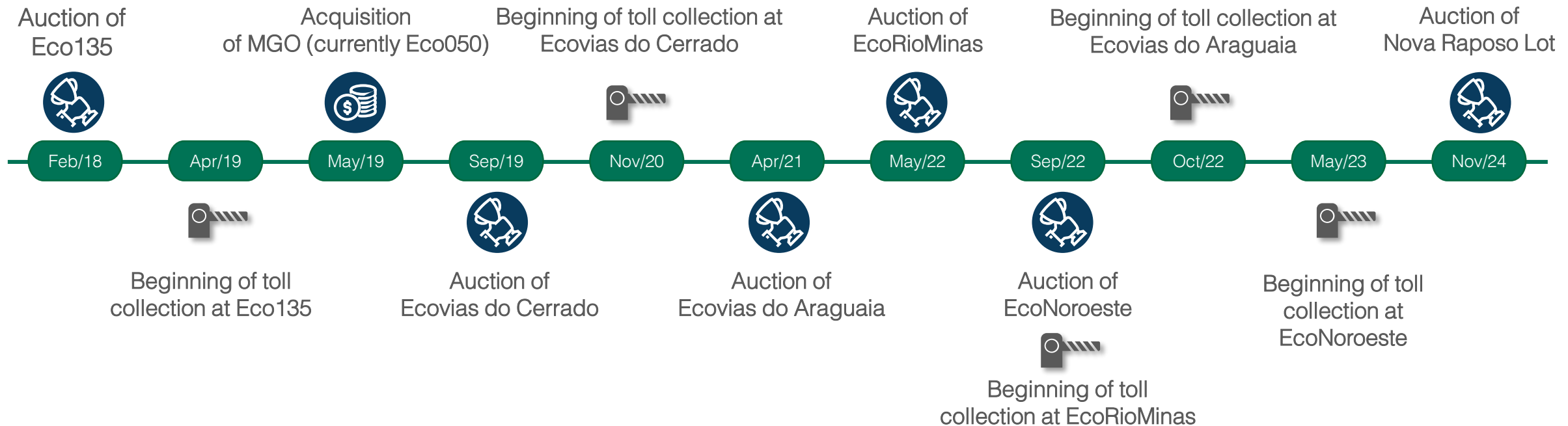
EcoRodovias portfolio includes 11 highway concessions with total of more than 4,712 km<sup>(3)</sup> and one port asset (Ecoporto) in eight different states of Brazil, located in the main trade corridors

(1) Excluding Construction Revenue. (2) Excluding impairment of Eco101 (non-cash) and write-off (land) (non-cash) in 4Q23. (3) Considers stretch of 158.2 km to be operated by EcoNoroeste as of March, 2025.



# 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.



## 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) <sup>2</sup>	State	Regulatory Agency
Ecovias dos Imigrantes	177	Feb/34	9y 1m	SP	ARTESP
Ecopistas <sup>1</sup>	144	Jun/39	14y 4m	SP	ARTESP
Ecosul	457	Mar/26	1y 2m	RS	ANTT
Eco101	479	May/38	13y 4m	ES / BA	ANTT
Ecoponte	29	May/45	20y 4m	RJ	ANTT
Eco135	375	Jun/48	23y 5m	MG	SEINFRA MG
Eco050	437	Jan/44	19y 0m	MG / GO	ANTT
Ecovias do Cerrado	437	Jan/50	25y 0m	MG / GO	ANTT
Ecovias do Araguaia	851	Oct/56	31y 9m	GO / TO	ANTT
EcoRioMinas	727	Sep/52	27y 8m	RJ / MG	ANTT
EcoNoroeste	601	Apr/53	28y 3m	SP	ARTESP
Lote Nova Raposo <sup>3</sup>	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: 1/9/2025. (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

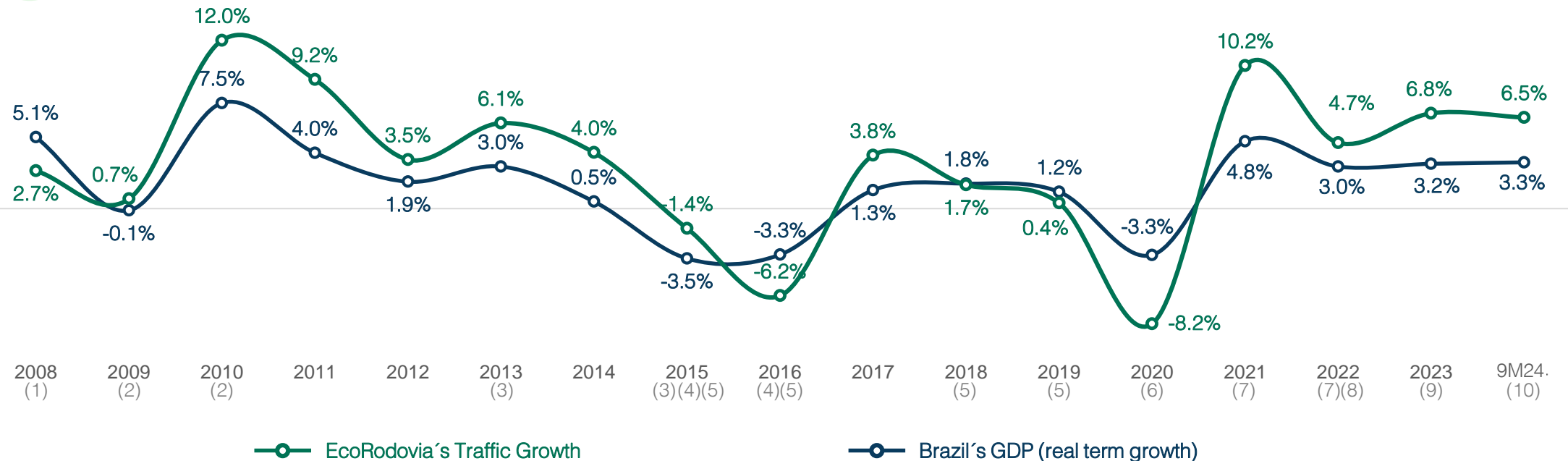
Average of EcoRodovias' adjusted traffic growth over the past sixteen years **3.1%**

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**



## Adjusted Traffic Performance Compared to General Economic Performance (GDP)



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: +19.4%  
Light: +9.5%

Traffic mix (12M24):  
Heavy: 61.1%  
Light: 38.9%

TRAFFIC VOLUME (equivalent paying vehicles, thousand)	12M24 <sup>1</sup>	12M23 <sup>1</sup>	Chg.
Heavy + Light			
Ecovias dos Imigrantes	70,403	67,443	4.4%
Ecopistas	106,667	94,283	13.1%
Ecosul	28,954	29,464	-1.7%
Eco101	63,684	60,249	5.7%
Ecoponte	28,874	28,865	0.0%
Eco135	42,016	38,996	7.7%
Eco050	59,761	56,733	5.3%
Ecovias do Cerrado	37,643	37,462	0.5%
Ecovias do Araguaia	52,705	50,167	5.1%
Comparable Total <sup>2</sup>	490,708	463,664	5.8%
EcoRioMinas <sup>3</sup>	76,172	40,714	87.1%
EcoNoroeste <sup>4</sup>	59,419	38,542	54.2%
CONSOLIDATED TRAFFIC VOLUME	626,299	542,919	15.4%

1) Includes toll collection up to December 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.

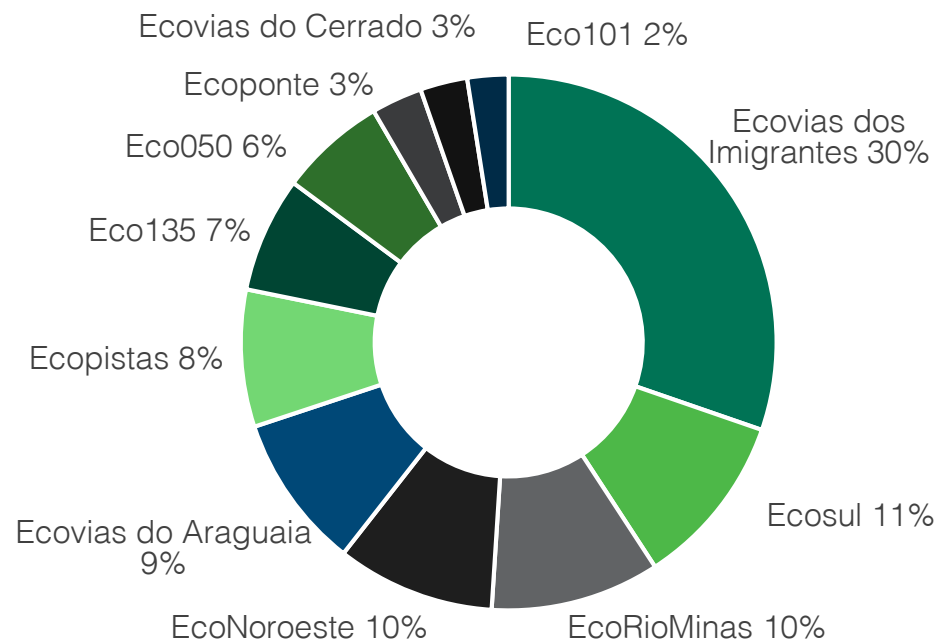


# Current Assets Highway Concessions

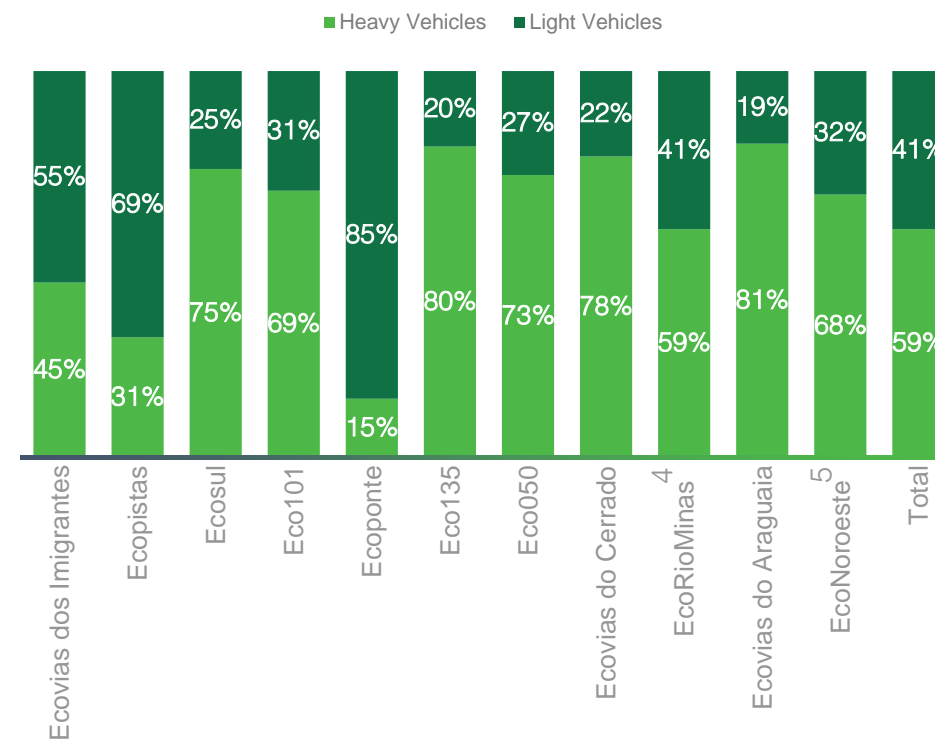
The new highway concessions acquired between 2018 and 2022 are increasing their share of EcoRodovias' results



% Adjusted EBITDA 2023<sup>1,2</sup>  
Highway Concessions – Total R\$3.7 billion



Traffic Mix 2023<sup>3</sup>

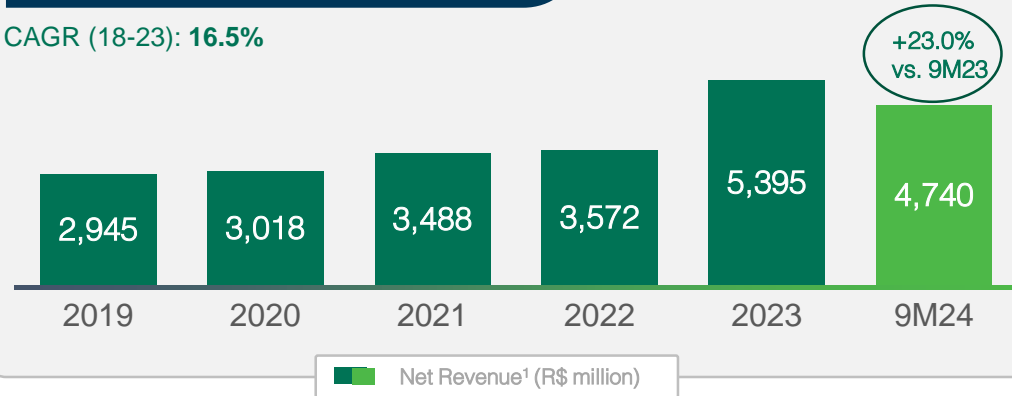


(1) Excluding Construction Revenue and Cost and Provision for Maintenance. (2) Excluding Ecocataratas and Ecovia Caminho do Mar Adjusted EBITDA. (3) Traffic in equivalent paying vehicles. (4) Considering the start of toll collection at three toll plazas from September 22, 2022, two toll plazas from March 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.

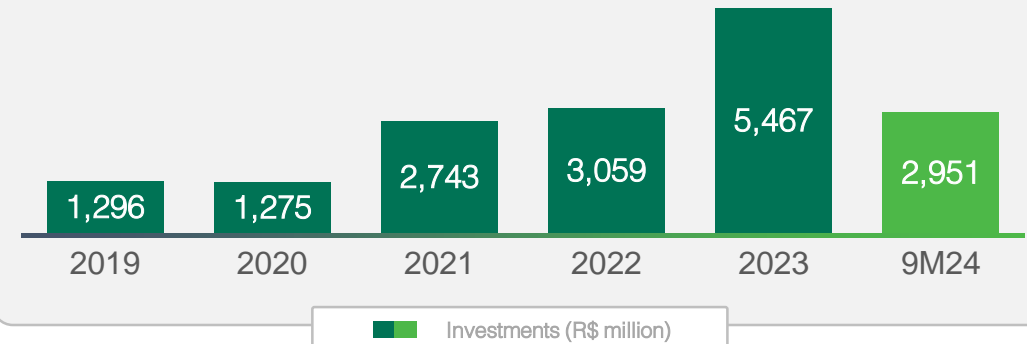
# Financial Performance

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

CAGR (18-23): **16.5%**

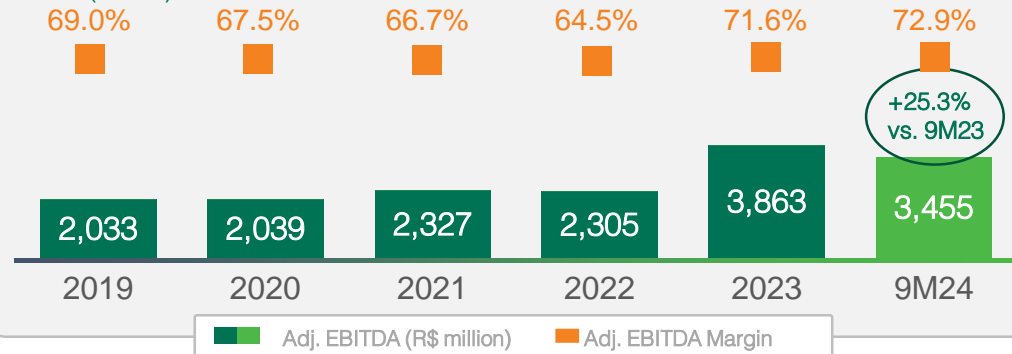


## Investments

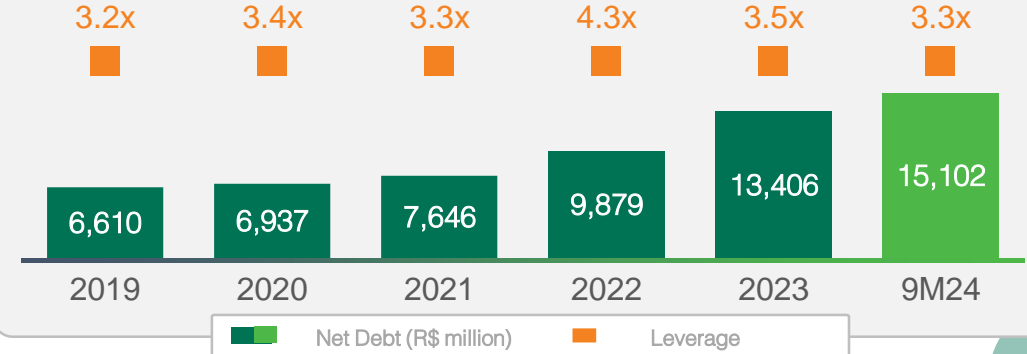


## Adj. EBITDA and Adj. EBITDA Margin<sup>2</sup>

CAGR (18-23): **17.0%**



## Net Debt and Leverage



(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 Ecoporto 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

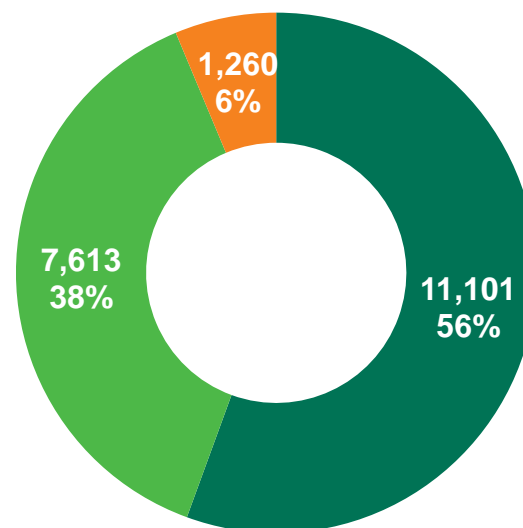
### Consolidated Indicators (EcoRodovias Infraestrutura e Logística)

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)

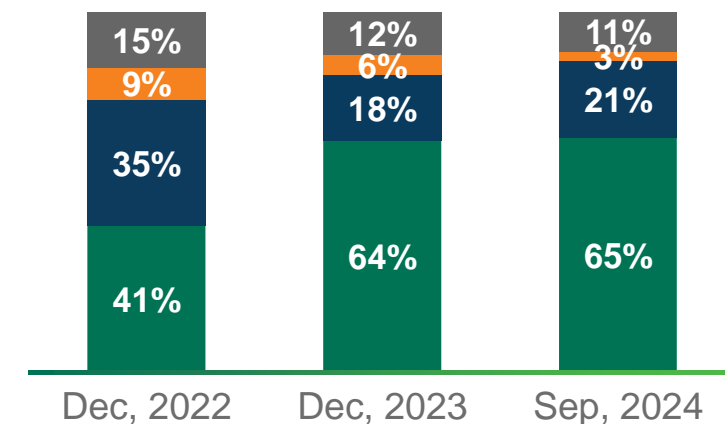
09/30/2024	06/30/2024	Chg.
3.3x	3.2x	0.1x

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



■ IPCA/TLP  
■ CDI/Fixed-rate  
■ TJLP

### 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)

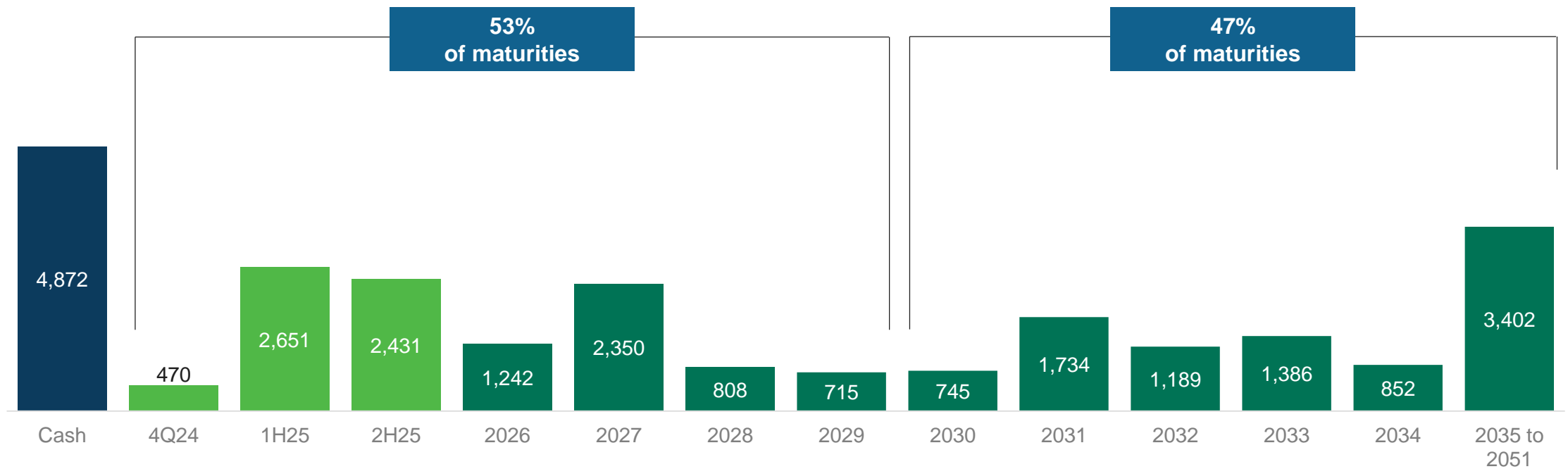


# Financial Performance

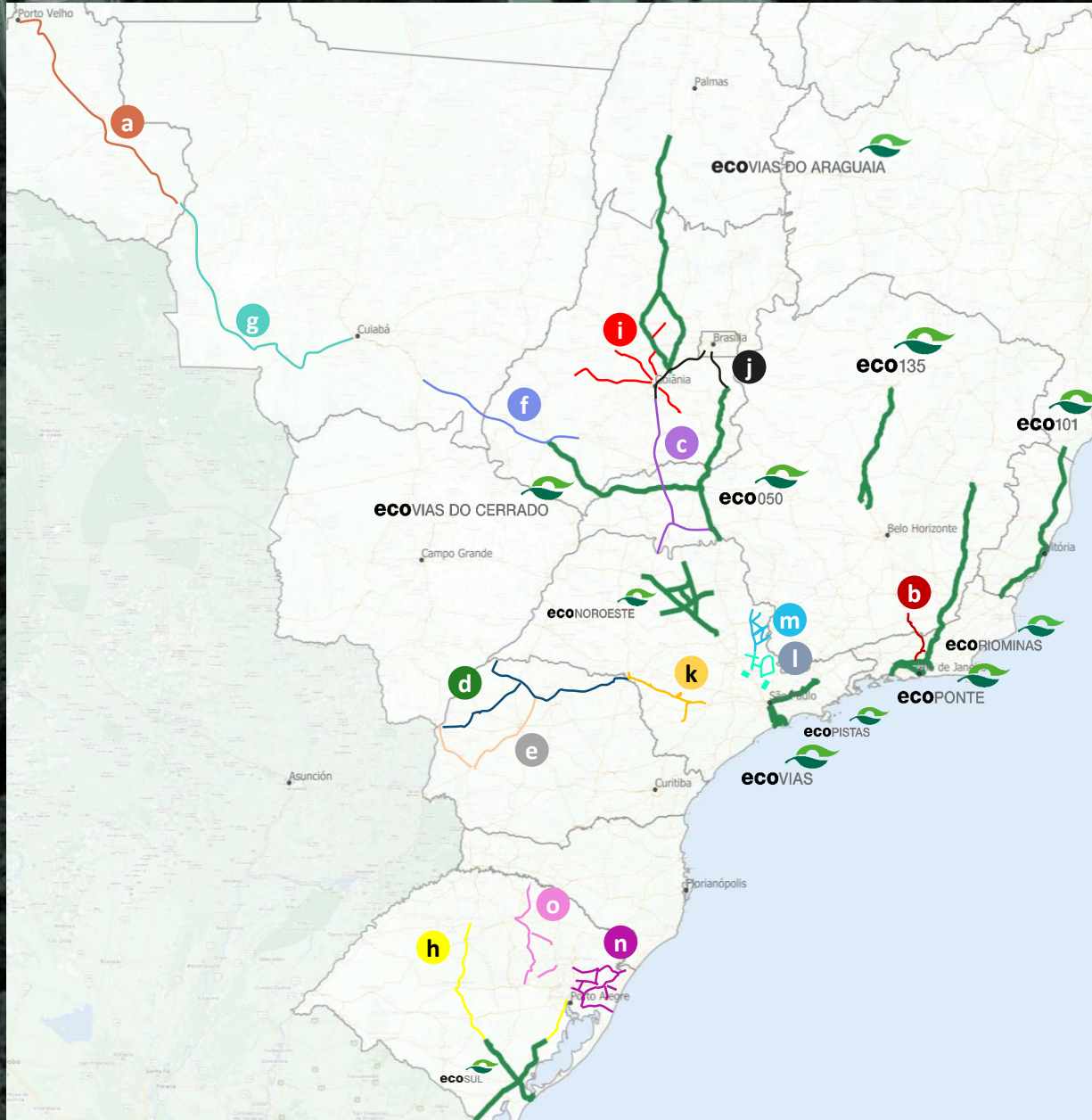
## Debt Amortization Schedule

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 2025



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

	ID	Concession	Capex (R\$ billion)	IRR	Auction Date
Federal Projects	a	Centro-Norte (CN5)	6.3	11.17%	2/27/25
	b	BR-040 (JF – RIO)	4.9	10.35%	-
	c	Rota Sertaneja	5.3	9.21%	-
	d	Paraná 4	8.3	8.47%	-
	e	Paraná 5	4.6	8.47%	-
	f	Centro-Norte 2 (CN2)	2.7	8.47%	-
	g	Centro-Norte 3 (CN3)	3.8	8.47%	-
	h	Lotes RS	5.1	8.47%	-
	i	Polo Goiânia	5.2	9.12%	-
	j	Rota do Pequi	6.2	9.21%	-
State Projects	k	Lote Paranapanema	4.7	-	-
	l	Renovias (Lote 4)	6.7	8.87%	-
	m	Renovias (Lote 5)	4.0	8.87%	-
	n	Bloco 1 RS	6.5	n.a.	-
	o	Bloco 2 RS	6.6	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**

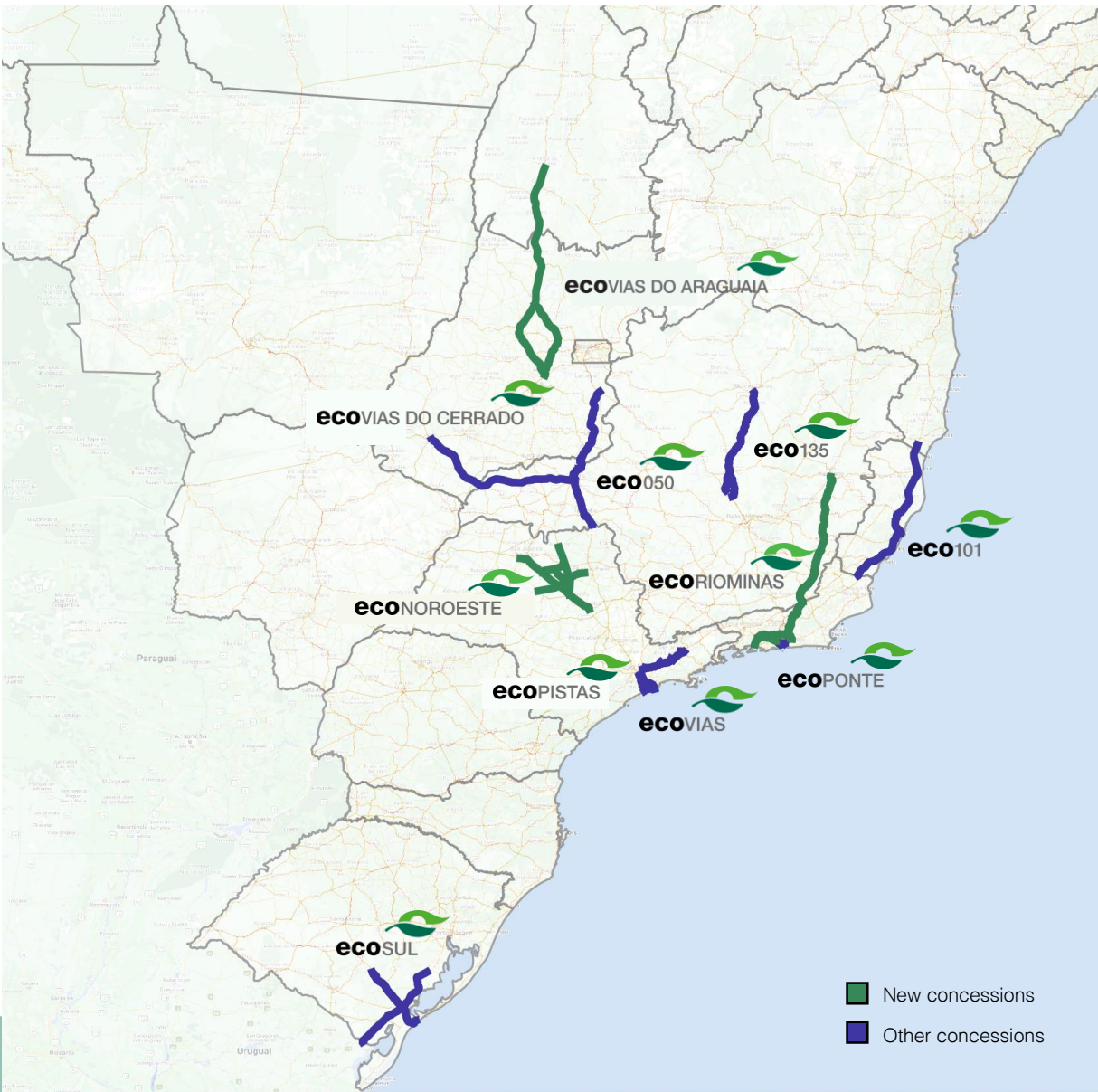


**ecorioninas**



# Location of new concessions

Ecovias do Araguaia + EcoRioMinas + EcoNoroeste



## Big Numbers

	 <b>ecovias do araguaia</b>	 <b>ecoriorio minas</b>	 <b>econorioeste</b>
Extension	850.7 km	726.9 km	601.0 km
Capex <sup>1</sup>	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



# Overview of Traffic Dynamics

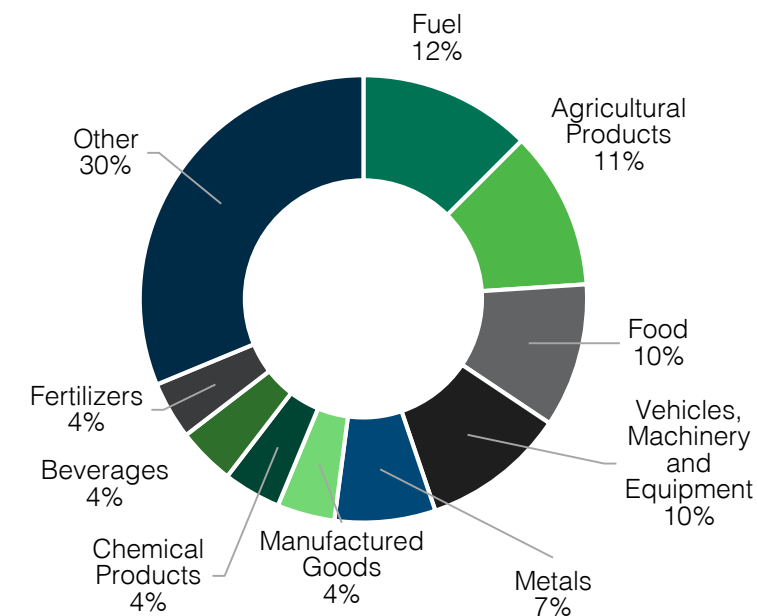
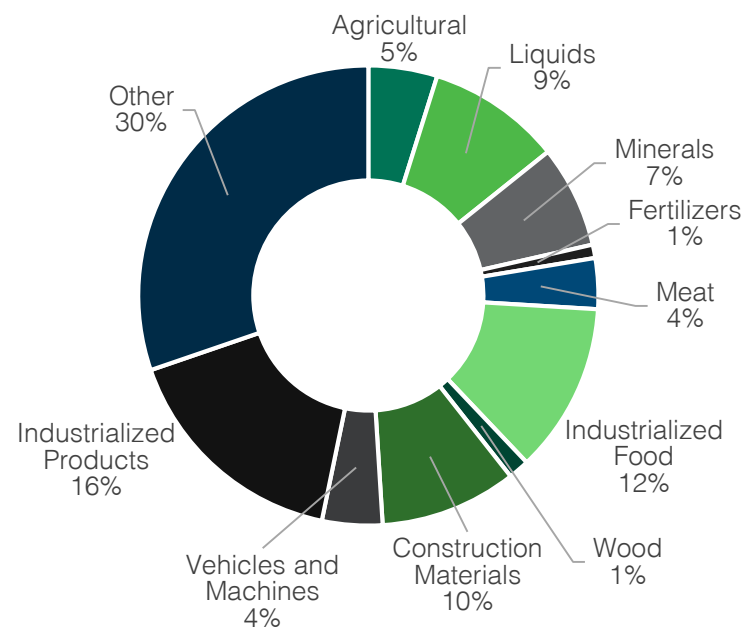
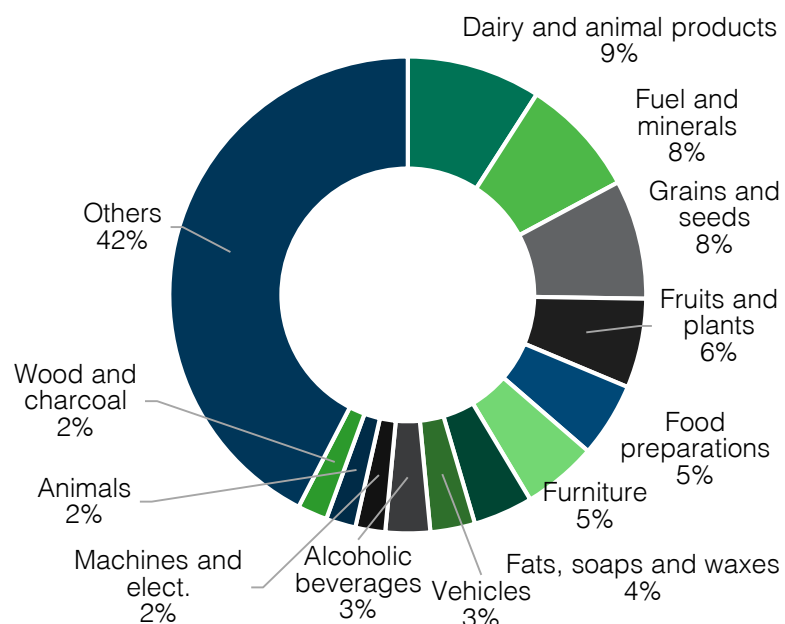
## Traffic Mix<sup>1</sup>

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 EcoNoroeste auction.

# Characteristics of the new projects

Characteristics	<b>ecovias</b> DO ARAGUAIA 	<b>ecor</b> IOMINAS 	<b>econ</b> OROESTE 
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



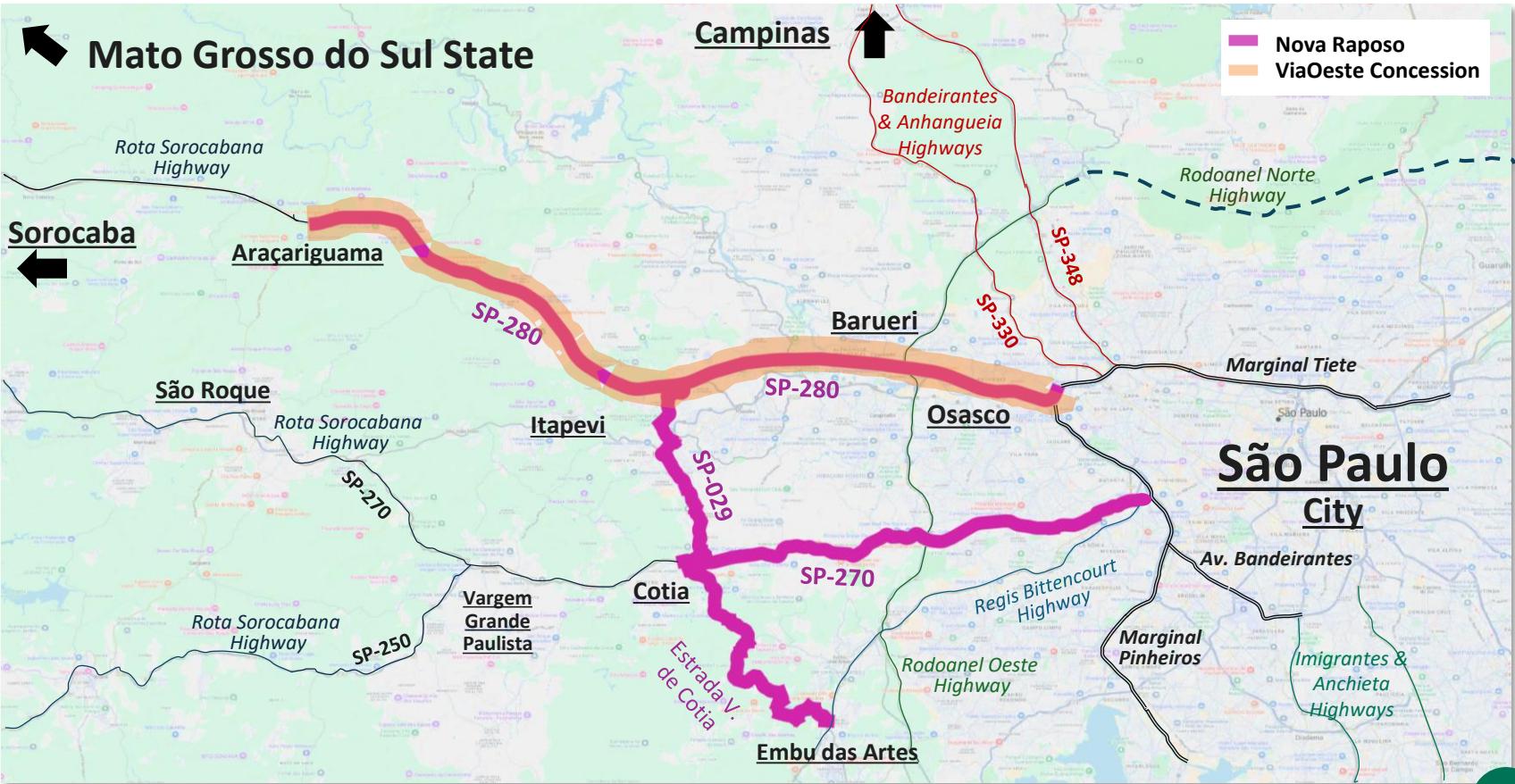


# OVERVIEW OF THE PROJECT

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 <i>of which 41 km from former ViaOeste</i>
FF Gantries	3 toll plazas <sup>(2)</sup> + 10 new gantries <i>full Free Flow after 3<sup>d</sup> year</i>
Toll Tariff	R\$ 0,1477 km <i>for single carriageway</i>
Opex <sup>(1)</sup>	R\$ 3,1 bi
Capex <sup>(1)</sup>	R\$ 8,0 bi
IRR Project	9,41% <i>real terms</i>



(1) Source: Auction Notice (base date: March, 2024). (2) To be converted in gantries



# 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



## Demand / Traffic Risk

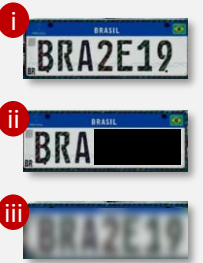


- Asymmetrical mechanism to **share the revenues risk** during first 20 years
- The mechanism uses as reference Gov's projected revenues, with the **downside below 98%** and the **upside above 108%** of Gov's estimates
- Downside is fully protected by the Grantor and the upside is **shared 50%/50%**

## 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**



## 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%**



## 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

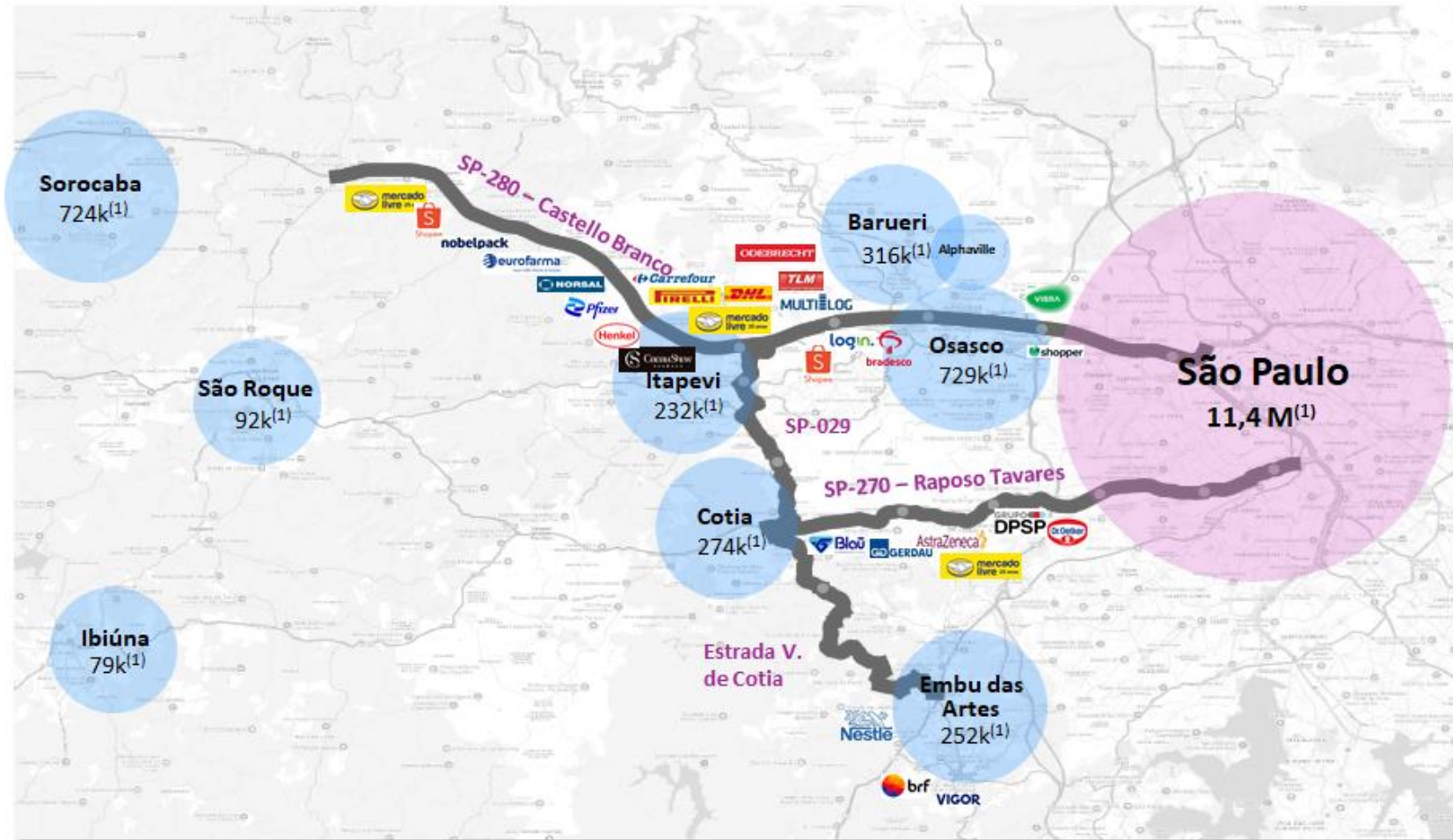
## Escrow Accounts



- The concession fees to be paid by the concessionaire will be deposited in **escrow accounts**, managed by **depository 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<sup>(2)</sup> 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<sup>(3)</sup> on SP-280 and 125.000 AADT<sup>(3)</sup> 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

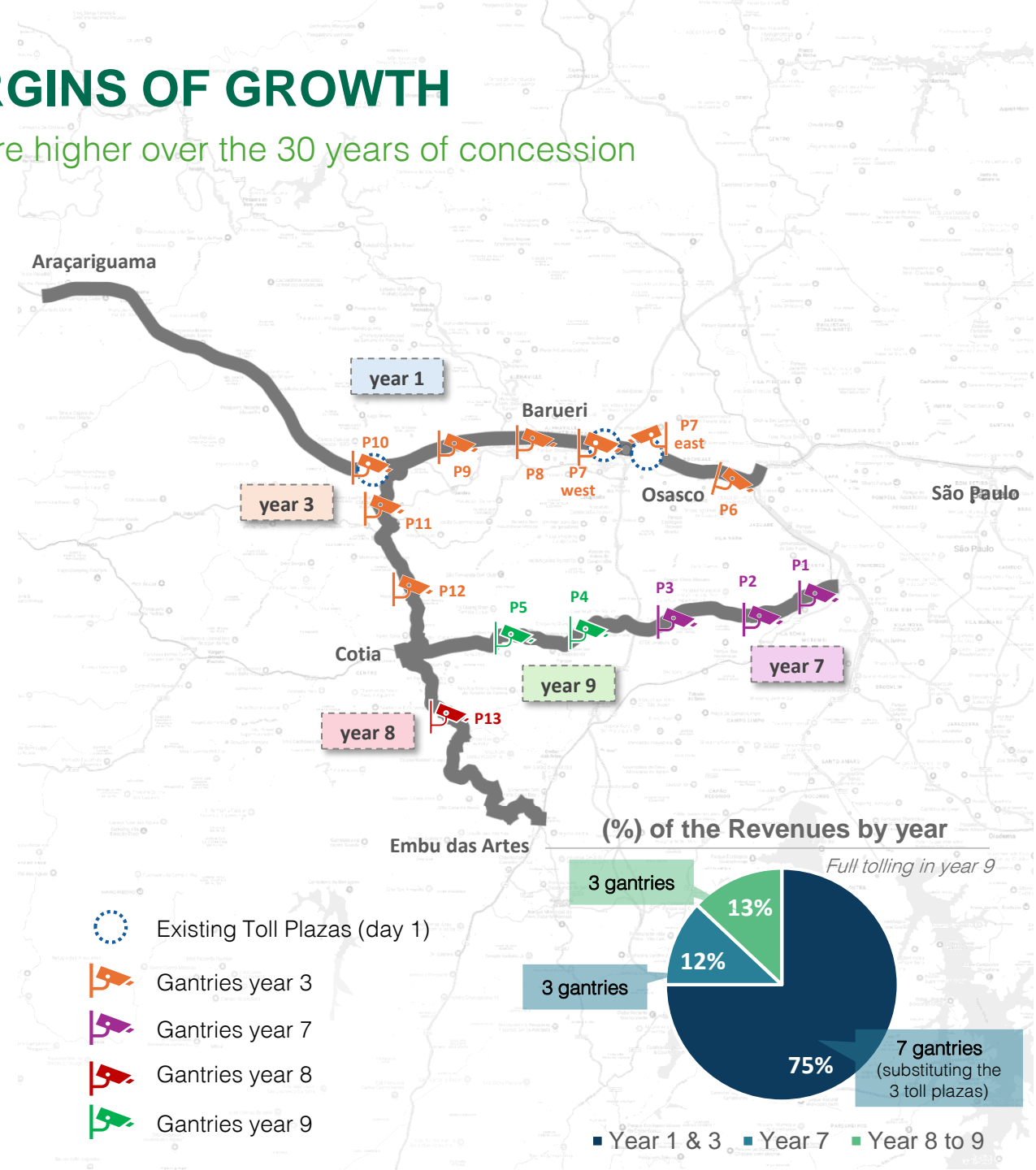




# RESILIENT TRAFFIC WITH FURTHER MARGINS OF GROWTH

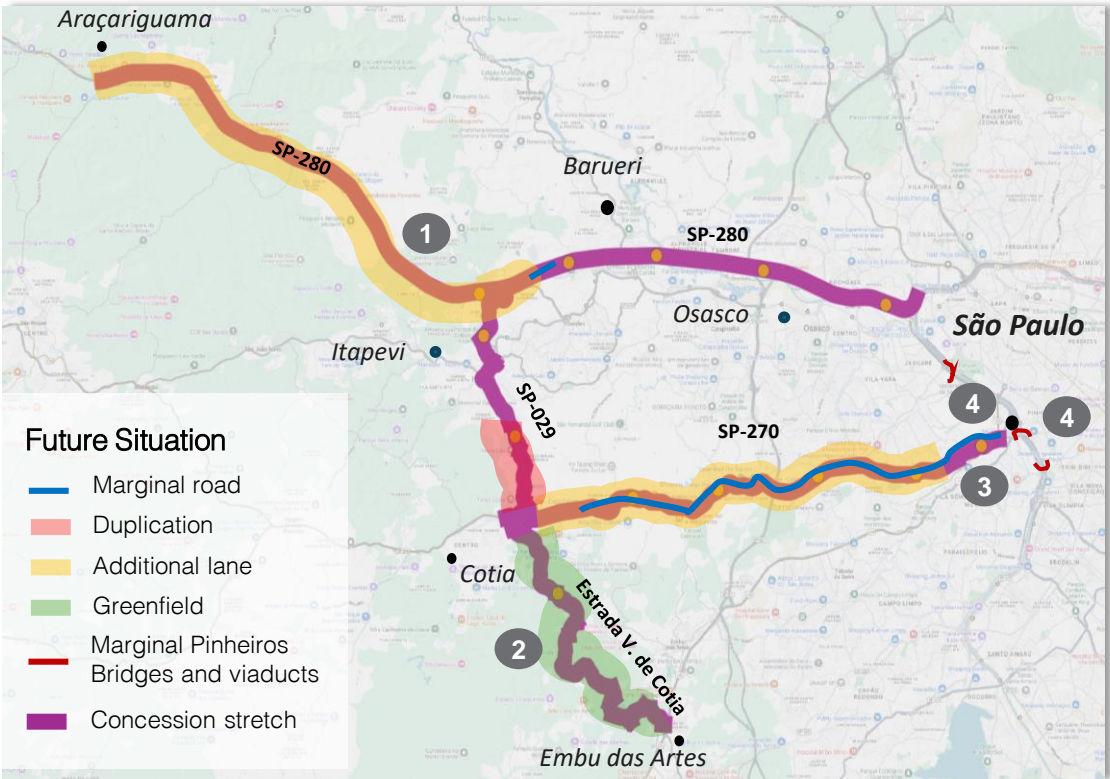
Compared to Gov.'s projections, EcoRodovias traffic estimates are higher over the 30 years of concession

- 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  $CAGR_{2021-2024} = 3,9\%$  & Itapevi toll plaza  $CAGR_{2021-2024} = 4,9\%$ ), with further possible upsides related to additional works for increase of capacity, rebalanced by the Grantor
- Demand risk sharing mechanism applied until year 20<sup>th</sup> and compensation in favor of Grantor paid every 4 years

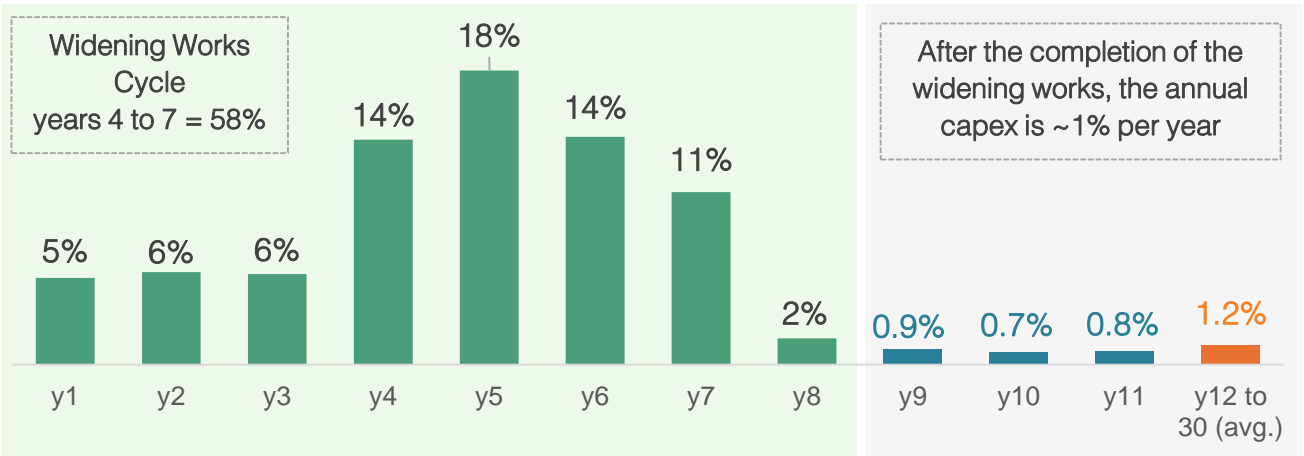


# CAPEX AND OPEX CONSIDERATIONS

- 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

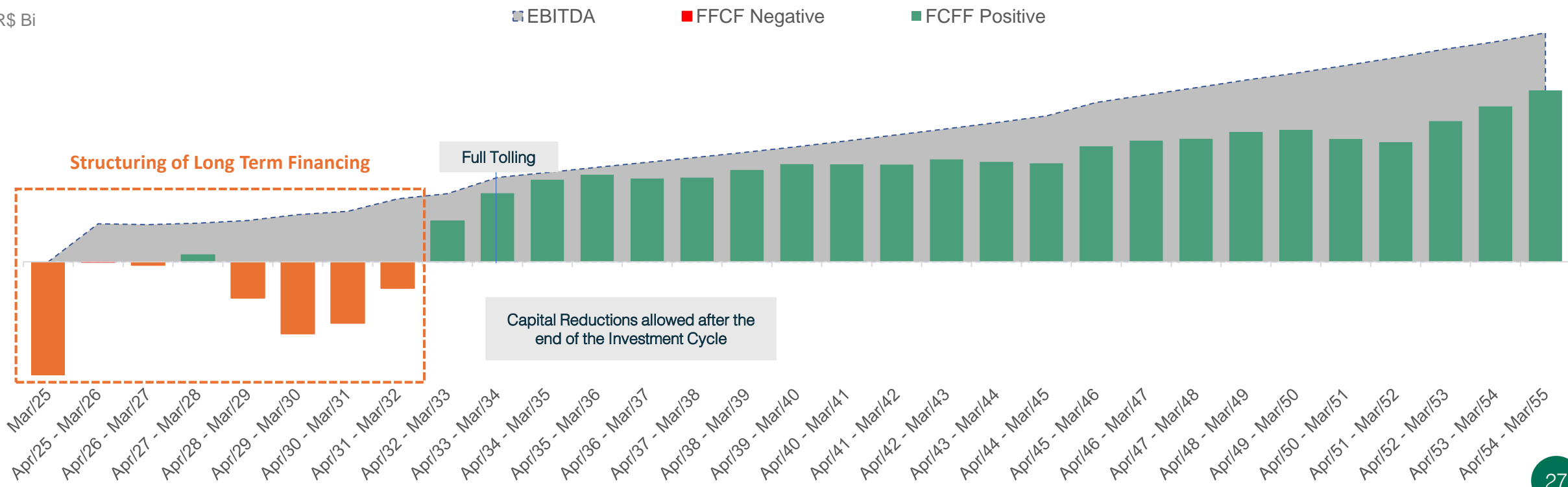
~70% of the project's toll revenues start from the beginning of the concession and are protected by the demand risk mechanism
- 2

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

The equity to be injected in the project is in line with the minimum equity required by the concession agreement
- 4

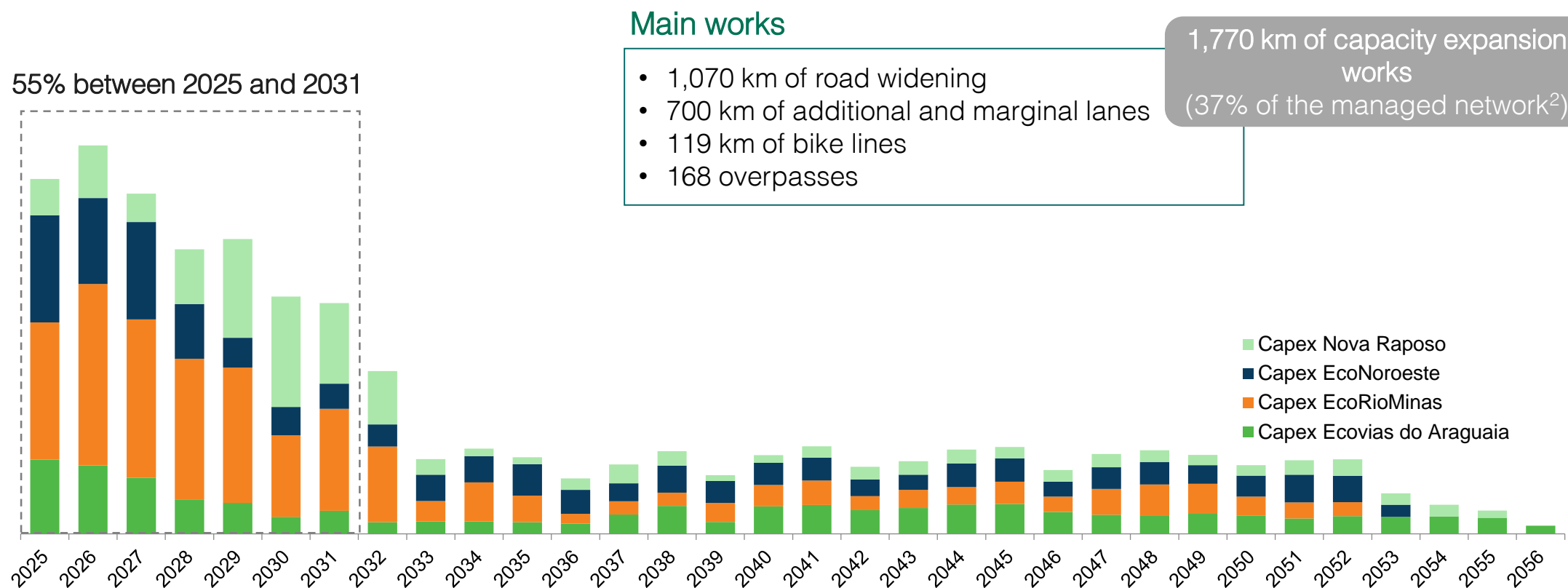
The project leverage is approx. D/E = 90/10, thanks to the high EBITDA cash conversion rate once the investment cycle is concluded

## UNLEVERED CASH FLOW AND EBITDA – Nominal terms



# Contractual Capex – New concessions

## Capex schedule<sup>1</sup> - Capacity expansion and improvements of the highway concessions



(1) Base Date: September/2024. (2) Considering the extension of the Nova Raposo Lot.



**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

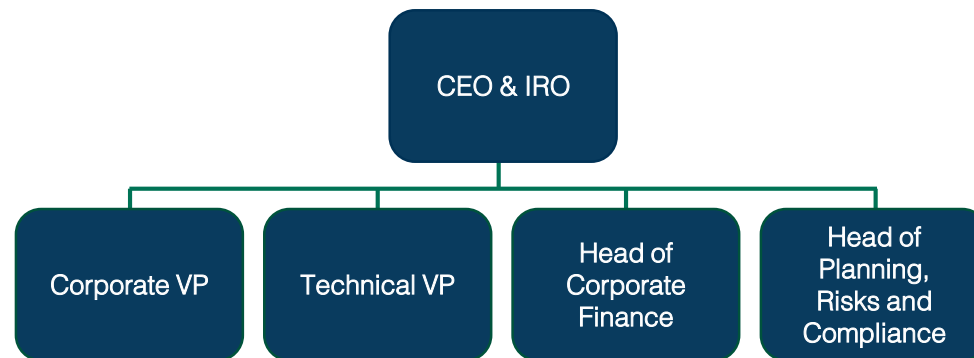
Independent members



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



## Website

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



## Address

Rua Gomes de  
Carvalho, 1.510, 3<sup>rd</sup> floor  
São Paulo – SP - Brasil



## Phones

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



**ecorodovias**