

4. Fatores de risco

4.1. Descrever os fatores de risco com efetivo potencial de influenciar a decisão de investimento, observando as categorias abaixo e, dentro delas, a ordem decrescente de relevância

O investimento nos valores mobiliários de emissão da Companhia envolve a exposição a determinados riscos.

Antes de tomar qualquer decisão de investimento em qualquer valor mobiliário da Motiva, os potenciais investidores devem analisar cuidadosamente todas as informações contidas neste Formulário de Referência, os riscos mencionados abaixo, as demonstrações contábeis e respectivas notas explicativas. Os negócios, situação financeira, resultados operacionais, fluxo de caixa, liquidez e/ou negócios futuros poderão ser afetados de maneira adversa por qualquer dos fatores de risco descritos a seguir. O preço de mercado dos valores mobiliários de emissão da Companhia poderá diminuir em razão de qualquer desses e/ou de outros fatores de risco, hipóteses em que os potenciais investidores poderão perder parte substancial de seu investimento nos valores mobiliários de emissão da Motiva. Os riscos descritos abaixo são, na data deste Formulário de Referência, aqueles que a Companhia conhece e que acredita poder afetar a Companhia adversamente de forma relevante.

Além disso, riscos adicionais não conhecidos ou que a Companhia considere atualmente irrelevantes também poderão afetá-la adversamente. Para os fins desta seção “4. Fatores de Risco”, exceto se expressamente indicado de maneira diversa ou se o contexto assim o exigir, a menção ao fato de que um risco, incerteza ou problema poderá causar “efeito adverso” ou “efeito negativo” para a Companhia, ou expressões similares, significa que tal risco, incerteza ou problema poderá causar efeito adverso relevante nos negócios, situação financeira, resultados operacionais, fluxo de caixa, liquidez e/ou nos negócios futuros da Companhia, bem como no preço dos seus valores mobiliários. Expressões similares incluídas nesta seção “4. Fatores de Risco” devem ser compreendidas nesse contexto.

Ademais, não obstante a subdivisão desta seção “4. Fatores de Risco”, determinados fatores de risco que estejam em um item podem também se aplicar a outros itens desta seção “4. Fatores de Risco”.

(a) Emissor

Valores de Capital Expenditure (“CAPEX”) acima do planejado, podem afetar negativamente a condição financeira e os resultados operacionais da Companhia.

A capacidade da Companhia de: (i) concluir os investimentos exigidos pelos contratos de concessão dentro dos prazos e custos pactuados; (ii) assumir novos projetos a serem reequilibrados nos contratos existentes; e (iii) conquistar ou adquirir novas concessões, está sujeita a flutuações decorrentes de mudanças no cenário macroeconômico, como inflação e câmbio, além de fatores mercadológicos relacionados aos setores de construção civil, bem como ao cumprimento das exigências regulatórias e contratuais dos Poderes Concedentes e/ou a viabilidade de atender aos prazos para atividades essenciais à fluidez da obra, como a obtenção de licenciamentos ambientais, remoção de interferências, achados arqueológicos, desapropriação, reassentamento de populações vulneráveis e interdependência com os empreendimentos geridos por terceiros ou pelo próprio Poder Público.

A capacidade de execução da Companhia também pode ser impactada pela falta de insumos e matéria prima, escassez de empresas especializadas em engenharia, condições climáticas adversas, aumento dos custos de mão de obra e de insumos relevantes para o negócio da Companhia (ex.: cimento asfáltico, aço, concreto etc.) e pela capacidade de cumprimento dos prazos e da qualidade pelos seus contratados. Adicionalmente, exposições a vandalismo, furtos de materiais e equipamentos e manifestações de lindeiros também representam desafios. Além disso, incompatibilidades na condição dos ativos recebidos e não conformidades nos investimentos realizados pela gestão anterior podem, ainda, comprometer a capacidade de investimento da Companhia.

Esses fatores podem impactar os valores de CAPEX dos planos de negócios, comprometer o cumprimento das condições de financiamento e das obrigações dos Contratos de Concessão, além de afetar a receita (ex.: aplicação de fatores de reajuste contratual que reduzem o valor da tarifa ou atraso na entrega de ampliações que trariam um aumento no número de passageiros/veículos) e os resultados planejados. Embora alguns

desses impactos sejam passíveis de reequilíbrio econômico-financeiro, podem influenciar de maneira desfavorável o orçamento planejado e, conseqüentemente, a evolução dos projetos. Além disso, tais desafios podem demandar recursos adicionais e afetar a segurança da operação e a reputação da Companhia, caso não sejam solucionados em tempo hábil. Devido às concentrações de investimentos obrigatórios nos anos iniciais da concessão, pequenas variações de CAPEX podem ter grande impacto no Valor Presente Líquido (“VPL”) do negócio.

A Companhia pode ser alvo de tentativas de ameaças cibernéticas no futuro, as quais podem afetar adversamente os seus negócios.

A Companhia pode estar sujeita a fraudes e roubos em potencial por criminosos virtuais, que estão se tornando cada vez mais sofisticados. Potencializados pelo aumento do uso de automações e incremento da inteligência artificial, estes criminosos buscam obter acesso não autorizado ou explorar pontos fracos que possam existir nos sistemas da Companhia. O monitoramento e desenvolvimento das redes e infraestrutura de tecnologia da informação para prevenir, detectar e tratar os riscos de acesso não autorizado, uso indevido do ambiente de tecnologia, vírus de computador e outras ameaças que podem ter um impacto na segurança, podem não ser eficazes para proteger a Companhia contra eventuais ataques cibernéticos e outras violações relacionadas aos seus sistemas de tecnologia da informação. Qualquer interrupção ou perda de sistemas de tecnologia da informação, podem gerar um efeito adverso sobre os negócios, resultados operacionais e a situação financeira da Companhia.

A Companhia armazena informações confidenciais em seus sistemas de tecnologia da informação, incluindo informações relacionadas aos seus negócios. Se os servidores da Companhia ou de terceiros nos quais os dados da Companhia eventualmente possam ser armazenados forem objeto de invasão física ou eletrônica, vírus de computador ou outras ameaças cibernéticas, as informações confidenciais poderão ser roubadas ou destruídas.

Qualquer violação de segurança envolvendo apropriação indevida, perda, divulgação não autorizada ou uso de informações confidenciais dos fornecedores ou clientes da Companhia, pode: (i) sujeitar a Companhia a penalidades civis e criminais; (ii) ter um impacto negativo na reputação da Companhia; (iii) expor a Companhia à responsabilidade perante seus fornecedores, clientes, terceiros ou autoridades públicas; e (iv) gerar prejuízos financeiros relacionados à recuperação de dados, reparação de sistemas comprometidos.

A Companhia está sujeita a riscos relacionados ao aumento das taxas de juros, uma vez que financia parte de suas operações.

A Companhia está exposta ao risco de taxa de juros, uma vez que parte de suas obrigações financeiras em Reais está atrelada a taxas flutuantes. Caso o Governo Federal venha a aumentar as taxas de juros ou tomar outras medidas de política monetária que resultem no aumento efetivo desta taxa, os encargos pagos em suas dívidas aumentarão, afetando adversamente a sua condição financeira. Ademais, outra parte relevante do endividamento da Companhia denominado em Reais é reajustado pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo (“IPC-A”), incluindo os novos contratos de BNDES, que são baseados na Taxa de Longo Prazo (“TLP”). Da mesma forma, as obrigações financeiras da Companhia também estão sujeitas à inflação, impactada entre outros fatores, pela Cotação do Dólar. Para mais informações sobre a volatilidade do Real frente ao Dólar, veja neste item 4.1, alínea (g) “A alta volatilidade do Real em relação ao Dólar pode resultar em mudanças significativas nos resultados da Companhia, em razão das obrigações denominadas em Dólar e aumentar o seu custo de captação de recursos”.

Futuras medidas do Governo Federal, inclusive de redução das taxas de juros, intervenção no mercado de câmbio, bem como sua política fiscal poderão desencadear no aumento da inflação, o que aumentaria as receitas dos negócios, porém tonariam os financiamentos indexados ao IPC-A mais caros.

Por outro lado, uma alta significativa na taxa de juros interna com a finalidade de conter o aumento da inflação pode ter um efeito adverso na capacidade de pagamento da Companhia, impactando diretamente o custo financeiro da Companhia, acarretando, deste modo, em um lucro líquido menor.

Qualquer deterioração da situação econômico-financeira da Companhia em decorrência do aumento do custo financeiro poderá afetar a capacidade de pagamento da sua dívida e o seu lucro líquido.

O inadimplemento de obrigações contratuais ordinárias, inclusive de natureza financeira (contraprestações e aportes), por parte dos Poderes Concedentes, especialmente no caso de contratos de Parceria Público Privada, poderá impedir o cumprimento integral dos compromissos contratuais da Companhia, inclusive os de natureza financeira, e causar diminuição de receita, acréscimo de custos, gerar multas, reduzir os lucros futuros e gerar prejuízos.

As concessões da Companhia, especialmente as de Parcerias Público Privadas (“PPPs”), cujas modalidades contratuais possuem uma racionalidade específica que as diferenciam das concessões comuns, onde a contraprestação pública é considerada essencial para a sustentabilidade econômico-financeira do negócio (visto que não são autossustentáveis por meio do recebimento de receitas tarifárias), estão sujeitas a eventuais descumprimentos, ou cumprimento não-pontual, por parte do Poder Concedente, de determinadas obrigações, inclusive de natureza financeira (ativos financeiros detidos pelas Concessionárias contra os Poderes Concedentes). A eventual frustração, no todo ou em parte, dos fluxos de caixa esperados pela Companhia e por suas controladas poderá impactar de forma significativa a sua capacidade de cumprir suas próprias obrigações contratuais, inclusive as de natureza financeira, gerando impactos significativos para a Companhia, como o aumento de custos operacionais, redução de receitas, aplicação de penalidades e dificuldades no cumprimento de compromissos financeiros assumidos, além de potencialmente frustrar a expectativa de lucros. O inadimplemento dessas obrigações pode comprometer a execução plena dos investimentos e serviços previstos pela Companhia, afetando a qualidade da infraestrutura e a prestação dos serviços aos usuários. Nesta hipótese, e sem prejuízo do acionamento de eventuais garantias e mecanismos existentes no Contrato de Concessão, que poderão não cobrir a integralidade das obrigações não satisfeitas por parte do Poder Concedente, a Companhia e/ou suas controladas, conforme o caso, poderão vir a defender seus direitos no âmbito administrativo, judicial e/ou arbitral, sendo certo que não há como garantir que tais processos serão julgados favoravelmente à Companhia e/ou suas controladas, ou que tais decisões serão proferidas e/ou executadas em tempo hábil a fim de evitar impactos materiais adversos, inclusive na capacidade de a Companhia e/ou suas controladas cumprirem satisfatoriamente suas próprias obrigações.

A Companhia é uma sociedade de participações e, por essa razão, depende dos resultados de suas concessionárias controladas.

Os negócios da Companhia são conduzidos por meio das concessionárias e pessoas jurídicas das quais é acionista direta ou indiretamente. A sua capacidade de cumprir obrigações financeiras está diretamente relacionada ao resultado pós imposto de renda, fluxo de caixa e receitas das suas subsidiárias e a distribuição ou transferência de recursos financeiros para a Motiva, incluindo, mas não se limitando, na forma de dividendos, juros sobre capital próprio, empréstimos, redução de capital, recompra ou resgate de ações. Algumas das subsidiárias atualmente necessitam, ou poderão necessitar no futuro, de recursos financeiros originalmente não previstos, ou de empréstimos cujos termos poderão limitar ou até mesmo proibir a transferência de capital para a Companhia como controladora (direta ou indireta) dessas subsidiárias e/ou exigir que as demais dívidas de referidas subsidiárias estejam subordinadas às dívidas incorridas sob tais contratos de empréstimo. Dessa forma, essas situações podem impactar adversamente a capacidade da Companhia de distribuir dividendos ou juros sobre o capital próprio aos seus acionistas, bem como os resultados operacionais da Companhia. Para mais informações sobre o risco de não pagamento de dividendos ou juros sobre o capital próprio, veja neste item 4.1, alínea (a) “*A Companhia pode não pagar dividendos ou juros sobre o capital próprio para os titulares de ações ordinárias de sua emissão*”.

Uma parte significativa dos bens da Companhia está vinculada às suas concessões. Esses bens não estarão disponíveis para liquidação em caso de falência ou penhora para garantir a execução de decisões judiciais, uma vez que devem ser revertidos ao Poder Concedente, de acordo com os termos das concessões as quais as subsidiárias da Companhia administram e com a legislação atualmente em vigor. Essas limitações podem reduzir significativamente os valores disponíveis aos acionistas da Companhia em caso de liquidação, além de poderem ter um efeito negativo na capacidade da Companhia de obter financiamentos, uma vez que restringe as formas de garantias a serem oferecidas para viabilizar as operações em condições comerciais mais favoráveis. Como consequência, tais restrições podem afetar o negócio e a condição financeira da Companhia.

A Companhia está exposta a riscos relacionados ao volume de tráfego e de passageiros que podem afetar de forma adversa suas receitas.

No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, em Rodovias, 97,7% das receitas da Companhia foram oriundas da cobrança de tarifas e podem ser afetadas principalmente por mudanças no volume de

tráfego e de passageiros e aumento ou diminuição das tarifas. Os volumes de tráfego estão condicionados a múltiplos fatores, incluindo a conveniência e tempo de viagem em rodovias não pedagiadas ou rodovias pedagiadas fora da rede da Companhia, à qualidade e estado de conservação das suas rodovias, preços dos combustíveis, normas ambientais, incluindo medidas de restrição do uso de veículos automotivos visando reduzir a poluição do ar, a existência de concorrência de outros meios de transporte e mudanças no comportamento do consumidor, inclusive por conta de fatores econômicos, socioculturais, climáticos, pandemias de saúde pública, como no caso da COVID-19. O tráfego de veículos pesados em eixos equivalentes, responsável por 54,9% em 2024 do total de eixos, também pode ser afetado por mudanças na economia e infraestrutura logística do país. Picos sazonais de tráfego de veículos leves e pesados podem variar significativamente dependendo do clima, das condições do mercado turístico, de feriados prolongados no ano ou ainda em função de safras do agronegócio.

Em Trilhos, 74% da receita observada em 2024 foi o resultado da cobrança de tarifa por passageiro transportado. A demanda de passageiros nas linhas de Trilhos pode ser afetada por diversos fatores, tais como índice de desemprego, taxa de ocupação dos escritórios, ocorrências operacionais com interrupção de circulação dos Trens, Metrô e VLT, variação no intervalo de circulação (headway), além da concorrência com outros modais.

Em Aeroportos, 56% da receita observada em 2024 foi resultado da cobrança de tarifas de embarque e conexão de passageiros, pouso e permanência de aeronaves. A demanda de passageiros em Aeroportos pode ser afetada por diversos fatores, tais como preço do querosene de aviação, preço das passagens aéreas, disponibilidade de assentos e entrada de novos *players* no mercado.

A Companhia não pode garantir que será capaz de adaptar suas operações em resposta a mudanças abruptas na demanda, o que pode afetar negativamente o negócio e a condição financeira da Companhia.

Decisões desfavoráveis à Companhia e suas controladas em processos judiciais ou administrativos poderão afetá-la de forma adversa.

A Companhia e suas controladas são partes em diversos processos nas esferas judicial, arbitral e administrativa, incluindo ações indenizatórias, trabalhistas, previdenciárias e fiscais. A Companhia não pode prever os respectivos resultados, que podem ser desfavoráveis aos seus interesses, o que pode afetar financeiramente a Companhia e suas controladas.

As controladas da Companhia são partes em processos administrativos regulatórios perante as Agências Reguladoras discutindo o cumprimento dos contratos de concessão que podem gerar reequilíbrios econômico-financeiros em favor dos Poderes Concedentes. Esses reequilíbrios contratuais em desfavor das controladas da Companhia poderão gerar a obrigação de promover reduções tarifárias ou a diminuição dos prazos de vigência das concessões, o aumento de investimentos, o pagamento de quantias ao Poder Concedente ou a combinação das alternativas anteriores. Decisões adversas nesses processos podem afetar financeiramente a Companhia.

Existem processos classificados com chance de perda provável e outros cuja expectativa de desfecho adverso é possível ou remoto. Tais avaliações estão baseadas nos fatos e fundamentos jurídicos, precedentes e outras circunstâncias que podem resultar em reavaliações. As seções 4.4 a 4.6 deste Formulário de Referência fazem alusão a processos considerados relevantes individualmente, ou em seu conjunto, independentemente da avaliação da chance de perda. Não há como garantir que tais processos serão julgados favoravelmente à Companhia e/ou suas controladas, ou, ainda, que os valores provisionados sejam suficientes para a cobertura dos valores decorrentes de eventuais condenações. Tampouco há como garantir que novas ações não serão ajuizadas contra a Companhia e/ou suas controladas. Adicionalmente, de acordo com as práticas contábeis geralmente aceitas no Brasil, a Companhia constitui provisões contábeis apenas para processos que apresentam probabilidade de perda provável. Decisões contrárias aos interesses da Companhia e/ou de suas controladas que eventualmente alcancem valores substanciais de pagamento, que afetem a imagem da Companhia e/ou de suas controladas ou impeçam a realização dos seus negócios conforme inicialmente planejados poderão causar um efeito relevante adverso nos negócios da Companhia e/ou de suas controladas, na sua condição financeira e nos seus resultados operacionais.

Alguns ex-administradores da Companhia, algumas de suas controladas e a Companhia são e/ou foram parte em processos judiciais, inclusive relativos à improbidade administrativa e, da mesma forma, um ou mais administradores ou ex-administradores da Companhia, ou a própria Companhia podem vir a ser partes

em processos judiciais e administrativos, cuja instauração e/ou resultados possam afetá-los negativamente, especialmente se forem processos de natureza criminal ou de improbidade administrativa, eventualmente impossibilitando-os ao exercício de suas funções na Companhia, em se tratando de administradores, ou, até mesmo, afetando a capacidade da Companhia de celebrar novos contratos com a administração pública, a qual poderá ser restringida em caso de uma decisão judicial desfavorável, em definitivo no âmbito de tais processos e, eventualmente, ensejar a condenação a pagamento de multas e reparação de danos causados ao erário público, o que poderá gerar efeito material adverso sobre os negócios da Companhia e/ou sua reputação, direta ou indiretamente.

Para mais informações sobre os processos individualmente ou em seu conjunto relevantes da Companhia, vide seção 4.4 a 4.6 deste Formulário de Referência.

A Companhia pode não conseguir executar integralmente sua estratégia de negócios.

Não há como a Companhia garantir que quaisquer de suas metas e estratégias para o futuro serão integralmente realizadas. Em consequência, podem não ser capaz de expandir suas atividades e ao mesmo tempo replicar sua estrutura de negócios, desenvolvendo sua estratégia de crescimento de forma a atender às demandas dos diferentes mercados.

Adicionalmente, a Companhia pode não ser capaz de implementar padrões de excelência na sua gestão operacional, financeira e de pessoas, incorrendo nos riscos de descumprimento de cláusulas contratuais por parte das concessionárias, eventos adversos como incidentes/acidentes operacionais, não obtenção ou renovação de licenças para operação, deterioração da saúde mental dos colaboradores. Caso não seja bem-sucedidos no desenvolvimento de seus projetos, empreendimentos, proteção dos sistemas de segurança da informação (*cybersecurity*), evolução de suas soluções tecnológicas e em sua gestão, o direcionamento da política de negócios da Companhia será impactado, o que pode causar um efeito adverso nos negócios e resultados da Companhia.

Para ter sucesso com a sua estratégia de expandir e diversificar seus negócios, eventualmente será necessário que a Companhia obtenha financiamentos adicionais e/ou realize aumentos de capital. A Companhia não pode assegurar que financiamentos ou oportunidades de realização de aumentos de capital, cujos termos e condições sejam a ela aceitáveis, estarão sempre disponíveis. Adicionalmente, o sucesso na implementação da sua estratégia de negócios em novos segmentos, especialmente na concessão de infraestrutura rodoviária, aeroportuária, transporte de passageiros, dentre outras, bem como na diversificação geográfica, depende de uma série de fatores, incluindo a existência de oportunidades de investimentos lucrativos e um ambiente político, legislativo, fiscal e regulatório estável. A inexistência de qualquer desses fatores e o déficit de habilidade operacional da Companhia nesses segmentos podem afetar negativamente sua capacidade de implementar sua estratégia de negócios, sua condição financeira e seus resultados operacionais.

Uma vez que a estratégia de crescimento da Companhia envolve o enfoque nas aquisições de novas concessões em processos licitatórios, participações em sociedades já existentes, assim como via combinações de negócio (M&A), a Companhia pode ser afetada negativamente caso não consiga adquirir sociedades ou participações ou caso as sociedades que adquira ou compartilhe o controle não alcancem os resultados esperados.

Faz parte da estratégia da Companhia adquirir novas concessões em processos licitatórios, bem como participações nas atuais concessionárias e/ou outras sociedades já existentes, cujo escopo seja compatível com seu objeto social. Quaisquer dessas transações envolvem uma série de riscos adicionais e dificuldades para os negócios da Companhia, incluindo: (i) dificuldades de integrar as operações, sistemas de administração de informações, recursos humanos, comunicação e suporte; (ii) atrasos ou obstáculos no aproveitamento de potenciais benefícios e sinergias; (iii) dificuldades em manter funcionários importantes para o negócio; (iv) disponibilidade de fornecedores qualificados com preços competitivos; (v) custos e contingências não previstas inicialmente; e (vi) outras consequências de natureza contábil, tributária ou fiscal. Além disso, a Companhia está sujeita a não obter os benefícios esperados em qualquer uma das aquisições. Se não houver licitações no mercado, se não conseguir vencer licitações, adquirir negócios e integrar as operações e as administrações dos negócios ou se não conseguir alcançar a sinergia necessária nos processos, suas receitas e resultados financeiros consolidados podem ser afetados negativamente.

Nos termos de seus contratos financeiros, a Companhia está sujeita a obrigações específicas, bem como restrições à sua capacidade de contrair dívidas adicionais.

A Companhia é parte em diversos contratos financeiros que impõem à Companhia o cumprimento de obrigações, pecuniárias ou não, cujo descumprimento, se não sanado, implica em inadimplemento. Embora algumas dessas obrigações estejam vinculadas ao atingimento ou manutenção de determinados índices financeiros, o não atingimento por si só pode não representar necessariamente um descumprimento, mas sim impor uma restrição, que, se violada, resulta no inadimplemento. Qualquer inadimplemento que não seja sanado ou cujos efeitos sejam sustados por seus respectivos credores pode resultar na declaração de vencimento antecipado da respectiva dívida. Em alguns casos, quando o contrato financeiro imputa obrigações a garantidoras, anuentes ou outras partes que não a emissora ou tomadora, pode ser impactada pelo vencimento antecipado de outros contratos financeiros. Dentre as restrições trazidas pelos contratos, cita-se a distribuição de dividendos ou pagamentos a partes relacionadas se um determinado índice financeiro não for observado. Também vale mencionar as eventuais restrições à capacidade da Companhia de contrair dívidas adicionais, o que poderia limitar a readequação do seu perfil de endividamento, caso um cenário econômico mais favorável se apresente. Para mais informações acerca dos contratos financeiros da Companhia, ver item 2.1, “f” deste Formulário de Referência. Ainda, para mais informações sobre cláusulas de inadimplemento cruzado e vencimento antecipado cruzado, veja neste item 4.1, alínea (a) “*Determinados contratos de financiamento e de garantia celebrados pela Companhia possuem cláusulas de inadimplemento cruzado (cross default) e vencimento antecipado cruzado (cross acceleration)*”.

Ocorrem também casos em que as receitas de controladas são constituídas em garantia aos seus contratos financeiros, celebrados no curso normal dos negócios da Companhia. Nesse caso, na hipótese de inadimplemento, essas garantias cedidas, em geral fiduciariamente, poderão ser executadas e, conseqüentemente, a controlada poderá a perder a propriedade plena e a posse direta de seus direitos creditórios, o que pode impactar adversamente os seus negócios. Nesta situação, o impacto nos resultados financeiro e operacional da controlada seria refletido nos resultados do grupo de forma consolidada, conseqüentemente.

O público pode reagir negativamente à cobrança de tarifas e aos reajustes periódicos de tarifas.

A cobrança de tarifas e seus reajustes periódicos são aspectos essenciais para garantir a sustentabilidade dos contratos de concessão, possibilitando investimentos contínuos na infraestrutura, segurança e qualidade dos serviços prestados aos usuários. No entanto, a Companhia compreende que esses ajustes podem gerar percepções negativas por parte do público, especialmente em momentos de pressão econômica.

A cobrança de tarifa é um tema que recebe muita atenção da população, dos meios de comunicação, do Poder Público e, apesar da sua ampliação em todo território nacional a partir da formalização de novos contratos de concessão, ainda geram reações adversas dos usuários, inclusive com protestos organizados, bloqueio de acesso às instalações, às estradas, trens, e embarcações na tentativa de pressionar o governo a reduzir as tarifas cobradas, mantê-las sem reajuste ou isentar a sua cobrança.

Esses protestos e manifestações podem influenciar as decisões das autoridades concedentes e/ou legislativas, no tocante à política tarifária por elas adotada e, conseqüentemente, impactar a receita da Companhia, comprometendo os seus resultados operacionais.

O Free Flow é um sistema que visa a otimização do trânsito em rodovias e elimina a necessidade das praças de pedágio, contudo devido a sua característica de cobrança automática, a Companhia pode ser afetada caso não consiga a aderência dos usuários por desconhecimento do modelo.

A operação do Free Flow ocorre por meio de equipamentos de monitoramento instalados em pórticos posicionados ao longo da rodovia, com a capacidade de identificar 100% das passagens, seja por meio de TAGs ou leitura da placa. Atualmente, a Companhia tem este modelo em operação na BR-101, rodovia Rio-Santos, trecho integrante da Concessão RioSP.

Com o início da operação na região metropolitana de São Paulo em 2025, o Free Flow contará com especificidades nos parâmetros de captura e processamento das informações de passagem, resultando em requisitos diferenciados para a definição do valor a ser cobrado. Apesar dessas particularidades, a estruturação da solução e os canais de atendimento ao cliente permanecerão os mesmos aplicados anteriormente. Considerando que essa operação abrange uma região com volume de tráfego significativamente superior ao da operação existente, vislumbra-se um potencial aumento nas contestações relacionadas aos valores cobrados.

Para os veículos sem TAG instalada, é necessário que o usuário efetue o pagamento por outros meios, como site, aplicativos da Companhia (Rodovias) ou totens de autoatendimento dispostos ao longo da rodovia. A falta de pagamento da tarifa resulta em uma infração grave de trânsito (evasão de pedágio), conforme estabelecido no artigo 209-A do Código de Trânsito Brasileiro. Além da multa prevista de R\$ 195,23, o usuário também acumula cinco pontos na CNH (Carteira Nacional de Habilitação), caso a passagem não seja paga dentro de um prazo de 30 dias.

As ações de conscientização e as alternativas de meios de pagamento podem não ser suficientes para evitar a inadimplência por parte dos usuários e potenciais riscos de reputação, o que poderia afetar adversamente a Companhia.

A participação da Companhia em sociedades de propósito específicos resulta em riscos adicionais, inclusive no que tange a potenciais problemas de ordem financeira e de relacionamento com os seus parceiros.

A Companhia poderá investir em sociedades de propósito específicos (“SPE”) em sociedade com terceiros. Os riscos relacionados às SPEs incluem, dentre outros, a possibilidade do sócio da Companhia na SPE se tornar insolvente ou falir, bem como a possível divergência de interesses estratégicos, econômicos e comerciais entre a Companhia e seus sócios. No caso do sócio da Companhia em determinada SPE não efetuar, ou estar financeiramente incapaz de efetuar, as contribuições de capital necessárias e/ou contratações de garantias financeiras que a SPE possa vir demandar, a Companhia poderá incorrer em gastos adicionais. Eventuais divergências com parceiros com relação à condução de SPE que sejam objeto de controle compartilhado podem afetar os resultados operacionais das SPEs e resultar em ações judiciais ou arbitragens relativas aos direitos políticos e demais direitos estabelecidos em acordos de acionistas atinentes à administração das SPEs. Além disso, de acordo com a lei brasileira, os sócios das SPEs podem se tornar responsáveis pelas obrigações destas, especialmente com relação às obrigações de natureza tributária, trabalhista, ambiental e de defesa do consumidor, assim como por atos ilícitos, nos termos da legislação anticorrupção atualmente em vigor, podendo resultar em pagamentos ou indenizações de alto montante, afetando consequentemente os resultados financeiros e operacionais da Companhia.

A Companhia está exposta a riscos relacionados ao volume de demanda (veículos leves e pesados, passageiros e cargas) e a ocorrência de outros fatores que estão fora de seu controle que podem reduzir as receitas tarifárias e não tarifárias auferidas pelas controladas da Companhia com atividades nos setores rodoviário, aeroportuário e de trilhos.

As receitas das concessões de rodovias, de aeroportos e de trilhos administradas pelas controladas da Companhia, no Brasil e no exterior, dependem diretamente do volume de carga e de tráfego de veículos ou passageiros que passam pelas rodovias, aeroportos, metrô, veículo leve sob trilhos (“VLT”) e trens. O volume de veículos leves, passageiros e carga, bem como os movimentos de tráfego aéreo, que são fontes diretas de receitas tarifárias e indiretas de receitas não tarifárias, está sujeito a diversos fatores, como o uso de rotas alternativas com ou sem cobrança de tarifa, a oferta de outros modais de transporte, regime de trabalho remoto ou híbrido, a volatilidade do cenário macroeconômico do Brasil, entre outros.

Uma eventual evolução de redução da demanda, em maior ou menor proporção no futuro, seja pelos fatores acima indicados, ou ainda, por outros que a Companhia desconheça ou não tenha controle, como surtos, epidemias, outras pandemias, situações emergenciais, eventos climáticos extremos ou restrições governamentais quanto à locomoção entre países e cidades, pode impactar significativamente os resultados financeiros e operacionais de suas controladas e, consequentemente, da Companhia.

A Companhia está sujeita a perdas não cobertas pelos seguros contratados e dificuldades para contratação de apólices, o que poderá gerar efeitos adversos sobre seus negócios.

A Companhia está sujeita à ocorrência de eventos não segurados, como caso fortuito, força maior ou interrupção de certas atividades, bem como a danos maiores do que os limites de cobertura previstos em suas apólices (eventos extraordinários). Além disso, a quantificação da exposição de risco nas cláusulas contratuais com as seguradoras pode ser inadequada ou insuficiente, podendo resultar em reembolso da seguradora menor do que o esperado.

Na eventualidade da ocorrência de um dos eventos não segurados ou que excedam as coberturas previstas em suas apólices atuais, a Companhia pode sofrer impactos financeiros para recompor e/ou recuperar os ativos atingidos por tais eventos, o que poderá comprometer ou impactar os valores do OPEX (*Operational Expenditure*) e CAPEX (*Capital Expenditure*) previstos em seus planos de negócios. Mesmo na hipótese da ocorrência de um sinistro coberto pelas apólices, não é possível garantir que o pagamento do seguro será realizado de forma tempestiva, ou em valor suficiente para compensá-la integralmente pelos danos decorrentes de tal sinistro, pois nem sempre é possível reparar o dano nas mesmas condições anteriores ao sinistro (base para ressarcimento da Seguradora), o que poderá afetar negativamente os resultados financeiros da Companhia. Ainda, no caso dos eventos segurados, a cobertura de apólices de seguro está condicionada ao pagamento do respectivo prêmio. A falha da Companhia em pagar esses prêmios cumulada com a ocorrência de um sinistro poderá colocá-la em uma situação de risco, dado que danos, mesmo que segurados, não estariam sujeitos à cobertura pela seguradora.

Além disso, a Companhia não pode garantir que conseguirá manter apólices de seguro a taxas comerciais razoáveis ou em termos aceitáveis, ou contratadas com as mesmas companhias seguradoras ou com companhias seguradoras similares, pois depende do cenário no mercado nacional e internacional, bem como da sinistralidade de suas Unidades de Negócio e do mercado. Adicionalmente, poderá ser responsabilizada judicialmente pelo pagamento de indenização a terceiros em decorrência de um eventual sinistro. Caso quaisquer desses fatores venha a ocorrer, os negócios e resultados financeiros e operacionais da Companhia podem ser adversamente afetados.

Os controles internos da Companhia poderão ser insuficientes para evitar ou detectar todas as violações da legislação aplicável ou das suas políticas internas por seus colaboradores e administradores, além disso, a Companhia pode ser impactada substancialmente por violações ao seu Código de Conduta, à Lei Anticorrupção e a leis semelhantes.

Os controles internos e procedimentos de conformidade da Companhia podem não ser suficientes para evitar ou detectar todas as condutas inapropriadas, fraudes ou violações da legislação e regulamentos aplicáveis ou políticas internas voltados à prevenção e combate à corrupção, por parte de seus colaboradores e membros da sua administração ou assegurar que todos atuem sempre em estrito cumprimento às políticas internas, leis e regulamentos voltados à prevenção e combate à corrupção a que a Companhia está sujeita, sendo exemplos dessas normas, no Brasil, o Decreto-Lei nº 2.848/1940, a Lei nº 8.137/1990, a Lei nº 8.429/1992 (“Lei de Improbidade Administrativa”), a Lei nº 14.133/2021 (“Lei de Licitações”), a Lei nº 9.613/1998, a Lei nº 12.846/2013 (“Lei Anticorrupção”), o Decreto nº 12.304/2024, o Decreto nº 11.129/2022, o Decreto nº 3.678/2000, o Decreto nº 4.410/2002 e o Decreto nº 5.687/2006, assim como outras normas relacionadas à Convenção sobre o Combate da Corrupção de Funcionários Públicos Estrangeiros em Transações Comerciais Internacionais da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (“OCDE”). Adicionalmente, referidos procedimentos podem não ser suficientes para prevenir ou detectar ocorrências de comportamentos não condizentes com princípios éticos que possam afetar adversamente a reputação, negócios, condições financeiras e resultados operacionais da Companhia.

O descumprimento do Código de Conduta Ética e da legislação anticorrupção aplicável por diretores, administradores e colaboradores da Companhia, bem como por suas controladas, controladoras ou coligadas, pode expô-la às sanções previstas nesses normativos. Dessa forma, as diretrizes de Compliance da Companhia podem não ser suficientes para prevenir ou detectar práticas inapropriadas, fraudes ou violações à lei por qualquer colaborador, membro de sua administração, controlada, controladora, coligada ou por terceiro que atue em nome dessas partes, em seu interesse ou benefício, além disso, no futuro, pode-se identificar falhas no cumprimento às leis, regulações ou controles internos aplicáveis, o que poderá resultar em multas e/ou outras sanções e impactar negativamente a sua reputação, sua condição financeira e objetivos estratégicos.

A Lei Anticorrupção introduziu o conceito de responsabilidade objetiva para pessoas jurídicas envolvidas em atos lesivos à administração pública, sujeitando o infrator a penalidades cíveis e administrativas. Semelhante ao Foreign Corrupt Practice Act (“FCPA”) dos Estados Unidos da América, a Lei Anticorrupção considera sanções administrativas a serem aplicadas em consequência de um ato lesivo à administração pública.

Ainda, a Companhia pode vir a ser solidariamente responsabilizada pelo pagamento de multa e reparação integral do dano causado em razão de práticas contrárias à legislação e à regulamentação anticorrupção por

seus acionistas controladores e seus vinculados ou sociedades controladas e coligadas, que, nesse caso, poderiam afetar material e adversamente sua reputação, negócios, condição financeira e resultados operacionais, ou a cotação de mercado de suas ações de forma negativa.

A existência de quaisquer investigações, inquéritos ou processos de natureza administrativa ou judicial relacionados à violação de qualquer destas leis, no Brasil ou no exterior, contra a Administração da Companhia, funcionários ou terceiros atuando em seu nome, interesse ou benefício, podem resultar em (i) multas, sanções e indenizações nas esferas administrativa, cível e penal; (ii) perda dos benefícios ilicitamente obtidos, bem como de licenças operacionais, com a decorrente responsabilização subsidiária ou solidária; (iii) confisco de ativos que representem vantagem direta ou indiretamente obtida da infração; (iv) dissolução da pessoa jurídica envolvida na conduta ilícita; (v) proibição ou suspensão das atividades; (vi) perda de direitos de contratar com a administração pública, de receber incentivos ou benefícios fiscais ou quaisquer financiamentos e recursos da administração pública; (vii) responsabilização individual criminal dos membros de sua administração, funcionários e representantes; e/ou (viii) publicação extraordinária da decisão condenatória. Todas essas circunstâncias podem ter um efeito adverso relevante sobre a reputação da Companhia, bem como sobre suas operações, condição financeira e resultados operacionais e cotação de suas ações.

A Companhia está sujeita a riscos associados ao não cumprimento da Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais e pode ser afetada adversamente pela aplicação de multas e outros tipos de sanções.

A Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (Lei nº 13.709/2018 – “LGPD”), que entrou em vigor em 18 de setembro de 2020 (exceto pelos dispositivos sobre sanções administrativas, que entraram em vigor somente em 1º de agosto de 2021), transformou a forma pela qual a proteção de dados pessoais no Brasil é regulada e tratada. A LGPD estabeleceu um novo marco legal a ser observado nas operações de tratamento de dados pessoais (em ambiente eletrônico ou físico) e, entre outros direitos, prevê requisitos para obtenção de consentimento, obrigações relativas a incidentes de segurança e vazamentos, transferências de dados, bem como a criação da Autoridade Nacional de Proteção de Dados (“ANPD”), que é responsável pela fiscalização, promoção, divulgação, regulação, estabelecimento de diretrizes e aplicação da lei.

Caso a Companhia ou prestadores de serviços não estejam em conformidade com a LGPD, ela e suas subsidiárias poderão ser responsabilizadas pelos danos patrimoniais, morais, individuais ou coletivos que eventualmente causar, ou ser responsabilizada solidariamente pelos danos patrimoniais, morais, individuais ou coletivos que eventualmente forem causados por qualquer de suas controladas. Adicionalmente, poderá sofrer sanções administrativas, quais sejam (i) advertência, com indicação de prazo para adoção de medidas corretivas; (ii) multa de até 2% do faturamento (excluídos os tributos) da sociedade infratora, do seu grupo ou conglomerado no Brasil, conforme apurado no mais recente exercício social, limitada a R\$ 50,0 milhões por violação; (iii) multa diária, limitada a R\$ 50,0 milhões por violação; (iv) divulgação da violação; (v) bloqueio ou eliminação dos dados pessoais a que se refere a violação; (vi) suspensão parcial do funcionamento do banco de dados a que se refere a violação por até seis meses, prorrogável por igual período, até a regularização da atividade de tratamento pela sociedade infratora; (vii) suspensão do exercício da atividade de tratamento dos dados pessoais a que se refere a infração por até seis meses, prorrogável por igual período; e (viii) proibição parcial ou total do exercício de atividades relacionadas a tratamento de dados, sendo que tais sanções administrativas também podem resultar em danos reputacionais para a Companhia, diante da relevância do tema e a depender da magnitude do descumprimento.

É importante mencionar que, as sanções administrativas da LGPD se tornaram aplicáveis pela ANPD em agosto de 2021 e há a aplicação de sanções administrativas estabelecidas em outras leis que tratam de questões de privacidade e proteção de dados, como o Código de Defesa do Consumidor e o Marco Civil da Internet. Essas sanções administrativas podem ser aplicadas por outras autoridades públicas, como o Ministério Público e órgãos de proteção ao consumidor. A Companhia também está sujeita à responsabilização na esfera cível por violação a essas leis.

Com o ambiente tecnológico em constante evolução, a Companhia ainda pode ser alvo de ameaças que são potencializadas pelo aumento do uso de automações e incremento da inteligência artificial, onde as ferramentas que utilizam esta tecnologia podem captar dados nelas inseridos para integrar a sua própria base de dados generativa e violar dados da Companhia, fornecedores, clientes, terceiros e autoridades públicas. Eventos adversos deste tipo podem acarretar falhas na proteção dos dados pessoais tratados pela Companhia e, além das penalidades regulatórias, poderão afetar negativamente a reputação, os resultados e o valor de suas ações.

Assim, falhas na observância dos dispositivos da LGPD e na garantia de proteção dos dados pessoais tratados pela Companhia e controladas, investidas e parceiros de negócio podem acarretar multas elevadas, divulgação da conduta infratora para o mercado, eliminação dos dados pessoais da base e até a suspensão de suas atividades, bem como afetar negativamente a reputação e os resultados da Companhia e o valor de suas ações.

Notícias veiculadas na imprensa decorrentes dos desdobramentos de investigações no âmbito da chamada “Operação Lava Jato” envolvendo a Companhia, suas controladas e coligadas, podem afetar negativamente os seus negócios, reputação bem como representar risco operacional e financeiro.

Em 23 de fevereiro de 2018, foram veiculadas na imprensa notícias envolvendo a Companhia, relacionadas ao depoimento divulgado na mídia, que integra a documentação da 48ª fase da Operação Lava Jato, na qual cita-se que teriam sido firmados contratos no valor de cerca de R\$ 46 milhões com empresas da Motiva, no período de 2009 e 2012, que seriam fictícios.

No dia 28 de fevereiro de 2018, diante das informações mencionadas acima, publicadas em reportagens na imprensa, o Conselho de Administração da Companhia se reuniu em caráter extraordinário e deliberou criar um Comitê Independente para conduzir um processo de investigação interna com o objetivo de apurar os eventos citados no depoimento de Adir Assad e conexos, conforme Fato Relevante divulgado naquela data.

O Comitê Independente foi composto por 4 membros, sendo 2 conselheiros independentes da Companhia e os outros 2 membros, pessoas de renome e de ilibada reputação no meio jurídico e institucional, selecionados pelos referidos membros independentes e por eles convidados, além de ser assessorado, na condução das investigações, por assessores legais externos e uma empresa internacional de consultoria especializada na realização de processos de investigação corporativa.

Em 29 de novembro de 2018, conforme divulgado em Fato Relevante na mesma data, a Motiva celebrou Termo de Autocomposição com o Ministério Público Estadual de São Paulo, que foi homologado judicialmente em 09 de maio de 2019.

Em 07 de dezembro de 2018, foi divulgado pela Motiva, Fato Relevante informando que as investigações conduzidas pelo Comitê Independente, constituído em 28 de fevereiro de 2018, foram encerradas em 05 de dezembro de 2018, e seu resultado foi comunicado ao Conselho de Administração em reunião realizada em 07 de dezembro de 2018. Referido resultado é sigiloso por abranger fatos tratados no Termo de Autocomposição.

O Conselho de Administração, diante dos fatos e recomendações apresentados e sem prejuízo das medidas já tomadas visando ao aprimoramento dos mecanismos de controle e da estrutura de governança corporativa da Motiva, deliberou, por unanimidade, que fossem tomadas imediatamente medidas relacionadas: (i) ao aprimoramento dos controles internos e da estrutura de governança da Motiva, inclusive no que se referia às políticas internas da Motiva e o seu Código de Ética; (ii) à criação de plano de trabalho para endereçar todas as recomendações apontadas pelo Comitê Independente, com uma avaliação detalhada de riscos relacionados às atividades da Motiva e suas subsidiárias e controladas, levando-se em conta o setor de atuação da Motiva e o nível de interação com o setor público; e (iii) ao monitoramento, em caráter permanente, do andamento de cada uma das medidas determinadas naquela data pelo Conselho de Administração.

Adicionalmente, no Fato Relevante, a Motiva informou que: (i) não há pessoas envolvidas nas ilicitudes apuradas que, na data do referido Fato Relevante, ainda sejam administradores da Motiva ou de companhias integrantes da Motiva; e que (ii) apresentará os resultados da investigação às autoridades públicas competentes e manterá os seus acionistas e o mercado em geral devidamente informados a respeito de eventuais desdobramentos relacionados aos temas tratados.

Em 28 de janeiro de 2019, a Motiva divulgou Fato Relevante informando que, na mesma data, tomou conhecimento por meio da imprensa, que o Ministério Público Federal, no âmbito da Força-Tarefa, ofereceu denúncia perante a 23ª Vara Federal do Paraná (processo nº 5003165-06.2019.4.04.7000), contra alguns executivos da Motiva. A Motiva informou que não é parte da referida denúncia e que os aditivos e demais atos nela citados são objeto de ação judicial devidamente divulgada em seu Formulário de Referência.

Adicionalmente, reiterou que tem contribuído com as autoridades em relação às investigações em curso no Estado do Paraná.

Em 13 de fevereiro de 2019, a Motiva divulgou Fato Relevante visando esclarecer aos acionistas sobre matéria divulgada na mídia acerca de suposto superfaturamento. A Motiva reiterou o conteúdo do Fato Relevante de 29 de novembro, inclusive quanto ao sigilo dos fatos apurados e dos termos e condições do Termo de Autocomposição, razão pela qual encontra-se impedida de fazer qualquer comentário quanto ao conteúdo da reportagem veiculada naquela data. Reiterou, ainda, os principais pontos do Fato Relevante de 7 de dezembro de 2018, sobre os resultados do Comitê Independente, e os próximos passos (acima detalhados). Por fim, destacou que continuará contribuindo com as demais autoridades públicas e manterá os seus acionistas e o mercado devidamente informados a respeito de eventuais desdobramentos relacionados ao tema.

Em 06 de março de 2019, a Motiva divulgou Fato Relevante informando que sua controlada RodoNorte celebrou Acordo de Leniência com o Ministério Público Federal - Procuradoria da República no Paraná, pelo qual a controlada se comprometeu a: (i) pagar o valor de R\$ 35.000 mil a título de multa prevista na Lei nº 8.429/1992 (Lei de Improbidade Administrativa); (ii) arcar com R\$ 350.000 mil, a título de redução em 30% da tarifa de pedágio em favor dos usuários em todas as praças de pedágio por ela operadas por, pelo menos, 12 meses; (iii) executar obras nas rodovias por ela operadas no valor total de R\$ 365.000 mil; e (iv) se submeter a um processo de monitoria externa de *compliance* nos termos ali acordados. O Acordo de Leniência foi celebrado no âmbito do PA nº 1.25.000.004899/2018-42 (processo desdobrado do processo geral PIC 1.25.000.003687/2017-67, sendo este específico para a empresa), conduzido pelo Ministério Público Federal, que tinha por objeto apurar, entre outras questões, certos fatos envolvendo a Companhia e algumas de suas controladas. Em razão da legislação aplicável, os termos e condições do Acordo de Leniência são sigilosos, sendo certo que seguem, de forma geral, os padrões adotados em outros casos semelhantes, bem como atendem ao melhor interesse da Motiva, de sua controlada RodoNorte e de seus acionistas à época.

No dia 11 de abril de 2019, a Motiva divulgou Fato Relevante informando que, naquela data, foi divulgada a homologação do Acordo de Leniência celebrado entre a sua controlada RodoNorte e o Ministério Público Federal - Procuradoria da República no Paraná pela Quinta Câmara Superior do Ministério Público Federal. A multa, no valor de R\$ 35 milhões, foi paga em 26 de abril de 2019 e o início do desconto tarifário ocorreu em 27 de abril de 2019.

No dia 22 de abril de 2019, os acionistas da Motiva, reunidos em Assembleia Geral Extraordinária, deliberaram aprovar a ratificação dos termos gerais dos contratos celebrados entre a Companhia e antigos administradores no contexto do Programa de Incentivo à Colaboração aprovado pelo Conselho de Administração e, conseqüentemente, a não propositura de ação de responsabilidade civil contra os antigos administradores participantes do Programa de Incentivo à Colaboração.

Em 15 de julho de 2019, o Estado de São Paulo interpôs recurso contra a homologação do Termo de Autocomposição, ocorrida em 09 de maio de 2019, sustentando a impossibilidade de celebração de acordo em matéria de improbidade e com a finalidade de que toda contraprestação imposta à Companhia por força do Termo de Autocomposição reverta exclusivamente em favor do Estado de São Paulo. O Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo negou o recurso interposto pelo Estado de São Paulo, mantendo integralmente a sentença de 1ª Instância em 04 de fevereiro de 2020. Em face dessa decisão, o Estado de São Paulo interpôs recursos aos Tribunais Superiores exclusivamente com o objetivo de rever a destinação dos recursos doados em virtude do acordo.

O Termo de Autocomposição foi celebrado seguindo os parâmetros estipulados com o Ministério Público do Estado de São Paulo. A Motiva pagou a quantia de R\$ 81.530.000,00, sendo que a primeira parcela foi paga em 01 de março de 2019 e a segunda parcela em 01 de março de 2020. A totalidade dos valores já foi quitada.

Em 06 de janeiro de 2020, por meio de Fato Relevante, e no âmbito de processo administrativo de responsabilização (“PAR”), a Motiva informou que a Controladoria-Geral do Estado do Paraná (“CGE/PR”) determinou, em caráter cautelar, a suspensão temporária do direito de sua controlada direta RodoNorte de participar de novas licitações e celebrar novos contratos com a Administração Pública do Paraná. No mesmo Fato Relevante, a Motiva informou que adotaria, como, de fato, adotou, as medidas

judiciais cabíveis, uma vez que, em seu entendimento, a referida determinação violaria a legislação aplicável.

Em 17 de dezembro de 2020, a Companhia divulgou Fato Relevante sobre a publicação da Resolução CGE nº 78, editada pela CGE/PR (“Resolução CGE/PR 78”), que revogou a Resolução CGE nº 67/2019, a qual determinava, em caráter cautelar, a suspensão temporária do direito da RodoNorte de participar de novas licitações e celebrar novos contratos com a Administração Pública do Estado do Paraná.

Em 03 de novembro de 2021, a Motiva divulgou Fato Relevante sobre a decisão proferida pela CGE/PR no âmbito PAR que decretou a aplicação de multa em face da Rodonorte no valor de R\$ 75.582.430,00 (setenta e cinco milhões, quinhentos e oitenta e dois mil, quatrocentos e trinta reais), permitindo a opção, pela RodoNorte, de pena alternativa consistente na prestação gratuita de serviços de manutenção e atendimento ao usuário pelo prazo de um ano. A referida decisão também impôs a suspensão da participação da RodoNorte em licitação e impedimento de contratar com a Administração Pública no Estado do Paraná pelo prazo de 2 (dois) anos. A decisão aplicou de forma solidária à Motiva tanto a multa pecuniária como a suspensão de seu direito de contratar com a Administração Pública no Estado do Paraná. Em 8 de novembro de 2021, foi interposto o recurso ao Governo do Estado do Paraná, com efeito suspensivo, em face da referida decisão.

Todos os fatos e evidências que são do conhecimento da Companhia e de seus executivos já foram revelados ao Ministério Público e/ou demais autoridades investigativas, e não é de seu conhecimento que existam investigações em curso perante tais autoridades que tenham o potencial de representar obrigação presente em vista de evento passado sobre estes assuntos. No entanto, a Companhia não pode garantir que a Companhia, suas controladas e coligadas não sofrerão danos reputacionais ou outros danos em decorrência dos desdobramentos das investigações referidas acima.

Tendo em vista a legislação brasileira sobre o tema, há o risco de surgimento de novas exigências dos demais órgãos de controle (ex.: AGU, CGU) sobre acordos de leniência e/ou termos de autocomposição firmados.

A Companhia pode não pagar dividendos ou juros sobre o capital próprio para os titulares de ações ordinárias de sua emissão.

De acordo com o Estatuto Social e com a Política de Dividendos e Juros Sobre o Capital Próprio, a Companhia deve pagar aos acionistas, em cada exercício social, a título de dividendos, um percentual mínimo obrigatório que representa 25% do lucro líquido anual ajustado do exercício social anterior, apurado de acordo com a Lei das Sociedades por Ações. O lucro líquido pode ser capitalizado, utilizado para compensar prejuízo ou retido, e pode não ser disponibilizado para o pagamento de dividendos ou juros sobre o capital próprio, nos termos previstos na Lei das Sociedades por Ações. Além disso, determinados contratos financeiros celebrados pela Companhia vedam a distribuição e/ou pagamento de dividendos, juros sobre o capital próprio ou quaisquer outras distribuições de lucros, exceto pelos dividendos obrigatórios previstos no artigo 202 da Lei das Sociedades por Ações, nos termos do estatuto social vigente à época de sua respectiva celebração, caso a Companhia esteja em mora com qualquer de suas obrigações pecuniárias. Para maiores detalhes sobre contratos financeiros, vide itens 2.1 e 12.3 deste Formulário de Referência. Na hipótese da ocorrência desses eventos, os titulares de ações ordinárias de emissão da Companhia podem não receber dividendos ou juros sobre o capital próprio, ou poderão receber apenas o montante dos dividendos obrigatórios previstos no artigo 202 da Lei das Sociedades por Ações, conforme o caso.

Adicionalmente, a isenção de imposto de renda sobre a distribuição de dividendos e a tributação incidente sobre o pagamento de juros sobre capital próprio prevista na legislação atual poderá ser revista, e tanto os dividendos recebidos quanto os distribuídos poderão passar a ser tributados e/ou, no caso dos juros sobre capital próprio, ter sua tributação majorada no futuro, impactando o valor líquido a ser recebido pelos acionistas da Companhia a título de participação nos resultados. Nesse sentido, o Projeto de Lei nº 2.337/2021 propõe a reavaliação desse regime, fixando uma alíquota sobre a distribuição de dividendos que pode variar entre 15% e 20%, dependendo do formato final aprovado pelo Congresso Nacional, além da eliminação dos juros sobre capital próprio. Este PL foi aprovado pela Câmara dos Deputados, mas ainda não foi votado pelo Senado Federal. Caso aprovado nos termos propostos, os dividendos distribuídos pela Companhia para seus acionistas poderão ser tributados e/ou, no caso dos juros sobre capital próprio, ter seu regime tributário extinto, impactando o valor líquido a ser recebido pelos acionistas a título de participação nos lucros.

O nível de endividamento da Companhia ou o rebaixamento da classificação de crédito da Companhia podem afetar adversamente sua capacidade de refinanciar seu endividamento existente ou captar recursos adicionais para financiar suas operações, limitar sua capacidade de reagir a mudanças na economia ou nos seus setores de atuação e impedi-la de cumprir com suas obrigações previstas em seus instrumentos de dívida.

Em 31 de dezembro de 2024, o saldo da Dívida Bruta da Companhia era de R\$ 33.878.743 mil, sendo que, na mesma data, o ativo circulante e não circulante era de R\$ 59.097.099 mil. Para mais informações sobre o endividamento da Companhia, veja item 2.1, alíneas (d), (e) e (f) deste Formulário de Referência. O índice de alavancagem da Companhia pode apresentar consequências relevantes, incluindo:

- aumento da vulnerabilidade da Companhia a desacelerações ou mudanças adversas em geral nas condições econômicas, setoriais ou competitivas e mudanças adversas na regulamentação governamental;
- redução da capacidade da Companhia de utilizar seus fluxos de caixa para financiar suas operações, despesas de capital e oportunidades futuras de negócio em razão de sua necessidade de dedicar parcela substancial de seus fluxos de caixa das atividades operacionais ao pagamento de principal e juros remuneratórios de seu endividamento;
- exposição da Companhia a risco de mercado, associados ao aumento das taxas de juros, na medida em que parte relevante de seus empréstimos e financiamentos é contratada a taxas de juros flutuantes;
- limitação da capacidade da Companhia de realizar aquisições estratégicas ou necessidade de realizar desinvestimentos estratégicos e/ou não estratégicos;
- limitação da capacidade da Companhia de obter financiamento adicional para, entre outros, capital de giro, despesas de capital, recompras de ações, desenvolvimento de produtos e serviços, exigências decorrentes do serviço da dívida, aquisições e propósitos corporativos;e
- limitação da capacidade da Companhia de se adequar às mudanças nas condições de mercado, posicionando-a em desvantagem competitiva em relação aos seus concorrentes menos alavancados.

A Companhia pode vir a contratar empréstimos e/ou financiamentos adicionais no futuro, inclusive onerando em garantia uma parcela substancial de seus ativos, o que pode intensificar os correspondentes riscos a que está atualmente exposta. Além disso, caso uma parcela substancial dos seus ativos esteja onerada em favor de determinados credores, a Companhia pode não dispor de ativos suficientes para satisfazer integralmente os créditos de seus credores quirografários na eventualidade de sua insolvência, falência ou liquidação.

À medida que continue implementando sua estratégia de expansão e modernização, a Companhia acredita ter que contratar dívidas adicionais no futuro. A Companhia não pode garantir que sua capacidade de geração de receitas de suas operações evoluirá de forma proporcional ao aumento do seu endividamento e que será suficiente para atender suas obrigações financeiras estabelecidas em seus instrumentos de dívida, o que pode afetar adversamente seus resultados operacionais e situação financeira.

Adicionalmente, qualquer rebaixamento da classificação de risco da Companhia (*rating*), o custo de seus empréstimos e/ou financiamentos existentes, sua capacidade de contratar empréstimos e/ou financiamentos no futuro ou o custo para contratá-los podem ser adversamente afetados, o que pode dificultar ou encarecer o financiamento de suas operações ou o refinanciamento de suas obrigações financeiras e, consequentemente, afetar sua situação financeira e resultados operacionais. Além disso, a classificação de risco da Companhia é sensível à classificação de risco do Brasil e à classificação de risco do acionista majoritário. Para mais informações sobre o risco de rebaixamento da classificação de risco do Brasil, veja neste item 4.1, alínea (g) “Qualquer outro rebaixamento na classificação de crédito do Brasil poderia afetar adversamente o preço de negociação das ações de emissão da Companhia”.

A Companhia está sujeita a situações de potencial conflito de interesses em negociações com partes

relacionadas, além do risco de tais operações não serem devidamente identificadas e tratadas.

A Companhia mantém negócios e operações financeiras com partes relacionadas, que podem gerar conflitos de interesses. Nesse cenário, as partes relacionadas poderão ter interesses que não sejam alinhados aos interesses da Companhia, causando um efeito adverso em seus resultados e no valor das ações de emissão da Companhia.

Adicionalmente, as operações comerciais e financeiras realizadas entre a Companhia e suas afiliadas, mesmo se celebradas em condições de mercado, poderão potencialmente criar ou resultar em conflito de interesses. Além disso, caso a Companhia celebre transações com partes relacionadas em caráter não comutativo, trazendo benefícios às partes relacionadas envolvidas, os acionistas da Companhia poderão ter seus interesses prejudicados.

Cabe destacar, ainda, que tais transações devem ser proveitosas, transparentes e equitativas, ou seja, devem ser contratadas em bases justas e em condições de mercado, de acordo com o interesse da Companhia, sendo refletida nos relatórios e divulgadas de acordo com a legislação vigente e a política de transações com partes relacionadas da Companhia. Eventual falha no processo de transações com partes relacionadas, incluindo a identificação, realização, tratamento e divulgação de tais transações, pode afetar negativamente a condição econômica e financeira da Companhia, bem como sua reputação assim como ocasionar a abertura de procedimentos fiscalizatórios pelos órgãos reguladores.

A Companhia não consegue garantir que as políticas e práticas de partes relacionadas (descritas no item 11.1 deste Formulário de Referência) serão plenamente eficazes para assegurar que situações de potencial conflito de interesse serão executadas em estrita observância às boas práticas de governança e/ou normas existentes para dirimir situações de conflito de interesses, e que as transações serão devidamente identificadas e tratadas.

As situações de conflito de interesses com partes relacionadas poderão causar um impacto adverso nos negócios da Companhia, resultados operacionais, situação financeira e seus valores mobiliários.

Determinados contratos de financiamento e de garantia celebrados pela Companhia possuem cláusulas de inadimplemento cruzado (cross default) e vencimento antecipado cruzado (cross acceleration).

A Companhia está sujeita a determinadas cláusulas de inadimplemento cruzado (*cross default*) e vencimento antecipado cruzado (*cross acceleration*) previstas em seus contratos de financiamento e de garantia.

O inadimplemento de determinadas obrigações relevantes assumidas pela Companhia no âmbito de contratos de financiamento e de garantia pode causar um evento de descumprimento e, consequentemente, a declaração de vencimento antecipado de determinados contratos de financiamento (*cross default*). Ademais, a declaração de vencimento antecipado de determinados contratos de financiamento e garantia nos quais a Companhia figura como parte pode causar a declaração do vencimento antecipado dos demais contratos de financiamento que possuem cláusula de inadimplemento cruzado (*cross acceleration*). Para mais informações acerca dos contratos financeiros da Companhia, veja item 2.1, “f” deste Formulário de Referência.

O vencimento antecipado de qualquer dos contratos de financiamento da Companhia pode afetar sua capacidade em honrar seus compromissos e acarretar um impacto adverso relevante em seus negócios e na sua situação financeira, inclusive prejudicando e/ou encarecendo a contratação de novos financiamentos para fazer frente ao seu plano de negócios.

A Companhia e suas Controladas basearam-se em estimativas e premissas na preparação de suas demonstrações contábeis e quaisquer mudanças nessas estimativas e premissas podem ter efeito material adverso sobre os resultados das Controladas e da própria Companhia.

Na preparação das demonstrações contábeis das Controladas, bem como das demonstrações contábeis da Companhia, foram utilizadas estimativas e premissas baseadas no histórico de experiências e perspectivas futuras de cada sociedade e em outros fatores. Tais estimativas e premissas estão sujeitas a incertezas significativas, as quais fogem do controle das Controladas e da própria Motiva. Caso qualquer dessas estimativas e premissas sofram mudanças ou se mostrem incorretas, os resultados da respectiva sociedade

podem ser afetados de maneira adversa e significativa, sendo que no caso das Controladas, os resultados da Companhia podem ser afetados, indiretamente, de maneira adversa e significativa.

(b) seus acionistas, em especial os acionistas controladores

A Companhia é controlada pelos Acionistas Controladores, cujos interesses poderão ser contrários aos interesses dos demais acionistas e dos detentores dos valores mobiliários de sua emissão.

A Companhia é controlada pelas empresas Votorantim S.A., Itaúsa S.A., SUCEA Participações S.A. e SINCRO Participações S.A., sociedades integrantes do Grupo Mover (Grupo Camargo Corrêa), Soares Penido Concessões S.A. e Soares Penido Obras, Construções e Investimentos S.A., sociedades integrantes do Grupo Soares Penido (em conjunto, os “Acionistas Controladores”), cujos interesses podem diferir dos interesses dos demais acionistas.

Enquanto os Acionistas Controladores votarem como um único bloco, nos termos acordados no Novo Acordo de Acionistas, definido na seção 1 deste Formulário de Referência, celebrado entre eles com base no artigo 118 da Lei das Sociedades por Ações, e arquivado na sede da Companhia, eles possuirão poderes para, dentre outros, eleger a maioria dos membros do Conselho de Administração da Companhia e determinar o resultado das deliberações que exijam aprovação de acionistas. O interesse dos Acionistas Controladores, ou de seus eventuais sucessores, poderá diferir dos interesses dos demais acionistas, o que pode afetar adversamente os negócios da Companhia.

Determinados acionistas controladores da Companhia foram investigados na chamada “Operação Lava Jato” e celebraram acordos de leniência com autoridades brasileiras.

A Companhia é controlada conjuntamente pelos Acionistas Controladores, nos termos acordados em Novo Acordo de Acionistas celebrado entre eles, com base no artigo 118 da Lei das Sociedades por Ações, em razão de que os Acionistas Controladores não possuem poderes para dirigir as atividades sociais e orientar o funcionamento dos órgãos da Companhia isoladamente.

De acordo com informação pública, determinadas sociedades integrantes do grupo co-controlador Camargo Corrêa são alvo de investigações conduzidas pela Polícia Federal, pelo Ministério Público Federal e por outras autoridades, sob alegações de corrupção na chamada “Operação Lava Jato” e celebraram acordos de leniência com referidas autoridades. A Companhia não pode garantir que não sofrerá danos reputacionais ou outros danos, caso sua imagem seja vinculada àquela dos acionistas controladores que tenham sido ou estejam sendo investigados, notadamente em virtude do regime de solidariedade determinado pela Lei Anticorrupção.

Mudanças no grupo de controle da Companhia podem afetá-la.

Considerando que nenhum dos Acionistas Controladores possui isoladamente ações suficientes para controlar individualmente a Companhia, esses o fazem por meio do Novo Acordo de Acionistas, com base no artigo 118 da Lei das Sociedades por Ações, para continuar elegendo a maioria dos membros do Conselho de Administração e determinar o resultado das deliberações que exijam aprovação de acionistas da Companhia. Neste sentido, caso haja a rescisão ou o cancelamento do Novo Acordo de Acionistas, os Acionistas Controladores deixarão de ter poderes para continuar exercendo em conjunto o controle da Companhia, ficando a Companhia sujeita a novos arranjos entre acionistas, novos integrantes no grupo de controle, eventuais mudanças da estratégia da Companhia, conflitos entre acionistas e incertezas relacionadas a tais questões e a outros assuntos relacionados, o que pode afetar adversamente os negócios da Companhia.

Para mais informações sobre os Acionistas Controladores, veja a seção 6 deste Formulário de Referência.

(c) suas controladas e coligadas

Os contratos de concessão das controladas da Companhia não preveem renovações de seus respectivos prazos contratuais.

Os contratos de concessão das controladas da Companhia não preveem renovações ou prorrogações automáticas de seus respectivos prazos contratuais. Cabe única e exclusivamente aos poderes concedentes a prerrogativa de optar pelo aumento do prazo da concessão como forma de reequilibrar os desequilíbrios

econômico-financeiros decorrentes da inclusão de novas obrigações não previstas originariamente nos contratos de concessão, não sendo a extensão de prazo a única forma de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão (i.e., o aumento do valor das tarifas ou o pagamento direto pelo erário público). Especificamente para as PPPs regidas pela Lei nº 11.079, de 2004, o prazo máximo dos respectivos contratos de concessão é de 35 anos, incluídas eventuais prorrogações. Portanto, na hipótese de término dos contratos de concessão, nos prazos contratualmente previstos, os bens da concessão, que constituem grande parte dos ativos utilizados nas operações das controladas da Companhia, serão revertidos ao respectivo Poder Concedente, que ainda terá a obrigação de indenizar a concessionária pelos investimentos vinculados a bens reversíveis, ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido realizados com o objetivo de garantir a continuidade e atualidade do serviço concedido, dentro de determinadas condições contratuais.

A Renovias Concessionária S.A. (“Renovias”), controlada em conjunto pela Companhia, é parte em processos judiciais que discutem a validade de Termo Aditivo Modificativo (“TAM”) que reequilibra o respectivo Contrato de Concessão no ano de 2006. Eventual resultado desfavorável definitivo na ação ainda em curso poderá ensejar a celebração de novo Termo Aditivo Modificativo reequilibrando o Contrato de Concessão.

Foi ajuizada ação judicial pela Renovias (conforme descrita no item 4.4. “Processos judiciais, administrativos ou arbitrais não sigilosos e relevantes” deste Formulário de Referência) acerca da possibilidade de invalidação do TAM nº 13/2006 ao Contrato de Concessão da Renovias, o qual reequilibrou, em favor da Renovias, os desequilíbrios quantificados e reconhecidos no TAM anterior, o TAM nº 12/2006.

Eventual decisão final desfavorável à Renovias implicará na invalidação do respectivo Termo Aditivo Modificativo, ensejando-se o refazimento dos cálculos do valor realmente devido, que deverá ser formalizado por novo termo aditivo e modificativo a seu Contrato de Concessão. Em sendo tal Termo Aditivo Modificativo anulado, todas as suas disposições perderão efeito, incluindo a previsão de extensão do prazo do Contrato de Concessão.

Para se fazer um novo reequilíbrio, deve-se usar as formas contratualmente definidas. No caso, além de nova extensão de prazo, as outras possíveis formas de reequilíbrio aplicáveis ao contrato seriam: (i) o aumento do valor das tarifas de pedágio ou (ii) o pagamento direto pelo Erário Público. Para mais informações sobre as ações judiciais referentes à Termos Aditivos Modificativos, ver item 4.4. “Processos judiciais, administrativos ou arbitrais não sigilosos e relevantes” deste Formulário de Referência.

Interrupções das operações ou degradação da qualidade dos serviços das Controladas poderão ter efeito adverso sobre os negócios, condição financeira e resultados operacionais da Companhia.

Algumas das operações das controladas da Companhia, em especial no segmento de trilhos e aeroportos, requerem uso intensivo de complexas tecnologias, sistemas de informatização e recursos de operação, os quais estão sujeitos a fatores de riscos endógenos e exógenos, que poderão acarretar dificuldades operacionais e interrupções não previstas nas suas operações. Estes eventos incluem acidentes, quebra ou falha de equipamentos ou processos, desempenho abaixo de níveis esperados de disponibilidade e eficiência dos ativos e catástrofes como explosões, incêndios, fenômenos naturais, deslizamentos, sabotagem ou outros eventos similares, os quais podem afetar as receitas que a Companhia e suas investidas auferem em decorrência da operação e manutenção de suas instalações relacionadas aos serviços, ou ainda reduzir a demanda dos usuários.

(d) seus administradores

A perda de membros da administração e/ou a incapacidade de atrair e manter pessoal qualificado para sucessão pode ter efeito adverso relevante sobre as atividades, situação financeira e resultados operacionais da Companhia.

A Companhia depende significativamente da capacidade, experiência e qualificação profissional da sua administração e demais empregados para a implementação de sua estratégia nos setores de atuação. A eventual perda dos seus principais executivos, bem como qualquer dificuldade em atrair, reter e repor

tempestivamente profissionais qualificados pode causar efeito adverso sobre os resultados operacionais e a situação financeira, econômica e patrimonial da Companhia.

Os empregados-chave também poderão optar por deixar seu emprego por diversos motivos, inclusive motivos que estão fora do controle da Companhia. A Companhia não pode garantir que, no caso de desligamento de empregados-chave, será capaz de recrutar outras pessoas com experiência e capacidade similares ao custo equivalente. Caso não seja capaz de atrair ou manter empregados-chave e administrá-los com êxito, seu negócio, situação financeira, resultados operacionais e posição de competitividade poderão ser adversamente afetados.

(e) seus fornecedores

A Companhia terceiriza uma parcela de suas atividades.

As empresas da Motiva terceirizam algumas atividades, podendo responder, solidária ou subsidiariamente, por eventuais débitos previdenciários, fiscais ou trabalhistas relacionados aos terceiros alocados nestas atividades.

A eventual queda na qualidade ou descontinuidade da prestação de serviços por diversas empresas poderá afetar a qualidade e continuidade dos negócios das empresas da Motiva. Caso qualquer dessas hipóteses ocorra, o resultado e a imagem da Companhia poderão ser impactados adversamente.

Com relação aos fornecedores nas construções, a Companhia pode incorrer em custos de construção maiores do que o esperado e que podem afetar negativamente sua condição financeira e resultados operacionais, considerando a capacidade: (i) de concluir adequadamente as construções inacabadas e futuros projetos exigidos pelos contratos de concessão; (ii) de assumir projetos acessórios nas concessões existentes; e (iii) de adquirir novas concessões, que estão sujeitas a flutuações no custo de mão-de-obra e matéria-prima, mudanças na economia em geral, condições de crédito, a inadimplência ou adimplência insatisfatória dos contratados e subcontratados e interrupções resultantes de problemas não previstos.

A Companhia está exposta a possíveis riscos na medida em que seus Fornecedores, Prestadores de Serviços e Terceiros, possuam ou venham a possuir problemas relacionados aos crimes de corrupção ou fraude junto ao setor público sem que a Companhia possua conhecimento.

Os Fornecedores, Prestadores de Serviços e Terceiros que apresentarem risco alto e médio (classificação baseada nos tipos de serviço prestados), antes de firmarem relação comercial com as empresas da Motiva, são objeto de avaliação de risco relacionado à corrupção.

A prática de gestão de riscos da Companhia não é isenta de eventuais falhas, o que pode acarretar prejuízos operacionais, financeiros ou reputacionais.

(f) seus clientes

Na data de divulgação deste Formulário de Referência, a Companhia entende que está exposta a riscos cuja fonte primária sejam seus clientes, além dos riscos relacionados que já foram tratados neste item 4.1, alínea (a) acima, bem como aqueles relacionados aos usuários das concessionárias da Companhia, descritos no item 4.1, alínea (c). Nesse sentido, em relação a estes riscos, veja neste item 4.1, alínea (a): “*O público pode reagir negativamente à cobrança de tarifas e aos reajustes periódicos das tarifas*”, “*A Companhia está exposta a riscos relacionados ao volume de tráfego e de passageiros que podem afetar de forma adversa suas receitas*” e “*O Free Flow é um sistema que visa a otimização do trânsito em rodovias e elimina a necessidade das praças de pedágio, contudo devido a sua característica de cobrança automática, a Companhia pode ser afetada caso não consiga a aderência dos usuários por desconhecimento do modelo*”.

A Companhia está sujeita a risco de crédito de contraparte em contratos de receitas reguladas e não reguladas, em contratos de repasse de receitas rodoviárias por instituições financeiras depositárias de recursos, bem como receitas tarifárias provenientes de companhias aéreas, proprietários e operadores de aeronaves de aviação geral, além de receitas tarifárias de trilhos (Metrô Bahia).

Parte das receitas das concessões de rodovias, trilhos e aeroportos vem de contratos de cessão de área para exploração comercial, incluindo lojas, publicidade, estacionamento, entre outros. Esses contratos são firmados com os cessionários com pagamentos fixos e/ou variáveis. Além disso, parte das receitas de pedágio de rodovias, provenientes de cobrança automática via *tag*, são repassadas por instituições financeiras depositárias de recursos.

As receitas das tarifas reguladas aeroportuárias são repassadas pelas companhias aéreas, e pelos proprietários ou operadores de aeronaves de aviação geral, conforme tabelas de preços e políticas tarifárias previstas nos contratos de concessão. Já as receitas comerciais são repassadas pelos cessionários em razão de cessão de espaço e outros serviços. Adicionalmente, na unidade Metrô Bahia, o usuário pode realizar a recarga dos cartões de acesso ao transporte por meio de cartão de crédito.

Em virtude da natureza dos negócios, as concessionárias controladas pela Companhia estão sujeitas ao risco de inadimplência, atraso no pagamento ou repasse das receitas mencionadas, o que pode afetar negativamente o fluxo de caixa e, conseqüentemente, os negócios da Companhia.

(g) setores da economia nos quais o emissor atue

A alta volatilidade do Real em relação ao Dólar pode resultar em mudanças significativas nos resultados da Companhia, em razão das obrigações denominadas em Dólar e aumentar o seu custo de captação de recursos.

A Companhia não pode assegurar que a desvalorização ou a valorização do Real frente ao Dólar e outras moedas não terá um efeito adverso para seus negócios.

Em 2022, o Dólar fechou com queda de 5,32%, contra o Real, cotado a R\$ 5,28. Em 2023, o Dólar fechou com queda de 8%, contra o Real, cotado R\$ 4,85. Por fim, em 2024, o Dólar fechou com alta de 27%, contra o Real, cotado em R\$ 6,18.

Ao longo dos últimos anos, como consequência de pressões inflacionárias, o Real sofreu depreciações periódicas em relação ao Dólar e outras moedas estrangeiras. O governo brasileiro já implementou no passado diversos planos econômicos e se utilizou de diferentes diretrizes para a definição da política cambial, incluindo depreciações abruptas, pequenas desvalorizações periódicas, cuja frequência de ajustes variou de diário a mensal, sistemas de câmbio flutuante, controles sobre a taxa de câmbio e mais de uma taxa oficial de câmbio no mercado. De tempos em tempos tem havido flutuações significativas nas taxas de câmbio entre o Real frente ao Dólar e outras moedas. Portanto, a Companhia não pode garantir a apreciação ou desvalorização da moeda nacional frente a qualquer outra moeda estrangeira.

As desvalorizações do Real frente ao Dólar podem criar pressões inflacionárias no Brasil, por meio do aumento, de modo geral, dos preços, inclusive de combustíveis (via importações), o que pode gerar o aumento da taxa de juros, limitar o acesso da Companhia a mercados financeiros e de capitais internacionais e à adoção de políticas recessivas pelo Governo Federal. Por outro lado, a valorização do Real frente ao Dólar pode levar à deterioração das contas correntes do país e da sua balança de pagamentos. Qualquer das situações acima pode afetar negativamente a economia brasileira como um todo e os resultados da Companhia.

O Banco Central, ao longo dos últimos anos, tem interferido ocasionalmente para controlar a instabilidade dos movimentos cambiais externos. Não é possível prever o impacto que as políticas cambiais possam ter sobre a Companhia. A Companhia não pode assegurar que, no futuro, o governo brasileiro não irá impor uma banda dentro da qual a taxa de câmbio possa flutuar, ou mesmo fixar taxas de câmbio. Também não pode prever qual impacto tais eventos poderiam ter sobre os seus negócios, sua posição financeira ou resultados operacionais.

A Companhia está exposta aos riscos que possam advir de uma desvalorização do Real em relação a outras moedas, o que aumentaria o valor das suas despesas financeiras e pode afetar adversamente a sua situação financeira.

Contexto Político pode afetar adversamente a economia brasileira, a governança pública e, conseqüentemente, os negócios da Companhia e os resultados de suas operações, bem como o preço de negociação de suas ações.

O ambiente político brasileiro tem influenciado historicamente, e continuará influenciando, o desempenho da economia do país. Conflitos institucionais e federativo podem afetar a gestão governamental e o desempenho da economia. O setor de infraestrutura é impactado diretamente pela diminuição da atividade econômica.

Disputas políticas já polarizadas tendem a ser acentuadas nos períodos eleitorais, que ocorrem a cada dois anos. O resultado das urnas influencia diretamente a base de apoio dos governantes, com reflexos nos legislativos, podendo influenciar na definição de políticas públicas e em decisões que podem impactar os negócios da Companhia.

A Companhia não é capaz de estimar plenamente o impacto de acontecimentos políticos e macroeconômicos, tanto globais quanto nacionais, em seus negócios. Qualquer instabilidade econômica recorrente ou incerteza política pode afetar adversamente os negócios, uma vez que a quebra de confiança de investidores e do público em geral pode resultar em desaceleração econômica e aumento da volatilidade nos valores mobiliários emitidos por companhias brasileiras.

As operações da Companhia estão sujeitas às flutuações das condições econômicas e das políticas monetárias do Brasil e de outros países, as quais podem afetar adversamente seus negócios e resultados operacionais.

A economia brasileira sofre intervenções por parte do Governo Federal, que por vezes efetuou mudanças nas políticas monetárias, fiscal e cambial. A Companhia não tem controle sobre as medidas e políticas que o Governo Federal pode vir a adotar no futuro, e tampouco pode prevê-las. Os negócios da Companhia, condição financeira e resultados operacionais podem ser afetados por tais intervenções, bem como por outros fatores econômicos, tais como:

- Aumento nas taxas de inflação como IPC-A, relativa a emissões de Debêntures, custos e insumos; Taxa de Juros de Longo Prazo (“**TJLP**”) ou TLP (para contratos firmados a partir de 01/01/2018), relativa a financiamentos na modalidade FINAME e empréstimos de longo prazo do BNDES; aumento do Certificado de Depósito Interbancário (“**CDI**”), relativo a empréstimos locais em Reais e a emissão de Debêntures; e Secured Overnight Financing Rate (“**SOFR**”), taxa americana relativa a financiamentos no exterior;
- Políticas e variações cambiais;
- Efeitos da pandemia, como a ocorrida no surto de COVID-19 na economia Global;
- Ausência de crescimento econômico interno;
- Diminuição de liquidez dos mercados domésticos e internacionais de capital e de empréstimo;
- Política monetária;
- Instabilidade de preços, especialmente preço de combustíveis;
- Efeitos diretos e indiretos de guerras (exemplo: guerra entre Rússia e Ucrânia) entre países fornecedores de insumos relevantes para a economia brasileira, como fertilizantes, que podem impactar a safra e as operações de empresas que utilizam as estradas da Companhia para transportar produtos importados e escoar a produção, assim como outros itens importados necessários para consumo ou ainda itens exportados pelo Brasil a estes países, de maneira que a guerra pode provocar interrupção ou redução abrupta de fornecimento de materiais, o que pode reduzir o tráfego de caminhões em rodovias onde a Companhia atua;
- Política fiscal e alterações na legislação tributária; e
- Outras questões políticas, diplomáticas, sociais e econômicas no Brasil e nos países onde possuímos atividades.

A incerteza quanto à implementação, pelo Governo Federal brasileiro, de mudanças em políticas ou regulamentações que afetem esses ou outros fatores no futuro pode contribuir para a incerteza econômica no Brasil e para maior volatilidade nos mercados brasileiros de títulos e valores mobiliários e nos títulos e valores mobiliários emitidos por companhias brasileiras, incluindo a Companhia. Dessa forma, tais incertezas e outros acontecimentos futuros na economia brasileira poderão afetar de forma adversa os negócios, a situação financeira e os resultados operacionais da Companhia, bem como o seu fluxo de caixa disponível.

Esforços governamentais para combater a inflação podem retardar o crescimento da economia brasileira e gerar um efeito negativo nos negócios da Companhia.

O Brasil registrou altos índices de inflação no passado. O Congresso aprovou um pacote de redução de gastos, mas com cortes menores do que o inicialmente previsto, reforçando a percepção de que o pacote foi enfraquecido e não contemplou questões fundamentais, sendo suficiente apenas para manter o arcabouço fiscal por um período limitado. Esse cenário de depreciação cambial e ao aumento nos preços dos alimentos, contribuem para a incerteza econômica e para o aumento da volatilidade do mercado brasileiro. De acordo com o Índice Geral de Preços do Mercado (“IGP-M”), o índice de inflação no Brasil foi de 6,54% em 2024, enquanto pelo IPC-A, essa marca atingiu 4,83%. Sucessivos aumentos inflacionários podem elevar custos e despesas da Companhia, afetando negativamente seu desempenho financeiro.

Buscando conter a inflação elevada, que encerrou o ano acima da meta, o COPOM elevou a taxa Selic para 12,25% no final de 2024. A manutenção desse quadro inflacionário pode impactar a economia brasileira e, conseqüentemente, a Companhia e suas controladas, influenciando o mecanismo de reajuste anual de receitas previsto em seus contratos de concessão. Esse mecanismo, entretanto, não protege integralmente as receitas dos efeitos do aumento da inflação, podendo reduzir as margens operacionais da Companhia.

O aumento das taxas de juros afeta diretamente a Companhia, pois eleva o custo de captação de novos empréstimos, bem como o custo de seu endividamento atual, resultando em maiores despesas financeiras. Esse acréscimo pode comprometer a capacidade de pagamento das obrigações assumidas, ao reduzir a disponibilidade de caixa. Além disso, flutuações nas taxas de juros e na inflação podem afetar a Companhia devido à existência de ativos e passivos indexados às variações da Selic, CDI, IPC-A e IGP-M. Por outro lado, uma redução expressiva do CDI ou da inflação pode impactar negativamente a receita proveniente dos investimentos financeiros da Companhia e correção do saldo relativo aos ativos financeiros a receber dos Poderes Concedentes por algumas concessionárias do Grupo.

A economia brasileira é vulnerável a eventos externos que podem ter um efeito adverso material no crescimento econômico do Brasil, nos negócios e resultados operacionais da Companhia, inclusive como resultado de conflitos geopolíticos, como o entre a Rússia e a Ucrânia e o conflito entre Israel e grupos militares do Oriente Médio (incluindo o Hamas).

A globalização dos mercados de capitais aumentou as vulnerabilidades dos países a eventos adversos. O Brasil pode ser afetado negativamente por eventos geopolíticos, financeiros e econômicos originados em outros países. A crise financeira originada nos Estados Unidos no terceiro trimestre de 2008 resultou em um cenário recessivo em escala global. A deterioração das condições geopolíticas, financeiras e econômicas nos Estados Unidos, na Europa ou em outras economias emergentes pode reduzir o interesse dos investidores em fazer investimentos no Brasil e nos mercados de capitais brasileiros. Mais recentemente, o mundo vem sofrendo os impactos resultantes da crise financeira e a instabilidade política nos Estados Unidos, incluindo o recente conflito envolvendo Estados Unidos e Irã, a guerra comercial entre os Estados Unidos e a China, bem como crises na Europa e outros países, incluindo as tensões globais decorrentes da pandemia do COVID-19, a invasão russa ao território ucraniano, o conflito armado entre Israel e Palestina e o cenário histórico de altos índices de inflação, taxas de juros e baixo crescimento econômico a nível global. Tais eventos tiveram diversos reflexos que, direta ou indiretamente, afetaram de forma negativa a economia e o mercado acionário do Brasil, tais como oscilações nas cotações de valores mobiliários de companhias abertas, indisponibilidade de crédito, redução de gastos, desaceleração da economia, instabilidade cambial e pressão inflacionária.

Além disso, os desafios fiscais em vários países e regiões, especialmente nos Estados Unidos, Europa e China, intensificaram as preocupações sobre a sustentabilidade fiscal de economias mais fracas e reduziram a confiança dos investidores internacionais, trazendo volatilidade aos mercados. Esse ambiente pode afetar a capacidade da Companhia em obter financiamento nos mercados de capitais internacionais, restringindo o mercado de crédito. Adicionalmente, as instituições financeiras podem não estar dispostas a renovar, estender ou conceder novas linhas de crédito em condições economicamente mais favoráveis, ou até mesmo serem incapazes ou não estarem dispostas a honrar seus compromissos.

Eventos geopolíticos globais podem ter um efeito adverso material na economia, afetando negativamente o mercado de capitais e a economia brasileira, impactando os negócios e resultados operacionais da Companhia. O mercado de valores mobiliários pode ser influenciado, de diferentes maneiras, por questões

geopolíticas, de modo que eventos que geram ou contribuem para a instabilidade política e econômica dos mercados de valores mobiliários, que podem resultar em um efeito adverso material na economia global, afetando negativamente o mercado de capitais brasileiro, com flutuações nas taxas de câmbio e inflação, impactos na oferta de crédito, percepção e interesse dos investidores no mercado de valores mobiliários brasileiro.

Um exemplo é o conflito entre Rússia e Ucrânia, que impacta diretamente a economia mundial, principalmente no setor de energia e commodities e a disputa comercial entre os Estados Unidos e a China. O cenário de preços mais altos e atividade estagnada prejudica consumidores e integrantes das cadeias produtivas. Além disso, a escalada do conflito no Oriente Médio causou, e pode continuar a causar, aumento da volatilidade nos preços do petróleo, cujos efeitos podem ser exacerbados por interrupções nas rotas comerciais marítimas na região. A continuação ou maior escalada do conflito militar pode afetar adversamente as condições econômicas globais ou locais.

Tais conflitos militares e geopolíticos, além das tensões recentes entre China e Taiwan e o relacionamento entre China e Estados Unidos, também exacerbaram as restrições e interrupções da cadeia de suprimentos e resultaram em preços voláteis de energia, petróleo, gás e outras commodities, levando a um aumento nas pressões inflacionárias em muitos mercados ao redor do mundo.

Qualquer dos acontecimentos acima mencionados poderá prejudicar a negociação dos valores mobiliários de emissão da Companhia, além de dificultar seu acesso ao mercado de capitais e o financiamento de suas operações no futuro, em termos aceitáveis ou absolutos. Estes desenvolvimentos, bem como potenciais crises e formas de instabilidade política daí decorrentes ou qualquer outro desenvolvimento imprevisto, podem afetar negativamente a Companhia e o valor de mercado de seus valores mobiliários.

Qualquer rebaixamento na classificação de crédito (rating) do Brasil pode afetar adversamente o rating da Companhia e, conseqüentemente, o preço de negociação das ações de emissão da Companhia.

Os *ratings* de crédito afetam a percepção de risco dos investimentos e, como resultado, os rendimentos necessários nas futuras emissões de dívida no mercado de capitais. Isso porque uma das condições essenciais para um mercado financeiro eficiente é a sua capacidade de formar preços adequados para seus ativos, com uma melhor capacidade de negociação e impacto direto na liquidez dos mercados.

As agências de classificação de crédito avaliam regularmente o Brasil e seus *ratings* soberanos, considerando o efeito potencial e a disposição do Brasil honrar suas obrigações financeiras comerciais. A análise de crédito soberano, entre outros fatores menores, tem como fundamentos a avaliação institucional e econômica, bem como o perfil de flexibilidade e desempenho do país, considerando cenário externo (“liquidez externa do país” e posição), avaliações fiscal e monetária.

O Brasil perdeu sua classificação de dívida soberana de grau de investimento pelas três principais agências de rating dos Estados Unidos: Standard and Poor's, Moody's e Fitch. A Standard and Poor's rebaixou a classificação de dívida soberana do Brasil de “BBB-” para “BB+” em setembro de 2015. Em dezembro de 2015, a Moody's classificou a dívida soberana do Brasil como Baa3. A Fitch rebaixou a classificação de crédito soberano do Brasil para “BB+”, com perspectivas negativas, em dezembro de 2015. Como consequência desses rebaixamentos, assim como de todas as alterações nos ratings vistos até então, os preços de negociação dos títulos no mercado brasileiro de dívida e ações foram afetados negativamente.

Na data deste Formulário de Referência, os ratings de crédito soberano do Brasil eram BB com perspectiva estável, Ba1 com perspectiva estável e BB com perspectiva positiva pela Standard and Poor's, Moody's e Fitch, respectivamente, que estão abaixo do grau de investimento. Conseqüentemente, os preços dos títulos emitidos por empresas brasileiras foram afetados negativamente. A continuação ou o agravamento da atual recessão brasileira e a contínua incerteza política, entre outros fatores, pode levar a novos rebaixamentos. Qualquer novo rebaixamento das classificações de crédito soberano do Brasil poderá aumentar a percepção de risco dos investidores. Atualmente, a Motiva possui classificação em AAA/estável pela Standard and Poor's e Fitch. No entanto, a materialização dos riscos acima pode, como resultado, afetar negativamente a classificação de risco de crédito da Companhia, o que impactará tanto o preço dos valores mobiliários de sua emissão, quanto sua capacidade de se financiar via emissões no mercado de capitais ou financiamentos bancários com taxas atrativas.

Mudança de risco ou de percepção de risco quanto às economias emergentes podem impedir o acesso da Companhia aos mercados de capitais internacionais e prejudicar sua capacidade de financiar operações.

O valor de mercado e a liquidez disponível no mercado de capitais internacional para títulos e valores mobiliários de emissão de companhias brasileiras é influenciado pelas condições econômicas e de mercado do Brasil e, em determinado grau, de outros países da América Latina e países emergentes. A reação dos investidores aos acontecimentos nesses países pode fazer com que o acesso ao mercado de capitais internacional de empresas de outros países sofra flutuações, bem como causar um efeito adverso no preço de mercado dos títulos e valores mobiliários emitidos por companhias brasileiras. Eventos políticos, econômicos e sociais em países de economia emergente, incluindo os da América Latina, podem afetar adversamente a disponibilidade de crédito para empresas brasileiras no mercado externo, podendo ocasionar a saída significativa de recursos do país e a diminuição na quantidade de moeda estrangeira investida no país.

Crises em outros países da América Latina e de economia emergente, como a China, ou as políticas econômicas de outros países, em especial dos Estados Unidos e países da União Europeia, podem ter um efeito adverso na capacidade da Companhia de captação de recursos, seja via empréstimos junto a instituições financeiras, seja via mercado de capitais, além de reduzir o interesse dos investidores por títulos e valores mobiliários emitidos por companhias brasileiras, incluindo os valores mobiliários de emissão da Companhia, prejudicando o preço de mercado das ações ordinárias da Companhia.

(h) regulação dos setores em que o emissor atue

A Companhia atua em um ambiente altamente regulado e os seus resultados operacionais podem ser afetados adversamente pelas medidas governamentais.

A principal atividade da Companhia é a prestação de serviços de infraestrutura para mobilidade, focada nos segmentos de concessão de rodovias, trilhos e aeroportos, incluindo a operação, exploração, manutenção e melhoria de rodovias e obras de artes especiais (pontes, viadutos, passarelas e túneis), operações metro ferroviárias e aeroportuárias. São serviços públicos concedidos à iniciativa privada e, portanto, sujeitos a um ambiente regulado. Além disso, aos Poderes Concedentes é conferida discricionariedade, com a qual podem determinar formalmente, inclusive, que as tarifas cobradas sejam reduzidas ou os investimentos sejam ampliados.

Adicionalmente, a Companhia pode ser impactada por decisões dos governos federal, estaduais e municipais, bem como dos poderes legislativos destas esferas, com relação ao desenvolvimento do sistema brasileiro de infraestrutura, especialmente no que concerne à outorga de novas concessões, ou com relação à decisão de não prosseguir com o programa de concessões, além de dispositivos legais que alteram ou possam alterar a previsibilidade econômica do país e dos negócios.

Políticas públicas para favorecimento de modelagens, compartilhamento de riscos, adoção de mecanismos de mitigação de riscos de demanda, reequilíbrio cautelar e soluções consensuais de conflitos evoluem de forma lenta nas esferas estaduais, quando comparada à evolução em nível federal.

A adoção de medidas governamentais que imponham ônus excessivos aos concessionários, a alteração de normas que gerem insegurança jurídica ou o estabelecimento de normas que aloquem riscos desproporcionais aos concessionários poderão afastar o interesse da Motiva em futuras licitações, o que poderá afetar negativamente os resultados operacionais e financeiros da Companhia.

Os Poderes Concedentes podem ser influenciados pela visão do Governo do momento e podem querer adotar postura no sentido de modificar termos e condições aplicáveis às concessões da Companhia. Assim, é possível que a Companhia tenha que se sujeitar a aumentos não previstos nos custos ou decréscimos não previstos nas receitas, sem que seja assegurada a recomposição de forma tempestiva do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

A receita da Companhia provém, em grande parte, da cobrança de tarifa em Rodovias, Aeroportos e Trilhos (Metrô, Trem e VLT), conforme previsto nos contratos de concessão celebrados com governos municipais, estaduais e federal. Os contratos de concessão são regidos pelas leis e regulamentações vigentes nas jurisdições em que a Companhia exerce suas atividades. No entanto, a Companhia reconhece que os Poderes Concedentes podem ser influenciados pela política adotada pelo Governo vigente e podem adotar postura no sentido de modificar unilateralmente a legislação e os normativos aplicáveis de modo que gere impactos e afete significativamente os custos, as receitas ou crie obrigações, como por exemplo,

de investimentos não previstos originalmente. Caso isso ocorra, a condição financeira e os resultados operacionais da Companhia podem ser impactados adversamente e as concessionárias precisarão requisitar o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro observando a matriz de risco estabelecida em cada contrato, ou ainda buscar dirimir eventuais conflitos no âmbito arbitral, consensual e/ou judicial.

O crescimento da Companhia por meio de licitações ou de aquisições de concessionárias pode ser afetado de forma adversa por medidas regulatórias futuras ou por políticas de governo relacionadas ao programa brasileiro, federal, estaduais ou municipais, de concessões.

As Licitações Públicas esperadas no âmbito do programa nacional de desestatizações e entes subnacionais podem atrasar – ou mesmo não ocorrer - em função do contexto político e econômico além do cenário de muitos projetos concorrentes que demandam muitos investimentos e desafios.

A performance dos contratos de concessões e PPPs pode ser afetada pelos desafios para a obtenção de licenciamentos e autorizações. Isso se deve ao grande volume de processos em análise, a reduzida estrutura dos órgãos governamentais e a legislação complexa, agravado por paralisações de servidores em movimentos grevistas.

Além disso, os Poderes Concedentes, em seus editais, impõem requisitos que devem ser atingidos por todos os participantes de licitações, incluindo indicadores financeiros e operacionais do participante ou de seus acionistas. A Companhia pode não ser capaz de atender a todos os requisitos exigidos pelos futuros processos licitatórios. Adicionalmente, qualquer aquisição que envolva a transferência de controle de uma concessionária já existente deve ser submetida à aprovação prévia do Poder Concedente.

As decisões sobre concessões de serviços públicos, como é o caso das rodovias, aeroportos, metrô, trens e VLT, segmentos nos quais a Motiva atua, são diretamente impactados por políticas públicas. Além disso, a União, os Estados e os Municípios também podem implementar alterações nos aspectos técnicos e econômico-financeiros das licitações de concessão a serem realizadas.

Processos licitatórios nos âmbitos federal e estadual estão previstos para os próximos anos. No entanto, não há garantia que tais processos licitatórios efetivamente ocorrerão, ou que serão viáveis economicamente, atrativos ou relevantes para a Companhia. Nessas situações, a expansão e a diversificação dos negócios poderão ser adversamente impactadas.

Caso a taxa de inflação aumente substancialmente no Brasil, a dificuldade da Companhia aumentar as tarifas adequadamente pode afetar os seus resultados operacionais.

Ao longo de sua história, o Brasil registrou periodicamente altas taxas de inflação, de forma que as tarifas estão sujeitas a reajustes para compensar os efeitos da inflação. Tais reajustes, em geral, podem ser feitos periodicamente, em conformidade com a Lei nº 9.069/95, a Lei do Plano Real. Atualmente são permitidos reajustes anuais contratuais baseados majoritariamente na taxa de inflação e revisões em decorrência do mecanismo de equilíbrio econômico-financeiro. Esse mecanismo possui ineficiências que podem atrasar seus resultados e está relativamente sujeito à discricionariedade dos Poderes Concedentes. Portanto, se a inflação for bastante elevada e a Companhia não for capaz de reajustar a tarifa ou de fazer uso de algum outro mecanismo apropriado, seus resultados operacionais, liquidez e fluxo de caixa podem ser afetados adversamente.

O aumento da concorrência pode reduzir as receitas da Companhia.

No segmento Rodoviário, a Companhia tem as rotas alternativas (Rodovias, Estradas, Avenidas) aos seus ativos como principais concorrentes. Estas rotas alternativas podem ser concedidas ou sob administração dos Governos Federal, Estaduais e Municipais e, portanto, com ou sem a cobrança de pedágio. A escolha pelo cliente de rotas alternativas aos ativos da Motiva, motivada principalmente pela distância, fluidez ou melhor percepção de custo entre origem e destino de sua viagem, pode reduzir suas receitas. Além das rotas alternativas nos veículos comerciais, a Companhia também está sujeita à competição com outros modais de transporte de carga (Ferrovias, Hidrovias e Cabotagem), cujo desenvolvimento de capacidade e novas infraestruturas podem afetar a demanda pelo transporte rodoviário. Já para os veículos de passeio, a melhoria dos transportes públicos intermunicipais, principalmente através de ferrovias para passageiros, poderia aumentar a competição pelo seu cliente.

No setor de Trilhos, fenômenos acelerados pela pandemia da COVID-19, como o aumento do trabalho híbrido ou remoto, a expansão da Educação à Distância (EAD), o crescimento do transporte individual por motocicletas e a maior utilização de aplicativos de transporte, têm contribuído para a redução generalizada dos patamares de demanda dos sistemas de transporte público. Essa redução varia conforme as características socioeconômicas e de uso do solo das regiões atendidas. Regiões predominantemente residenciais ou com atividades essencialmente presenciais apresentam maior retorno de movimentação em comparação com área voltadas a serviços e escritórios. Além disso, observa-se maior retorno da demanda em regiões mais periféricas que demandam o deslocamento aos centros comerciais para as atividades presenciais. Nesse contexto, a redução de deslocamentos por motivo trabalho e estudo representam um risco à receita tarifária das unidades de negócio da plataforma de Trilhos. Adicionalmente, a concorrência com os modos de transporte privados - especialmente motocicletas, automóveis e aplicativos de transporte - impulsionada pelo menor tempo de deslocamento e maior conforto, também pode impactar negativamente a receita do setor. Ainda, políticas tarifárias podem gerar distorções no custo de deslocamento entre os diferentes modais de transporte público, como ocorre na diferença de tarifa entre ônibus e trilhos na cidade de São Paulo. Por fim, a inauguração de novos serviços, especialmente no sistema de trilhos, bem como alterações em linhas de ônibus que concorram com os trajetos dos atuais ativos, pode representar um risco adicional à demanda e, conseqüentemente, à receita tarifária.

A concorrência no segmento de Aeroportos se dá em diversos níveis, especialmente no que diz respeito à capacidade de atrair companhias aéreas nacionais e internacionais para o serviço regular de transporte aéreo. A criação de novos aeroportos, a reabertura de aeroportos desativados para determinados tipos de aeronaves, bem como a concessão de outros aeroportos brasileiros para a iniciativa privada e os investimentos associados às privatizações de outros aeroportos, inclusive dos localizados na América Latina, podem acarretar maior concorrência para as investidas da Companhia atuantes neste setor, ocasionando risco de perda significativa de receita. Caso novos Aeroportos sejam construídos no entorno dos ativos da Companhia e esses obtenham a certificação do órgão regulador competente para operá-los, a receita de suas controladas poderá ser impactada negativamente em função da concorrência e, conseqüentemente, poderá impactar a receita da Companhia. Adicionalmente, em determinadas rotas, o aeroporto também sofre concorrência das rodovias existentes e de empresas que prestam serviço de transporte rodoviário de carga e passageiros. A ocorrência de quaisquer das hipóteses acima mencionadas pode afetar de forma adversa e relevante os negócios e resultados financeiro e operacional das concessionárias de aeroportos da Companhia.

Ademais, a Companhia compete com novos e atuais *players* atuantes nas licitações que participa para levar adiante os seus planos de expansão. Esses competidores podem possuir melhor acesso a capital e financiamentos e/ou recursos próprios com menor custo. Dessa forma, a Companhia pode não ser a mais competitiva nessas licitações, em razão da participação de ditos novos *players* no mercado ou companhias dispostas em obter concessões com menores lucros. Portanto, não há garantia de que obterá sucesso nessas licitações e, em consequência, os competidores da Companhia podem aumentar sua participação de mercado.

Incertezas em decorrência de futuras alterações nas políticas fiscais e leis tributárias ou em sua interpretação pelas autoridades administrativas ou pelo Poder Judiciário pode afetar as operações da Companhia.

O governo federal brasileiro tem frequentemente implementado e pode continuar implementando mudanças em suas políticas fiscais, incluindo alterações de alíquotas, taxas, encargos sociais e, ocasionalmente, recolhimento de contribuições temporárias. Algumas dessas medidas podem resultar em aumentos de tributos que podem afetar negativamente os negócios da Companhia, como a redução de isenções de imposto sobre lucros e dividendos. Nos contratos de concessão celebrados pelas Controladas da Companhia, de forma geral, as variações, para mais ou menos, nos tributos sobre custos ou receitas das Concessionárias são riscos assumidos pelos Poderes Concedentes, à exceção dos tributos sobre a renda. Todavia, tais recomposições de equilíbrio econômico-financeiros podem vir a não ser implementadas de forma concomitante à implementação das referidas alterações fiscais e seus impactos nos resultados das Controladas, e a Companhia não controla a forma como esses reequilíbrios são conduzidos. Aumentos de tributos, inclusive resultantes de eventual reforma tributária, também podem impactar material e adversamente a rentabilidade do setor e os preços dos serviços da Companhia, restringir sua capacidade de realizar negócios em seus atuais e futuros mercados e impactar negativamente seus resultados financeiros, além de afetar o custo de financiamento e de realização de seus investimentos.

No que se refere à legislação brasileira, o Congresso Nacional aprovou recentemente a reforma tributária, (“Reforma Tributária”) por meio da Emenda Constitucional nº 132, de 20 de dezembro de 2023 (“EC 132/2023”). Em 16 de janeiro de 2025, o atual presidente do Brasil sancionou o primeiro projeto de regulamentação do novo sistema de tributação do consumo, através da Lei Complementar nº 214, de 16 de janeiro de 2025 (“LC 214/2025”) que alterou a tributação para um sistema de tributação sobre o Valor Agregado (“IVA Dual”), composto por uma contribuição federal sobre bens e serviços (“CBS”), um imposto sobre bens e serviços (“IBS”), além de um novo imposto especial de consumo (“IS”) a ser aplicado sobre bens e serviços considerados prejudiciais à saúde ou ao meio ambiente, como bebidas alcoólicas e cigarros. No âmbito da Reforma Tributária, o CBS substituirá as atuais contribuições sociais federais, o Programa de Integração Social (“PIS”) e a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (“COFINS”), enquanto o IBS substituirá tanto o imposto estadual sobre bens e serviços (“ICMS”) quanto o imposto municipal sobre serviços (“ISS”). Em suma, os tributos que compõe IVA Dual possuirão uma base ampla e integral, serão não cumulativos (permitindo a apropriação de créditos sobre quase todos os valores anteriormente pagos – com apenas algumas exceções previstas na legislação), incidirão sobre quaisquer operações com bens e serviços, serão cobrados no destino e terão apenas algumas exceções. Segundo estimativas do Ministério da Fazenda, a alíquota combinada dos dois tributos deve girar em torno de 28%. Durante a fase de transição, que terá duração variada a depender do tributo, haverá uma coexistência dos tributos recém instituídos e dos tributos anteriormente vigentes. A partir de 2027 as contribuições ao PIS/COFINS deixarão de existir e serão substituídas definitivamente pela CBS, que terá sua alíquota padrão definida pelo Senado Federal. Na mesma data, o IPI será zerado, exceto para os produtos que também tiverem sido industrializados na Zona Franca de Manaus no ano de 2024. De 2029 a 2032, as alíquotas do IBS serão aumentadas proporcionalmente ano a ano, enquanto as alíquotas do ICMS e do ISS serão reduzidas gradativamente, assim como os benefícios fiscais concedidos durante esse período. Em 2033, o IBS será implementado integralmente, enquanto o ICMS e o ISS serão extintos. Até o momento, o Congresso Nacional analisou dois projetos de Lei Complementar (PLP 68/2024 e PLP 108/2024) para regulamentar a Reforma Tributária, o primeiro PLP foi aprovado e objeto de sanção presidencial, dando origem à Lei Complementar 214/2025, conforme informado anteriormente, e o segundo aguarda aprovação do Senado Federal.

Paralelamente, o Congresso Nacional Brasileiro discute algumas outras mudanças, que podem afetar a distribuição de lucros, dividendos e juros sobre capital próprio, em uma potencial e ampla reforma da tributação da renda. Para mais informações sobre as mudanças relacionadas aos dividendos e juros sobre o capital próprio, veja neste item 4.1, alínea (a) “*A Companhia pode não pagar dividendos ou juros sobre o capital próprio para os titulares de ações ordinárias de sua emissão*”.

Mudanças na política tributária, incluindo a criação de novos impostos, ou a expiração ou revogação de incentivos fiscais podem ocorrer com relativa frequência e tais mudanças podem ter um efeito adverso na posição financeira ou resultados operacionais da Companhia e de suas controladas.

Na data deste Formulário de Referência, a Companhia não consegue prever com precisão o impacto da Reforma Tributária ou de outras reformas tributárias em trâmite no Congresso Nacional em sua operação e o efeito dessas reformas em todos os setores da economia permanece incerto e difícil de avaliar. No entanto, se tais mudanças aumentarem a carga tributária (direta ou indiretamente) da Companhia e de suas controladas, suas respectivas margens brutas poderiam diminuir, o que pode afetar materialmente e adversamente seus negócios e resultados operacionais.

A Companhia e suas controladas não conseguem garantir que não haverá mais reformas tributárias ou mudanças na legislação e regulamentações aplicáveis que alterem o regime tributário atual ao qual estão sujeitas, ou que seus incentivos fiscais existentes serão efetivamente mantidos nas condições atuais até o fim de seus termos efetivos, ou que serão capazes de renovar as isenções fiscais em termos favoráveis após o término de seus termos atuais.

Além disso, a Companhia e as suas controladas podem enfrentar situações semelhantes nas quais as interpretações que fazem de uma legislação tributária podem diferir daquela feita pelas autoridades fiscais, ou as autoridades fiscais podem contestar a interpretação feita pela Companhia e suas controladas que podem assumir provisões e cobranças imprevistas. Além disso, um eventual acordo em uma disputa tributária pode ter um impacto mais amplo em outras disputas tributárias. Qualquer uma dessas ocorrências pode ter um efeito adverso relevante na condição econômico e financeira e nos resultados da Companhia ou de controladas.

Os negócios, condições financeiras e resultados operacionais da Companhia podem ser afetados adversamente caso os mecanismos para restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro (como por exemplo em virtude de aumento de custo ou redução de tarifas), não gerem tempestivamente uma compensação do fluxo de caixa da Companhia.

Os contratos de concessão preveem mecanismos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, para compensar incrementos de custos, investimentos, perdas de arrecadação, dentre outras circunstâncias previstas dentro da matriz de risco associada a cada Contrato de Concessão.

Na ocorrência dos diversos eventos de desequilíbrios passíveis de serem reequilibrados conforme cada contrato de concessão, existe a previsão de uma metodologia legal e contratualmente disposta, para garantir a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro. Essa metodologia permite que tanto as Concessionárias quanto o Poder Concedente possam buscar ajustes para acomodar as alterações subsequentes à assinatura do contrato de concessão, que afetaram os elementos econômicos acordados quando da outorga da concessão. Tais ajustes podem ser, conforme os termos de cada contrato e com base na regra legal geral, alteração do valor das tarifas, ajustes nos investimentos previstos, ajustes nos valores de outorgas variáveis, extensão do prazo da concessão, dentre outras possíveis formas, inclusive a combinação dos referidos mecanismos de compensação, sendo certo que a alternativa de reequilíbrio é prerrogativa do Poder Concedente.

Não obstante, o procedimento para restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro pode ser demorado e está sujeito à discricionariedade dos respectivos Poderes Concedentes e em última instância ao juízo arbitral ou Poder Judiciário. Dessa forma, caso o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro não seja verificado, por qualquer motivo, ou, não gere, tempestivamente, uma compensação do fluxo de caixa dos negócios da Companhia, sua condição financeira e resultados operacionais podem ser afetados adversamente.

As aquisições futuras da Companhia podem ser contestadas pelas autoridades concorrenciais brasileiras, especialmente quando se tratar de aquisições no mercado secundário.

A Lei nº 12.529/12 (“Lei de Defesa da Concorrência”), instituiu o regime de análise prévia dos atos de concentração, pelo qual os mesmos não poderão ser consumados antes de aprovados pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (“CADE”), sob pena de nulidade e multa. Deverão, portanto, ser preservadas as condições de concorrência entre as empresas envolvidas até que o ato seja decidido.

O Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência (“SBDC”), ao avaliar uma determinada operação, leva em conta seus efeitos concorrenciais no mercado em que a empresa atua. No caso das futuras aquisições pela Companhia no mercado secundário, caso os aspectos concorrenciais não sejam observados, tais como restrições na forma que opera os seus serviços, o CADE pode contestar futuras aquisições, bem como impor condições para a conclusão das operações, e assim os resultados operacionais e financeiros da Companhia podem ser adversamente afetados.

A redução do uso de veículos, que poderia decorrer de mudanças adversas nas condições econômicas, do aumento do preço dos combustíveis ou de mudanças de hábitos da população, afetaria adversamente os negócios, condição financeira e resultados operacionais da Companhia.

O principal negócio da Companhia depende do número de veículos pesados e de passeio que viajam em suas rodovias e da frequência com que eles viajam. A redução do tráfego poderia decorrer da redução da atividade econômica, inflação, aumento das taxas de juros, aumento do preço dos combustíveis ou outros fatores.

Tal efeito poderia surgir também diretamente de circunstâncias pessoais dos usuários ou indiretamente de uma redução no comércio em geral, levando ao uso reduzido de veículos comerciais. A redução do tráfego, seja pelo fraco desempenho da economia, pelo aumento de preços dos combustíveis ou ainda por mudança de hábitos da população, afetaria adversamente os negócios, condição financeira e resultados operacionais da Companhia.

A rescisão unilateral antecipada dos contratos de concessão da Companhia pelos Poderes Concedentes poderá impedir a amortização do valor integral de determinados ativos e causar a perda de lucros futuros sem uma indenização adequada.

As concessões da Companhia estão sujeitas à rescisão unilateral antecipada em determinadas circunstâncias estabelecidas pela legislação e pelo contrato de concessão. Ocorrendo a extinção da concessão, os ativos serão revertidos ao Poder Concedente. Em caso de extinção antecipada, o valor referente à indenização do valor desses ativos que não tenham sido completamente amortizados ou depreciados de acordo com os termos dos contratos de concessão, poderá não ser suficiente para compensar a indenização devida. Se o Poder Concedente extinguir o contrato de concessão em caso de inadimplemento, o valor pode teoricamente ser reduzido até zero, pela imposição de multas ou outras penalidades. Para mais informações sobre os contratos de concessão, ver item 1.16 deste Formulário de Referência.

O surto ou potencial surto de doenças em escala global (pandemia) pode levar a uma maior volatilidade no mercado de capitais global e resultar em pressão negativa sobre a economia brasileira. A ocorrência de uma pandemia no Brasil e em outros países onde a Companhia atua pode acarretar severas perdas financeiras na arrecadação tarifária das Concessionárias e, por consequência, dificultar o cumprimento de suas obrigações contratuais, com ênfase para a prestações de serviços operacionais.

O anúncio de uma pandemia ou epidemia de doenças pela Organização Mundial da Saúde (OMS), por um novo patógeno ou por agentes, tais como o COVID-19, o Zika, o Ebola, a Mpox, a gripe aviária, a febre aftosa, a gripe suína (pelo vírus H1N1 – influenza A), a Síndrome Respiratória no Oriente Médio (MERS) e a Síndrome Respiratória Aguda Grave (SARS), pode levar à adoção de medidas restritivas pelos Governos, com o objetivo (i) de suprimir e controlar a contaminação de pessoas por doenças graves, evitando maiores impactos ao sistema de saúde e taxas de mortalidade da população, bem como (ii) de mitigar crise econômica decorrente deste cenário com impacto local, regional ou global.

A pandemia de COVID-19, reconhecida pela Organização Mundial da Saúde (“OMS”) em 11 de março de 2020 desencadeou severas medidas por parte de autoridades governamentais no mundo todo, na tentativa de controlar o surto da doença, resultando em ações relacionadas ao fluxo de pessoas, incluindo quarentena e lockdown, restrições a viagens e transportes públicos, assim como fechamento prolongado de locais de trabalho. Consequentemente, isso provocou menores níveis de tráfego veicular na maior parte das rodovias operadas pela Companhia, bem como restrições ao funcionamento e paralisações dos serviços metroviários, ferroviários, portuários e aeroportuários, resultando em perda de receita no período.

Qualquer novo surto de uma doença que afete o comportamento das pessoas ou que demande políticas públicas específicas de contenção pode ter um impacto adverso nos negócios da Companhia.

. A título de exemplo, pode citar-se as medidas governamentais de contenção da contaminação epidemiológica que foram adotadas:

- Isolamento Social: por meio das recomendações e/ou imposições de isolamento social, que reduzem o deslocamento e fluxo de pessoas entre as cidades e dentro dos centros urbanos. Para os negócios da Companhia, tal situação significa redução do fluxo de usuários nas rodovias (veículos comuns e veículos comerciais), nos transportes coletivos, como metrô e trem e VLT, bem como em aeroportos.
- Quarentena mandatória e restrições em regiões com grandes números de infectados (Ex.: bloqueio de fronteiras e proibição de entrada em países): reduzem viagens nacionais e internacionais e podem levar ao cancelamento de voos de companhias aéreas. A diminuição da oferta de voos tem por consequência a redução de receitas arrecadadas pelos aeroportos operados pela Companhia. Além disso, a restrição de deslocamento integral das pessoas também acarreta redução do fluxo de usuários tanto nas rodovias (veículos comuns e veículos comerciais) quanto nos transportes coletivos, como metrô e trem e VLT.

Os planos de contingenciamento e protocolos de doenças infecciosas podem não ser suficientes em caso de surgimento de uma pandemia, epidemia ou surto de uma doença infecciosa, o que pode afetar adversamente as operações da Companhia e, consequentemente, sua capacidade de cumprir com suas obrigações financeiras.

Ainda, os reflexos desses impactos, além de afetar os resultados operacionais da Companhia, consequentemente, podem afetar sua capacidade em atingir índices financeiros determinados nos contratos de dívidas. Qualquer inadimplemento dos termos de tais contratos, que não seja sanado ou renunciado por seus respectivos credores, nos termos dos respectivos contratos, podem resultar na decisão desses credores

em declarar o vencimento antecipado do saldo devedor das respectivas dívidas e/ou resultar no vencimento antecipado de outros contratos financeiros.

A combinação de fundamentos macroeconômicos enfraquecidos, a desaceleração econômica e a contração do mercado, como visto recentemente na pandemia do COVID-19, teve um impacto negativo sobre o desempenho da Companhia. Cenários futuros semelhantes, agravados pela volatilidade dos mercados de capitais brasileiro e internacional ou pela incidência de novas pandemia, podem provocar efeitos adversos relevantes sobre a situação financeira, liquidez e resultados das operações da Companhia, além de impactar o valor das suas ações.

(i) países estrangeiros onde o emissor atue

Riscos associados aos países estrangeiros onde a Companhia atua.

A Companhia detém, indiretamente, participação no capital social do Aeroporto Internacional de Quito, no Equador. A cidade de Guayaquil é a capital econômica do país e, portanto, pode eventualmente disputar a demanda internacional de voos para o país. Além disso, existe a possibilidade de riscos políticos na região, tanto na esfera municipal e/ou federal, riscos de segurança pública e de falha de energia, a exemplo dos ocorridos em 2024. Adicionalmente, outros aspectos que podem ser considerados negativos são: (i) a economia doméstica do país tem recursos limitados para viagem; e (ii) o aeroporto é distante da área central de Quito.

A Companhia também detém, indiretamente, participação no capital social do Aeroporto Internacional de Curaçao. Alguns fatores que podem afetar adversamente os negócios da Companhia na região são: (i) risco político associado à instabilidade política do país; (ii) concorrência turística de Aruba, Bonaire e outros destinos do Caribe pelos passageiros internacionais; (iii) as condições econômicas dos Estados Unidos e Europa Ocidental podem afetar as viagens de turismo; (iv) a forte presença e influência política nos sindicatos locais; e (v) alta dependência de passageiros da Holanda.

A Companhia também detém, indiretamente, participação no capital social do Aeroporto Internacional de San José, na Costa Rica. Alguns fatores que podem afetar adversamente seus negócios na região são: (i) o crescimento do tráfego de turistas diretamente para o aeroporto da Libéria, no norte da Costa Rica; e (ii) eventual crise nos EUA que pode reduzir o volume de passageiros e carga.

(j) questões sociais

Movimentos sociais, greves e paralisações podem impactar a geração de caixa, com a diminuição da receita e aumento dos custos.

O Brasil passou por movimentos sociais de grande impacto, como a greve dos caminhoneiros ocorrida em 2018, bem como greves relacionadas às disputas políticas ocorridas em 2022, que, em caso de recorrência, podem representar ameaças à rotina operacional das rodovias, empresas de mobilidade e aeroportos operados pela Motiva, assim como ameaças aos funcionários, usuários e comunidades vizinhas da Companhia. A Companhia não pode assegurar que seus ativos não estarão sujeitos a bloqueios, invasões ou ocupações por estes grupos.

Além disso, as concessões de Rodovias, Trilhos e Aeroportos podem ser afetadas pela ocorrência de greves internas envolvendo colaboradores ou terceiros. Nestas concessões, os trabalhadores desempenham um papel fundamental na prestação de serviços aos usuários, desde o atendimento ao cliente até a manutenção das instalações e equipamentos. A recusa dos trabalhadores em realizar suas atividades pode resultar em interrupções significativas na operação, atrasos nos cronogramas de manutenção, além de prejudicar a imagem da empresa perante seus usuários.

A possibilidade de greves internas é um fator de risco relevante em setores onde as condições de trabalho são difíceis ou onde os trabalhadores possuem uma grande capacidade de organização e mobilização, como é o caso do setor de transporte. Além disso, as greves internas também podem ser influenciadas por fatores externos, como mudanças na legislação trabalhista, situações políticas e econômicas do país, dificuldades nas relações com sindicatos e/ou entidades representativas dos trabalhadores, entre outros.

A ocorrência de assaltos, sequestros, roubos, vandalismo e/o terrorismo podem acarretar efeito relevante e adverso, além de danos à imagem da Companhia.

Os ativos da Companhia estão sujeitos a riscos de assaltos e sequestros, que podem afetar diretamente a segurança dos colaboradores e clientes, além de causar perdas materiais significativas. Também há exposição ao risco de vandalismo, roubo de equipamentos, furto de cabos e perfis metálicos que podem danificar aos ativos, estruturas e propriedades, gerando custos elevados de reparação, impactos operacionais e indisponibilidade ou degradação dos serviços prestados. Além disso, os ativos da Companhia estão sujeitos ao risco de terrorismo e ciberterrorismo, que podem representar ameaça à vida, danos à imagem da empresa e aumento do sentimento de insegurança nos clientes, colaboradores e terceiros.

O risco de assaltos, sequestros, roubo de equipamentos, furto de cabos e perfis metálicos, vandalismo e terrorismo e ciberterrorismo está diretamente relacionado ao contexto político, ideológico, religioso e social das regiões ou países onde a Companhia atua. A instabilidade política e social pode afetar direta e/ou indiretamente a segurança e a economia do país, o que pode levar ao aumento da criminalidade e dos atos terroristas.

Em países ou regiões com elevados níveis de instabilidade política e social, os riscos de assaltos, sequestros, furtos, roubos e atos terroristas tendem a ser maiores. Da mesma forma, o terrorismo pode se intensificar em locais afetados por conflitos internos ou instabilidade política, criando um ambiente propício para a radicalização de grupos extremistas.

(k) questões ambientais

A Companhia está sujeita a diversas leis e regulamentos ambientais que podem se tornar mais rígidos no futuro e resultar em maiores obrigações e maiores investimentos de capital.

A Companhia está sujeita a abrangente legislação federal, estadual e municipal relativa à proteção do meio ambiente. O cumprimento desta legislação é fiscalizado por órgãos e agências governamentais, que podem impor sanções administrativas por eventual inobservância da legislação. Tais sanções podem incluir, entre outras, a imposição de multas, que podem ser ainda mais severas se em razão do descumprimento de eventuais Termos de Ajustamento de Conduta (“TAC”) celebrados, embargos, a revogação de licenças e até mesmo a suspensão temporária ou definitiva de atividades desenvolvidas pela Companhia. A aprovação de leis e regulamentos de meio ambiente mais rigorosos podem forçar a Companhia a destinar maiores investimentos de capital neste campo e, em consequência, alterar a destinação de recursos de investimentos já planejados. Tais alterações poderão ter efeito adverso relevante sobre sua condição financeira e sobre seus resultados.

Além disso, se não observar a legislação relativa à proteção Socioambiental, a Companhia poderá sofrer a imposição de sanções penais, sem prejuízo da obrigação de reparação dos danos que eventualmente tenham sido causados. As sanções no âmbito penal (cível e criminal) podem incluir, entre outras, penas pessoais aos responsáveis (todos envolvidos, principalmente os administradores), bem como a perda ou restrição de incentivos fiscais e o cancelamento e a suspensão de linhas de financiamento de estabelecimentos oficiais de crédito, exclusão de carteiras na bolsa e desvalorização do valor de suas ações, assim como a proibição de contratar com o Poder Público, podendo ter impacto negativo nas receitas da Companhia ou, ainda, dificultar a captação de recursos junto ao mercado financeiro, comprometendo a imagem e reputação empresarial.

Ainda, considerando que as empresas da Motiva terceirizam algumas de suas atividades e que a Companhia possui cessionários operando dentro dos seus ativos, a Companhia poderá também sofrer a imposição de sanções penais por eventuais infrações causadas por terceiros e fornecedores na execução de obras e/ou outras atividades com impacto socioambiental significativo.

As demoras ou indeferimentos, por parte dos órgãos ambientais licenciadores, na emissão ou renovação de licenças, assim como a eventual impossibilidade de atender às exigências estabelecidas por tais órgãos ambientais no curso do processo de licenciamento ambiental, poderão prejudicar, ou mesmo impedir, conforme o caso, a instalação e a operação dos empreendimentos da Companhia. Sem prejuízo do disposto acima, a inobservância da legislação ambiental, obrigações contratuais ou das obrigações que assumiu por meio das licenças, autorizações, termos de compromisso, termos de ajustamento de conduta ou acordos judiciais poderá causar impacto adverso relevante na imagem, nas receitas e nos resultados operacionais da Companhia.

Operações localizadas em regiões sujeitas a acidentes geológicos.

Algumas Unidades de Negócios possuem trechos inseridos em regiões de maior complexidade geológica, em alguns casos devido ao relevo montanhoso, existência de regiões de várzea com subsolo de má qualidade, ocorrência de chuvas mais intensas, taludes com geometrias desfavoráveis (altura e inclinação), proximidade de regiões urbanizadas, unidades de conservação, áreas e comunidades sensíveis, dentre outros fatores, o que pode aumentar os riscos da ocorrência de fenômenos como: escorregamentos, queda de blocos, deslizamentos, etc., com possibilidade de causar danos à vida, ambientais, materiais, contaminações, acarretar a interdição da via e perda de receita. A ocorrência de tais fatos poderá resultar em aumento de custos para as controladas e diminuição de suas receitas, o que pode afetar adversamente os resultados operacionais das suas controladas e, conseqüentemente, da Companhia.

Alguns aeroportos detidos no exterior pela Companhia estão localizados em regiões sujeitas a riscos de erupções vulcânicas e terremotos.

O Aeroporto Internacional Mariscal Sucre/Quito, no Equador, que a Companhia controla em conjunto, está em uma área sujeita a riscos de erupções vulcânicas e terremotos. O Aeroporto Internacional Juan Santamaria, em San Jose, na Costa Rica, está em uma área sujeita a riscos de erupções vulcânicas e também terremotos.

Caso tais eventos ocorram, dependendo da magnitude e localização, há o risco de necessidade de parada prolongada do funcionamento destes aeroportos ou ainda afetar suas operações de maneira importante, prejudicando eventualmente o acesso a tais locais. A ocorrência de nuvens de fumaça vulcânica impede temporariamente o tráfego aéreo na região, ou ainda tais erupções ou terremotos podem vir a causar algum dano direto na infraestrutura destes aeroportos.

A ocorrência de tais fatos poderá resultar em aumento de custos de operação, investimentos adicionais de recuperação da infraestrutura e diminuição de suas receitas, o que pode afetar adversamente os resultados operacionais destas empresas e, conseqüentemente, da Companhia.

(I) questões climáticas, incluindo riscos físicos e de transição

Eventos climáticos mais intensos e frequentes podem ocasionar danos aos negócios (rodovias, aeroportos e trilhos) administrados pelas controladas da Companhia, resultando em custos adicionais e redução das receitas.

A Companhia avalia os impactos da mudança do clima alinhada às diretrizes da TCFD (*Task Force on Climate Related Financial Disclosures*), que visa encorajar as organizações a comunicarem aos investidores sobre os riscos associados às mudanças climáticas, além de detalhar suas estratégias de gestão desses riscos.

Para a identificação e avaliação dos **riscos físicos agudos e crônicos** foram considerados os cenários climáticos do sexto relatório de avaliação (AR6) do IPCC (*Intergovernmental Panel on Climate Change*). Em linha com as recomendações da TCFD, foram selecionados dois cenários para análise, sendo um pessimista e um intermediário, ambos projetados para os anos de 2030 e 2050. A ocorrência de eventos climáticos extremos nas regiões em que a Companhia possui operações (como exemplo ondas de calor, tempestades, seca meteorológica, incêndios florestais, ventos fortes, inundações e deslizamentos) podem gerar os diferentes impactos para os negócios da Companhia.

A ocorrência de **riscos físicos agudos** pode demandar investimentos adicionais aos já planejados pelas controladas da Companhia, interferir no cronograma de execução dos projetos, impactando negativamente a distribuição de recursos para a Motiva. Adicionalmente, tais eventos podem provocar prejuízos aos ativos das controladas, resultando em aumento de gastos com projetos de engenharia voltados à segurança dos usuários e garantia de viabilidade dos ativos. Caso as controladas não acompanhem estas tecnologias, não estarão preparadas para os custos decorrentes dos possíveis incidentes associados aos eventos climáticos, ocasionando depreciação da marca devido à insatisfação dos usuários e outros danos derivados da falta de segurança nas operações.

Os **riscos físicos crônicos** das mudanças climáticas podem resultar no futuro em condições climáticas diferentes das existentes quando do início das respectivas concessões, podendo causar a redução na vida

útil dos ativos, incapacidade de manter o nível de qualidade, segurança e conforto das rodovias, aeroportos e metrô e dos respectivos serviços prestados, o que poderá afetar adversamente o resultado operacional e condição financeira das suas controladas e, conseqüentemente, da Companhia.

Especificamente no segmento de rodovias, a ocorrência dos eventos citados acima pode causar impactos socioambientais como deslizamentos, desmoronamentos e quedas de barreiras provocando a interdição da operação com possibilidade de causar acidentes com os colaboradores, fornecedores, prestadores de serviço, terceiros e clientes da Companhia, além de danos à infraestrutura que podem resultar em aumentos de custos e redução das receitas das suas controladas.

Com relação às suas controladas no segmento aeroportuário, os impactos decorrentes de eventos climáticos mais intensos e frequentes como, por exemplo, vendavais e chuvas intensas podem acarretar o fechamento das pistas de pouso, atrasos ou cancelamento de voos, danos às edificações e estruturas e até mesmo o fechamento dos aeroportos o que, por sua vez, impactaria adversamente as receitas de suas controladas e a da Companhia.

No que se refere às controladas da Companhia no segmento de trilhos, eventos ligados, por exemplo, a alagamentos nas cidades em razão de maior incidência de chuvas e ventos fortes, podem impactar as suas operações causando a superlotação do sistema operacional, danos às estruturas físicas, alagamento das vias e interrupção o fornecimento de energia elétrica, ocasionando degradação ou paralisação da operação.

O desastre climático do estado do Rio Grande do Sul afetou adversamente os negócios da Companhia e sua condição financeira, e a extensão total dos impactos causados pelas inundações e deslizamentos seguem em avaliação.

Entre abril e maio de 2024, mais de 400 municípios do Rio Grande do Sul tiveram bairros inteiramente cobertos por chuvas intensas que ocasionaram a maior tragédia climática do estado. Mais de 101 trechos de rodovias federais e estaduais tiveram bloqueios totais e/ou parciais devido às das inundações e deslizamentos, e parte dos aeroportos do estado tiveram suas operações parcial ou totalmente afetadas.

A controlada da Companhia, ViaSul, administra, no Rio Grande Sul, 473,4 Km das rodovias BR101/290/386/448/RS, sendo: o trecho da BR-101/RS, entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290 (Osório); da BR-290/RS, o entroncamento com a BR-101(A) (Osório) até o Km 98,1; da BR-386, o entroncamento com a BR-285/377(B) (para Passo Fundo) até o entroncamento com a BR-470/116(A) (Canoas) e da BR-448, o entroncamento com a BR-116/RS-118 até o entroncamento com a BR-290/116 (Porto Alegre).

Além dos trechos das rodovias mencionadas, os aeroportos de Bagé, Uruguaiana e Pelotas, que são administrados pela Motiva no Rio Grande do Sul, também foram impactados, com cancelamentos de voos por volumes extremos de precipitação pluviométrica, que ocasionaram na decretação do estado de calamidade no estado do Rio Grande do Sul, no dia 30 de abril de 2024.

As chuvas extremas causaram diversos bloqueios nas rodovias sob concessão da Companhia, que tiveram suas operações bloqueadas por tempo indeterminado. Além disso, os aeroportos administrados pela Motiva em outros estados do Brasil, que tinham voos com destino ao aeroporto de Porto Alegre, também tiveram suas operações impactadas.

O risco de mudanças climáticas, já comunicado em Formulários de Referências anteriores da Companhia, combinado com a ocorrência do El Niño, influenciaram a intensidade das chuvas no estado do Rio Grande do Sul e afetaram adversamente as operações da Motiva:

- **Impacto no desempenho financeiro:** Os bloqueios dos trechos de rodovias e os cancelamentos de voos nos aeroportos sob administração da Motiva trouxeram um impacto significativo no desempenho financeiro, incluindo (a) receitas reduzidas, devido à suspensão temporária das operações, restrição no tráfego rodoviário e cancelamento de voos; (b) aumento das despesas com assistência e remediação; e (c) custos com restauração e recuperação.
- **Aumento nos custos de operação e investimentos:** As controladas realizaram investimentos para retomar as operações suspensas e iniciar obras para a recuperação dos trechos de rodovias afetados, além do refazimento dos empreendimentos que estavam em andamento.

- **Regulamentação adicional:** O evento ocorrido pode acarretar regulamentações ambientais adicionais e acelerar as suas aprovações. O não atendimento das exigências pode gerar multas e outras penalidades regulatórias, além de custos adicionais para a adequação.
- **Aumento nos custos de seguros:** O evento ocorrido pode acelerar o aumento no custo de seguro das controladas e as controladas podem não ser capazes de obter seguro para determinados riscos.

Os impactos citados acima podem não ter no futuro a recomposição integral por meio de seguros contratados, ou podem, ainda, não ter a recomposição do desequilíbrio contratual junto aos Poderes Concedentes, sendo que poderá haver um descasamento temporal dadas as proporções do desastre climático. Além disso, eventos climáticos desta proporção podem se tornar frequentes nesta região.

A transição para uma economia de baixa emissão de carbono pode produzir aumento de custos e redução de receitas dos negócios da Motiva devido a necessidade de investimentos adicionais em tecnologias para atender a novas regulamentações, taxaço do carbono e mudanças no comportamento de clientes.

Os riscos da transição climática da Motiva também se baseiam nas recomendações da Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD, 2017) e estão relacionados a riscos de mercado, reputacional, regulatório/legal e tecnológico. As concessões controladas pela Companhia estão expostas às mudanças no ambiente de negócio derivadas da transição para uma economia de baixo carbono no que se refere a restrições para emissões de GEE de origem fóssil e no consumo de fontes de energia intensivas em carbono tais como derivados de petróleo, carvão mineral e gás natural.

O aumento na demanda por modais de transporte de baixo carbono para o transporte de pessoas (elevação na participação dos veículos elétricos e a maior demanda por conexão entre modais de baixa emissão - ônibus/metrô/bicicleta) pode reduzir a receita de empresas que não priorizem produtos e serviços mais sustentáveis em seu negócio. Em relação ao transporte de cargas, a ampliação das ferrovias pode acarretar redução da participação das rodovias no volume de carga transportada no Brasil.

Uma maior demanda por matérias primas e insumos menos intensivos em carbono podem resultar em dificuldade de acesso ou escassez de determinados insumos, acarretando interrupções da cadeia de abastecimento. Por exemplo, pode haver indisponibilidade de gás natural e combustíveis renováveis (e.g. etanol), devido ao aumento da demanda por estes produtos em diversos setores, como uma alternativa de curto prazo a fontes de maior emissão utilizadas atualmente.

Novas leis e regulamentações para restrição a emissões ou imposição de imposto sobre o carbono, podem ocasionar a elevação do preço de combustíveis fósseis aumento dos custos da Companhia e a consequente elevação no preço de venda de serviços e/ou redução na margem de lucro das controladas. Ainda, o descumprimento destas leis pode gerar custos administrativos não planejados, como multas, avaliações e sanções administrativas por órgãos reguladores sobre os negócios das controladas.

O aumento do consumo de eletricidade e a necessidade de descarbonização da matriz energética podem levar a um desequilíbrio entre oferta e demanda por fontes de energia renovável, aumentando o preço da energia elétrica. No Brasil, a redução do volume de água disponível nas hidroelétricas, devido à redução dos volumes de precipitação, pode acarretar acionamento de termoeletricas para geração de energia elétrica, encarecendo o custo da eletricidade gerada.

Alguns dos seguros das concessões da Motiva são obrigações contratuais, portanto, qualquer alteração das exigências precisa ser absorvida pela empresa. A incorporação da variável climática em processos de subscrição de seguros pode levar a maiores exigências para ativos com risco climático alto (Ex: aumento do prêmio do seguro, ativos não serem cobertos por determinados eventos etc.).

A incorporação da avaliação de risco climático pelas instituições financeiras pode acarretar reavaliações das condições de crédito para determinados ativos, com aumento das taxas de juros ou alterações nas condições de financiamento para as controladas ou ativos classificados como risco climático alto, ou seja, que estejam mais expostos aos efeitos das alterações climáticas ou que sejam grandes emissores de carbono de origem fóssil.

Com o consumidor aumentando a demanda por produtos e/ou serviços mais sustentáveis, a Companhia pode passar a priorizar a incorporação de tecnologias menos intensivas em carbono aos produtos/infraestrutura. Tais tecnologias exigem investimentos em P&D e uma adequação nos serviços

ofertados, resultando em aumento de custos devido a alteração no preço dos insumos adquiridos de fornecedores, tais como biocombustíveis, energia renovável, concreto e aço com menores emissões de GEE e requisitos de produção (tratamento de efluentes e resíduos).

Atualmente, alguns contratos de concessão de São Paulo e Rio de Janeiro, onde a Motiva opera solicitam o relatório de emissões de GEE, o que pode se materializar também para órgãos ambientais de outros estados. O descumprimento destas obrigações pode resultar na geração de multas, avaliações e sanções administrativas pelos órgãos ambientais e gerar custos administrativos não planejados.

Novos contratos de concessão poderão incluir a exigência de operação "Carbono Neutro", como no caso da RioSP. Como trata-se de uma tendência para as concessões futuras, o não atendimento das exigências dos novos contratos, pode gerar multas e outras penalidades regulatórias.

A Motiva possui emissões de escopo 3 significativas. Caso a Companhia falhe em engajar e incentivar a cadeia de valor a reduzir suas emissões, a Companhia poderá não responder à crescente preocupação dos stakeholders com as gestões de emissões indiretas e suas estratégias para lidarem com impactos financeiros relacionados ao clima.

Em 2022, a Motiva submeteu suas metas baseadas em ciência para redução de emissões de gases de efeito estufa à Science Based Targets Initiative (SBTi) e, em 2023, recebeu a aprovação por esta iniciativa. O não cumprimento das metas pode impactar na imagem da Companhia perante os seus stakeholders.

(m) outras questões não compreendidas nos itens anteriores

A Companhia entende que não há outras questões não compreendidas nos itens anteriores.

4.2. Indicar os 5 (cinco) principais fatores de risco, dentre aqueles enumerados no campo 4.1, independentemente da categoria em que estejam inseridos

- 1) Valores de Capital Expenditure (“CAPEX”) acima do planejado, podem afetar negativamente a condição financeira e os resultados operacionais da Companhia.
- 2) Eventos climáticos mais intensos e frequentes podem ocasionar danos aos negócios (rodovias, aeroportos e trilhos) administrados pelas controladas da Companhia, resultando em custos adicionais e redução das receitas.
- 3) A Companhia pode ser alvo de tentativas de ameaças cibernéticas no futuro, as quais podem afetar adversamente os seus negócios.
- 4) A Companhia está sujeita a riscos relacionados ao aumento das taxas de juros, uma vez que financia parte de suas operações.
- 5) O inadimplemento de obrigações contratuais ordinárias, inclusive de natureza financeira (contraprestações e aportes), por parte dos Poderes Concedentes, especialmente no caso de contratos de Parceria Público Privada, poderá impedir o cumprimento integral dos compromissos contratuais da Companhia, inclusive os de natureza financeira, e causar diminuição de receita, acréscimo de custos, gerar multas, reduzir os lucros futuros e gerar prejuízos.

4.3. Descrever, quantitativa e qualitativamente, os principais riscos de mercado a que o emissor está exposto, inclusive em relação a riscos cambiais e a taxas de juros

Os negócios, situação financeira, resultados operacionais, fluxo de caixa, liquidez e/ou negócios futuros da Companhia poderão ser afetados de maneira adversa por qualquer dos fatores de risco de mercado descritos a seguir. Os riscos descritos abaixo são aqueles que a Companhia conhece e acredita que, na data deste Formulário de Referência, podem afetá-la adversamente.

Riscos de crédito

Decorre da possibilidade da Companhia e suas investidas sofrerem perdas decorrentes de inadimplência de suas contrapartes ou de instituições financeiras depositárias de recursos ou de investimentos financeiros.

Risco de taxas de juros e inflação

Decorre da possibilidade de sofrer redução nos ganhos ou aumento das perdas decorrentes de oscilações de taxas de juros incidentes sobre os ativos e passivos financeiros da Companhia.

A Companhia e suas investidas estão expostas a taxas de juros flutuantes, principalmente relacionadas às variações: (i) da TJLP, do IPC-A, e do CDI relativos aos empréstimos e debêntures em reais; (ii) Secured Overnight Financing Rate (SOFR) e oscilação em USD relativos aos empréstimos em dólares; e (iii) IGP-M e IPC-A relativo ao ônus da concessão. As taxas de juros nas aplicações financeiras em reais são em sua maioria vinculadas à variação do CDI e das aplicações em dólares vinculadas à variação da SOFR. As tarifas das concessões da Motiva são reajustadas por índices de inflação.

Abaixo estão demonstrados os valores resultantes das variações monetárias e de juros sobre os contratos de empréstimos, financiamentos, debêntures, notas comerciais, mútuos, obrigações parceladas e aplicações financeiras com taxas pós-fixadas, no horizonte de 12 meses, ou seja, até 31 de dezembro de 2024, ou até o vencimento final de cada operação, o que ocorrer primeiro:

Risco	Consolidado - Efeito em R\$ no resultado			
	Exposição em R\$ (7) (8)	Cenário provável	Cenário A 25%	Cenário B 50%
CDI	(13.124.496)	(1.735.632)	(2.128.619)	(2.521.607)
IPC-A	(14.726.688)	(1.739.507)	(1.925.635)	(2.111.763)
TJLP	(5.655.769)	(636.716)	(751.153)	(865.617)
SOFR diária	(404.862)	(36.181)	(50.811)	(67.675)
Efeito sobre os empréstimos, financiamentos, debêntures, derivativos e notas comerciais		(4.148.036)	(4.856.218)	(5.566.662)
CDI	(2.472.830)	(362.178)	(426.795)	(491.384)
Efeito sobre os mútuos		(362.178)	(426.795)	(491.384)
Selic over	(16.309)	(1.982)	(2.477)	(2.972)
Efeito sobre as obrigações parceladas		(1.982)	(2.477)	(2.972)
CDI	8.160.653	782.198	905.275	1.027.847
Efeito sobre as aplicações financeiras		782.198	905.275	1.027.847
Total do efeito líquido de ganhos / (perdas)		(3.729.997)	(4.380.214)	(5.033.172)

As taxas de juros consideradas foram ⁽¹⁾:

Aumento do CDI ⁽²⁾	12,1500%	15,1875%	18,2250%
IPC-A ⁽³⁾	4,8300%	6,0375%	7,2450%
TJLP ⁽⁴⁾	7,9700%	9,9625%	11,9550%
Selic over ⁽⁵⁾	12,2500%	15,3125%	18,3750%
SOFR diária ⁽⁶⁾	4,4900%	5,6125%	6,7350%
Redução do CDI ⁽²⁾	12,1500%	9,1125%	6,0750%

(1) As taxas apresentadas acima serviram como base para o cálculo. As taxas foram utilizadas nos 12 meses do cálculo: Nos itens (2) a (6) abaixo, estão detalhadas as premissas para obtenção das taxas do cenário provável:

(2) Taxa de 31/12/2024, divulgada pela B3. Nas investidas em que os passivos atrelados ao CDI são maiores que as aplicações financeiras, foi considerado o aumento da taxa CDI para calcular os cenários de estresse. Nas investidas em que as aplicações são maiores que os passivos atrelados ao CDI, foi considerada a diminuição da taxa do CDI para calcular os cenários de estresse;

(3) Variação anual acumulada nos últimos 12 meses, divulgada pelo IBGE;

(4) Taxa de 31/12/2024, divulgada pelo BNDES;

- (5) Taxa de 31/12/2024, divulgada pelo Banco Central do Brasil;
- (6) Taxa SOFR, divulgada diariamente pelo Federal Reserve em 31/12/2024;
- (7) Os valores de exposição não contemplam ajustes a valor justo, não estão deduzidos dos custos de transação, e não consideram os saldos de juros em 31/12/2024, quando estes não interferem nos cálculos dos efeitos posteriores; e
- (8) Os cenários de estresse contemplam depreciação dos fatores de risco (CDI, TJLP, IPCA Selic e SOFR).

Risco de taxas de câmbio

Decorre da possibilidade de oscilações das taxas de câmbio das moedas estrangeiras utilizadas para a aquisição de equipamentos e insumos no exterior, bem como para a liquidação de passivos financeiros. Além de valores a pagar e a receber em moedas estrangeiras, a Companhia tem investimentos em controladas e controladas em conjunto no exterior e tem fluxos operacionais de compras e vendas em outras moedas.

As investidas financiam parte de suas operações com empréstimos e financiamentos em moeda estrangeira vinculados ao dólar norte-americano (USD) equivalentes, em 31 de dezembro de 2024, a R\$ 621.374 mil.

A Aeris e a CAP possuem operações com empréstimos e financiamentos em USD, que é a moeda funcional dessas investidas.

Risco financeiro e liquidez

Decorre da escolha entre capital próprio (aportes de capital e retenção de lucros) e capital de terceiros que a Companhia e suas investidas fazem para financiar e refinanciar suas operações. Risco de liquidez é o risco de que a Motiva irá encontrar dificuldades em cumprir as obrigações associadas com seus passivos financeiros que são liquidados com pagamentos em caixa ou com outro ativo financeiro.

As análises de sensibilidade são estabelecidas com base em premissas e pressupostos em relação a eventos futuros, de modo não foram considerados nos cálculos novas contratações de operações com derivativos além dos já existentes.

A Companhia adotou para os cenários de estresse A e B da análise de sensibilidade, os percentuais de 25% e 50%, respectivamente, os quais são aplicados no sentido de apresentar situação que demonstre sensibilidade relevante de risco variável.

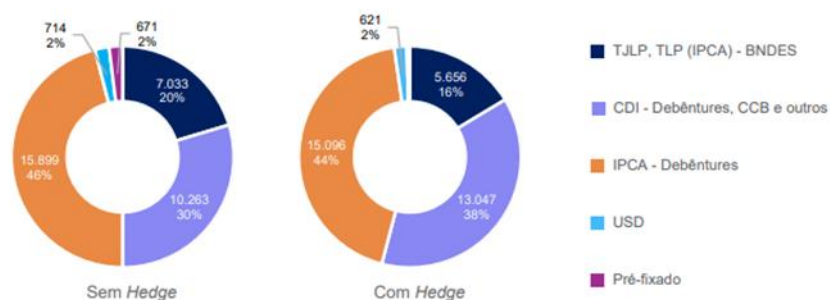
A seguir está demonstrada a composição da dívida da Companhia na posição no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, bruto dos custos de transação, bem como cenários de análise de sensibilidade quanto às variações em moedas estrangeiras e nas taxas de juros.

Composição da Dívida Consolidada¹

Composição da Dívida (R\$ MM)	Custo Médio ao Ano
BNDES	TJLP + 0,0% - 4,0% a.a.; IPCA + 4,59% - 8,05% a.a
BNB	IPCA + 2,28% - 2,79% a.a.
Debêntures, CCB e outros	CDI + 0,44% - 3,75% a.a.
Debêntures	IPCA + 4,25% - 7,25% a.a.
USD	4,2% a.a. - 12% a.a., SOFR + 4,60% a.a.
Outros	6,14% a.a. - 9,76% a.a.

¹ Os valores não estão reduzidos dos custos de transação e estão mensurados ao custo amortizado.

Composição da Dívida por Indexador¹



1. Valores em R\$MM e % do total da dívida da Companhia.

O quadro seguinte apresenta os passivos financeiros derivativos e não derivativos, por faixas de vencimento, correspondentes ao período remanescente no balanço patrimonial até a data contratual de vencimento. Esses valores são brutos e não descontados, e incluem pagamento de juros contratuais:

	Consolidado				
	Menos de 1 ano	Entre 1 e 2 anos	Entre 2 e 3 anos	Entre 3 e 4 anos	Acima de 4 anos
Empréstimos e financiamentos (a)	1.641.257	880.305	906.324	891.174	10.650.960
Debêntures e notas comerciais (a)	2.793.923	2.923.956	5.085.716	5.095.014	28.312.068
Fornecedores e outras contas a pagar	1.507.070	130.547	1.860	-	13
Mútuos com partes relacionadas	263.695	-	-	-	-
Fornecedores e contas a pagar a partes relacionadas	42.212	3.256	-	-	-
AFAC - partes relacionadas	-	-	-	-	1.196
Dividendos e juros sobre o capital próprio	167.002	-	-	-	-
Contas a pagar de operações com derivativos	143.535	-	-	-	92.439
Obrigações com Poder Concedente	313.388	163.508	163.508	163.508	2.842.343

(a) Valores brutos dos custos de transação.

4.4. Descrever os processos judiciais, administrativos ou arbitrais em que o emissor ou suas controladas sejam parte, discriminando entre trabalhistas, tributários, cíveis, ambientais e outros: (i) que não estejam sob sigilo, e (ii) que sejam relevantes para os negócios do emissor ou de suas controladas, indicando:

Em 31 de dezembro de 2024, a Companhia e suas controladas eram partes em processos judiciais e administrativos de natureza cível, fiscal-tributária, trabalhista e regulatória. Na data de referência, o total das contingências prováveis com provisão constituída nas demonstrações financeiras somavam R\$ 385.785 mil, dos quais: (i) R\$ 60.560 mil para contingências tributárias; (ii) R\$ 103.085 mil para contingências cíveis, administrativas e outros; (iii) R\$ 150.930 mil para contingências trabalhistas e previdenciárias; e (iv) processos de natureza contratuais (regulatória e/ou sancionatória), no valor total de R\$ 71.165 mil.

A Companhia e suas controladas possuem outros riscos relativos a questões tributárias, cíveis e trabalhistas, avaliados pelos assessores jurídicos como sendo de risco possível, no total de R\$ 1.940.773 mil, para os quais nenhuma provisão foi constituída, tendo em vista que as práticas contábeis adotadas no Brasil e as IFRS não determinam sua contabilização. Do montante informado: (i) R\$ 1.591.276 mil correspondem à contingências tributárias; (ii) R\$ 246.186 mil para contingências cíveis, administrativas e outros; e (iii) R\$ 103.311 mil para contingências trabalhistas e previdenciárias. Não há contingências ambientais a serem informadas.

Em virtude do encerramento do Contrato de Concessão, da formalização do acordo celebrado pela RDN e informado por meio do Fato Relevante divulgado no dia 7 de dezembro de 2022, ou em razão de sua própria tramitação, os seguintes processos de interesse da RDN não são mais considerados relevantes para serem reportados no presente item:

- Processo nº 0004594-04.2005.40.13400 (nº antigo 200534000045876) - nulidade das infrações invocadas pela Portaria nº 732/2004-DER-PR;
- Processo nº 0024098-93.2005.4.01.3400 (nº antigo 200534000243613) – declaração da inexistência das infrações lavradas pelos Autos de Infração e de Imposição de Multa nº 002 a 013, de 2014;
- Processo nº 5056317-95.2021.4.04.7000 – discussão judicial sobre honorários de sucumbência em ação popular objeto de acordo referido;

Em virtude do encerramento das atividades da Barcas como operadora do transporte aquaviário no Rio de Janeiro, em 11 de fevereiro de 2025, em razão do decurso do prazo contratual, o seguinte processo de interesse da Barcas S.A. – Transportes Marítimos (Barcas) não é mais considerado relevante para ser reportado no presente item:

- Processo nº 0431063-14.2016.81.0001 - Ação de Rescisão do Contrato de Concessão.

Adicionalmente, considerando não ter sido celebrado o Contrato de Concessão referente à concorrência internacional n.º 01/2017(Linha 15, da Rede Metroviária de São Paulo) e face à prolação de sentença julgando extinto o processo pela perda de objeto, ainda que ainda não transitada em julgado, também não é mais considerado relevante para ser reportado no presente item:

- Processo nº 1010888-85.2019.8.26.0053 – nulidade da licitação da Linha 15 Prata – Monotrilho.

Abaixo a descrição das ações judiciais e administrativas relevantes da Companhia e suas controladas. De forma geral, o critério de relevância adotado pela Companhia para descrição dos processos abaixo considera principalmente o valor envolvido, o objeto das ações, sobretudo o potencial impacto face aos Contratos de Concessão, e a capacidade que o processo pode ter de influenciar a decisão de investimento na Companhia, e não necessariamente o prognóstico de perda provável ou possível.

a) Processos de Natureza Cível

Processo: 5016911-49.2019.4.03.6100 – Processo Judicial Cível	
Juízo	5ª Vara Federal de São Paulo
Instância	1ª Instância
Tipo de Ação	Ação Declaratória

Processo: 5016911-49.2019.4.03.6100 – Processo Judicial Cível	
Data de instauração	13/09/2019
Polo Ativo	Concessionária da Rodovia Presidente Dutra S.A (NovaDutra)
Polo Passivo	União Federal e Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)
Objeto	Ação ajuizada pela NovaDutra, em face da União Federal e da ANTT objetivando o reequilíbrio econômico-financeiro provisório pactuado em 2017 relativamente ao impacto das alterações nas regras relativas ao excesso de peso dos caminhões.
Valores, bens ou direitos envolvidos	Reequilíbrio econômico-financeiro provisório pactuado em 2017 no âmbito da Revisão Ordinária nº 22 e Revisão Extraordinária nº 13 da Tarifa Básica de Pedágio.
Principais fatos	Em 13 de setembro de 2019, a ND ajuizou ação declaratória contra a União Federal e a ANTT perante a Justiça Federal de São Paulo visando à recomposição do equilíbrio da equação econômico-financeira do seu contrato de concessão, em razão de alterações ocorridas na legislação desde 1999, que majoraram os custos com a manutenção do pavimento. Desde o ajuizamento, o processo tramitou regularmente, tendo sido apresentadas as contestações pelas Rés, e a réplica pela ND, foi proferida a decisão saneadora em 30 de agosto de 2022, (i) deferindo a produção de provas periciais contábeis e de engenharia requeridas pela ND; (ii) nomeando os peritos para cada especialidade e determinando a intimação dos mesmos para que informem se aceitam o encargo; e (iii) determinando a posterior intimação das partes para que nomeiem assistentes técnicos e apresentem quesitos. Aguarda-se a realização das perícias.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Não há decisões de mérito.
Estágio do processo	Instrução – Fase Pericial.
Chance de perda	Possível.
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	O processo é considerado relevante por se tratar de uma contingência de natureza regulatória ativa já judicializada pela Controlada, apesar da prejudicialidade descrita abaixo.
Análise do impacto em caso de perda do processo	O reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato não foi efetivado em relação aos fatos objeto da presente demanda, desse modo, a Controlada não espera qualquer efeito patrimonial adverso em caso de eventual perda.

Processo: 5026377-67.2019.4.03.6100 - Processo Judicial Cível	
Juízo	5ª Vara Federal de São Paulo
Instância	1ª Instância e 2ª Instância (agravo de instrumento)
Tipo de Ação	Ação Declaratória
Data de instauração	13/12/2019
Polo Ativo	Concessionária da Rodovia Presidente Dutra S.A (NovaDutra)
Polo Passivo	União Federal e Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)
Objeto	Ação ajuizada pela NovaDutra, em face da União Federal e da ANTT, visando assegurar a manutenção do reequilíbrio parcial do Contrato de Concessão (PG-137/95-00) efetivado pela ANTT por meio Portaria n.º 161/17, que autorizou a antecipação de 50% da remuneração devida com os custos de elaboração dos projetos executivos pendentes de aprovação pela ANTT.
Valores, bens ou direitos envolvidos	Reequilíbrio parcial do contrato de concessão.

Processo: 5026377-67.2019.4.03.6100 - Processo Judicial Cível	
Principais fatos	Em 13 de dezembro de 2019, a ND ajuizou ação declaratória perante a Justiça Federal de São Paulo contra a União Federal e a ANTT visando ao reequilíbrio parcial do contrato de concessão para afastar suposta ilegalidade enfrentada desde a edição, pela ANTT, da Portaria n.º 161/17, que autorizou a antecipação de 50% da remuneração devida com os custos de elaboração dos projetos executivos pendentes de aprovação pela ANTT. Após tramitação judicial, em 8 de abril de 2022, a ND protocolou junto à ANTT um pedido formal de proposta de acordo no processo judicial, posteriormente celebrado, mas ainda pendente de homologação judicial. Em 1º de outubro de 2024, o acordo assinado pelas partes foi juntado aos autos pela ANTT.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Não há decisões de mérito.
Estágio do processo	Instrução.
Chance de perda	Remoto.
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	O processo é considerado relevante por se tratar de uma contingência de natureza regulatória ativa já judicializada pela Controlada, apesar da prejudicialidade descrita abaixo.
Análise do impacto em caso de perda do processo	Não aplicável, considerando o acordo celebrado, ainda que pendente de homologação judicial.

Processo: 0107038-05.2006.8.26.0053 – Processo Judicial Cível	
Juízo	11ª Vara Fazenda Pública da Comarca da Capital de São Paulo
Instância	1ª Instância (mérito)
Tipo de Ação	Ação Popular
Data de instauração	17/03/2006
Polo Ativo	Flavio Montesinos Godói e Outros
Polo Passivo	Fazenda Estadual de São Paulo; Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô; Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM; Companhia Paulista de Parcerias – CPP; Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S.A. – EMTU; Representantes dos entes acima; e Concessionária da Linha 4 do Metrô de São Paulo S.A. (ViaQuatro).
Objeto	Ação popular que visa a anulação de todos os atos e procedimentos relacionados com a licitação internacional, na modalidade de concorrência, para a concessão da linha 4 amarela do metrô (Concorrência Internacional nº 42325212), para operação dos serviços de transporte de passageiros, pelas alegadas irregularidades e ilicitudes que teriam sido praticadas pelos réus no curso do certame, como

Processo: 0107038-05.2006.8.26.0053 – Processo Judicial Cível	
	incompetência, usurpação de poder, vício de forma, ilegalidade do objeto e não atendimento ao princípio constitucional da publicidade.
Valores, bens ou direitos envolvidos	A validade da licitação da Linha 4 do metrô de São Paulo.
Principais fatos	Tramitam no Poder Judiciário ações populares que objetivam a decretação da anulação de atos e procedimentos da Concorrência Internacional n.º 42325212, relativa à Concessão da Linha 4 – Amarela do Metrô de São Paulo. As ações são conexas. O mérito das ações ainda não foi apreciado pelo Poder Judiciário, tendo havido discussão acerca da inclusão, ou não, das pessoas físicas signatárias do contrato de concessão no polo passivo das ações. No momento, aguarda-se citação de novos réus, pessoas físicas. Após concluída a referida citação, deverá ser aberto prazo para a contestação por parte dos réus.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Não há decisões de mérito.
Estágio do processo	Inicial, aguardando-se apresentação das contestações por todos os réus.
Chance de perda	Remota.
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	O processo é considerado relevante pois os fatos e fundamentos jurídicos em discussão afetam, potencialmente, a validade do contrato de concessão.
Análise do impacto em caso de perda do processo	A anulação da licitação da Linha 4 do Metrô de São Paulo será passível de causar um efeito adverso nos negócios, na condição econômico-financeira e nos resultados operacionais da ViaQuatro. A Lei de PPP e o Contrato de Concessão preveem direitos de indenização aplicáveis.

Processo: 0117119-13.2006.8.26.0053 – Processo Judicial Cível	
Juízo	9ª Vara Fazenda Pública da Comarca da Capital de São Paulo
Instância	1ª Instância
Tipo de Ação	Ação Popular
Data de instauração	30/06/2006
Polo Ativo	Nivaldo Santana da Silva e Outros
Polo Passivo	Fazenda Estadual de São Paulo; Companhia do Metropolitano de São Paulo-Metrô; Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM; Companhia Paulista de Parcerias – CPP; Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S.A. – EMTU; Representantes dos entes acima; e Concessionária da Linha 4 do Metrô de São Paulo S.A. (ViaQuatro).
Objeto	Ação popular que visa a anulação de todos os atos e procedimentos relacionados com a licitação internacional, na modalidade de concorrência, para a concessão da linha 4 amarela do metrô (Concorrência Internacional nº 42325212), para operação dos serviços de transporte de passageiros, pelas irregularidades e ilicitudes que teriam sido praticadas pelos réus, como incompetência, usurpação de poder, vício de forma, ilegalidade do objeto e não atendimento ao princípio constitucional da publicidade.
Valores, bens ou direitos envolvidos	A validade da licitação da Linha 4 do Metrô de São Paulo

Processo: 0117119-13.2006.8.26.0053 – Processo Judicial Cível	
Principais fatos	Tramitam no Poder Judiciário ações populares que objetivam a decretação da anulação de atos e procedimentos da Concorrência Internacional n.º 42325212, relativa à Concessão da Linha 4 – Amarela do Metrô de São Paulo. As ações são conexas. O mérito das ações ainda não foi apreciado pelo Poder Judiciário, tendo havido discussão acerca da inclusão, ou não, das pessoas físicas signatárias do contrato de concessão no polo passivo das ações. No momento, aguarda-se citação de novos réus, pessoas físicas. Após concluída a referida citação, deverá ser aberto prazo para a contestação por parte dos réus.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Não foram proferidas decisões de mérito no processo.
Estágio do processo	Inicial, aguardando-se apresentação das contestações por todos os réus.
Chance de perda	Remota.
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	O processo é considerado relevante pois os fatos e fundamentos jurídicos em discussão afetam, potencialmente, a validade do contrato de concessão.
Análise do impacto em caso de perda do processo	A anulação da licitação da Linha 4 do Metrô de São Paulo será passível de causar um efeito adverso nos negócios, na condição econômico-financeira e nos resultados operacionais da ViaQuatro. A Lei de PPP e o Contrato de Concessão preveem direitos de indenização aplicáveis.

Processo: 1050217-49.2020.4.01.3400 – Processo Judicial Cível	
Juízo	16ª Vara Federal de Brasília
Instância	2ª instância
Tipo de Ação	Ordinária
Data de instauração	08.09.2020
Polo Ativo	RDN Concessões e Participações LTDA (RDN), antiga RodoNorte.
Polo Passivo	Estado do Paraná, União – Advocacia Geral da União; Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT; Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná – DER/PR.
Objeto	Trata-se de ação em que a RDN pretende declarar seu direito a fim de assegurar a metodologia de fiscalização da concessão na forma prevista no Contrato de Concessão, afastando a Portaria DER/PR n° 03/2019.
Valores, bens ou direitos envolvidos	Não há valor envolvido
Principais fatos	Em 4 de setembro de 2020, a RDN ajuizou a ação de procedimento comum contra o DER/PR, Estado do Paraná, União Federal, ANTT, tendo por objeto o questionamento das autuações formalizadas com base na Portaria DER/PR n.º 03/2019, que promoveu a mudança de metodologia de fiscalização estabelecida pelo DER/PR, subtraindo uma etapa prévia à formalização consistente em notificação à concessionária para correção de não-conformidades operacionais, em violação ao que está previsto no contrato de concessão. Em 29 de abril de 2024, foi proferida sentença julgando procedentes os pedidos da RDN. Em face da sentença, foram interpostos recursos de apelação pelo DER, pelo Estado do Paraná, pelo DNIT, pela União e pela ANTT. Em 5 de agosto de 2024, foram apresentadas contrarrazões pela RDN.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Em 29 de abril de 2024, foi proferida sentença julgando procedentes os pedidos da RDN.
Estágio do processo	Recursal
Chance de perda	Possível

Processo: 1050217-49.2020.4.01.3400 – Processo Judicial Cível	
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	O processo é considerado relevante pois está associado à estrutura de direitos sancionatórios do Contrato de Concessão.
Análise do impacto em caso de perda do processo	Em caso de perda do processo será mantida a atual metodologia de aferição de não-conformidades operacionais da RDN e aplicação de penalidades em desrespeito ao previsto no Contrato de Concessão, que prevê a obrigatoriedade de notificação à Concessionária para a correção das não-conformidades porventura detectadas previamente à lavratura de autos de infração.

Processo: 0120322-27.2012.8.19.0001 – Processo Judicial Cível	
Juízo	8ª Vara da Fazenda Pública do Rio de Janeiro
Instância	2ª Instância
Tipo de Ação	Ação Popular
Data de instauração	28/03/2012
Polo Ativo	Fernando Otávio de Freitas Peregrino
Polo Passivo	Estado do Rio de Janeiro, Barcas S.A. – Transportes Marítimos (Barcas), Motiva infraestrutura de Mobilidade S.A. (Motiva) e Companhia de Participações em Concessões (CPC).
Objeto	Ação Popular ajuizada com vistas a declarar: (i) a nulidade do reajuste da tarifa decorrente do reequilíbrio do Contrato de Concessão ocorrido em 2012; (ii) a nulidade da redução da base de cálculo do ICMS determinada por Decreto Estadual; (iii) a caducidade do Contrato de Concessão pela transferência do controle acionário da Barcas e abertura de nova licitação; e (iv) a antecipação de tutela para que a tarifa retorne ao valor anterior ao reajuste.
Valores, bens ou direitos envolvidos	A legalidade do reajuste de tarifa realizado em 2012.
Principais fatos	Em 28 de março de 2012, foi ajuizada em face do Estado do Rio de Janeiro, Barcas, Motiva, CPC e outros, requerendo: i) a declaração de nulidade do reajuste da tarifa ocorrido em 2012; ii) a declaração de nulidade da redução da base de cálculo do ICMS; iii) declaração de caducidade do contrato de concessão pela transferência do controle acionário da concessionária e abertura de nova licitação; iv) o deferimento de antecipação de tutela para que a tarifa cobrada seja aquela anterior ao reajuste. Em 14 de julho de 2015, foi prolatada sentença de procedência parcial dos pedidos. As rés Barcas, Motiva e CPC interpuseram recursos de apelação, os quais foram providos, em 29 de janeiro de 2025, tendo sido reconhecida a improcedência da ação popular. Em 28 de março de 2012, foi ajuizada em face do Estado do Rio de Janeiro, Barcas, Motiva, CPC e outros, requerendo: i) a declaração de nulidade do reajuste da tarifa ocorrido em 2012; ii) a declaração de nulidade da redução da base de cálculo do ICMS; iii) declaração de caducidade do contrato de concessão pela transferência do controle acionário da concessionária e abertura de nova licitação; iv) o deferimento de antecipação de tutela para que a tarifa cobrada seja aquela anterior ao reajuste. Em 14 de julho de 2015, foi prolatada sentença de procedência parcial dos pedidos. As rés Barcas, Motiva e CPC interpuseram recursos de apelação, os quais foram providos, em 29 de janeiro de 2025, tendo sido reconhecida a improcedência da ação popular. Em 21 de fevereiro de 2025, o autor opôs embargos de declaração.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Acórdão dando provimento aos recursos de apelação dos Réus para julgar improcedentes os pedidos.
Estágio do processo	Fase recursal.
Chance de perda	Possível.

Processo: 0120322-27.2012.8.19.0001 – Processo Judicial Cível	
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	O processo possui significativa repercussão econômica por se tratar de ação envolvendo a declaração de nulidade de reajuste de tarifa e da redução da base de cálculo do ICMS, apesar do encerramento definitivo da concessão.
Análise de impacto em caso de perda do processo	A declaração de nulidade de reajuste pretendida ou do benefício fiscal referido pode representar eventual obrigação de indenização para a Controlada.

Processo: 1060269-33.2017.8.26.0053 – Processo Judicial Cível	
Juízo	9ª Vara da Fazenda Pública
Instância	1ª instância
Tipo de Ação	Ação Ordinária
Data de instauração	15/12/2017
Polo Ativo	Renovias Concessionária S/A (Renovias)
Polo Passivo	Estado de São Paulo e Agência Reguladora de Transportes do Estado de São Paulo (Artesp)
Objeto	Compensar integralmente o desequilíbrio econômico-financeiro que a Renovias suportou pelo não repasse, aos usuários, do reajuste tarifário definido em 2013. Por essa razão, a Renovias, propôs a presente ação, pleiteando o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, em razão da ausência de reajuste da tarifa de pedágio em 2013 e parcial em 2014.
Valores, bens ou direitos envolvidos	Apuração do desequilíbrio do contrato de concessão pelo não reajuste da tarifa de pedágio prevista no contrato.
Principais fatos	Em face de decisão do Governo do Estado de São Paulo, que decidiu não repassar aos usuários das rodovias estaduais os reajustes das tarifas definidos para 1º de julho de 2013, conforme contratos de concessão em vigor, com o estabelecimento de medidas compensatórias consideradas insuficientes pela concessionária, foi proposta medida judicial pleiteando o integral reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão (processo n.º 1060269-33.2017.8.26.0053). Em 12 de junho de 2023, a Renovias apresentou suas alegações finais. Em razão de tratativas de eventual acordo, as partes apresentaram pedido de suspensão do processo o qual foi deferido pelo juízo. Dessa forma, o processo seguirá suspenso até 10 de julho de 2024. Em 5 de novembro de 2024, foi apresentado novo pedido de suspensão do processo.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Não há decisões de mérito.
Estágio do processo	Suspenso.
Chance de perda	Remota.
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	O processo é considerado relevante pois trata de contingência regulatória ativa já judicializada pela Concessionária.
Análise de impacto em caso de perda do processo	Não haverá indenização à Renovias quanto ao reequilíbrio do contrato de concessão.

Processo: 0617139-73.2008.8.26.0053 – Processo Judicial Cível	
Juízo	5ª Vara da Fazenda Pública da Comarca da Capital de São Paulo
Instância	1ª Instância
Tipo de Ação	Ação Popular
Data de instauração	16/12/2008
Polo Ativo	César Augusto Coelho Nogueira Machado

Processo: 0617139-73.2008.8.26.0053 – Processo Judicial Cível	
Polo Passivo	Governo do Estado de São Paulo/ Fazenda Pública do Estado de São Paulo, Agência Reguladora de Serviços Públicos (Artesp), Motiva Infraestrutura de Mobilidade S.A (Motiva) e Encalso Construções Ltda.
Objeto	Ação popular com pedido liminar, em que se pretende seja considerada inconstitucional e ilegal a cobrança de pedágio no Trecho Oeste do Rodoanel, nas praças localizadas a menos de 35 km do marco zero da capital do Estado de São Paulo.
Valores, bens ou direitos envolvidos	O direito de cobrar a tarifa nas praças de pedágio do trecho oeste do Rodoanel, localizadas a menos de 35 km do marco zero da capital do Estado de São Paulo
Principais fatos	<p>Trata-se de Ação Popular proposta por único autor, Cesar Augusto Coelho Nogueira Machado, em face do Estado de São Paulo, da ARTESP e dos acionistas do RodoAnel Oeste, Motiva e Encalso Construções Ltda. (Encalso), com pedido de anulação das cláusulas do contrato de concessão, protocolada em 15 de dezembro de 2008.</p> <p>Após tramitação judicial, o processo foi anulado desde a citação a fim de que o autor emendasse a petição inicial para incluir no polo passivo agentes públicos e demais pessoas físicas que, no entender do autor popular, seriam responsáveis pelos atos considerados inválidos. Aguarda-se a regular intimação do autor popular e eventual manifestação dentro do prazo estabelecido.</p>
Resumo das decisões de mérito proferidas	Não há decisões de mérito.
Estágio do processo	Inicial.
Chance de perda	Remota.
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	O processo é considerado relevante pois trata da estrutura de cobrança tarifária aplicável à Concessionária.
Análise do impacto em caso de perda do processo	Não poderiam ser cobradas as tarifas nas praças de pedágio localizadas a menos de 35 km do marco zero de São Paulo. Em caso de perda, a estrutura tarifária haveria de ser completamente remodelada, observando-se, porém, os direitos regulatórios protetivos constantes da legislação em face do Concessionário.

Processo: 1019383-89.2017.8.26.0053 – Processo Judicial Cível	
Juízo	8ª Vara da Fazenda Pública
Instância	2ª Instância
Tipo de Ação	Ação Ordinária
Data de instauração	18/05/2017
Polo Ativo	Concessionária do RodoAnel Oeste S.A. (RodoAnel)
Polo Passivo	Estado de São Paulo e Agência Reguladora de Transportes do Estado de São Paulo (Artesp)
Objeto	Compensar integralmente o desequilíbrio econômico-financeiro que a RodoAnel suportou pelo não repasse, aos usuários, do reajuste tarifário definido em 2013. Por essa razão, a RodoAnel, propôs a presente ação, pleiteando o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, em razão da ausência de reajuste da tarifa de pedágio em 2013 e parcial em 2014.
Valores, bens ou direitos envolvidos	Apuração do desequilíbrio do contrato de concessão pelo não reajuste da tarifa de pedágio prevista no contrato.

Processo: 1019383-89.2017.8.26.0053 – Processo Judicial Cível	
Principais fatos	A Ação foi distribuída em 18 de maio de 2017. O Estado de São Paulo e Artesp apresentaram contestação em 20 de julho de 2017. Em 09 de agosto de 2017 o RodoAnel apresentou a réplica. Após a instrução, em 29 de abril de 2019, foi proferida sentença julgando procedente o pedido do RodoAnel a condenar o Estado de São Paulo e a Artesp ao reequilíbrio da equação econômico-financeira do Contrato de Concessão, em razão da ausência do reajuste contratual nos anos de 2013 e 2014. Em 23 de julho de 2019, o Estado de São Paulo e a Artesp interpuseram recurso de apelação, tendo o RodoAnel apresentado suas contrarrazões. Em 1º de outubro de 2024, foi proferido acórdão convertendo o julgamento em diligência para complementação da prova pericial em 1º grau.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Em 29 de abril de 2019, foi proferida sentença julgando procedente o pedido do RodoAnel a condenar o Estado de São Paulo e a Artesp ao reequilíbrio da equação econômico-financeira do Contrato de Concessão. Em 1º de outubro de 2024, foi proferido acórdão convertendo o julgamento em diligência para complementação da prova pericial em 1º grau.
Estágio do processo	Aguarda-se complementação da prova pericial.
Chance de perda	Remota
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	A ação busca a indenização do RodoAnel ao reequilíbrio do contrato de concessão pelo não repasse, aos usuários, do reajuste tarifário definido em 2013.
Análise de impacto em caso de perda do processo	Não haverá indenização à RodoAnel quanto ao reequilíbrio do contrato de concessão.

Processo: 0424291-45.1997.8.26.0053 (nº antigo 1429/1997) – Processo Judicial Cível	
Juízo	6ª Vara da Fazenda Pública de São Paulo
Instância	Instância Superior (STJ)
Tipo de Ação	Ação Civil Pública por Improbidade Administrativa
Data de instauração	04/12/1997
Polo Ativo	Ministério Público do Estado de São Paulo
Polo Passivo	Controlar S.A. e seus sócios à época dos fatos objeto da ação. Não figuram como parte a Motiva ou nenhum de seus diretores conselheiros.
Objeto	Visa à declaração de nulidade do termo de convênio de cooperação firmado pelas empresas-rés para a utilização do Centro Integrado de Táxis, por 90 (noventa) dias, para a realização antecipada de inspeção veicular na frota de uso intenso.
Valores, bens ou direitos envolvidos	A declaração de nulidade do Convênio de Cooperação firmado entre a Controlar e a São Paulo Transporte (SPTrans) para a utilização do Centro Integrado de Táxis pela Controlar; o pagamento pela Controlar e pelos administradores da SPTrans de multa civil; o ressarcimento integral dos danos causados; a suspensão dos direitos políticos dos administradores da SPTrans por três anos; e a proibição da Controlar e da SPTrans de contratar com o Poder Público pelo mesmo período.
Principais fatos	Após a sentença de primeiro grau ser julgada parcialmente procedente, a Controlar recorreu ao Tribunal de Justiça, sendo que em 8 de abril de 2003, seu recurso foi improvido. Os recursos interpostos pela Controlar aos Tribunais Superiores (STJ e STF) foram inadmitidos, tendo sido apresentados, contra esta decisão de indeferimento, em 3 de junho de 2015, agravos e os autos foram remetidos ao STJ para análise em 17 de abril de 2018.

Processo: 0424291-45.1997.8.26.0053 (nº antigo 1429/1997) – Processo Judicial Cível	
Resumo das decisões de mérito proferidas	O Tribunal de Justiça deu provimento aos agravos de instrumentos dos corréus diante da exclusão de todos os agentes públicos, julgando extinta a ação em relação a eles.
Estágio do processo	Aguarda-se o publicação dos acórdãos.
Chance de perda	Possível.
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	A ação visa declarar a de nulidade do Convênio de Cooperação firmado entre a Controlar e a São Paulo Transporte (SPTTrans) com as respectivas multas inerentes à Controlar.
Análise do impacto em caso de perda do processo	O ressarcimento integral e solidário do dano e o pagamento, de forma solidária, de multa civil equivalente à metade do valor do dano, a suspensão dos direitos políticos das pessoas físicas réus por três anos e a proibição de contratar com o Poder Público pelo mesmo período.

Processo: 0044586-80.2011.8.26.0053 – Processo Judicial Cível	
Juízo	11ª Vara da Fazenda Pública de São Paulo
Instância	1ª instância
Tipo de Ação	Ação Civil de Improbidade Administrativa
Data de instauração	25/11/2011
Polo Ativo	Ministério Público de São Paulo
Polo Passivo	Controlar S.A., Motiva Infraestrutura de Mobilidade S.A., CPC – Companhia de Participações em Concessões e outros.
Objeto	Visa à anulação do Contrato de Concessão da Controlar S/A, sequestro de bens dos réus como garantia de futura reparação dos danos supostamente causados e afastamento do cargo do Sr. Prefeito.
Valores, bens ou direitos envolvidos	A legalidade do Contrato de Concessão, os direitos políticos das partes, o direito de contratar com o Poder Público e a indenização dos danos provados.
Principais fatos	<p>Ajuizada pelo MP/SP em 25 de novembro de 2011, perante a 11ª Vara da Fazenda Pública de São Paulo, contra a Controlar e outros, com pedido de liminar para a suspensão da execução do contrato de concessão da Controlar, sequestro de bens dos requeridos como garantia de futura reparação dos danos supostamente causados e afastamento do cargo do Sr. Prefeito.</p> <p>Após a discussão de questões processuais diversas, incluindo a apresentação de defesa prévia e contestação por todos os Réus, em 25 de março de 2022, a Controlar apresentou sua manifestação acerca das alterações trazidas pela lei n.º 8.249/1995 e requereu a extinção da ação por falta de elementos materiais.</p> <p>Em 5 de dezembro de 2022, foi proferida decisão que, em linhas gerais, manteve as questões suscitadas anteriormente quanto a discussão de questões processuais. Face a esta decisão, a Motiva e outros réus apresentaram embargos de declaração e, posteriormente, Agravos de Instrumento perante o Tribunal de Justiça requerendo nova decisão acerca da imediata aplicabilidade das alterações da lei de Improbidade Administrativa. Aguarda-se o julgamento dos referidos agravos de instrumento.</p> <p>Em 8 de abril de 2025, foi proferido acórdão dando provimento a agravos de instrumento interpostos por determinados Réus, inclusive Motiva, CPC, para julgar extinta a ação de improbidade administrativa.</p>
Resumo das decisões de mérito proferidas	Decisão em Agravo de Instrumento, de 08 de abril de 2025, julgando extinta a ação de improbidade administrativa.
Estágio do processo	Início da fase instrução (em 1ª instância) e julgamento de agravos de instrumento referentes à extinção da ação.
Chance de perda	Remota.

Processo: 0044586-80.2011.8.26.0053 – Processo Judicial Cível	
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	O processo é considerado relevante devido a tratar-se de alegação de ocorrência de suposta improbidade administrativa.
Análise do impacto em caso de perda do processo	A declaração de nulidade do Contrato de Concessão, a suspensão dos direitos políticos das partes, a proibição de contratar com o Poder Público e o pagamento de indenização pelos danos que vierem a ser provados.

Processo: 0022800-92.2002.8.26.0053 (nº antigo 053.02.022800-0) – Judicial Cível	
Juízo	10ª Vara da Fazenda Pública de São Paulo
Instância	1ª Instância
Tipo de Ação	Ação Civil Pública de Improbidade Administrativa
Data de instauração	29/08/2002
Polo Ativo	Ministério Público do Estado de São Paulo
Polo Passivo	Construtora Andrade Gutierrez S/A, Construções e Comércio Camargo Correa S/A, Companhia Brasileira de Projetos e Obras S/A, Serveng Civilsan S/A – Empresas Associadas, Concessionária do Sistema Anhanguera-Bandeirantes S/A e Michael Paul Zeitlin. A AutoBAN foi posteriormente inserida no polo passivo da ação pelo fato de seu contrato ser o efetivo objeto da ação.
Objeto	Visa a declaração de nulidade da Concorrência 007/CIC/97 e do correspondente Contrato de Concessão.
Valores, bens ou direitos envolvidos	A validade do Contrato de Concessão.
Principais fatos	Após sentença julgando improcedente a ação, em 12 de junho de 2019, foi proferido acórdão dando provimento ao recurso do Ministério Público para determinar o retorno dos autos à instância ordinária Após tramitação em 1ª Instância, em 25 de março de 2025 foi proferido despacho apreciando diversas questões intercorrentes e determinando as provas a serem produzidas.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Não há decisões de mérito.
Estágio do processo	Fase de instrução.
Chance de perda	Remota.
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	O processo é considerado relevante devido a tratar-se de alegação de ocorrência de suposta improbidade administrativa.
Análise de impacto em caso de perda do processo	A perda no processo poderia representar a decretação da nulidade do Contrato de Concessão o que será passível de causar um efeito adverso nos negócios, na condição econômico-financeira e nos resultados operacionais da AutoBAN.

Processo: 1011663-13.2013.8.26.0053 – Processo Judicial Cível	
Juízo	11ª Vara da Fazenda Pública de São Paulo
Instância	1ª Instância
Tipo de Ação	Ação Ordinária
Data de instauração	14/11/2013
Polo Ativo	Controlar S/A (Controlar)
Polo Passivo	Município de São Paulo
Objeto	Visa, entre outros pleitos, à decretação e extinção do Contrato de Concessão por culpa exclusiva da ré e a condenação desta pelos prejuízos causados com o rompimento unilateral do contrato, incluindo ressarcimento pelos bens não-amortizados (reversíveis ou não), custos

Processo: 1011663-13.2013.8.26.0053 – Processo Judicial Cível	
	de desmobilização, multas rescisórias (contratos civis e trabalhistas), e lucros cessantes pela execução dos serviços até 2018.
Valores, bens ou direitos envolvidos	A legalidade do Contrato de Concessão e a indenização dos danos provados.
Principais fatos	<p>A ação foi proposta pela Controlar em 14 de novembro de 2013 contra a Municipalidade de São Paulo, tendo por objetivo o reconhecimento da extinção do Contrato n.º 34/SVMA/95 por culpa exclusiva da Municipalidade, condenando-a a indenizar a Controlar pelos prejuízos causados com o rompimento antecipado.</p> <p>Realizada a perícia, a Controlar apresentou as razões finais, em 23 de junho de 2021. Aguarda-se prolação da sentença.</p>
Resumo das decisões de mérito proferidas	Não há decisões de mérito.
Estágio do processo	1ª Instância - Aguardando sentença.
Chance de perda	Remota.
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	O processo é relevante pois trata de uma contingência regulatória ativa já judicializada pela Concessionária
Análise do impacto em caso de perda do processo	A Concessionária não receberá a indenização pleiteada pela rescisão antecipada e indevida do contrato de concessão.

Processo: 1012890-62.2018.8.26.0053 – Processo Judicial Cível	
Juízo	1ª Vara da Fazenda Pública do Estado
Instância	1ª Instância
Tipo de Ação	Ação Popular
Data de instauração	15/03/2018
Polo Ativo	Alencar Santana Braga e outros
Polo Passivo	Estado De São Paulo; Geraldo Alckmin; Clodoaldo Pelissioni e Motiva Infraestrutura de Mobilidade S.A (Motiva)
Objeto	Trata-se de ação popular com pedido de tutela de urgência de natureza cautelar com o objetivo de suspender a Concorrência Internacional n.º 002/2016 (Linha 05 e 17) e o respectivo contrato de concessão eventualmente assinado, além do pedido final de decretação de nulidade da Concorrência.
Valores, bens ou direitos envolvidos	Nulidade da licitação da concessão

Processo: 1012890-62.2018.8.26.0053 – Processo Judicial Cível	
Principais fatos	<p>A ação popular foi ajuizada em 14 de março de 2018, inicialmente contra apenas o Estado de São Paulo, o Sr. Geraldo Alckmin e o Sr. Clodoaldo Pelissioni. Posteriormente, foi determinada a inclusão da Motiva no polo passivo do processo, o que ocorreu apenas em 12 de novembro de 2020.</p> <p>Existem outras ações populares conexas em tramitação, nas quais a Motiva ou a ViaMobilidade não são Parte.</p> <p>Os autores populares pretendem ver declarado nulo o contrato de concessão nº 003/2018 por conta (i) da suposta ausência de autorização legislativa para realização da concessão (ii) da suposta violação ao princípio da moralidade administrativa, pois “empresas sócias majoritárias da Motiva” estariam envolvidas em supostos atos de improbidade; e (iii) da suposta lesão ao patrimônio público decorrente da modelagem econômico-financeira escolhida para a concessão.</p> <p>Após contestação e resposta pelos autores populares, em 17 de agosto de 2022 foi publicado despacho determinando o sobrestamento da ação popular até que a ação popular conexa, movida por José Prado de Andrade alcance a fase de saneamento e/ou sentença.</p>
Resumo das decisões de mérito proferidas	Não há decisões de mérito.
Estágio do processo	Suspenso
Chance de perda	Remota
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	O processo é relevante pois os fatos e fundamentos jurídicos tratados na ação abrangem a nulidade do contrato de concessão.
Análise de impacto em caso de perda do processo	Nulidade da licitação da concessão. A Lei de PPP e o Contrato de Concessão preveem direitos de indenização aplicáveis.

Processo: 1009737-97.2018.4.01.3400 – Processo Judicial Cível	
Juízo	22ª Vara Federal Cível da Seção Judiciária do Distrito Federal
Instância	1ª Instância
Tipo de Ação	Ação Ordinária
Data de instauração	20/05/2018
Polo Ativo	Concessionária de Rodovia Sul-Matogrossense S.A. (MSVia)
Polo Passivo	Agência Nacional de Transportes Terrestres e União Federal (ANTT)
Objeto	<p>Visa, entre outros pleitos, liminarmente, a suspensão parcial das obrigações contratuais, especificamente no que se refere às obrigações relativas aos investimentos constantes do PER original, ainda não executados, bem como quaisquer obrigações dele decorrentes, de forma a viabilizar a continuidade da prestação dos serviços essenciais de operação da rodovia e atendimento aos usuários, e ao final (a) a condenação da ANTT a fazer a revisão do Contrato de Concessão para readequar as obrigações assumidas pela MSVia às mudanças das condições que ocorreram no curso da concessão (seja por eventos de responsabilidade do poder concedente, seja por eventos imprevisíveis ou de efeitos incalculáveis, ou (b) subsidiariamente, na remota hipótese de se entender que a revisão pleiteada extrapolaria os limites legais para a alteração dos contratos administrativos, a rescisão do Contrato de Concessão, por culpa da Administração, condenando-se as rés ao pagamento das indenizações plenas indicadas na Lei de Concessões, a serem apuradas em liquidação de sentença.</p>

Processo: 1009737-97.2018.4.01.3400 – Processo Judicial Cível	
Valores, bens ou direitos envolvidos	O direito da Concessionária à revisão do Contrato de Concessão e, alternativamente, o direito de rescindir o contrato e receber a indenização correspondente.
Principais fatos	<p>Em 20 de maio de 2018, a MSVia ingressou em juízo em face da ANTT e da União, para requerer preliminarmente que seja autorizada a suspensão de suas obrigações contratuais de investimentos e seja determinado que a ANTT se abstenha de aplicar quaisquer outras penalidades contra a MSVia e, ao final, a condenação da ANTT a proceder à revisão do contrato de concessão, ou, subsidiariamente, na remota hipótese de se entender que a revisão necessária extrapola os limites de alterações dos contratos administrativos, a sua rescisão judicial, conforme disposto em lei e nos termos do contrato de concessão.</p> <p>Após tramitação e desdobramentos do caso em 1ª e 2ª Instância judiciais, em 4 de dezembro de 2019, a MSVia comunicou nos autos do agravo de instrumento que decidiu submeter a questão do reequilíbrio contratual à jurisdição arbitral. Em 11 de março de 2020, foi protocolizada petição pela MSVia requerendo a suspensão do processo até o término da arbitragem em que será discutido o desequilíbrio do contrato de concessão.</p> <p>Em 17 de março de 2025, foi protocolizada pela MSVia petição intercorrente para informar que as Partes se compuseram no âmbito da Solicitação de Solução Consensual instaurada junto ao Tribunal de Contas da União repactuando o contrato de concessão, com objetivo de reequilibrar o desequilíbrio econômico-financeiro existente, razão pela qual deve ser determinada a extinção sem resolução do mérito.</p> <p>Em 114 de abril de 2025, foi apresentada manifestação pelo MPF de forma favorável ao pedido da MSVia.</p>
Resumo das decisões de mérito proferidas	Não há decisões de mérito.
Estágio do processo	Aguardando julgamento da revisão contratual no Tribunal Arbitral
Chance de perda	Prejudicada, devido a adesão, pela MSVia ao processo de relicitação bem como a instauração de arbitragem para apuração de desequilíbrios econômico-financeiros, bem como repactuação do contrato.
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Prejudicada.
Análise do impacto em caso de perda do processo	Prejudicada.

Processo: 0253634-55.2019.8.19.0001 – Processo Judicial Cível	
Juízo	16ª Vara da Fazenda Pública
Instância	1ª Instância
Tipo de Ação	Ação Popular
Data de instauração	08.07.2020
Polo Ativo	Mauro Bernardo dos Santos e outros
Polo Passivo	Concessionária da Rodovia dos Lagos S.A (ViaLagos)

Processo: 0253634-55.2019.8.19.0001 – Processo Judicial Cível	
Objeto	Trata-se de ação popular ajuizada pelo Deputado Estadual Mauro Bernardo (Cabo Frio) questionando os aditivos contratuais de extensão de prazo do contrato de concessão da ViaLagos assinados por ex-governadores.
Valores, bens ou direitos envolvidos	Validade dos aditivos contratuais da Lagos
Principais fatos	<p>Trata-se de Ação Popular questionando a validade de aditivos contratuais celebrados pela ViaLagos,</p> <p>Após a apresentação de contestação pela Concessionária, bem como pelo DER-RJ, Estado do Rio de Janeiro e AGETRANSP, todos defendendo a plena validade dos aditivos. Aguarda-se o fim do ciclo citatório dos demais réus para iniciar a fase instrutória do processo.</p> <p>De seu turno, também tramita procedimento administrativo no âmbito do Tribunal de Contas do Estado do Rio de Janeiro sobre o tema. Após controvérsia sobre a possibilidade, ou não, de extensão do prazo do contrato de concessão da Via Lagos, em 24 de agosto de 2022, o Plenário do TCE/RJ entendeu, por unanimidade, pela possibilidade de prorrogação do prazo do contrato de concessão da ViaLagos, como forma de promover o reequilíbrio econômico-financeiro do ajuste, porém, entendeu necessário remeter essa análise para auditoria extraordinária governamental (processo administrativo TCE-RJ n.º 100167-4/2012).</p> <p>Em 3 de maio de 2023, o Plenário proferiu acórdão nos autos da auditoria governamental, onde acolheu, em parte, as conclusões da instância técnica do Tribunal de Contas, entendendo (i) pela ausência de estudos demonstrando a vantagem da prorrogação da concessão da Via Lagos em detrimento da realização de um novo certame; (ii) pelo desequilíbrio econômico-financeiro da avença em favor da ViaLagos; e (iii) pelo uso de premissas e parâmetros inadequados para a prorrogação contratual realizada. Contudo, o Colegiado do TCE-RJ entendeu que ainda seria necessário ouvir os esclarecimentos da AGETRANSP e do DER-RJ sobre o caso, a fim de proferir uma decisão final de mérito sobre a legalidade da prorrogação do Contrato de Concessão.</p> <p>Após os citados esclarecimentos (AGETRANSP e DER-RJ), houve esclarecimentos complementares pela CAD do TCE-RJ. Em 9 de outubro de 2024, o TCE-RJ decidiu suspender o julgamento do caso e conferir prazo de 180 dias para conclusão das tratativas entre as partes, que, atualmente, encontra-se em curso.</p> <p>No âmbito judicial, após a juntada de contestação pelo último réu, o autor popular apresentou petição pugnando pela prolação da sentença.</p>
Resumo das decisões de mérito proferidas	Não há decisões de mérito.
Estágio do processo	Instrutória
Chance de perda	Remota.
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Devida a discussão acerca da nulidade dos aditivos contratuais e seus consequentes efeitos.
Análise de impacto em caso de perda do processo	Em sendo anulados os aditivos contratuais, todas as suas disposições perderão efeito, incluindo a previsão de extensão do prazo do Contrato de Concessão. Portanto, esta ação poderá causar um efeito adverso nos

Processo: 0253634-55.2019.8.19.0001 – Processo Judicial Cível	
	negócios, na condição econômico-financeira e nos resultados operacionais da Lagos, não passível de aferição na presente data

Processo: 0189152-64.2020.8.19.0001 – Processo Judicial Cível	
Juízo	15ª Vara da Fazenda Pública
Instância	1ª Instância
Tipo de Ação	Ação Popular
Data de instauração	30.11.2020
Polo Ativo	Walmir de Almeida Barreto Júnior
Polo Passivo	Concessionária ViaRio S.A (ViaRio) e Município do Rio de Janeiro
Objeto	Trata-se de ação popular objetivando a decretação da nulidade do contrato de concessão nº 38/2012 e de seus termos aditivos, bem como a condenação da ViaRio à reparação de suposto dano ao erário.
Valores, bens ou direitos envolvidos	Validade do contrato de concessão da ViaRio e seus termos aditivos
Principais fatos	Trata-se de Ação Popular distribuída em face do Município do Rio de Janeiro e da ViaRio objetivando a decretação da nulidade do contrato de concessão nº 38/2012 e de seus termos aditivos, bem como a condenação da ViaRio à reparação de suposto dano ao erário. Após contestação, em 15 de junho de 2021, foi proferida sentença, acolhendo a preliminar de decadência para julgar extinta a demanda. O autor e o Município apresentaram recurso de apelação que foi negado provimento. Pende a apreciação dos recursos especial e extraordinários interpostos pelo Município e pelo autor popular.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Sentença e acórdão acolhendo a preliminar de decadência para julgar extinta a demanda.
Estágio do processo	Aguardando juízo de admissibilidade dos Recursos Especial e Extraordinário interpostos pelo Autor.
Chance de perda	Remota
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Por se tratar da nulidade do contrato de concessão nº 38/2012 e de seus termos aditivos, bem como a condenação da ViaRio às indenizações correspondentes.
Análise de impacto em caso de perda do processo	Em sendo anulado o contrato e seus, todas as suas disposições perderão efeito. Portanto, esta ação poderá causar um efeito adverso nos negócios, na condição econômico-financeira e nos resultados operacionais da ViaRio, não passível de aferição na presente data

Processo: 16.097.330-7 – Processo Administrativo	
Juízo	Controladoria Geral do Estado do Paraná
Instância	Instância Única
Tipo de Ação	Processo Administrativo de Responsabilização
Data de instauração	02.10.2019
Pólo Ativo	Controladoria Geral do Estado do Paraná
Pólo Passivo	RDN Concessões e Participações LTDA (RDN), antiga RodoNorte
Objeto	Processo administrativo de responsabilização com o objetivo de apurar eventuais responsabilidades administrativas em desfavor da concessionária.
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 75.582.430,00

Processo: 16.097.330-7 – Processo Administrativo	
Principais fatos	<p>Por meio da Resolução n.º 35, de 2 de outubro de 2019, a Controladoria Geral do Estado do Paraná (CGE/PR) instaurou processo administrativo de responsabilização (PAR), previsto no artigo 8º da lei n.º 12.846/2013, com o objetivo de apurar eventuais responsabilidades administrativas em desfavor da concessionária. A concessionária se manifestou acerca do processo em 9 de dezembro de 2019.</p> <p>Após tramitação administrativa, em 27 de outubro de 2021, o Controlador-Geral do Estado do Paraná proferiu decisão impondo penalidades à RDN consistentes em multa, no valor histórico de, aproximadamente, R\$ 75.582 mil, suspensão do direito de contratar e licitar com o Estado do Paraná pelo prazo de 2 anos, e publicação extraordinária da decisão. Contra essa decisão, em 8 de novembro de 2021, a RDN interpôs recurso administrativo, com efeito suspensivo, o qual ainda não foi objeto de julgamento pelo Governador do Estado do Paraná.</p>
Resumo das decisões de mérito proferidas	Decisão administrativa impondo penalidades à RDN.
Estágio do processo	Recursal – aguarda julgamento de recurso administrativo.
Chance de perda	Remota.
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Devido tratar de processo administrativo que apura responsabilidades administrativas em desfavor da concessionária.
Análise do impacto em caso de perda do processo	Em caso de perda haverá a necessidade de pagamento de multa e direito de contratar e licitar com o Estado do Paraná por 2 anos.

b) Processos de Natureza Trabalhista

Não há processos trabalhistas que: (i) não estejam sob sigilo; e (ii) sejam relevantes para os negócios da Companhia ou de suas controladas.

c) Processos de Natureza Administrativo-Regulatória

Não há processos de natureza administrativo-regulatória que: (i) não estejam sob sigilo; e (ii) sejam relevantes para os negócios da Companhia ou de suas controladas.

d) Processos de Natureza Tributária

Processo: 16561.720170/2017-45 – Processo Administrativo Tributário	
Juízo	Receita Federal do Brasil
Instância	2ª Instância Administrativa (Conselho Administrativo de Recursos Fiscais)
Tipo de Ação	Processo Administrativo
Data de instauração	15/12/2017
Polo Ativo	Delegacia da Receita Federal de Sorocaba
Polo Passivo	Rodovias Integradas do Oeste S.A. (SPVias)
Objeto	Diferenças de IRPJ e CSLL decorrentes da glosa de despesas financeiras incorridas com a emissão de debêntures, nos anos-calendário 2012 e 2013 e multas isoladas.
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 355.385.918,44

Processo: 16561.720170/2017-45 – Processo Administrativo Tributário	
Principais fatos	<p>Em 15 de dezembro de 2017, a SPVias foi notificada da lavratura de auto de infração por meio do qual a Receita Federal do Brasil exige diferenças de IRPJ e CSLL nos anos-calendário de 2012 e 2013 oriundas de amortização de ágio, despesas financeiras incorridas com a emissão de debêntures, bem como e multas isoladas relativas às diferenças no cálculo das estimativas mensais.</p> <p>Após tramitação administrativa, em 1ª Instância foi cancelada a multa qualificada e, em 2ª Instância, pelo voto de qualidade, o CARF confirmou a redução de multa, porém manteve a parcela remanescente da exigência fiscal. Aguarda-se intimação do acórdão.</p>
Resumo das decisões de mérito proferidas	Decisão de 1ª instância afastando a qualificação da multa em 150% (cento e cinquenta por cento) E recurso voluntário que, pelo voto de qualidade, manteve o restante da exigência fiscal.
Estágio do processo	Aguarda-se intimação do acórdão do julgamento do recurso voluntário da empresa e do recurso de ofício.
Chance de perda	Possível.
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	O processo é relevante em virtude dos valores e da matéria de discussão envolvidos.
Análise de impacto em caso de perda do processo	Como se trata de processo administrativo, a Concessionária poderá submeter o assunto à Justiça, por meio de ação própria, parcelar ou pagar o valor referente à autuação. Eventual desfecho desfavorável também afetará o resultado da Concessionária.

Processos: 16561.720088/2020-16 e 16561.720096/2020-62 – Processo Administrativo Tributário	
Juízo	Receita Federal do Brasil
Instância	1ª Instância Administrativa
Tipo de Ação	Processo Administrativo
Data de instauração	17/12/2020
Polo Ativo	Delegacia da Receita Federal de Sorocaba
Polo Passivo	Rodovias Integradas do Oeste S.A. (SPVias)
Objeto	Diferenças de IRPJ e CSLL decorrentes da glosa de despesas financeiras incorridas com a emissão de debêntures, nos anos-calendário 2015 e 2016 e multas isoladas.
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 345.671,524,17
Principais fatos	<p>Em 14 de dezembro de 2020, a SPVias foi notificada da lavratura de auto de infração por meio do qual a Receita Federal do Brasil exige diferenças de IRPJ e CSLL nos anos-calendário de 2015 e 2016 oriundas de amortização de ágio, despesas financeiras incorridas com a emissão de debêntures, bem como e multas isoladas relativas às diferenças no cálculo das estimativas mensais.</p> <p>Após tramitação administrativa, em 11 de abril de 2024 foi dado provimento ao recurso voluntário pelo CARF para cancelar a exigência fiscal. Em 5 de agosto de 2024, a PFGN interpôs recurso especial.</p> <p>A discussão objeto do processo nº 16561.720096/2020-62, referente à qualificação da multa, está encerrada.</p>
Resumo das decisões de mérito proferidas	Em 11 de abril de 2024, foi dado provimento ao recurso voluntário.
Estágio do processo	Aguarda-se o julgamento de recurso especial interposto pela PGFN.
Chance de perda	Possível

Processos: 16561.720088/2020-16 e 16561.720096/2020-62 – Processo Administrativo Tributário	
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	O processo é relevante em virtude dos valores e da matéria de discussão envolvidos.
Análise de impacto em caso de perda do processo	Como se trata de processo administrativo, a Concessionária poderá submeter o assunto à Justiça, por meio de ação própria, parcelar ou pagar o valor referente à autuação.

Processo: 5003802-06.2017.4.03.6110 – Processo Judicial Tributário	
Juízo	Receita Federal do Brasil
Instância	1ª Instância
Tipo de Ação	Processo Judicial
Data de instauração	15/12/2017
Polo Ativo	Delegacia da Receita Federal de Sorocaba
Polo Passivo	Rodovias Integradas do Oeste S.A. (SPVias)
Objeto	Anulação dos supostos débitos de IRPJ e CSLL vinculados à amortização de ágio nos anos-calendário 2014 a 2017 bem como declaração do direito à amortização fiscal relativamente aos anos-calendário 2018 e seguintes.
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 395.336.147,99
Principais fatos	<p>Em 21 de novembro de 2017, a SPVias ajuizou medida cautelar nº 5003802-06.2017.4.03.6110, perante a 1ª Vara Federal de Sorocaba – SP, contra a União Federal para oferecer garantia (seguro judicial) relativamente a supostos débitos de IRPJ e CSLL, oriundos da amortização de despesas ágio nos anos-calendário 2014 a 2017, no montante de R\$ 174.608 em 31 de dezembro de 2018. A partir do ano-calendário 2018, a SPVias passou a proceder com os depósitos judiciais pertinentes relativamente aos débitos vincendos controvertidos.</p> <p>Apesar de perícia judicial cujas conclusões confirmam a regularidade do ágio amortizado pela SPVias, sobreveio sentença desfavorável em 18 de julho de 2023. Está pendente a apreciação do recurso de apelação interposto em 09 de agosto de 2023 pela SPVias.</p>
Resumo das decisões de mérito proferidas	Sentença parcialmente procedente, em 18 de julho de 2023, conforme descrição acima dos principais fatos do processo.
Estágio do processo	Aguarda-se o julgamento de recurso de apelação apresentado pela empresa e recurso adesivo da União.
Chance de perda	Possível.
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	O processo é relevante em virtude dos valores e da matéria de discussão envolvidos.
Análise de impacto em caso de perda do processo	A Concessionária poderá parcelar ou pagar o valor referente à parcela do débito garantida por meio do seguro garantia. Quanto aos valores depositados, na hipótese de perda haverá a conversão dos depósitos em renda em favor da União. Eventual desfecho desfavorável também afetará o resultado da Concessionária.

e) Processos de Natureza Ambiental

Não há processos de natureza ambiental que: (i) não estejam sob sigilo; e (ii) sejam relevantes para os negócios da Companhia ou de suas controladas

f) Outros

Além dos processos e informações acima descritos, a Companhia e suas controladas ou coligadas também são partes em processos judiciais ou administrativo de natureza cível, sancionatória, trabalhista e fiscal que, em seu conjunto, são considerados relevantes, a seguir sumarizado:

Processos Judiciais Cíveis – Regulatório	
Número de Processos	102
Valores, bens ou direitos envolvidos	Os processos se referem ao reconhecimento, ou não, do direito de cobrança pelo uso de faixa de domínio bem como a concessão de determinadas isenções sobre a cobrança de pedágio.
Valor provisionado	R\$ 71.165 mil
Prática do emissor ou de sua controlada que causou tal contingência	Os processos versam sobre controvérsias relativas à cobrança pelo uso da faixa de domínio no contrato de concessão junto às concessionárias de energia, gás, água e telefonia em pagar pela referida ocupação e/ou em razão da necessidade de formalização do acordo de ocupação da faixa de domínio, bem como sobre determinadas hipóteses de isenção na cobrança de pedágio para determinadas categorias ou pessoas sem previsão específica em lei.

Processos Judiciais Cíveis – geral	
Número de Processos	2.943
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 550.915 mil
Valor provisionado	R\$ 604.560 mil
Prática do emissor ou de sua controlada que causou tal contingência	Ações judiciais cíveis movidas pelos usuários que utilizam os serviços prestados pelas empresas da Motiva em razão de eventos decorrentes da prestação do serviço concedido, tais como indenizações por danos pessoais, materiais ou morais em razão de animais ou objetos presentes na pista, indenizações em razão de alegada falha no serviço, bem como ações possessórias ajuizadas por terceiros.

Processos Judiciais Trabalhistas	
Número de Processos	3.369
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 406.318 mil
Valor provisionado	R\$ 150.930 mil
Prática do emissor ou de sua controlada que causou tal contingência	Reclamações trabalhistas movidas por ex-colaboradores diretos e indiretos, pleiteando verbas trabalhistas diversas, como: horas extras, adicionais de insalubridade, intervalo intrajornada, e outras envolvendo acidentes de trabalho e doenças ocupacionais.

Processos Administrativos ou Judiciais Tributários	
Número de Processos	537
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 2.258.923 mil
Valor provisionado	R\$ 604.560 mil
Prática do emissor ou de sua controlada que causou tal contingência	Os processos versam sobre controvérsias tributárias diversas, tais como: (i) dedutibilidade de determinadas despesas relativas à amortização de ágio e despesas financeiras incorridas com a emissão de debêntures vinculadas à operação de aquisição de participação societária, para fins IRPJ e CSLL (processo referido no item 4.4 deste Formulário de Referência); (ii) critérios de cálculo, rateio ou responsabilidade aplicável ao ISSQN referente a serviços diversos contratados com prestadores de serviços terceirizados (iii) incidência do IPTU sobre bens da concessão; (iv) legalidade da Taxa de Fiscalização de Anúncios – TFA no Município de São Paulo; e (v) valor de créditos de origem diversa objeto de pedidos de restituição ou declarações de compensação; entre outros.

Processos Administrativos de natureza regulatória - Sancionatória	
Número de Processos	3.816
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 2.050.453 mil
Valor provisionado	R\$ 71.098 mil
Prática do emissor ou de sua controlada que causou tal contingência	Os processos abrangem sobretudo controvérsias junto aos Poderes Concedentes relativos ao cumprimento, ou não, de determinadas obrigações previstas nos contratos de concessão, tais como cronograma de investimentos, qualidade e nível de serviços das Concessionárias.

4.5. Indicar o valor total provisionado, se houver, dos processos descritos no item 4.4

Não há valor provisionado para os processos identificados individualmente no item 4.4.

4.6. Em relação aos processos sigilosos relevantes em que o emissor ou suas controladas sejam parte e que não tenham sido divulgados no item 4.4, analisar o impacto em caso de perda e informar os valores envolvidos

Não aplicável, uma vez que a Companhia e suas controladas não são partes em processos sigilosos.

4.7. Descrever outras contingências relevantes não abrangidas pelos itens anteriores

Outras Informações Relevantes da Companhia:

Processos Conexos

Processo: 0019867-63.2013.8.26.0053 – Processo Judicial Cível Processo: 1007766-40.2014.8.26.0053 – Processo Judicial Cível Processo: 1008352-77.2014.8.26.0053 – Processo Judicial Cível	
Juízo	8ª Vara da Fazenda Pública
Instância	2ª Instância
Tipo de Ação	Ação de Procedimento Ordinário
Partes	Renovias Concessionária S/A (Renovias) x Estado de São Paulo e Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp).
Objeto	Invalidação de Termo Aditivo Modificativo nº 13/2006 (TAM nº 13/2006), o qual reequilibrou, em favor da Renovias, os desequilíbrios quantificados e reconhecidos no Termo Aditivo Modificativo nº 12/2006, mediante a extensão do prazo da concessão, em virtude (i) da impossibilidade de anulação unilateral de termo aditivo; (ii) da ocorrência de decadência do direito da administração anular o termo aditivo; (iii) da existência de coisa julgada administrativa.
Valores, bens ou direitos envolvidos	A validade do TAM nº 13/2006.
Principais fatos	<p>O Estado de São Paulo e a ARTESP ajuizaram a Ação de Procedimento Ordinário n.º 1007766- 40.2014.8.26.0053 contra a Renovias pleiteando a declaração de nulidade do TAM n.º 13/06.</p> <p>A Renovias ajuizou a Ação de Procedimento Ordinário n.º 1008352-77.2014.8.26.0053 contra o Estado de São Paulo e a ARTESP pleiteando a declaração de validade do TAM n.º 13/06. Reconhecida a conexão entre as duas ações, ambas passaram a ter o mesmo andamento na 8ª Vara da Fazenda Pública de São Paulo.</p> <p>Em 18 de julho de 2017, foi proferida sentença julgando procedente a ação proposta pelo Estado de São Paulo e a ARTESP e improcedente a ação proposta pela Renovias. Em 18 de setembro de 2017, a Renovias apresentou recurso de apelação, pendente de julgamento. Desde 27 de março de 2023 a tramitação do processo está suspensa para tratativas de eventual acordo.</p> <p>A Renovias propôs também a Ação de Procedimento Ordinário n.º 0019867-63.2013.8.26.0053 visando a declaração de nulidade do processo administrativo de invalidação de Termo Aditivo em virtude (i) da impossibilidade de anulação unilateral de Termo Aditivo e Modificativo bilateral; (ii) da ocorrência de decadência do direito da administração anular o Termo Aditivo; e (iii) da existência de coisa julgada administrativa. Em 30 de outubro de 2014, foi proferida sentença julgando a ação parcialmente procedente, tendo ambas as partes interposto recurso de apelação, já julgados.</p> <p>Em 27 de junho de 2022, a Renovias interpôs recurso especial e recurso extraordinário. As partes requereram a suspensão do processo para tratativas de eventual acordo. Em 14 de novembro de 2024, foi apresentado novo pedido de suspensão do processo.</p>
Resumo das decisões de mérito proferidas	A invalidade do TAM nº 13/2006 foi objeto de sentenças datadas de 18 de Julho de 2017.
Estágio do processo	Suspensão.
Chance de perda	Remota.

Processo: 0019867-63.2013.8.26.0053 – Processo Judicial Cível	
Processo: 1007766-40.2014.8.26.0053 – Processo Judicial Cível	
Processo: 1008352-77.2014.8.26.0053 – Processo Judicial Cível	
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Os processos são relevantes pois têm por objeto a anulação de um aditivo contratual que efetivou a prorrogação de prazo contratual.
Análise de impacto em caso de perda do processo	Em caso de perda, será afastada a decadência do direito do Estado de pleitear a nulidade do TAM nº 13/2006. Ademais, com a perda da presente ação pela Renovias poderia, conseqüentemente, o Estado prosseguir com o processo administrativo de invalidação do TAM nº 13/2006 e a ação judicial de declaração de nulidade do TAM nº 13/2006 descrita no presente Formulário de Referência. Em sendo o TAM nº 13/2006 anulado, todas as suas disposições perderão efeito, incluindo a previsão de extensão do prazo do Contrato de Concessão. A invalidação do TAM nº 13/2006, nos termos do pedido formulado na ação judicial proposta pelo Estado de São Paulo e pela Artesp, descrita no presente Formulário de Referência, acarretará o refazimento dos cálculos do valor devido à Renovias a título de reequilíbrio econômico-financeiro sob o Contrato de Concessão, que deverá ser formalizado por novo termo aditivo e modificativo ao Contrato de Concessão. Para se fazer um novo reequilíbrio, deve-se usar as formas contratualmente definidas. No caso, além de nova extensão de prazo, as outras possíveis formas de reequilíbrio aplicáveis ao contrato seriam: (i) o aumento do valor das tarifas de pedágio ou (ii) o pagamento direto pelo Erário Público.

Relicitação e Solução Consensual:

Em 20 de dezembro de 2019, a MSVia endereçou requerimento junto à ANTT, manifestando a intenção de aderir ao “Processo de Relicitação”, objeto da Lei nº 13.448/2017.

A viabilidade técnica e jurídica do requerimento foi atestada pela ANTT por meio da Deliberação nº 337, de 21 de julho de 2020, tendo havido a manifestação favorável do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (CPPI) da Presidência da República, conforme Resolução CPPI nº 148, de 2 de dezembro de 2020, e a posterior publicação do Decreto n.º 10.647, de 2021, por parte da Presidência da República.

Em 14 de junho de 2021, foi publicado o 1º Termo Aditivo ao contrato de concessão da MSVia, que contempla garantias por parte da MSVia. Posteriormente, foram celebrados os 2º e 3º Termos Aditivos ao contrato de concessão, com a alteração do PER – Plano de Exploração da Rodovia, compatibilizando os parâmetros das obrigações da concessionária após o enquadramento no processo de relicitação, bem como passando o término do contrato para até 12 de março de 2025, respectivamente.

Ato conseqüente, a ANTT e o Ministério dos Transportes formaram Grupo de Trabalho para buscar uma solução consensual para o contrato de concessão da MSVia, no âmbito da Secretaria de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos (“Secex Consenso”) do Tribunal de Contas da União. A partir do resultado do Grupo de Trabalho, instituído em 28 de abril de 2023, a ANTT apresentou à Secex Consenso proposta de Solicitação de Solução Consensual, que foi admitida e classificada como confidencial. Concluídas as negociações, recomendou-se a celebração de um Termo de Autocomposição e posterior celebração de Termo Aditivo ao contrato de concessão pautado na viabilidade técnica e jurídica, condicionada à realização de processo competitivo para seleção de eventual comprador da totalidade das ações de emissão da MSVia, representativas de 100% de seu capital social.

Em 18 de dezembro de 2024, a MSVia e a União, por intermédio do Ministério dos Transportes, e a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, celebraram, com a interveniência do Tribunal de Contas da União e da Motiva, o Termo de Autocomposição decorrente da solução consensual para a resolução das controvérsias relativas ao contrato de concessão da BR163/MS, em conformidade com o Acórdão Plenário – TCU nº 2.434/2024, incluindo a obrigação da desistência dos processos que tratam da revisão contratual extraordinária, de n.º 1009737-97.2018.4.01.3400, e da redução tarifária e arbitragem, de n.º 1039786-87.2019.4.01.3400, anteriormente reportados nessas Demonstrações Financeiras e que se encontram suspensos.

Concluída a fase de consulta pública, as ações da MSVia foram ofertadas ao mercado, por meio de um processo competitivo na B3, sendo permitido que a Motiva participe do leilão. Com a conclusão do processo competitivo, será celebrado o aditivo de modernização do contrato de concessão, preservando a continuidade da prestação do serviço público, bem como o interesse e a segurança dos usuários.

Em 31 de janeiro de 2025, a Companhia divulgou Comunicado ao Mercado informando sobre a publicação do Edital de Licitação n° 01/2025, referente ao processo competitivo na modalidade de leilão da MSVia.

Em 22 de Maio de 2025, a Companhia comunicou ao mercado através de Fato Relevante que a Comissão Mista do Processo Competitivo declarou a manutenção da Companhia no controle acionário direto da MSVia, em decorrência do não recebimento de propostas econômicas ao Processo Competitivo n°. 01/2025 promovido pela Companhia e pela União Federal, por meio da ANTT, para a alienação de 100% das ações representativas do capital social da MSVia.

Com a publicação do resultado do Processo Competitivo e cumpridas as condições precedentes, será celebrado o aditivo de modernização do Contrato de Concessão da MSVia, com vigência por mais 29 anos, preservando a continuidade da prestação do serviço público na BR-163/MS, conforme condições aprovadas pelo Plenário do TCU, em conformidade com o Acórdão TCU n°. 2.434/2024.

Termos de Compromisso:

No curso normal de suas atividades, a Companhia ou suas investidas celebram Termos de Compromissos com determinados órgãos ambientais, usualmente abrangendo compensações ambientais como exigência para a obtenção das licenças necessárias à realização de obras exigidas pelos respectivos Contratos de Concessão, bem como de natureza trabalhista junto às autoridades competentes.

Todas as contingências consideradas relevantes foram informadas nos itens anteriores.