

1. Atividades do emissor

1.1. Descrever sumariamente o histórico do emissor

A Motiva Infraestrutura de Mobilidade S.A. (“Motiva” ou “Companhia”) foi constituída em 23 de setembro de 1998 como uma sociedade por ações por prazo indeterminado, cujos acionistas originais contribuíram suas participações societárias decorrentes de diferentes concessões rodoviárias para integralização e subscrição do capital social da Companhia - Concessionária do Sistema Anhanguera-Bandeirantes S.A. (“AutoBAN”), Concessionária da Rodovia Presidente Dutra S.A. (“NovaDutra”), Concessionária da Rodovia dos Lagos S.A. (“ViaLagos”) e RodoNorte –Concessionária de Rodovias Integradas S.A. (“RodoNorte”).

Sob o aspecto societário, destacam-se as alterações de acionistas controladores ao longo do tempo, refletidas no antigo Acordo de Acionistas da Companhia (“Antigo Acordo de Acionistas”), celebrado em 18 de outubro de 2001 pelas empresas Camargo Corrêa Transportes S.A. (“CCT”), Serveng - Civilsan S.A. - Empresas Associadas de Engenharia (“Serveng”), Brisa Participações e Empreendimentos Ltda. (“BPE”), Construtora Andrade Gutierrez S.A. (“CAG”), Odebrecht Serviços de Infra-Estrutura S.A. (“Odebrecht”) e SVE-Participações S.A. (“SVE”). No decorrer dos anos, ocorreram algumas movimentações societárias, refletidas no Antigo Acordo de Acionistas, a seguir elencadas:

- (a) Transferência da totalidade da participação detida pela CAG para a Andrade Gutierrez Concessões S.A. (“AGC”);
- (b) Saída das acionistas Odebrecht e SVE;
- (c) Transferência da totalidade das ações detidas pela Serveng à Soares Penido Concessões S.A. (“SPC”);
- (d) Desvinculação de parte das ações detidas pela BPE e a vinculação de ações adicionais detidas por AGC e CC Investimentos e Participações S.A. (“CCII”), atual denominação da CCT;
- (e) Admissão da Aguilha Participações e Empreendimentos Ltda. (“Aguilha”) e Soares Penido Obras, Construções e Investimentos S.A. (“SPO”) como Partes do Acordo de Acionistas, em decorrência das respectivas cisões parciais de BPE e SPC;
- (f) Retirada e desvinculação da BPE do Acordo de Acionistas; e (ii) inclusão da SINCRO Participações S.A. (atual denominação da CC Investimentos e Participações S.A.), pertencente ao Grupo Mover (Grupo Camargo Corrêa), da CAG e da AGC Participações Ltda. (“AGC Participações”), pertencentes ao Grupo Andrade Gutierrez. Dessa forma, os Grupos Mover (Grupo Camargo Corrêa), Andrade Gutierrez e Soares Penido passaram a deter e vincular no Acordo de Acionistas 51% das ações representativas do capital social da Companhia;
- (g) A cessão, pela CAG, de 4.659.860 ações representativas de 0,2639% do capital social da Companhia à AGC, que passou a deter 293.349.824 ações vinculadas ao Acordo de Acionistas, representativas de 16,6149% do capital social da Companhia e (ii) o desdobramento da totalidade das ações de emissão da Companhia na proporção de 1:4, sem modificação do valor do capital social, conforme aprovado pela Assembleia Geral Extraordinária dos acionistas realizada em 25 de novembro de 2011;
- (h) Cisão total e extinção da Aguilha e, consequentemente, cessão das ações pertencentes à Aguilha vinculadas ao Acordo de Acionistas, representativas de 6% do capital social da Companhia, às suas únicas sócias, ou seja, à SPC, AGC e CCII e registro de penhor e cessão fiduciária de ações de titularidade da SPC, totalmente liberadas em 11 de novembro de 2015;
- (i) Alteração para 44,5767% de ações representativas do capital social da Companhia vinculadas ao Acordo de Acionistas, em decorrência da realização de oferta pública de distribuição primária de ações ordinárias (follow on), em 26 de janeiro de 2017; e
- (j) Transferência da totalidade das ações detidas AGC e AGC Participações para a AG Participações S.A. (“AGPar”), em razão de incorporação.

Em 05 de julho de 2022, a Itaúsa S.A. (“Itaúsa”) e a Votorantim S.A. (“Votorantim”) celebram instrumento contratual para aquisição da totalidade das ações detidas pela AGPar na Companhia, sendo a transação concluída, diante da satisfação das condições suspensivas, em 12 de setembro de 2022. Como resultado desta aquisição, a Itaúsa passou a deter 208.669.918 (duzentos e oito milhões, seiscentas e sessenta e nove mil, novecentas e dezoito) ações ordinárias de emissão da Companhia e a Votorantim de 91.479.918 (noventa e um milhões, quatrocentas e setenta e nove mil, novecentas e dezoito) ações ordinárias de emissão da Companhia, sendo que esta já detinha 117.190.000 (cento e dezessete milhões e cento e noventa mil) ações de emissão da Companhia.

Diante da conclusão da transação, foi celebrado um Novo Acordo de Acionistas, o qual entrou em vigor no dia 12 de setembro de 2022 (“Novo Acordo de Acionistas”), tendo sido este firmado em 05 de julho de 2022, pela Itaúsa, a Votorantim, em conjunto com Soares Penido Concessões S.A., Soares Penido Obras, Construções e Investimentos S.A., Sucea Participações S.A. e Sincro Participações S.A. e com a intervenção anuência da Companhia, o qual foi aditado em 24 de agosto de 2022, para reger o exercício de direitos políticos e patrimoniais desses acionistas, de forma a manter um bloco de acionistas representativo, definido e estável, capaz de atuar de maneira uniforme na condução dos negócios no melhor interesse da Companhia. Adicionalmente, a Companhia ressalta que diante da entrada em vigor do Novo Acordo de Acionistas, o Antigo Acordo de Acionistas e seus posteriores aditamentos foram rescindidos.

O Novo Acordo de Acionistas, bem como seu aditamento e demais documentos correlacionados, podem ser encontrados no site de Relação com Investidores da Companhia (<https://ri.motiva.com.br/>), na aba “ESG”, nos ícones “Governança” e “Políticas, Estatuto, Código de Ética, Acordo de Acionistas e Outros Contratos”, e, por fim, no documento desejado ou diretamente, para o acesso ao Novo Acordo de Acionistas, por meio do link: <https://api.mziq.com/mzfilemanager/v2/d/8516d569-e11b-4864-a777-68eca8245423/9a5d2ade-11d2-fcde-54b2-37ace02c8df8?origin=1>.

Em suma, atualmente a Companhia é controlada pelo Grupo Mover, Grupo Oppper, Itaúsa e Votorantim (conforme informações divulgadas na seção 6 deste Formulário de Referência).

Sob o aspecto negocial, a principal contribuição da Companhia para o desenvolvimento econômico e social das regiões onde atua é melhorar a vida das pessoas através da mobilidade, sendo um dos maiores grupos privados de concessões de infraestrutura da América Latina.

Com o objetivo de expandir sua área de atuação, a Companhia busca concorrer por meio de licitações em novas concessões rodoviárias e Parcerias Público-Privadas (“PPP”) dos Governos Federal, Estaduais e Municipais, assim como em aquisições de outras concessionárias existentes.

Na data de Apresentação deste Formulário de Referência, o grupo Motiva (“Grupo Motiva”) era composto pelas seguintes concessionárias: Concessionária do Sistema Anhanguera Bandeirantes S.A. (“AutoBAN”), Concessionária do Sistema Rodoviário Rio – São Paulo S.A. (“RioSP”), Concessionária da Rodovia dos Lagos (“ViaLagos”), Concessionária do RodoAnel Oeste S.A. (“RodoAnel Oeste”), Rodovias Integradas do Oeste S.A. (“SPVias”), Concessionária de Rodovia Sul-Matogrossense S.A. (“MSV”), Concessionária das Rodovias Integradas do Sul S.A. (“ViaSul”), Concessionária Catarinense de Rodovias S.A. (“ViaCosteira”), Concessionária Rota Sorocabana S.A. (“Rota Sorocabana”) e a Concessionária de Rodovias PRVias S.A. (“PRVias”) e Concessionária da Linha 4 do Metrô de São Paulo S.A. (“ViaQuatro”), Concessionária do VLT Carioca S.A. (“VLT Carioca”), Concessionária do Metrô da Bahia S.A. (“Metrô Bahia”), Concessionária das Linhas 5 e 17 do Metrô de São Paulo S.A. (“ViaMobilidade”), Concessionária das Linhas 8 e 9 do Sistema de Trens Metropolitanos de São Paulo S.A. (“ViaMobilidade Linhas 8 e 9”), Aeris Holding Costa Rica, S.A. (“Aeris”), Curaçao Airport Partners N.V. (“CAP”), Aeroporto Internacional de Confins S.A. (“BH Airport”), Concessionária do Bloco Sul S.A. (“Bloco Sul”), Concessionária do Bloco Central S.A. (“Bloco Central”), Concessionária do Aeroporto da Pampulha S.A. (“Pampulha”) e a Companhia, além das controladas em conjunto a Concessionária ViaRio S.A. (“ViaRio”), Renovias Concessionária S.A. (“Renovias”), Corporación Quiport S.A. (“Quiport”). Maiores informações sobre as atividades do Grupo Motiva podem ser encontradas no item 1.2 deste Formulário de Referência.

Abaixo, destacamos alguns eventos que consideramos relevantes para o histórico da Companhia, abrangendo aspectos negociais e societários, além daqueles já elencados acima e que estão refletidos em seu Novo Acordo de Acionistas:

- Em 19 de dezembro de 2000, o registro de companhia aberta foi concedido pela Comissão de Valores Mobiliários (“CVM”);
- Em 20 de novembro de 2001, a Companhia se tornou a primeira empresa a celebrar o Contrato de Participação no Novo Mercado, segmento de governança corporativa da B3 S.A. - Bolsa de Valores, Mercadorias e Futuros (“B3”);
- Em 1º de fevereiro de 2002, as ações da Companhia começaram a ser negociadas na B3 sob o ticker “CCRO3” e a partir do dia 2 de maio de 2025 sob o ticker “MOTV3”; e
- Em 2003, como estratégia de diversificação dos negócios da Motiva, a Companhia entrou no segmento de trilhos com a aquisição de parte do capital da Serviços e Tecnologia de Pagamentos STP (“STP”), que opera os meios eletrônicos de pagamento Sem Parar/Via Fácil e Onda Livre. Em 31 de agosto de 2016, a Companhia concluiu a venda da sua participação societária na STP pelo valor de, aproximadamente, R\$1,4 bilhão.
- Em 2004:
 - a. A Companhia realizou a segunda distribuição pública de ações; e
 - b. A Companhia adquiriu a integralidade da participação acionária na ViaOeste, detendo 100% do seu capital social até a data deste Formulário de Referência.
- Em 2005:
 - a. A Companhia ampliou sua participação na RodoNorte (até então era de 74,24%), passando a deter 85,92% do seu capital social. Adicionalmente, em 20 de dezembro de 2019, a Companhia aumentou a sua participação para 87,20%, em razão de aumento do capital social da RodoNorte, subscrito e integralizado em sua totalidade pela Companhia.
- Em 2006:
 - a. Vislumbrando a expansão da Motiva em negócios correlatos ao objeto principal da Companhia, a Companhia venceu a concorrência da Linha 4 – Amarela do Metrô de São Paulo e, juntamente com outros sócios, a Companhia constituiu a ViaQuatro;
 - b. A Companhia liderou o consórcio vencedor da primeira PPP do País, para a operação e manutenção da Linha 4-Amarela do Metrô de São Paulo. Operada pela ViaQuatro, da qual detinha originalmente 58% do capital;
 - c. A Companhia celebrou o Termo Aditivo nº 16/2006 ao Contrato de Concessão da AutoBAn, que reequilibrou a equação econômico-financeiro estendendo o prazo da concessão por mais 104 meses, com término previsto para 01/01/2027; e
 - d. A Companhia celebrou o Termo Aditivo nº 12/2006 ao Contrato de Concessão da ViaOeste, que reequilibrou a equação econômico-financeiro estendendo o prazo da concessão por mais 50 meses, com término previsto para 30/12/2022.
- Em 2007:
 - a. A Companhia ingressou com a participação de 10% na concessão da Northwest Parkway LLC, nos USA, juntamente com outro sócio, a Brisa – Autoestradas de Portugal S.A., detentora de 90% de participação. A participação da Companhia foi encerrada em 2009, com a venda da integralidade de sua participação para a Brisa. A Northwest Parkway é a concessionária responsável pela exploração da concessão da Northwest Parkway, que tem extensão aproximada de 14 km, encontra-se em operação desde novembro de 2003 e integra o anel viário da cidade de Denver, no estado do Colorado, EUA.
- Em 2008:

- a. A Companhia venceu a concorrência para a concessão pública do RodoAnel Oeste de São Paulo, constituindo, com outro sócio, a RodoAnel; e
- b. A Companhia adquiriu 40% de participação na Renovias.
- Em 2009:
 - a. A Companhia concluiu a terceira distribuição pública de ações; e
 - b. Novamente no intuito de ampliar portfólio, a Companhia adquiriu participação de 45% de ações na Controlar S.A. (50% do controle acionário), sendo que as atividades da Controlar S.A. foram encerradas em 1º de fevereiro de 2014.
- Em 2010:
 - a. A Companhia realizou a reorganização societária da Motiva, mediante (a) aprovação dos acionistas da Companhia em Assembleia Geral Extraordinária para a incorporação pela Companhia da sua controlada Actua Serviços Compartilhados Ltda e (b) aprovação dos acionistas da Companhia de Participações em Concessões, controlada pela Companhia, para a incorporação da Engellog Centro de Engenharia Ltda, também controlada pela Companhia. Diante disso, a Motiva passou a contar com Divisões de Serviços denominadas Divisão Actua, Divisão Engellog e Divisão EngellogTec; e
 - b. A Companhia adquiriu a participação integral da SPVias;
- Em 2011:
 - a. Entrando no segmento de transmissão de dados por fibra ótica, constituímos a SAMM - Sociedade de Atividades em Multimídia Ltda. (“SAMM”), que tem como objeto a comercialização de transmissão de dados por meio de fibra ótica; e
 - b. Foi celebrado, pela controlada da Companhia ViaLagos, o 8º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão, incluindo novos investimentos estimados e reequilibrando a equação econômico-financeiro com a extensão do prazo da concessão por mais 15 anos, com término estimado para 12/01/2037, mediante a adoção da Metodologia de Fluxo de Caixa Marginal, que determina a substituição periódica da receita de arrecadação projetada pela receita de pedágio real efetivamente arrecadada.
- Em 2012, com o objetivo de ampliar os negócios da Companhia para o setor de transporte aquaviário e aeroportos:
 - a. A Companhia adquiriu a participação de 80% do capital social da Barcas;
 - b. Venceu, juntamente com outros sócios, a concorrência para a concessão pública da Transolímpica no Rio de Janeiro, constituindo a ViaRio (denominação original era Concessionária Transolímpica S.A.); e
 - c. Além disso, o ano de 2012 ficou marcado com a entrada da Companhia no setor de infraestrutura aeroportuária, mediante a complementação do objeto social da Companhia, para possibilitar a atuação no setor de infraestrutura aeroportuária, bem como a aquisição de participações acionárias de ativos no setor aeroportuário detidos por 02 dos 03 grupos controladores da Companhia, Andrade Gutierrez (participações diretas e indiretas no Aeroporto Internacional de Quito, no Equador e de San José, na Costa Rica) e Camargo Corrêa (participação indireta no Aeroporto Internacional de Curaçao), cuja aprovação pelos acionistas da Companhia ocorreu em Assembleia Geral Extraordinária daquele ano, baseada em uma análise detalhada de mercado, da situação da Companhia e com base em parecer de Comitê Independente da Companhia criado especificamente e composto por 4 membros (um administrador escolhido pela totalidade dos membros do Conselho de Administração, um conselheiro independente do Conselho de Administração; e 02 terceiros, não administradores, escolhidos em conjunto pelos outros dois membros).
- Em 2013, a Companhia venceu:

a. a concorrência para a concessão de serviços públicos da BR-163/MS e diante disso, constituiu a MSVia;

b. a concorrência sob a forma de Parceria Público Privada - Concessão Patrocinada do Metrô de Salvador e para tanto, constituiu a Metrô Bahia; e

c. a concorrência sob a forma de Parceria Público Privada – Concessão Patrocinada, mediante a constituição de consórcio com terceiros, do VLT do Rio de Janeiro e para tanto, constituiu a VLT Carioca; e

d. celebrou o Contrato de Compra e Venda de Ações e Outras Avenças, alienando 4,01280% do capital social da STP que era de sua titularidade, pelo valor de R\$250.000,00 à Sampras Participações Ltda, afiliada da Raízen Combustíveis S.A.

- Em 2014:

a. Juntamente com algumas de suas controladas, a Companhia constituiu o Instituto. O Instituto tem como objetivo gerenciar os investimentos em promoção do desenvolvimento sustentável nas comunidades, com a centralização da gestão da sustentabilidade em nossa Divisão Actua, trabalhando em sinergia com as suas concessionárias; e

b. A Companhia venceu, mediante consórcio constituído com terceiros, a concessão de serviços públicos do Aeroporto de Confins, constituindo a Sociedade de Participação no Aeroporto de Confins S.A. (“SPAC”) que, juntamente com a Infraero, constituiu a Concessionária do Aeroporto Internacional de Confins S.A. A SPAC detém 51% de participação e a Infraero 49%.

- Em 2015:

a. A Companhia ampliou sua participação na ViaQuatro, passando a deter 60% do capital social, mediante a aquisição de 1% de participação de cada um dos sócios operadores, quais sejam, RATP Development S.A. e Benito Roggio Transporte S.A.;

b. A controlada da Companhia, Concessionária da Ponte Rio-Niterói S.A. (“Ponte”), encerrou suas atividades regularmente, às 00hs de 1º de junho de 2015, referentes ao Contrato de Concessão nº PG-154/94-00, celebrado pela Ponte e a União, por intermédio do extinto DNER – Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (sucedido pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (“ANTT”));

c. A Companhia adquiriu percentual adicional do Aeroporto de Quito, passando a deter, indiretamente, 50% de participação acionária do referido Projeto e 50% do capital social da ADC&HAS Management Ltd. (“ADC&HAS”); e

d. Ainda, relacionado ao setor de aeroportos, a Companhia adquiriu 70% de participação na Total Airport Services Inc. (“TAS”), prestadora de serviços de gerenciamento e administração relacionados a atividades em aeroportos, nos Estados Unidos da América.

- Em 2016:

a. Em decorrência de Fato Relevante publicado em 15 de junho de 2015, e mediante deliberação do Conselho de Administração da Companhia, entendendo que o desenvolvimento do projeto NASP (a seguir definido), faz parte dos interesses da Companhia na expansão dos negócios vinculados à exploração de aeroportos amparada por parecer de Comitê Independente constituído exclusivamente para a análise da referida matéria, a Companhia celebrou contrato de compra e venda de imóvel com terceiro, relativo ao desenvolvimento de projeto de implantação de um novo aeroporto na região metropolitana de São Paulo (“Projeto NASP”), em decorrência do exercício de opção de compra até então detida por dois de nossos três acionistas controladores à época, Grupo Andrade Gutierrez e Grupo Mover (Grupo Camargo Corrêa) com terceiros;

b. A Companhia alienou a totalidade do saldo de nossa participação até então detida na STP;

c. Foi celebrado pela Companhia o 10º Aditivo ao Contrato de Concessão da ViaLagos que incluiu novos investimentos, fixou o valor do desequilíbrio econômico oriundo dos investimentos incluídos no Oitavo Termo Aditivo e implementou a revisão tarifária, bem como reequilibrou a equação econômico-financeiro com o aumento de tarifa e a extensão do prazo da concessão por mais 10 anos, com término estimado para 12/01/2047, mediante a adoção da Metodologia de Fluxo de Caixa Marginal, que determina a substituição periódica da receita de arrecadação projetada pela receita de pedágio real efetivamente arrecadada;

d. Foram celebrados pela Companhia dois aditivos ao Contrato de Concessão da AutoBAN: (i) Termo Aditivo nº 26/2016, que incluiu novos investimentos e reequilibrou a equação econômico-financeiro com a extensão do prazo da concessão por mais 3 meses e 15 dias, com término estimado para 15/04/2027, mediante a adoção da Metodologia de Fluxo de Caixa Marginal, nos termos da Resolução da Agência Reguladora de Transportes do Estado de São Paulo (“ARTESP”) nº 01 de 25 de março de 2013, que determina a substituição periódica da receita de arrecadação projetada pela receita de pedágio real efetivamente arrecadada; e (ii) o Termo Aditivo nº 27/2016 ao Contrato de Concessão da AutoBAN, que incluiu novos investimentos e reequilibrou a equação econômico-financeiro com a extensão do prazo da concessão por mais 2 dias, com término estimado para 17/04/2027, mediante a adoção da Metodologia de Fluxo de Caixa Marginal, nos termos da Resolução ARTESP nº 01 de 25/03/2013, que determina a substituição periódica da receita de arrecadação projetada pela receita de pedágio real efetivamente arrecadada;

e. Foram celebrados pela Companhia dois aditivos ao Contrato de Concessão da SPVias: (i) Termo Aditivo nº 19/2016 que incluiu novos investimentos e reequilibrou a equação econômico-financeiro com a extensão do prazo da concessão por mais 10 meses e 7 dias, com término estimado para 17/08/2028, mediante a adoção da Metodologia de Fluxo de Caixa Marginal, nos termos da Resolução ARTESP nº 01 de 25/03/2013, que determina a substituição periódica da receita de arrecadação projetada pela receita de pedágio real efetivamente arrecadada; e (ii) Termo Aditivo nº 20/2016 que incluiu novos investimentos e reequilibrou a equação econômico-financeiro com a extensão do prazo da concessão por mais 1 mês e 1 dia, com término estimado para 18/09/2028, mediante a adoção da Metodologia de Fluxo de Caixa Marginal, nos termos da Resolução ARTESP nº 01 de 25/03/2013, que determina a substituição periódica da receita de arrecadação projetada pela receita de pedágio real efetivamente arrecadada;

f. Em 29 de novembro foi aprovado pelos Acionistas da Companhia, reunidos em Assembleia Geral Extraordinária, o aumento do capital social autorizado da Companhia, que passou a ser de até 2.020.000.000 de ações ordinárias; e

g. A ARTESP autorizou, conforme deliberação publicada no Diário Oficial do Estado de São Paulo de 22 de dezembro, a alteração do Estatuto Social da AutoBAN para retirar a obrigatoriedade de manutenção de cinquenta e um por cento das ações ordinárias de emissão da Companhia, controladora da AutoBAN, pelos acionistas controladores, desde o controle acionário seja mantido pelos Grupos Andrade Gutierrez, Mover (Camargo Corrêa) e Soares Penido. Tal proposta visa dar maior flexibilidade e agilidade caso realmente venha a ser aprovado um aumento de capital na Companhia, por deliberação do Conselho de Administração.

- Em 2017:

a. Conforme fato relevante divulgado pela Companhia em 26 de janeiro de 2017, a Companhia realizou a oferta pública primária de ações de emissão da Companhia, nos termos da Instrução CVM 476, com a consequente emissão de 254.412.800 ações ordinárias, ao preço de R\$16,00 por ação, totalizando R\$4.070.604.800,00;

b. Em 20 de abril, a Companhia concluiu financeiramente a aquisição de participação adicional na ViaQuatro, correspondente a 15% do capital social da referida concessionária. Com isso, a ViaQuatro passou a ter como acionistas, a Companhia, detentora de 75% do seu capital social, juntamente com a RuasInvest Participações S.A., com 15% e a Mitsui & Co., Ltd, com 10%; e

c. Em 24 de maio, a Companhia concluiu financeiramente a aquisição de participação adicional na ViaRio, correspondente a 33,33% do capital social da referida concessionária. Com isso, a ViaRio passou a ter como acionistas, a Companhia, detentora de 66,66% do seu capital social, e a Investimentos e Participações em Infraestrutura S.A. – Invepar, com 33,34%.

- Em 2018:

a. Em 19 de janeiro, a Companhia venceu, em conjunto com a RuasInvest Participações S.A., a Concorrência para a concessão das Linhas 5-Lilás e 17-Ouro da rede metroviária de São Paulo. Diante disso, foi constituída a ViaMobilidade, a qual celebrou o Contrato de Concessão em 05 de abril;

b. Em 1º de outubro, a Companhia concluiu a aquisição de participação adicional na Aeris, concessionária do Aeroporto International Juan Santamaria correspondente a 48,40% do capital social da referida concessionária, e, com isso, a Companhia, por meio de suas controladas indiretas, passou a ser detentora de 97,15% do seu capital social. Na mesma data, a Companhia concluiu a aquisição de participação adicional na Invesiones Bancnat S.A., detentora de determinados ativos financeiros na IBSA, correspondente a 49,64% do capital social da referida concessionária, e, com isso, a Companhia, por meio de suas controladas indiretas, passou a ser detentora de 99,64% do seu capital social; e

c. Em 1º de novembro, a Companhia venceu a concorrência para a concessão do Sistema Rodoviário composto pelos trechos da BR-101/290/386/448/RS, e, para tanto, constituiu a ViaSul. O contrato de concessão foi assinado em 11 de janeiro de 2019.

- Em 2019:

a. Em 11 de março, a Companhia venceu, em conjunto com a RuasInvest Participações S.A., com a qual formamos o Consórcio ViaMobilidade Linha 15, a Concorrência para a concessão das Linhas 15-Prata da rede metroviária de São Paulo. O consórcio foi declarado habilitado e, neste momento, não há expectativa quanto ao prazo para homologação e adjudicação da concessão. O Consórcio sagrou-se vencedor ao oferecer o maior valor, em moeda corrente nacional, a título de pagamento de outorga fixa da concessão, no montante de R\$160.000.000,00.

b. No decorrer de 2019, adquirimos indiretamente participação adicional no VLT Carioca, correspondente a 42,023% do capital social, passando a deter 66,9543% do capital social da investida, bem como o controle da mesma, a partir de 07 de outubro de 2019. Em 24 de maio de 2021, a Companhia passou a deter 78,9713% do capital social do VLT Carioca, por meio de sua controlada CIIS - Companhia de Investimentos em Infraestrutura e Serviços (“CIIS”).

c. Em dezembro de 2019, apresentamos, por meio da controlada MSVia, declaração formal à ANTT quanto à intenção de aderir ao processo de relicitação do objeto do contrato de concessão celebrado entre a União e a MSVia, sujeito ao cumprimento dos procedimentos previstos nos artigos 3º a 6º do Decreto nº 9.957 de 06 de agosto de 2019 e a celebração de termo aditivo previsto no artigo 15 da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, do qual deverá constar previsão de extinção amigável do ajuste originário.

d. Em decorrência do refinanciamento da concessionária Quiport e das disposições previstas no “acordo de investimento” firmado com a HASDC, com base no qual, atendidas certas condições, a Companhia teria direito a receber 7% das ações ordinárias da concessionária, deu-se início ao processo de reestruturação societária do ativo. Seguindo as etapas previstas nesse processo de reestruturação iniciado em 2019, atualmente a Companhia detém indiretamente 46,5% das ações da Quiport. O restante das ações é detido pela Odinsa (46,5%) e HASDC (7%).

- Em 2020:

a. Em 21 de fevereiro de 2020, a Companhia venceu a concorrência para a exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço do trecho da BR-101/SC, entre Paulo Lopes (km 244+680) e a divisa SC/RS (km 465+100). Em 08 de abril de 2020, foi publicada a homologação do resultado da licitação que consagrou a Companhia vencedora. Para tanto, foi constituída a ViaCosteira, empresa que celebrou o contrato de concessão junto à ANTT em

06 de julho de 2020. A concessão terá um prazo de 30 anos, contados a partir da data de assinatura do termo de arrolamento e transferência de bens.

b. Em 17 de julho de 2020, a Companhia celebrou os instrumentos contratuais prevendo as aquisições, pela Companhia, sujeitas à verificação de determinadas condições suspensivas, da totalidade das participações societárias detidas pela Cesbe Participações S.A. e pela Porto de Cima Concessões S.A. na RodoNorte, equivalentes a, respectivamente, 7,34% e 5,45% do seu capital social. Em 31 de agosto de 2020, foram consumadas as aquisições, e, com isso, a Companhia, passou a ser detentora de 100% do capital social da RodoNorte.

c. Em 21 de dezembro de 2020, a Companhia celebrou termo aditivo nº 007/2020 ao Contrato de Concessão do Aeroporto Internacional Tancredo Neves/Confins, entre o BH Airport e a Agência Nacional de Aviação Civil (“ANAC”). O Aditivo teve por objeto a reprogramação dos pagamentos das contribuições fixas, o valor da parcela da contribuição fixa devida em 18 de dezembro de 2020 teve uma redução de 50% e passou a ser de R\$ 42.617 mil. O saldo remanescente da contribuição fixa originalmente devida em 18 de dezembro de 2020 será distribuído nas contribuições fixas a serem pagas entre os anos de 2038 a 2043. O Aditivo contemplou, ainda, a postergação das datas de vencimento das contribuições fixas de 2021 a 2025, que passaram de 07 de maio para 18 de dezembro de cada ano. As contribuições fixa e variável devidas em 18 de dezembro de 2020, pela BH Airport, foram abatidas do crédito gerado pelo reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, no valor R\$ 111.107 mil, conforme aprovado pela Decisão da Diretoria Colegiada da ANAC nº. 216, de 25 de novembro de 2020. O saldo restante desse crédito foi descontado das contribuições fixa e variável devidas em 2021.

d. Em 28 de dezembro de 2020, a Companhia informou que foi celebrado o Termo Aditivo nº 06/2020 ao contrato de concessão do Aeroporto Internacional Tancredo Neves/Confins. A partir da referida alteração, foram revistos o escopo original das Obras do Poder Público e os limites de reembolso com base no valor global previsto no Anexo 3 do contrato de Concessão, conforme diretrizes apresentadas pela Secretária da Aviação Civil (“SAC”) e pelo Ministério da Infraestrutura. Com a assinatura do Aditivo, a BH Airport recebeu, de imediato, o valor de R\$ 33.250.000,00, referente às obras já executadas, havendo saldo remanescente no valor de R\$ 46.320.000,00, a ser reembolsado no primeiro semestre de 2021. Além disso, o Aditivo estabelece mecanismo para reembolso de obras futuras a serem executadas pela BH Airport, cujo saldo disponível é de aproximadamente R\$ 272.280.000,00.

- Em 2021:

a. Em 23 de fevereiro de 2021, a Companhia celebrou o Décimo Terceiro Termo Aditivo ao Contrato de Concessão nº PG-137/95-00, entre NovaDutra, controlada direta, e a ANTT, que teve por objeto a extensão do prazo da concessão pelo período de 12 meses, levando a concessão para 28/02/2022.

b. Em 12 de março de 2021, em continuidade ao Fato Relevante divulgado em 19 de dezembro de 2019, em que comunicamos a intenção da MSVia de aderir ao processo de relicitação do objeto do Contrato de Concessão celebrado entre a União e a MSVia, informamos que foi publicado no Diário Oficial da União o Decreto nº 10.647, de 11 de março de 2021, por meio do qual o Governo Federal qualificou, no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República - PPI, o empreendimento público federal do setor rodoviário BR-163/MS, no trecho entre a divisa dos Estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul e a divisa dos Estados de Mato Grosso do Sul e Paraná, para fins de relicitação.

c. Em 23 de março de 2021, a Companhia celebrou os termos aditivos nº 06 e nº 07 ao contrato nº 4232521201, entre a ViaQuatro e o Estado de São Paulo. O Termo Aditivo nº 06 estabeleceu (i) o valor bruto devido pelo poder concedente à ViaQuatro a título de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, no montante de R\$ 705.378.318,41, na data-base de março de 2020, em razão do atraso na conclusão das obras da Fase I da concessão e no seccionamento de linhas intermunicipais geridas pela EMTU. O Termo Aditivo nº 07 fixou (i) o novo valor mensalmente devido pelo poder concedente à ViaQuatro a título de Compensação de Atraso da Fase II, no valor de R\$ 353.344,58, na data base julho de 2006, para a Estação Morumbi, e (ii) o valor devido mensalmente de R\$ 1.117.799,20, na data base de julho de 2006, para a Estação Vila Sônia, por cada mês completo de atraso de cada uma das estações. Estabeleceu, ainda, o pagamento de R\$ 91.607.852,02, na data-base de fevereiro de 2021, relativo à somatória dos valores já devidos pelo poder concedente a título de compensação de atraso da fase II relacionados ao atraso nas estações Morumbi e Vila Sônia.

d. Em 30 de março de 2021, celebramos o termo aditivo nº 01 ao contrato nº 003/2018 entre a ViaMobilidade e o Estado de São Paulo. O Termo Aditivo nº 01 estabeleceu a possibilidade de se atribuir à ViaMobilidade a responsabilidade pela elaboração dos competentes estudos e execução dos futuros investimentos relacionados à implantação, de forma integral, de trechos de expansão das Linhas 5 - Lilás e 17 - Ouro do Metrô de São Paulo.

e. Em 07 de abril de 2021, vencemos a concorrência o leilão dos Blocos Central e Sul da 6ª Rodada de Concessões Aeroportuárias, promovida pela União Federal, por meio da ANAC, para a prestação do serviço público de ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos de Curitiba (PR), em São José dos Pinhais, Foz do Iguaçu (PR), Londrina (PR), Bacacheri (PR), Navegantes (SC), Joinville (SC), Pelotas (RS), Uruguaiana (RS) e Bagé (RS), integrantes do Bloco Sul, e de Goiânia (GO), Palmas (TO), Teresina (PI), São Luís (MA), Imperatriz (MA) e Petrolina (PE), integrantes do Bloco Central, pelo prazo de concessão de 30 anos.

f. No dia 20 de abril de 2021, o consórcio formado pela Companhia (80%) e RuasInvest Participações S.A. (20%) apresentou a melhor proposta para a execução, em regime de concessão onerosa, da prestação de serviço público de transporte de passageiros das Linhas 8 e 9 da rede de trens metropolitanos da Região Metropolitana de São Paulo. Aguarda-se a análise de documentos de habilitação e respectiva declaração de vencedor da licitação. O Consórcio sagrou-se vencedor ao oferecer o maior valor, em moeda corrente nacional, a título de pagamento de outorga fixa da Concessão, no montante de R\$ 980.000.000,00. A Concessão terá um prazo de 30 anos, que se iniciará a partir da data da emissão de ordem de início da operação comercial das Linhas 8 – Diamante e 9 - Esmeralda.

g. Em 07 de maio de 2021, a Companhia informou que a Presidente do seu Conselho de Administração recebeu cópia de carta enviada na mesma data pela acionista AG Participações aos demais signatários do Acordo de Acionistas arquivado na sede da Companhia, por meio da qual a AG Participações comunicou a intenção de alienar a totalidade das ações de emissão da Companhia vinculadas ao Acordo de Acionistas de que é titular, representativas de 14,86% do capital social da Companhia, diante de oferta vinculante recebida de IG4 Capital Investimentos Ltda.. A Companhia informou também que os demais acionistas integrantes do bloco de controle da Companhia signatários do Acordo de Acionistas poderão, durante um prazo de 30 dias contados a partir de 07 de maio de 2021, exercer seus respectivos direitos de preferência conforme os termos previstos em referido acordo.

h. Em 19 de maio de 2021, ANTT aprovou por meio da Deliberação nº 181, a celebração do Primeiro Termo Aditivo ao Contrato de Concessão, objeto do Edital de Concessão nº 005/2013, firmado por sua controlada direta a MSVia com a União, por intermédio da ANTT, com o objetivo de estabelecer as obrigações relativas à relicitação do trecho concedido da BR-163/MS, trecho entre a divisa do estado do Mato Grosso e a divisa com o Paraná, nos termos da qualificação do empreendimento aprovada pelo Decreto nº 10.647, de 12 de março de 2021. A referida Deliberação nº 181 estabeleceu o prazo até 10 de junho de 2021, para que as partes assinem o Primeiro Termo Aditivo do Contrato de Concessão.

i. Em 31 de maio de 2021 conforme publicado no Diário Oficial do Estado, em 29 de maio de 2021 (sábado), foram homologados os procedimentos adotados na Concorrência Internacional nº 01/2020, promovida pelo Estado de São Paulo, por meio da Secretaria dos Transportes Metropolitanos – STM (“STM”), e adjudicado o objeto da licitação ao Consórcio ViaMobilidade Linhas 8 e 9, formado pela Companhia, na condição de líder (80%), e RuasInvest Participações S.A. (20%), para a execução, em regime de concessão onerosa da prestação do serviço público de transporte de passageiros, sobre trilhos, das Linhas 8 – Diamante e 9 - Esmeralda da rede de trens metropolitanos da Região Metropolitana de São Paulo, compreendendo operação, manutenção, conservação, melhorias e expansão. A partir da publicação, dar-se-á início ao cumprimento das condições precedentes necessárias à assinatura do contrato de concessão, nos termos previstos no edital da Concorrência. A concessão terá prazo de 30 anos, que se iniciará a partir da data da emissão de ordem de início da operação comercial das Linhas 8 – Diamante e 9 - Esmeralda.

j. Em 10 de junho de 2021, foi celebrado o Primeiro Termo Aditivo ao Contrato de Concessão, objeto do Edital de Concessão nº 005/2013, firmado por sua controlada direta a MSVia com a União, por intermédio da ANTT, com o objetivo de estabelecer as obrigações relativas à relicitação, nos termos da Lei 13.448/2017, para o trecho concedido da BR-163/MS, trecho entre a divisa do estado do Mato Grosso e a divisa com o Paraná, nos termos da qualificação do empreendimento aprovada pelo Decreto nº 10.647, de 11 de março de 2021, publicada no Diário Oficial da União de 12 de março de 2021.

k. Em 21 de junho de 2021, a Companhia assinou o Acordo de Acionistas da ViaMobilidade Linhas 8 e 9, com a RuasInvest Participações S.A., tendo a interveniência-anuência da ViaMobilidade Linhas 8 e 9.

l. Em 29 de junho de 2021, foi celebrado o Termo Aditivo nº 04 ao Contrato de Parceria Público-Privada na modalidade de Concessão Patrocinada CVL Nº 010008/2013, entre sua controlada indireta VLT Carioca e o Município do Rio de Janeiro, por intermédio da Subsecretaria de Executiva da Secretaria Municipal da de Fazenda e Planejamento e, na qualidade de interveniente-anuente, a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro – CDURP.

m. Em 29 de junho de 2021, foi celebrado o Acordo Preliminar entre suas controladas indiretas AutoBAN, SPVias e ViaOeste e o Estado de São Paulo, por intermédio da Secretaria de Logística e Transportes, com a interveniência e anuência da ARTESP, conforme extrato publicado no Diário Oficial do Estado, nos termos da Lei n.º 8.666/1993.

n. Em 30 de junho de 2021, sua controlada, a ViaMobilidade Linhas 8 e 9 e o Estado de São Paulo, por intermédio da STM, firmaram o Contrato de Concessão n.º 02/2021, cujo objeto consiste na concessão onerosa da prestação do serviço público de transporte de passageiros, sobre trilhos, das Linhas 8 – Diamante e 9 - Esmeralda da rede de trens metropolitanos da Região Metropolitana de São Paulo, compreendendo operação, manutenção, conservação, melhorias e expansão, no qual a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM, figura como interveniente anuente.

o. Em 1 de outubro de 2021, foi aprovado pela ARTESP e homologado pela Secretaria de Logística e Transportes o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão Rodoviária nº 001/ARTESP/2008, celebrado por sua controlada RodoAnel, conforme extrato publicado no Diário Oficial do Estado, na mesma data, nos termos da Lei n.º 8.666/1993. A recomposição econômico-financeira do Contrato de Concessão decorre das perdas das receitas tarifárias provenientes da revogação da cobrança dos eixos suspensos dada quando da publicação da Resolução SLT nº 4, de 30 de maio de 2018, e se dará mediante o aumento em R\$ 0,10 da tarifa praticada nas praças de pedágio do RodoAnel, a partir da 00h00 de 3 de outubro de 2021 (domingo).

p. Em 5 de outubro de 2021, a Comissão Especial de Licitação, em conformidade com o Edital nº 001/2021 - SEINFRA/MG, declarou sua controlada, a Companhia de Participações e Concessões (“CPC”), vencedora do processo licitatório, promovido pela Secretaria de Infraestrutura e Mobilidade de Minas Gerais, para a prestação do serviço de exploração, ampliação e manutenção do Aeroporto Carlos Drummond de Andrade (SBBH) - Aeroporto da Pampulha, pelo prazo de concessão de 30 anos. A CPC sagrou-se vencedora ao oferecer o maior valor, a título de outorga fixa, no montante de R\$34.000.000,00.

q. Em 18 de outubro de 2021, sua controlada Concessionária do Bloco Central S.A. e a Agência Nacional de Aviação Civil, com a interveniência de Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero, firmaram, na mesma data, o Contrato de Concessão n.º 003/ANAC/2021-Central, cujo objeto consiste na concessão dos serviços públicos para a ampliação, manutenção e exploração da infraestrutura aeroportuária do Aeroporto de Goiânia/GO – Santa Genoveva (SBGO), do Aeroporto de São Luís/MA – Marechal Cunha Machado (SBSL), do Aeroporto de Teresina/PI (SBTE) – Senador Petrônio Portella, do Aeroporto de Palmas/TO – Brigadeiro Lysias Rodrigues (SBPJ), do Aeroporto de Petrolina/PE – Senador Nilo Coelho (SBPL) e do Aeroporto de Imperatriz/MA – Prefeito Renato Moreira (SBIZ), pelo prazo de 30 anos.

r. Em 20 de outubro de 2021, sua controlada Concessionária do Bloco Sul S.A. e a Agência Nacional de Aviação Civil, com a interveniência de Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero, firmaram, na mesma data, o Contrato de Concessão n.º 002/ANAC/2021-Sul, cujo objeto consiste na concessão dos serviços públicos para a ampliação, manutenção e exploração da infraestrutura aeroportuária dos aeroportos de Curitiba (PR), em São José dos Pinhais, Foz do Iguaçu (PR), Londrina (PR), Bacacheri (PR), Navegantes (SC), Joinville (SC), Pelotas (RS), Uruguaiana (RS) e Bagé (RS), pelo prazo de 30 anos.

s. Em 29 de outubro de 2021, a Comissão responsável pela licitação objeto do Edital de Licitação n.º 03/2021, promovida pela União, por meio da ANTT, declarou vencedora a proposta apresentada pela Companhia, para a prestação do serviço de exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação

de capacidade e manutenção do nível de serviço do Sistema Rodoviário Rio de Janeiro (RJ) – São Paulo (SP), sendo: (i) Rodovia BR-116/RJ, entre o entroncamento com a BR-465 no município de Seropédica (km 214,7), e a divisa RJ/SP (km 339,6); (ii) Rodovia BR-116/SP, entre a divisa RJ/SP (km 0) e o entroncamento com a BR-381/SP-015, Marginal Tietê (km 230,6); (iii) Rodovia BR-101/RJ, entre o entroncamento com a BR-465, no município do Rio de Janeiro (Campo Grande) (km 380,8), e a divisa RJ/SP (km 599); e (iv) Rodovia BR-101/SP – entre a divisa RJ/SP (km 0) e Praia Grande, Ubatuba (km 52,1). A Companhia sagrou-se vencedora ao oferecer um desconto de 15,31% sobre a tarifa de pedágio e valor de outorga no montante de R\$ 1.770.000.000,00. A Concessão terá um prazo de 30 anos, contados a partir da Data da Assunção (assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens), conforme previsto no EDITAL.

t. Em 03 de novembro de 2021, a Companhia informou que teve conhecimento de decisão proferida pela Controladoria Geral do Estado do Paraná (CGE/PR) proferida no âmbito de processo administrativo de responsabilização (PAR) que decretou a aplicação de multa em face de sua controlada direta RodoNorte no valor de R\$ 75.582.430,00, 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. 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 anos. A decisão aplicou de forma solidária à Companhia tanto a multa pecuniária como a suspensão de seu direito de contratar com a Administração Pública no Estado do Paraná.

u. Em 27 de novembro de 2021, se extinguiu regularmente, em razão do encerramento do seu prazo de vigência, o Contrato de Concessão de Obras Públicas nº 075/97, celebrado, em 14 de novembro de 1997, por sua controlada direta RodoNorte e o Estado do Paraná, por intermédio do Departamento de Estradas e Rodagem – DER, a União, como interveniente, através do Ministério dos Transportes e o extinto Departamento Nacional de Estradas e Rodagem – DNER. Ao longo de 24 anos de concessão, a RodoNorte administrou 567,78 quilômetros de extensão, composto pelas Rodovias Principais – BR-376 São Luiz do Puraquê até Apucarana), BR-277 (entre Curitiba e São Luiz do Puraquê), PR-151 (ligação de Ponta Grossa, Jaguariaíva, Sengés e divisão com o Estado de São Paulo) e BR-373 (entre Ponta Grossa e o Trevo do Caetano, saída para o norte do Paraná e Foz do Iguaçu), que somam 487,5 quilômetros e pelos Trechos Rodoviários de Acesso que somam 80,28 quilômetros, representando uma importante concessão para o setor de rodoviário no Brasil, contando com a modernização das rodovias e o investimento de R\$ 5 bilhões no Estado do Paraná, que levaram a redução do índice de acidentes em 73% e de 82% no índice de mortes e repasse de mais de meio bilhão de ISS aos 19 municípios paranaenses.

v. Em 22 de dezembro de 2021, foi celebrado Termo Aditivo e Modificativo nº 23/2021 (“TAM nº 23/2021”) ao Contrato de Concessão nº 003/CR/1998 entre sua controlada indireta ViaOeste e o Estado de São Paulo, por intermédio da Secretaria de Logística e Transportes, com a interveniência e anuência da ARTESP. O TAM nº 23/2021 estabeleceu que a ViaOeste assumirá a execução dos novos investimentos referentes ao Dispositivo do Sertanejo em Mairinque – km 65+250 da rodovia SP-270, estimados em R\$ 34.479.240,00, sendo que o correspondente reequilíbrio econômico-financeiro será implementado mediante a extensão de 19 dias no prazo do Contrato de Concessão da ViaOeste.

w. Em 27 de dezembro de 2021, foi celebrado o Termo Aditivo nº 09 ao Contrato de Concessão Nº 01/2013 de Parceria Público-Privada na modalidade de Concessão Patrocinada para Implantação e Operação do Sistema Metroviário de Salvador e Lauro de Freitas (“SMSL”), entre sua controlada indireta Metrô Bahia e o Estado da Bahia, por intermédio da Secretaria de Desenvolvimento Urbano - SEDUR (“SEDUR”) e, na qualidade de intervenientes-anuentes, a Companhia de Transportes do Estado da Bahia (“CTB”) e a Agência de Fomento do Estado da Bahia S.A. (“DESENBAHIA”). O Termo Aditivo nº 09 tem por objeto: (i) incluir no Contrato de Concessão, como responsabilidade do Metrô Bahia, as atividades de interface e integração da implantação do Tramo 3 da Linha 1 (que está a cargo do Poder Concedente) com a infraestrutura já existente do SMSL; (ii) estabelecer, como contrapartida, o reequilíbrio econômico financeiro do Contrato de Concessão, no valor histórico de R\$ 6,2 milhões, a ser pago pelo Poder Concedente na forma de Contraprestação Pública trimestrais; (iii) redefinir as diretrizes de implantação da segunda saída de ônibus do Terminal de Integração Pirajá e o valor da Contraprestação Pública a ela referente; e (iv) prever a possibilidade de o Poder Concedente solicitar ao Metrô Bahia a promoção de estudos relacionados ao SMSL, que poderão resultar em investimentos adicionais, a ser incorporados ao Contrato de Concessão a critério do Poder Concedente.

x. Em 29 de dezembro de 2021, foi celebrado o Termo Aditivo e Modificativo nº 24/2021 (“TAM nº 24/2021”) ao Contrato de Concessão nº 003/CR/1998 entre sua controlada indireta ViaOeste e o Estado de São Paulo, por intermédio da Secretaria de Logística e Transportes, com a interveniência e anuência da ARTESP. O TAM nº 24/2021 estabeleceu que a ViaOeste assumirá a execução dos novos investimentos referentes ao Acesso ao Hospital Regional de Sorocaba, estimados em R\$ 17.469.136,59, sendo que o correspondente reequilíbrio econômico-financeiro será implementado mediante a extensão de 11 dias no prazo do Contrato de Concessão da ViaOeste.

- Em 2022:

a. Em 21 de janeiro de 2022, foi celebrado, por sua controlada Concessionária do Aeroporto da Pampulha S.A. e o Estado de Minas Gerais, por meio da Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade – SEINFRA, o Contrato de Concessão n.º 001/2022, cujo objeto consiste na concessão dos serviços públicos de exploração, ampliação e manutenção do Aeroporto Carlos Drummond de Andrade (SBBH) - Aeroporto da Pampulha, pelo prazo de concessão de 30 anos.

b. Em 28 de janeiro de 2022, foi celebrado, por sua controlada RioSP e a ANTT, o Contrato de Concessão oriundo do Edital n.º 03/2021, cujo objeto consiste na prestação do serviço de exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço do Sistema Rodoviário Rio de Janeiro (RJ) - São Paulo (SP), sendo: (i) Rodovia BR-116/RJ, entre o entroncamento com a BR-465 no município de Seropédica (km 214,7), e a divisa RJ/SP (km 339,6); (ii) Rodovia BR-116/SP, entre a divisa RJ/SP (km 0) e o entroncamento com a BR-381/SP-015, Marginal Tietê (km 230,6); (iii) Rodovia BR-101/RJ, entre o entroncamento com a BR-465, no município do Rio de Janeiro (Campo Grande) (km 380,8), e a divisa RJ/SP (km 599); e (iv) Rodovia BR-101/SP - entre a divisa RJ/SP (km 0) e Praia Grande, Ubatuba (km 52,1). A concessão terá um prazo de 30 anos, contados a partir da Data da Assunção (assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens), nos termos do Edital de Concessão n.º 03/2021. A Data de Assunção e, conseqüentemente, o termo inicial do prazo da concessão, ocorreu em 25 de fevereiro de 2022.

c. Em 07 de fevereiro de 2022, a Companhia e a sua controlada CPC de um lado e, de outro, a SPTA Holding em Transporte Aquaviário Ltda. (“SPTA”) e suas afiliadas, Auto Viação 1001 Ltda., Rodomar Participações Ltda., Figueira Investimentos Ltda. (“Figueira”) e Riopar Participações S.A. (“Riopar”), celebraram o Contrato de Compra e Venda de Ações, Cessão de Direitos Creditórios e Outras Avenças, por meio do qual pactuaram, entre outras matérias, os termos e condições da alienação, pela SPTA, da totalidade das ações de emissão da Barcas de sua titularidade à CPC, que representam 20%, bem como a cessão da totalidade dos direitos creditórios detidos pela Figueira e Riopar à Companhia, em razão dos mútuos concedidos para financiar a operação deficitária das Barcas. A transação implicará na consolidação do controle acionário pela CPC, que passará a deter 100% da Concessionária, sendo certo que com o fechamento da transação, as partes assinarão o distrato do acordo de acionistas. Esta transação está sujeita à satisfação de certas condições precedentes, incluindo, entre outras, a autorização do Estado do Rio de Janeiro, na condição de poder concedente; do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (“CADE”) e do juízo da 7ª Vara Federal Criminal da Subseção do Rio de Janeiro.

d. Em 07 de fevereiro de 2022, a Companhia teve conhecimento das decisões do Tribunal de Contas do Estado do Rio de Janeiro (“TCE/RJ”), relativas ao Contrato de Concessão de Serviços Públicos de Monitoração, Recuperação, Manutenção, Conservação, Operação, Implantação e Ampliação da Ligação Viária Rio Bonito - Araruama - São Pedro da Aldeia nº 43/96, de 23/12/1996, celebrado entre sua controlada ViaLagos e o Estado do Rio de Janeiro, representado pela Fundação Departamento de Estradas de Rodagem do Rio de Janeiro / DER/RJ. Entre outras decisões referente à representação nº 105.994-8/16 que determinou o sobrestamento do reequilíbrio econômico-financeiro empreendido pelos Termos Aditivos celebrados desde o 8º Termo Aditivo, e concluiu pela ilegalidade da extensão do prazo do Contrato de Concessão 43/1996. Contra essa decisão, cabe às partes (ViaLagos, AGETRANSP e DER/RJ) a interposição de recurso de reconsideração, nos termos do art. 87, I do Regimento Interno do TCE/RJ, que possui efeito suspensivo automático (art. 88 do Regimento Interno).

e. Em 24 de março de 2022, a sua controlada CIIS, juntamente com a Canadá Participações S.A. (“Canadá Participações”), em conjunto detentoras de 100% do capital social da Toronto S.A. – Desenvolvimento e Participações (“Quicko”), de um lado, e, de outro, a empresa finlandesa MaaS Global Oy (“MaaS”) celebraram instrumento contratual, sujeito à verificação de determinadas condições

suspensivas, prevendo a aquisição, pela MaaS, da totalidade das ações da Quicko, mediante pagamento em espécie de ações da própria MaaS, que serão por ela emitidas. Com a conclusão da transação, a CIIS deixará de deter participação no capital social da Quicko, que atualmente é de 80%, e passará a deter participação minoritária da MaaS, cujo percentual final será confirmado no fechamento da transação. A Quicko foi fundada em 2018 e desenvolveu o Quicko app para facilitar a rotina das pessoas, tornando o deslocamento mais conveniente, com a combinação do transporte público com bicicletas compartilhadas, táxis ou carros de aplicativo, nas cidades de São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Salvador, Fortaleza, Porto Alegre, Curitiba e Campinas. A MaaS foi fundada em 2015, em Helsinque, na Finlândia, sendo líder mundial na área de Mobilidade Urbana, com o desenvolvimento do premiado aplicativo de planejamento de rotas Whim, sendo usado em várias cidades europeias e em Tóquio. A MaaS é investida por vários investidores estratégicos e financeiros, como Mitsui Fudosan, Ferrovial, Tesi, NordicNinja, Vaudoise, Denso, Toyota Financial Services, Swiftcom, Karsan Otomotiv, Transdev e Aioi Nissay Dowa.

f. Em 28 de março de 2022, em continuidade ao Fato Relevante divulgado em 27 de novembro de 2021, a RodoNorte passou por uma transformação societária, se tornando uma sociedade limitada, conforme o artigo 1.052 do Código Civil. Adicionalmente, em 29 de outubro de 2021, ocorreu a mudança da razão social para RDN Concessões e Participações S.A.

g. Em 29 de março de 2022, foram celebrados os Termo Aditivos nº 05 e 06 ao Contrato de Parceria Público-Privada na modalidade de Concessão Patrocinada CVL Nº 010008/2013, entre sua controlada indireta VLT Carioca e o Município do Rio de Janeiro, por intermédio da Secretaria Municipal de Infraestrutura e, na qualidade de interveniente-anuente, a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro – CDURP. O Termo Aditivo nº 05 tem por objeto a inclusão no escopo do Contrato de Concessão, das diretrizes para a transferência, do Poder Concedente para a Concessionária, de implantação, operação e manutenção (i) do terminal de integração denominado Terminal Intermodal Gentileza – TIG (“TIG”), situado no encontro da Rua Santos Lima com a Avenida Brasil até a sua conexão com a Avenida Francisco Bicalho; e (ii) da extensão do sistema do VLT Carioca, desde a Rua do Equador, em frente a área de desembarque da Rodoviária Novo Rio, até a área do antigo Gasômetro, cruzando a Avenida Francisco Bicalho e o Canal do Mangue (“Extensão VLT”), onde será implantado o TIG, viabilizando a integração entre o BRT Transbrasil, o VLT Carioca e o sistema de ônibus alimentadores. O Termo Aditivo nº 06 tem por objeto a implementação do reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, nos termos das disposições constantes nas Cláusulas 31 e 32 do Contrato de Concessão.

h. Em 31 de março de 2022, foi celebrado o Termo Aditivo e Modificativo nº 25/2022 (“TAM nº 25/2022”) ao Contrato de Concessão nº 003/CR/1998 entre sua controlada ViaOeste e o Estado de São Paulo, por intermédio da Secretaria de Logística e Transportes, com a interveniência e anuência da ARTESP, conforme extrato publicado no Diário Oficial do Estado, nos termos da Lei n.º 8.666/1993. O TAM nº 25/2022 estabeleceu que a ViaOeste assumirá a execução de novos investimentos referentes ao Novo Acesso ao Município de Osasco e às Obras das Marginais da Rodovia SP-280, entre os kms 23 e 32, sendo que o reequilíbrio econômico-financeiro será implementado mediante a prorrogação de 380 dias no prazo do Contrato de Concessão da ViaOeste.

i. Em 31 de março de 2022, foi celebrado o Termo Aditivo e Modificativo Coletivo nº 01/2022 (“Acordo Definitivo”) entre suas controladas indiretas AutoBAn, SPVias e ViaOeste e o Estado de São Paulo, por intermédio da Secretaria de Logística e Transportes, com a interveniência e anuência da ARTESP, conforme extrato publicado no Diário Oficial do Estado, nos termos da Lei n.º 8.666/1993. Observando-se os termos e condições previstas no Termo Aditivo e Modificativo Preliminar Coletivo nº 01/2021, que foi celebrado no dia 29 de junho de 2021, o Acordo Definitivo tem o objetivo de (i) estabelecer os valores finais, apurados a partir dos cálculos realizados pela ARTESP, de cada um dos desequilíbrios econômico-financeiros dos Contratos objeto do Acordo Definitivo, reconhecidos de forma irrevogável e irretratável no Acordo Preliminar; (ii) disciplinar as responsabilidades das Partes e da ARTESP quanto às medidas necessárias para o encerramento das ações judiciais objeto do Acordo Definitivo; (iii) reconhecer o saldo remanescente de desequilíbrio em favor da AutoBAn; e (iv) promover o reequilíbrio econômico-financeiro mediante prorrogação do prazo de vigência do Contrato de Concessão da AutoBAn em 3.911 dias, encerrando-se em 31/12/2037. Com a assinatura do Acordo Definitivo, as Partes outorgaram quitações recíprocas com relação a quaisquer litígios, presentes ou futuros, que tenham por objeto os eventos de desequilíbrio econômico-financeiro efetivamente reequilibrados pelo Acordo Preliminar e pelo Acordo Definitivo.

j. Em 11 de abril de 2022, foi consumada por sua controlada CIIS, juntamente com a Canadá Participações, a transferência da totalidade de sua participação na Quicko para a MaaS Global ou, mediante a troca das quotas detidas por estas na Quicko por ações da MaaS, passando a CIIS, assim, a deter 17,1% das ações da MaaS.

k. Em 9 de maio 2022, sua controlada indireta CCR USA AIRPORT MANAGEMENT, INC. (“CCR USA”) celebrou instrumento contratual, sujeito à verificação de determinadas condições suspensivas, com a AGI-CFI Acquisition Corp, controlada da Alliance Ground International, LLC (“AGI”), para alienação da totalidade de sua participação acionária no capital social da TAS, correspondente a 70%. A TAS é uma empresa americana, baseada em Spring (Texas), prestadora de serviços aeroportuários, que oferece em seu portfólio, principalmente, os serviços aeroportuários de ground-handling de aeronaves, armazenagem de carga, operação de terminal, orientação de aeronaves em pista e serviços a passageiros, tendo a Motiva adquirido 70% de suas ações em 2015, conforme fato relevante divulgado em 02 de outubro de 2015. A AGI, com sede em Miami (Florida), é o prestador de serviços líder no manuseio de carga aérea, ground-handling e serviços de segurança para o mercado de carga aérea, com operações em 26 aeroportos em toda a América do Norte.

l. Em 7 de junho de 2022 foi celebrado Termo Aditivo e Modificativo nº 21/2022 (“TAM nº 21/2022”) ao Contrato de Concessão nº 004/CR/1998 entre a Renovias, concessionária que a Motiva detém participação acionária, e o Estado de São Paulo, por intermédio da Secretaria de Logística e Transportes, com a interveniência e anuência da ARTESP, conforme extrato publicado no Diário Oficial do Estado, nos termos da Lei nº 8.666/1993. O TAM nº 21/2022 reconheceu o desequilíbrio da equação econômico-financeira do Contrato de Concessão em favor da Renovias, em decorrência da alteração do índice de reajuste das tarifas de pedágio correspondente ao 1º biênio (01/07/2013 a 30/06/2015), 2º biênio (01/07/2015 a 30/06/2017) e 3º biênio (01/07/2017 a 30/06/2019), e reequilibrou a concessão mediante a extensão de 136 dias no prazo do Contrato de Concessão da Renovias.

m. Em 15 de junho de 2022 em continuidade ao Fato Relevante divulgado em 07 de fevereiro de 2022, informa que nesta data foi concluída a transação de transferência da totalidade das ações detidas pela SPTA Holding em SPTA, na Barcas, equivalente a 20% de seu capital social, passando sua controlada direta CPC, assim, a deter 100% do capital social da Concessionária. Adicionalmente, foram cedidos à Barcas a totalidade dos direitos creditórios detidos pela Figueira e Riopar em face da Concessionária, relativos aos mútuos concedidos pelas acionistas para financiar a operação deficitária da Barcas.

n. Em 18 de julho de 2022 em continuidade ao Fato Relevante divulgado em 07 de junho de 2022, foi celebrado o Termo de Rerratificação ao Termo Aditivo e Modificativo nº 21/2022 ao Contrato de Concessão nº 004/CR/1998, entre a Renovias e o Estado de São Paulo, por intermédio da Secretária de Logística e Transportes, que ratificou o reconhecimento do desequilíbrio da equação econômico-financeira do Contrato de Concessão nº 004/CR/1998 em favor da Renovias, em decorrência da alteração do índice de reajuste das tarifas de pedágio, revisou os cálculos anteriormente realizados correspondentes ao 1º biênio (01/07/2013 a 30/06/2015), 2º biênio (01/07/2015 a 30/06/2017) e 3º biênio (01/07/2017 a 30/06/2019); e reconheceu o desequilíbrio correspondente ao 4º biênio (01/07/2019 a 30/06/2021); e, por fim, reequilibrou a concessão mediante a extensão de 482 dias no prazo do Contrato de Concessão nº 004/CR/1998 da Renovias, com término previsto para 07/10/2023.

o. Em 25 de julho de 2022 em continuidade ao Fato Relevante divulgado em 9 de maio de 2022, a Companhia conclui a alienação da totalidade da sua participação acionária detida na empresa TAS, correspondente a 70% do capital social total da TAS, à empresa AGI-CFI Acquisition Corp, controlada pela AGI, pelo valor-base (base purchase price) de US\$ 143.500.000,00, menos dívidas e outros passivos assumidos.

p. Em 28 de julho de 2022 foi celebrado Termo Aditivo e Modificativo nº. 21/2022 (“TAM nº 21/2022”) ao Contrato de Concessão nº. 010/CR/2000 entre a sua controlada SPVias e o Estado de São Paulo, por intermédio da Secretaria de Logística e Transportes, com a interveniência e anuência da ARTESP. O TAM nº. 21/2022 estabelece que (i) a SPVias assumirá a execução dos novos investimentos referentes à obra de prolongamento da Duplicação do Trecho Urbano do Município de Itapeva, entre os km 280+850 ao km 282+700 e km 284+700 ao km 287+904 e a implantação de Dispositivo no km 288+000 da Rodovia Francisco Alves Negrão (SP-258), bem como os custos de conservação de rotina e de conservação especial para o referido trecho; e (ii) promove o reequilíbrio econômico-financeiro da

concessão mediante a extensão de 368 dias no prazo do Contrato de Concessão da SPVias, com término previsto para 21/09/2029.

q. Em 18 de agosto de 2022, em continuidade ao Fato Relevante divulgado no dia 1º de julho de 2022 e ao Comunicado ao Mercado de 07 de julho de 2022, informa que foi celebrado o Termo Aditivo e Modificativo Coletivo nº. 02/2022 (“TAM Coletivo”) entre o Estado de São Paulo, por intermédio da Secretaria de Logística e Transportes e as concessionárias das rodovias paulistas concedidas, dentre as quais a AutoBAn, SPVias, ViaOeste, RodoAnel (todas integrantes do Grupo da Companhia) e a Renovias (o Grupo da Companhia possui participação acionária)”, em conjunto (“Concessionárias”), com a interveniência e anuência da ARTESP, conforme extrato publicado no Diário Oficial do Estado, nos termos da Lei n.º 8.666/1993. O TAM Coletivo tem como objetivo (i) reconhecer o desequilíbrio econômico-financeiro gerado em decorrência da decisão do Poder Concedente de estabilizar, temporariamente, o valor vigente das tarifas de pedágio dos Contratos de Concessão; (ii) promover o reequilíbrio econômico-financeiro dos Contratos de Concessão em razão da frustração da receita bruta causada pelo não repasse do reajuste das tarifas quilométricas de pedágio referente à variação do respectivo indexador tarifário contratual entre 2021 e 2022 no momento determinado pelos Contratos de Concessão; (iii) estabelecer a metodologia de recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro dos Contratos de Concessão, que dar-se-á mediante emprego de verbas do tesouro pelo Poder Concedente, por meio de pagamentos bimestrais às Concessionárias; e (iv) consignar que o reajuste tarifário ocorresse até 16 de dezembro de 2022, o que foi efetivado nessa data limite.

r. Em 12 de setembro de 2022, em continuidade aos fatos relevantes divulgados em 23 de março, 20 de abril e 5 de julho de 2022, a Andrade Gutierrez Participações S.A. transferiu a totalidade das suas ações de emissão da Companhia para a Itaúsa S.A. e a Votorantim S.A., nos termos do “Instrumento Particular de Compra e Venda de Ações e Outras Avenças” celebrado em 5 de julho de 2022. Com a transferência das ações, entrou em vigor o Novo Acordo de Acionistas, celebrado entre Soares Penido Concessões S.A., Soares Penido Obras, Construções e Investimentos S.A, Sucea Participações S.A. e Sincro Participações S.A., Itaúsa S.A. e a Votorantim S.A.

s. Em 16 de setembro de 2022, em continuidade ao Fato Relevante divulgado em 18 julho de 2022, a Companhia informa que foi celebrada, a Segunda Rerratificação ao Termo Aditivo e Modificativo nº. 21/2022 ao Contrato de Concessão nº. 004/CR/1998 entre a Renovias e o Estado de São Paulo, por intermédio da Secretaria de Logística e Transportes, com a interveniência e anuência da ARTESP, conforme extrato publicado no Diário Oficial do Estado, nos termos da Lei n.º 8.666/1993. A Segunda Rerratificação ao Termo Aditivo e Modificativo nº. 21/2022 (i) ratificou o reconhecimento do desequilíbrio da equação econômico-financeira do Contrato de Concessão em favor da Renovias, em decorrência da alteração do índice de reajuste das tarifas de pedágio; (ii) consolidou os cálculos anteriormente realizados correspondentes ao 1º biênio (01/07/2013 a 30/06/2015), 2º biênio (01/07/2015 a 30/06/2017), 3º biênio (01/07/2017 a 30/06/2019) e 4º biênio (01/07/2019 a 30/06/2021); (iii) reconheceu o desequilíbrio correspondente ao 1º ano do 5º biênio (01/07/2021 a 13/02/2022); e (iv) reequilibrou a concessão mediante a extensão de 808 dias no prazo do Contrato de Concessão da Renovias, com término previsto para 29/08/2024.

t. Em 22 de setembro de 2022, a Companhia informa que foi celebrado Termo Aditivo e Modificativo nº. 22/2022 (“TAM nº. 22/2022”) ao Contrato de Concessão nº. 004/CR/1998 entre a Renovias e o Estado de São Paulo, por intermédio da Secretaria de Logística e Transportes, com a interveniência e anuência da ARTESP, conforme extrato publicado no Diário Oficial do Estado, nos termos da Lei n.º 8.666/1993. O TAM nº. 22/2022 estabelece que (i) a Renovias assumirá a execução dos novos investimentos referentes à implantação de Dispositivo de Retorno e Acesso à UNESP – km 225+000 – SP-342/ São João da Boa Vista; e (ii) promove o reequilíbrio econômico-financeiro da concessão mediante a extensão de 45 dias no prazo do Contrato de Concessão da Renovias, com término previsto para 13/10/2024.

u. Em 05 de outubro de 2022, em continuidade ao Fato Relevante divulgado em 22 de outubro de 2021, a Companhia informa que foram concluídas a transferência para a Companhia da totalidade das ações detidas pela Riopar na VLT Carioca, equivalente a 3,0157% de seu capital social, passando a Companhia a deter 93,8264% do capital social do VLT Carioca, bem como a cessão à Companhia da totalidade dos direitos creditórios detidos pela Riopar em face da VLT Carioca, relativos aos mútuos concedidos pelas acionistas do VLT Carioca.

v. Em 07 de novembro de 2022, a Companhia comunica, aos seus acionistas e ao mercado em geral, que foi publicada no Diário Oficial da União a Decisão nº. 561, de 03 de novembro de 2022, da ANAC aprovando a revisão extraordinária e a alteração unilateral do Contrato de Concessão do Aeroporto Internacional Tancredo Neves/Confins nº. 002/ANAC/2014- SBCF, firmado entre sua controlada indireta BH Airport e a ANAC (“Decisão n.º 561”). A revisão extraordinária buscou recompor os efeitos gerados pela celebração do Termo Aditivo nº. 003/2019 ao referido Contrato, que alterou o marco contratual para a construção da 2ª Pista de Pouso e Decolagem (2PPD), retirando a limitação de data de conclusão do investimento, originalmente previsto para 31 de dezembro de 2020, mantendo apenas o gatilho de demanda, com a sua conclusão antes de a demanda atingir 198.000 movimentos anuais. Essa alteração gerou um desequilíbrio a favor do Poder Concedente de R\$ 144.592.839,66, na data-base de outubro de 2013. A Decisão nº. 561 ainda estabeleceu que a recomposição econômico-financeira será realizada por meio de pagamentos anuais a serem realizado pela BH Airport mediante a instituição de nova contribuição (“Contribuição Extraordinária”), condicionada à anuência do Ministério da Infraestrutura, sendo atualizada pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, da seguinte forma: (i) R\$ 57.802.998,28 na data-base de setembro de 2022, no período de 2022 a 2025; e (ii) R\$ 45.233.752,66 na data-base de setembro de 2022, a partir de 2026 até o ano de 2044.

w. Em 07 de dezembro de 2022, a Companhia informa que foi celebrado Termo de Acordo do Contrato de Concessão nº 075/97 entre sua controlada direta RDN – Concessões e Participações Ltda., anteriormente denominada RodoNorte, o Estado do Paraná (“Estado”), o Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná (“DER”), o Ministério Público Federal (“MPF”) e a Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados (“AGEPAR”), todos em conjunto, “Partes”, em decorrência de processo de mediação instaurado perante o Tribunal Regional Federal da 4ª Região – TRF4 (“Mediação”), visando mediar as Partes nas discussões e na solução das divergências, pleitos, direitos ou expectativas de direito e reclamações envolvendo a execução, administração, interpretação, aplicação e conclusão do Contrato de Concessão, incluindo, mas não se limitando a, todo e qualquer evento de desequilíbrio da equação econômico-financeira do Contrato de Concessão de interesse tanto do Poder Concedente como da RDN, que não haviam sido solucionados quando do encerramento da concessão. O Termo de Acordo celebrado: (i) estabelece as medidas para encerramento de diversos processos administrativos e ações judiciais; e (ii) implica o reconhecimento do saldo remanescente de R\$ 321.223.158,92, na data-base 01/08/2022, correspondente ao desequilíbrio econômico-financeiro que remanesceu em favor do Poder Concedente. Tal valor, por interesse e conveniência do Estado e do DER, será pago mediante a assunção de obrigação de fazer correspondente à realização das obras definidas pelo DER e aceitas pelas Partes. Estima-se que as obras sejam realizadas no prazo de 36 meses contados da assinatura do Termo de Acordo. Com a assinatura do Termo de Acordo, as Partes outorgaram quitações recíprocas de todo e qualquer valor, pleito, desequilíbrio, pretensão, direito que tenham por objeto, exclusivamente, os processos administrativos e as ações judiciais relacionados ao Contrato de Concessão elencadas no referido Termo de Acordo.

x. Em 27 de dezembro de 2022, a Companhia informa que, a Companhia, detentora de 100% do capital social da SAMM, de um lado, e, de outro, a Luna Fibra S.A. (“Luna Fibra”) celebraram o Contrato de Compra e Venda de Quotas e Outras Avenças, por meio do qual a Companhia obrigou-se a vender a totalidade das quotas da SAMM à Luna Fibra, pelo valor de R\$ 245.000.000,00, sujeitos à verificação de determinadas condições usuais a este tipo de transação, incluindo condições precedentes como aprovações regulatórias. Após o fechamento da transação, a Companhia deixará de deter participação no capital social da SAMM.

y. Em 28 de dezembro de 2022, a Companhia informa que foi celebrado, na mesma data, o Termo Aditivo nº 10 ao Contrato de Concessão Nº 01/2013 de Parceria Público-Privada na modalidade de Concessão Patrocinada para Implantação e Operação do SMSL, entre sua controlada direta Metrô Bahia e o Estado da Bahia, por intermédio da SEDUR e, na qualidade de intervenientes-anuentes, a CTB e a DESENBÁHIA. O Termo Aditivo nº 10 tem por objeto: (i) incluir no Contrato de Concessão, como responsabilidade do Metrô Bahia, a operação do Tramo 3 da Linha 1 do SMSL, implantado pelo Concedente, com extensão de 4,65 km, composto por duas novas Estações e dois novos Terminais de Integração de Passageiros, bem como promover o correspondente reequilíbrio econômico-financeiro, no valor de R\$ 28.435.325,33, data-base abril/2013, a ser pago em 246 parcelas iguais, mensais e sucessivas, com a primeira vencendo no mês de abril de 2023 (ou no mês subsequente ao de início da operação do Tramo 3 da Linha 1 do SMSL); (ii) prever a forma de definição da quantidade de frota de trens adicional, a ser adquirida pelo Concedente; (iii) estabelecer o critério de compartilhamento da demanda adicional de passageiros decorrente do Tramo 3 da Linha 1 do SMSL; e (iv) incluir no Contrato de Concessão a obrigação do Metrô Bahia de implantar e operar Wi-Fi nas Estações já existentes das Linhas 1 e 2 do SMSL.

pelo prazo de 7 anos, bem como a obrigação do Concedente de promover o correspondente reequilíbrio econômico-financeiro, no valor de R\$ 1.129.612,46, data-base abril/2013, a ser paga em 84 parcelas mensais, iguais e sucessivas, com a primeira vencendo em fevereiro de 2023.

- Em 2023:

a. Em 03 de fevereiro de 2023, a Companhia informa que celebrou, na referida data, o Termo de Acordo para Encerramento de Contrato de Concessão do Serviço Público de Transporte Aquaviário de Passageiros, Reconhecimento de Obrigação de Indenização e Transição Operacional, no âmbito do Contrato de Concessão para Exploração de Serviços Públicos de Transporte Aquaviário de Passageiros, de 12 de fevereiro de 1998, entre sua controlada direta Barcas e o Estado do Rio de Janeiro. O Termo de Acordo tem como objeto: (i) dar cumprimento à decisão proferida nos autos da Ação Civil Pública nº 000838-96.2004.8.19.0001 (ACP), proposta pelo Ministério Público perante a 4ª Vara da Fazenda Pública da Comarca do Rio de Janeiro, reconhecendo-se a nulidade do Contrato de Concessão; (ii) assegurar à população a continuidade da prestação do serviço público de transporte aquaviário pela Barcas após o encerramento do prazo inicial de vigência do contrato de concessão (11 de fevereiro de 2023), bem como conferir ao Estado do Rio de Janeiro um prazo de até 24 meses para concluir os estudos e realizar licitação objetivando uma nova concessão para exploração de serviços públicos de transporte aquaviário de passageiros, tudo em estrita observância ao quanto determinado no acórdão de fls 2753/2747 da ACP e quanto ao expressamente autorizado pelo §2º do artigo 42 da Lei 8987/1995; (iii) estabelecer que o prazo de até 24 meses conferido ao Estado será constituído de um primeiro período de até 12 meses ininterruptos contados de 11 de fevereiro Estado do Rio de Janeiro 2023 e de um eventual prazo complementar adicional, certo e não superior a 12 meses, contados de 11 de fevereiro de 2024, observadas as condições precedentes estabelecidas no Termo de Acordo; (iv) definir valor e prazo para pagamento à Barcas dos custos operacionais incorridos na prestação do serviço público, apurados e verificados pelo ente regulador, baseados nos custos reais da operação, excluída toda e qualquer margem de lucro contratualmente prevista; e (v) estabelecer as condições para a reversão pela Barcas ao Estado do Rio de Janeiro de todos os ativos privados vinculados à concessão no estado em que se encontram.

b. Em 27 de fevereiro de 2023, a Companhia informou que, nesta data, foi celebrado o 3º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão relativo ao Edital de Licitação 003/2021, por sua controlada RioSP e a ANTT para regulamentar as obrigações e os efeitos decorrentes da autorização concedida em caráter temporário para implementação e funcionamento do ambiente regulatório experimental (“Sandbox Regulatório”) para o desenvolvimento de serviços, produtos ou soluções regulatórias do fluxo livre (“Free Flow”) na Rodovia BR-101/RJ, no trecho que interliga a cidade do Rio de Janeiro – no entroncamento com a BR-465/RJ-095 até Praia Grande (Ubatuba/SP), bem como estabelecer a suspensão das obrigações contratuais e inclusão de novas obrigações em decorrência do Sandbox Regulatório proposto, por período determinado, e as eventuais repercussões na matriz de risco e no equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão relativo ao Edital de Licitação 003/2021.

c. Em 28 de fevereiro de 2023, a Companhia informa que, nesta data, a Companhia de um lado e, de outro, a OTP MOBILIDADE S.A. (“OM”), OTP S.A. e GUMI BRASIL PARTICIPAÇÕES S.A. celebraram instrumentos contratuais, sujeitos à verificação de determinadas condições suspensivas, prevendo a aquisição da totalidade das ações detidas pela OM na Concessionária do VLT Carioca pela Companhia, equivalente a 1,3473% de seu capital social, bem como a cessão da totalidade dos direitos creditórios detidos pela OM à Companhia. A consumação da transação implicará no aumento de participação acionária da Companhia na Concessionária, que passará a deter 95,1737% do capital social.

d. Em 02 de março de 2023, a Companhia informa que, em continuidade ao Fato Relevante e ao Comunicado ao Mercado divulgados nos dias 03 e 08 de fevereiro de 2023, respectivamente, informa que, na mesma data, foi proferida pelo Juízo de Direito da 6ª Vara de Fazenda Pública da Capital do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro decisão de homologação do Termo de Acordo para Encerramento de Contrato de Concessão do Serviço Público de Transporte Aquaviário de Passageiros, Reconhecimento de Obrigação de Indenização e Transição Operacional, no âmbito do Contrato de Concessão para Exploração de Serviços Públicos de Transporte Aquaviário de Passageiros, de 12 de fevereiro de 1998, entre sua controlada direta Barcas e o Estado do Rio de Janeiro. Conforme informado anteriormente, no âmbito do Termo de Acordo, o Estado do Rio de Janeiro reconheceu a obrigação de indenizar Barcas pelos custos operacionais incorridos na prestação dos serviços públicos objeto do Contrato de Concessão referentes ao segundo, terceiro e quarto quinquênios de sua vigência, conforme cálculos realizados pelo ente regulador – a Agência Reguladora de Transporte de serviços Públicos Concedidos - AGETRANSP –,

corrigidos pela variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA a partir da data-base de 31 de dezembro de 2020, sem a inclusão de qualquer margem de lucro e considerando ainda o desconto acordado relativo ao quarto quinquênio, conforme os prazos e valores descritos no anexo do Fato Relevante divulgado em 02 de março de 2023. Adicionalmente, o Termo de Acordo também disciplinou os pagamentos, pelo Estado do Rio de Janeiro, referentes ao quinto quinquênio, ao período complementar e eventual período complementar adicional de prestação do serviço público, cujos valores serão apurados oportunamente nos termos e condições previstos no Termo de Acordo.

e. Em 08 de março de 2023, a Companhia informa que alienou a totalidade da sua participação na MaaS, sociedade finlandesa da área de mobilidade urbana, da qual a Companhia detinha 2.240.176 ações ordinárias, para as empresas Canadá Participações e JB Nordic Fund | SCSp (“NordicNinja”).

f. Em 10 de março de 2023, a Companhia informou que foi firmado, em 07 de março de 2023, o 1º Aditamento ao Acordo de Acionistas e Outras Avenças da Concessionária das Linhas 8 e 9 do Sistema de Trens Metropolitanos de São Paulo S.A., entre a Companhia e a Ruasinvest Participações S.A. e, como interveniente-anuente, a ViaMobilidade Linhas 8 e 9, tendo como único objetivo compatibilizar as regras de distribuição de dividendos pela ViaMobilidade Linhas 8 e 9 nele previstas com as obrigações assumidas pela ViaMobilidade Linhas 8 e 9 no âmbito (i) do Instrumento Particular de Escritura da 3ª Emissão de Debêntures Simples, Não Conversíveis em Ações, da Espécie Quirografária, com Garantia Adicional Fidejussória sob Condição Suspensiva, a ser Convolada na Espécie com Garantia Real com Garantia Adicional Fidejussória sob Condição Suspensiva, em Série Única, para Distribuição Pública com Esforços Restritos de Distribuição, da ViaMobilidade Linhas 8 e 9, celebrado em 15 de dezembro de 2022 entre a ViaMobilidade Linhas 8 e 9, na qualidade de emissora, a Oliveira Trust Distribuidora de Títulos e Valores Mobiliários S.A. e terceiros; e (ii) do Contrato de Financiamento Mediante Abertura de Crédito nº 22.2.0376.1, celebrado em 22 de dezembro de 2022, firmado entre a ViaMobilidade L8/9 e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, com interveniência de terceiros.

g. Em 10 de março de 2023, a Companhia informou que foi celebrado o Terceiro Termo Aditivo ao Contrato de Concessão, objeto do Edital de Concessão nº 005/2013, firmado por sua controlada direta a Concessionária de Rodovias Sul-Matogrossense S.A. (“MSVia”) com a União, por intermédio da ANTT (“Terceiro Termo Aditivo”). O Terceiro Termo Aditivo teve por objetivo prorrogar, por 24 meses, a vigência do Primeiro Termo Aditivo ao Contrato de Concessão, celebrado em 10 de junho de 2021, que estabeleceu as condições de prestação de serviços e os investimentos essenciais de responsabilidade da MSVia durante o período de relicitação. Com a assinatura do Terceiro Termo de Aditivo, o período de relicitação se estendeu até março de 2025.

h. Em 18 de abril de 2023, a Companhia informou que em continuidade ao Fato Relevante de 05 de fevereiro de 2016 – por meio do qual se comunicara a celebração, por sua controlada CPC, de Contrato de Compromisso de Venda e Compra sob condições resolutivas e outros Pactos, na condição de compromissária compradora, com a Space Empreendimentos Imobiliários Ltda. (“SPACE”), na condição de compromitente vendedora, tendo como intervenientes anuentes e garantidoras a Companhia e a Companhia Melhoramentos de São Paulo e como interveniente anuente a Melhoramentos Florestal Ltda., para aquisição de imóvel situado nos Municípios de Cajamar e Caieiras, Estado de São Paulo (“Terreno”), pelo valor total de R\$387.415.275,93, data-base janeiro de 2016, com o objetivo de implantar um novo aeroporto na região metropolitana de São Paulo, informou que tendo se encerrado o prazo previsto no Contrato para que a CPC confirmasse a implantação do novo aeroporto, sob pena de devolução parcial do Terreno à vendedora, sem compensação financeira, a Companhia, diante da não aprovação de regulamentação que permitisse a efetiva implantação do aeroporto comercial privado no período, bem como do atual contexto de mercado e contratual, decidiu pela descontinuidade do Projeto NASP. Consequentemente, em atenção à Obrigação de Devolução, a Sociedade de Participações em Concessões Privadas Ltda. (“SPCP”), subsidiária integral da Companhia, que se tornou proprietária do Terreno na qualidade de sucessora da CPC, após tratativas com a SPACE e o grupo Melhoramentos, notificou a SPACE no dia 18 de abril de 2023 para informar a devolução de 29,76% da área total do Terreno, conforme previsto no Contrato (“Devolução Parcial”). A Devolução Parcial implica a baixa proporcional do custo de aquisição do ativo imobilizado, correspondente a R\$ 115.294.786,12, registrada como despesa no resultado da SPCP, continuando sob titularidade da SPCP a parcela remanescente do Terreno, cujo custo de aquisição corresponde a R\$ 272.120.489,8.

i. Em 31 de maio de 2023, a Companhia informou que foi aprovada pelos órgãos competentes da Costa Rica a Adenda nº4 ao “Contrato para la Gestión Interesada de Los Servicios Aeroportuarios prestado

em el Aeropuerto Juan Santamaria” (“Contrato de Gestão Interessada”), firmado por sua controlada indireta Aeris, com a gestora do Aeroporto Internacional Juan Santamaria e o Consejo Técnico de Aviación Civil (“Aditivo”), que vigorará a partir de 30/05/2023. O Aditivo tem por objeto promover a recomposição do equilíbrio da equação econômico-financeira do Contrato de Gestão Interessada, no montante de US\$109.270.679,76, devido às perdas incorridas pela Aeris relativas à pandemia do COVID-19, que será realizada mediante extensão do prazo da concessão por 10 anos adicionais ao período originalmente contratado, bem como implementação de uma tarifa adicional por Recuperación Económica del COVID-19, no valor de USD 1,56, a ser cobrada por passageiro entrando e/ou saindo do Aeroporto Internacional Juan Santamaria.

j. Em 28 de junho de 2023, a ViaOeste, controlada direta da Companhia celebrou o 26º Termo Aditivo Modificativo ao Contrato de Concessão nº 003/CR/1998, com o Estado de São Paulo, por intermédio da Secretaria de Parcerias em Investimentos com a interveniência e anuência da ARTESP (“26º TAM”). A previsão para encerramento do prazo do referido contrato de concessão é 13 de fevereiro de 2024 e, diante da inexistência de tempo hábil para conclusão do novo certame, a Secretaria de Parcerias em Investimentos do Estado de São Paulo, indicou à ViaOeste a necessidade de extensão do prazo do Contrato de Concessão até 29 de março de 2025, nos termos do artigo 16 da Lei Estadual nº 16.933/2019. A extensão de prazo decorrente do 26º TAM permitirá também a realização de novos investimentos do trecho concedido no montante de R\$ 294 milhões, o reequilíbrio de processos administrativos de desequilíbrio econômico-financeiro, no valor de R\$ 193 milhões, bem como o repasse para uma conta vinculada ao Poder Concedente do percentual do 20,71% sobre a receita tarifária. Tais valores poderão sofrer ajustes durante a extensão do prazo da concessão (29 de março de 2025), em função da variação do tráfego e certificação de projetos no período.

k. Em 29 de junho de 2023, a Companhia informou que concomitantemente ao reajuste do ano de 2023 das tarifas de pedágio de suas controladas diretas AutoBAn, SPVias e a RodoAnel, o Estado de São Paulo, por intermédio da Secretaria de Parcerias em Investimentos com a autorização da ARTESP incluíram na tarifa básica de pedágio o valor adicional de R\$ 0,10, a partir de 01 de julho de 2023, como medida cautelar de mitigação de desequilíbrios contratuais, inclusive das perdas incorridas dos efeitos da pandemia de COVID-19 na demanda das concessionárias, conforme previsto na Resolução SPI nº 19/2023. Igualmente, a Renovias, concessionária que a Motiva detém participação acionária, teve o seu reajuste autorizado pela variação percentual de 3,935829%, baseados na evolução do IPCA, como medida cautelar de mitigação de desequilíbrios contratuais, conforme previsto na referida Resolução SPI nº 19/2023.

l. Em 14 de agosto de 2023, a ViaMobilidade Linhas 8 e 9, controlada direta da Companhia, celebrou, com a anuência do Estado de São Paulo, o Termo de Ajustamento de Conduta (“TAC”) com o Ministério Público do Estado de São Paulo para arquivar os Inquéritos Cíveis nº. 160/2021 e nº. 265/2022, instaurados, respectivamente, pela Promotoria de Justiça do Patrimônio Público e Social e pela Promotoria de Justiça do Consumidor, e encerrar as discussões referentes à Linhas 8-Diamante e 9-Esmeralda da rede de trens metropolitanos de São Paulo. Por meio do TAC, a ViaMobilidade Linhas 8 e 9 se compromete a pagar indenização de R\$ 150.000.000,00, dos quais R\$ 3.000.000,00 serão depositados no Fundo de Interesses Difusos e R\$ 147.000.000,00 serão direcionados a investimentos não previstos originalmente no Contrato de Concessão, integralmente revertidos ao patrimônio público e executados ao longo de 4 anos. Destes investimentos, R\$ 50.000.000,00 poderão ser aplicados na edificação de escolas ou centros educacionais nos Municípios atendidos pelas Linhas 8-Diamante e 9-Esmeralda (São Paulo, Osasco, Carapicuíba, Barueri, Itapevi e Jandira) sob responsabilidade da ViaMobilidade Linhas 8 e 9 e do Instituto, entidade sem fins lucrativos vinculada a Motiva. A ViaMobilidade Linhas 8 e 9 e o Ministério Público discutirão com as Prefeituras locais a viabilidade de disponibilizar áreas para isso. O valor de R\$ 97.000.000,00 restantes serão destinados a aprimorar aspectos da infraestrutura das Linhas 8-Diamante e 9-Esmeralda, identificados pelo Ministério Público, ViaMobilidade Linhas 8 e 9 e o Estado de São Paulo. São eles: (i) ampliação do mezanino e interligação das plataformas da Estação Barra Funda, da Linha 8-Diamante, incluindo a instalação de 3 novas escadas rolantes e o retrofit de outras 4 já instaladas; (ii) instalação de estrutura de interligação das plataformas da Estação Presidente Altino, de ambas as Linhas; (iii) ampliação da quantidade de bloqueios de acesso à Estação Autódromo-Interlagos, da Linha 9-Esmeralda, e da sua cobertura externa; (iv) requalificação da Estação Antônio João, da Linha 8-Diamante, contemplando a instalação de 4 escadas rolantes, 4 elevadores, novo mezanino, bem como a cobertura em toda área útil das plataformas de embarque e desembarque, novo piso, novos sanitários públicos, bicicletário e paraciclo; e (v) implantação de sistema de informações sobre o próximo trem ao passageiro das Linhas 8-Diamante e 9-Esmeralda, por meio de QRCodes exibidos nas Estações. Eventual saldo remanescente referente aos cinco investimentos acima poderá ser destinado à desapropriação das áreas

necessárias ao projeto de requalificação da Estação Antônio João, à qual ele está condicionado, e à construção de centro esportivo nas imediações da Estação Grajaú, da Linha 9- Esmeralda. O Contrato de Concessão continua vigorando da forma como foi pactuado, submetendo-se o Estado de São Paulo e a Concessionária às obrigações e medidas nele previstas.

m. Em 26 de setembro de 2023, a VLT Carioca, controlada direta da Companhia, celebrou o Termo Aditivo nº. 08 ao Contrato de Parceria Público-Privada na modalidade de Concessão Patrocinada CVL Nº. 010008/2013, por sua controlada VLT Carioca e o Município do Rio de Janeiro, e, na qualidade de interveniente-anuente, a Companhia Carioca de Parcerias e Investimentos – CCPAR (“Termo Aditivo nº. 08”). O Termo Aditivo nº. 08 teve por principais objetivos: I. incorporar ao Contrato de Concessão obras adicionais à implantação do TIG, no valor de R\$38.282.109,07, a ser pago via aporte público mediante comprovação de marcos contratuais; II. implementar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, no montante de R\$25.972.299,66, referente às obras já executadas na implantação do TIG. Esse valor será pago via aporte público em até 30 dias úteis contados da assinatura do aditivo; III. reduzir de 60 dias para 30 dias o prazo de aprovação e pagamento de marcos contratuais referentes às obras de implantação do TIG; e IV. incluir cláusula contratual estabelecendo que, a partir da entrada em operação do TIG e para efeito do cálculo da CAT B (mitigação do risco de demanda devida pelo Poder Concedente), será utilizada a curva de demanda prevista no contrato de concessão a partir do ano 8, aplicando-se um ramp up de 50%, 70%, 90% e 100%, respectivamente, nos primeiros 4 trimestres. Ao final dos quatro trimestres será aplicada a curva de demanda integral do nono ano em diante.

n. Em 30 de novembro de 2023, foi publicado no Diário Oficial do Estado de São Paulo – DOESP, o reconhecimento da ocorrência de desequilíbrio econômico-financeiro referente ao contrato de concessão firmado pela ViaQuatro, controlada direta da Companhia, devido à perda de receita tarifária resultante da redução de demanda de passageiros na Linha 4 - Amarela decorrente da pandemia da Covid-19. O valor bruto do desequilíbrio corresponde a R\$ 682.606.724,08, em valores de fevereiro de 2023, a ser reequilibrado em favor da ViaQuatro. A modalidade do recebimento deste reequilíbrio será, ainda, selecionada pelo Poder Concedente e comunicado ao mercado no momento oportuno.

o. Em 11 de dezembro de 2023, foi publicada no Diário Oficial da União a Decisão nº. 641, de 07 de dezembro de 2023, da ANAC, a aprovação da revisão extraordinária do Contrato de Concessão do Aeroporto Internacional Tancredo Neves/Confins nº. 002/ANAC/2014- SBCF, firmado entre a BH Airport, controlada direta da Companhia, e a ANAC, em razão dos prejuízos causados pela pandemia de COVID-19 no ano de 2023, com o objetivo de recompor o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão. A revisão extraordinária resultará na recomposição econômico-financeira do Contrato de Concessão em favor da BH Airport, correspondente ao montante de R\$ 28.073.208,66, a valores de 18 de dezembro de 2023. Essa recomposição deverá ser implementada por meio de desconto nas contribuições devidas pela BH Airport ao Poder Concedente, condicionado à anuência Ministério de Portos e Aeroportos.

p. Em 20 de dezembro de 2023, a Companhia informou que, em continuidade ao Fato Relevante divulgado em 29 de março de 2022, foi celebrado, na mesma data, o Termo Aditivo nº. 09 ao Contrato de Parceria Público-Privada na modalidade de Concessão Patrocinada CVL Nº. 010008/2013, por sua controlada VLT Carioca e o Município do Rio de Janeiro, e, na qualidade de interveniente-anuente, a Companhia Carioca de Parcerias e Investimentos – CCPAR (“Termo Aditivo nº. 09”). O Termo Aditivo nº. 09 tem por objetivo: (i) a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, em favor da VLT Carioca, em razão da operação da Extensão VLT, no valor de R\$ 48.8 milhões, na data-base de junho de 2023, a ser pago em parcelas mensais pelo Poder Concedente à VLT Carioca, no período entre abril de 2024 e o final do Contrato de Concessão (dezembro de 2038); e (ii) incorporar ao Contrato de Concessão a operação e a manutenção do TIG, mediante exploração das receitas comerciais dele advindas.

q. Em 22 de dezembro de 2023, a Companhia informou que foram celebrados o Termo Aditivo nº 08 ao Contrato de Concessão Patrocinada nº 4232521201 (“Contrato de Concessão VQ”), entre sua controlada direta ViaQuatro e o Estado de São Paulo, por intermédio da Secretaria de Parcerias em Investimentos e o Termo Aditivo nº 02 ao Contrato nº 003/2018 (“Contrato de Concessão VM”), entre sua controlada direta ViaMobilidade e o Poder Concedente. O Termo Aditivo nº 08 estabeleceu que o valor bruto do desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão VQ devido à perda de receita tarifária resultante da redução de demanda de passageiros na Linha 4 - Amarela decorrente da pandemia da Covid-19, já reconhecido pelo Poder Concedente e publicado no Diário Oficial do Estado em 30/11/2023, no montante de R\$ 682.606.724,08, em valores de fevereiro de 2023, será reequilibrado em favor da ViaQuatro na forma

de adicional de R\$ 0,4631, em valores de fevereiro de 2023, à Tarifa de Remuneração devida à ViaQuatro por Passageiro Integrado. O Termo Aditivo nº 02 estabeleceu que o valor bruto do desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão VM devido às perdas de receita tarifária resultantes da redução de demanda de passageiros na Linha 5 - Lilás decorrente da pandemia da Covid-19, já reconhecido pelo Poder Concedente e publicado do Diário Oficial do Estado em 15/09/2023, no montante de R\$ 297.891.836,47, em valores de agosto de 2023, será reequilibrado em favor da ViaMobilidade na forma de adicional de R\$ 0,2095, em valores de fevereiro de 2023, à Tarifa de Remuneração devida à ViaMobilidade. Os adicionais tarifários mencionados acima (i) não sofrerão os descontos a que a Receita Tarifária está sujeita em razão dos indicadores de desempenho contratuais e (ii) serão: (ii.a) pagos nas mesmas condições aplicáveis à Tarifa de Remuneração; (ii.b) reajustados anualmente, nas mesmas condições estabelecidas nos Contratos de Concessão da ViaQuatro e da ViaMobilidade, para a Tarifa de Remuneração; e (ii.c) revisado anualmente, para mais ou para menos, para refletir as variações da demanda real de cada período, em relação à projetada no Contrato de Concessão VQ e Contrato de Concessão VM, de forma que o valor do desequilíbrio devido à ViaQuatro esteja integralmente quitado em 21 de junho de 2040 e da ViaMobilidade em 08 de agosto de 2038.

r. Em 28 de dezembro de 2023, a Companhia informou que, em continuidade ao Fato Relevante divulgado em 27/12/2022, encerrou a transação de venda da totalidade das quotas de sua controlada SAMM à Luna Fibra S.A. (“Compradora”), em razão do não cumprimento, pela Compradora, de condição precedente prevista no Contrato de Compra e Venda de Quotas e Outras Avenças, celebrado em 27 de dezembro de 2022 entre a Compradora e a Companhia, e com a interveniência da SAMM, em que pesem os melhores esforços empreendidos pela Companhia para conclusão da transação.

- Em 2024

a. Conforme Fato Relevante divulgado em 28 de março de 2024, a Companhia celebrou um Contrato de Compra e Venda de Quotas e Outras Avenças com a Megatelecom Telecomunicações S.A., para alienação da totalidade de sua participação no capital social da SAMM, pelo valor de R\$ 100.000.000,00. No dia 28 de maio de 2024, a Companhia divulgou novo fato relevante informando que a alienação da totalidade de sua participação no capital social da SAMM para a Megatelecom Telecomunicações S.A. foi concluída.

b. Conforme Fato Relevante divulgado em 27 de setembro de 2024, a Companhia informou que celebrou por meio de sua controlada Renovias o 23º Termo Aditivo e Modificativo nº. 23/2024 ao Contrato de Concessão nº. 004/CR/1998 com o Estado de São Paulo. A previsão para encerramento do prazo do Contrato de Concessão é 13 de outubro de 2024 e, diante da inexistência de tempo hábil para conclusão do novo certame, o Poder Concedente e a ARTESP, indicaram a necessidade de extensão do prazo do Contrato de Concessão até a conclusão do certame licitatório. Por esses motivos para evitar a descontinuidade na prestação de serviços aos usuários do Sistema Rodoviário constituído pelo Lote 11, até que o vencedor da nova licitação assuma o trecho concedido, foi ajustada a extensão do prazo da concessão até 13 de abril de 2026.

c. Conforme Fato Relevante divulgado em 30 de outubro de 2024, a Companhia informou que foi declarada vencedora na licitação para a prestação dos serviços públicos de ampliação, operação, conservação, manutenção e realização dos investimentos necessários para a exploração do Sistema Rodoviário denominado Lote Rota Sorocabana. Através de um novo fato relevante divulgado em 7 de fevereiro de 2025, a Companhia comunicou aos seus acionistas e ao mercado em geral que o Contrato de Concessão foi celebrado. A Concessão terá um prazo de 30 (trinta) anos, contados a partir da assinatura do Termo de Transferência Inicial, conforme previsto no Edital.

d. Conforme Fato Relevante divulgado em 11 de novembro de 2024, a Companhia informou que, por meio de suas controladas ViaMobilidade Linhas 8 e 9, a ViaMobilidade Linhas 5 e 17 e a ViaQuatro, firmou, com a Neoenergia Renováveis S.A., (i) três Contratos de Compra e Venda de Ações e Outras Avenças, cujos objetos são a aquisição de (a) 2,84% do capital social da Oitis 2 Energia Renovável S.A. (“Oitis 2”), (b) 6,75% do capital social da Oitis 4 Energia Renovável S.A. (“Oitis 4”), e (c) 5,25% do capital social da Oitis 6 Energia Renovável S.A. de titularidade da Neoenergia, pelo valor total de R\$ 21.650.000,00; e (ii) três Contratos de Compra e Venda de Energia Elétrica, com cada uma das SPEs, com a interveniência anuência da Companhia e da Neoenergia e prazo de vigência de 16 anos. As Operações visam à aquisição de participação societária nas SPEs, que são detentoras de projetos de geração de energia eólica, localizados no Estado do Piauí, possibilitando, assim, a estruturação, pelas Controladas, de

autoprodução de energia por equiparação. Através de um novo fato relevante divulgado em 28 de janeiro de 2025, a Companhia comunicou aos seus acionistas e ao mercado em geral que a transação foi concluída.

e. Conforme Fato Relevante divulgado em 12 de dezembro de 2024, a Companhia informou que foi declarada a vencedora na licitação para prestação dos serviços públicos de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço do Sistema Rodoviário BR-369/373/376 e PR-090/170/323/445 (Lote PR3). A Concessão terá um prazo de 30 (trinta) anos, contados a partir da assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens.

f. Conforme Fato Relevante divulgado em 13 de dezembro de 2024, a Companhia informou que celebrou um Contrato de Compra e Venda de Ações, Cessão de Direitos Creditórios e Outras Avenças com a Invepar, para a aquisição pela Companhia da totalidade das ações detidas pela Invepar na Concessionária do VLT Carioca S.A., bem como a cessão da totalidade dos direitos creditórios detidos pela Invepar em relação ao VLT Carioca (“Transação”).

g. Conforme Fato Relevante divulgado em 18 de dezembro de 2024, a Companhia informou que, em continuidade ao Fato Relevante divulgado em 13 de novembro de 2024, a sua controlada direta MSVia, a União, por intermédio do Ministério dos Transportes e a ANTT, celebraram, com a interveniência do TCU e da Companhia, o Termo de Autocomposição decorrente da solução consensual para a resolução das controvérsias relativas ao Contrato de Concessão da BR163/MS do Sistema Rodoviário da BR-163/MS em conformidade com o Acórdão Plenário – TCU nº. 2.434/2024. Vide itens 1.16 e 4.7 para mais informações sobre o assunto.

- Em 2025

a. Conforme Comunicado ao Mercado divulgado em 11 de fevereiro de 2025, a controlada da Companhia, Barcas S.A. - Transportes Marítimos encerrou a prestação de serviços públicos de transporte aquaviário de passageiros, cargas e veículos no Estado do Rio de Janeiro, conforme previamente estabelecido no Termo de Acordo celebrado em 02/02/2023 com o Estado do Rio de Janeiro, com a interveniência da Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transporte Aquaviário, Ferroviário e Metroviário e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro – AGETRANSP, e homologado pelo juízo de Direito da 6ª Vara de Fazenda Pública da Capital. Ao longo de 12 anos sob a gestão da Companhia, com investimentos e compromisso, a controlada transformou esse importante transporte para a mobilidade de milhares de pessoas e encerrou seu ciclo com aprovação de 90% dos clientes, fruto do compromisso da Companhia de melhorar a vida das pessoas através da mobilidade;

b. Conforme Comunicado ao Mercado divulgado em 28 de março de 2025, a controlada da Companhia, ViaOeste encerrou a exploração, mediante concessão, do Sistema Rodoviário constituído pela malha rodoviária correspondente ao Lote 12, tendo administrado a Concessão do Sistema Rodoviário Castello-Raposo ao longo de 27 anos, com mais de R\$ 9,5 bilhões investidos na ampliação e modernização da infraestrutura rodoviária desse importante corredor viário;

c. Conforme Comunicado ao Mercado divulgado ao mercado 22 de abril de 2025, em continuidade ao Comunicado ao Mercado de 11 de fevereiro de 2025, a Barcas passou por uma transformação societária, se tornando uma sociedade limitada, conforme o artigo 1.052 do Código Civil. Adicionalmente, ocorreu a mudança da razão social para VOE Concessões e Participações Ltda..

d. Em Assembleia Geral Ordinária realizada em 23 de abril de 2025, os acionistas da Companhia aprovaram por maioria de votos a alteração da denominação social da Companhia, que passou a ser **Motiva Infraestrutura de Mobilidade S.A.**

e. Conforme Comunicado ao Mercado divulgado em 29 de abril de 2025, em continuidade ao Comunicado ao Mercado de 28 de março de 2025, a ViaOeste passou por uma transformação societária, se tornando uma sociedade limitada, conforme o artigo 1.052 do Código Civil. Adicionalmente, ocorreu a mudança da razão social para BC Concessões e Participações Ltda..

f. Conforme Fato Relevante divulgado em 22 de maio de 2025, a Companhia informou que a Comissão Mista do Processo Competitivo declarou a manutenção da Companhia no controle acionário direto MSVia, em decorrência do não recebimento de propostas econômicas ao Processo Competitivo nº.

01/2025 promovido pela Companhia e pela União Federal, por meio da ANTT, para a alienação de 100% (cem por cento) 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 (vinte e nove) anos, preservando a continuidade da prestação do serviço público na BR-163/MS, conforme condições aprovadas pelo Plenário do Tribunal de Contas da União (“TCU”), em conformidade com o Acórdão TCU nº. 2.434/2024.

Esses eventos e outros estão descritos nos Fatos Relevantes e Comunicados ao Mercado divulgados pela Companhia no site da CVM e no site de Relação com Investidores da Companhia (<https://ri.motiva.com.br/>), clicando em “Resultados”, “Comunicados e Fatos”, e, por fim, no documento desejado.

1.2 - Descrever sumariamente as atividades principais desenvolvidas pelo emissor e suas controladas

Visão Geral

A Motiva é um dos maiores grupos privados de concessões de infraestrutura de transporte da América Latina, em valor de mercado¹ quando comparado com outras empresas abertas em dezembro de 2024, atuando no setor de concessões de rodovias, vias urbanas, pontes e túneis, operação metroviária, aeroportuária e outras atividades correlatas, além de deter participação em outras sociedades.

Em 31 de dezembro de 2024, as concessionárias da Motiva administravam, em conjunto, 4.475 quilômetros de rodovias, de acordo com o site de Relações com Investidores da Companhia (<https://ri.motiva.com.br/>).

A Motiva opera rodovias no Brasil, nos Estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Mato Grosso do Sul, Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná, controlando, individualmente ou em conjunto, doze concessões de rodovias. Além disso, a Motiva administra seis concessões de trilhos localizadas nos Estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Bahia, e vinte aeroportos, sendo 17 deles no Brasil, em diversos Estados, e 3 deles no exterior, em Quito (Equador), San José (Costa Rica) e em Curaçao (Curaçao).

A diversificação do portfólio, alinhada à busca pela perpetuidade dos negócios e ao investimento no mercado nacional e internacional, está no centro da estratégia da Companhia – que foi criada em 1998.

Em 2002, a Companhia foi a primeira empresa a ingressar no Novo Mercado, segmento de listagem da B3 S.A. – Brasil Bolsa Balcão, que possui o mais elevado nível de governança corporativa no Brasil. Tornou-se ainda, na nossa visão, uma das principais referências no mercado de capitais brasileiro, passando a integrar índices do mercado como o IBRX-50 e o IBRX-100 (que listam as 50 e 100 ações com maior liquidez da bolsa respectivamente), o Índice de Ações com *TagAlong* (Itag), o Índice de Governança Corporativa (IGC), Índice de Sustentabilidade Empresarial (ISE), Índice de Diversidade (IDIVERSA), Índice IGPTW (IGPTW), Índice Carbono Eficiente da B3 (ICO2 B3), MSCI *Latin America* e o Ibovespa.

Para dar continuidade à estratégia de crescimento priorizando a rentabilidade, sustentabilidade e perpetuidade de seu portfólio, a Companhia tem investido principalmente nas concessões de rodovias, além dos demais modais relacionados em seu objeto social. A Companhia visa contribuir para o desenvolvimento da infraestrutura nas regiões onde atua por meio do desenvolvimento do transporte terrestre, sobre trilhos, marítimo de passageiros e infraestrutura aeroportuária.

Geograficamente, suas concessões estavam divididas da seguinte maneira em 31 de dezembro de 2024:



¹ Multiplicação das cotações das ações pelo número de ações.

A tabela a seguir contém dados operacionais e financeiros de destaque da Companhia no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024:

Dados Financeiros

(R\$ milhares)	2024
Receita Líquida (excluída a Receita de Construção)	14.537.711
EBITDA (1)	7.082.396
Margem EBITDA (2)	32,5%
EBITDA Ajustado (3)	8.281.488
Margem EBITDA Ajustada (2)	57,0%
Lucro Líquido atribuído aos acionistas da controladora	1.248.695
Margem Líquida	8,5%
Endividamento bruto	33.878.743
Investimentos (caixa)	7.342.081
Veículos equivalentes (em milhares) (4)	1.218.671
ROE (5)	8,92%

- (1) Conforme Resolução CVM nº 156, 23 de junho de 2022, a Companhia calculada o EBITDA da seguinte forma: resultado líquido do período, acrescido das despesas com tributos sobre o lucro, das despesas financeiras líquidas das receitas financeiras e das despesas com depreciações e amortizações.
- (2) A margem EBITDA e foram calculadas excluindo-se a receita de construção, dado que esta é um requerimento do IFRS, cuja contrapartida afeta os custos totais.
- (3) O EBITDA ajustado é calculado por meio do EBITDA acrescido das demais despesas não-caixa: (i) despesas antecipadas, que se referem à contabilização da outorga paga ao Poder Concedente em algumas das rodovias de forma antecipada (AutoBA, RodoAnel Oeste, ViaOeste e ViaLagos), e que são apropriadas ao resultado ao longo do prazo das concessões; (ii) provisão de manutenção, que são as provisões para atendimento às obrigações contratuais de manter a infraestrutura concedida com um nível específico de operacionalidade ou de recuperar a infraestrutura na condição especificada antes de devolvê-la ao Poder Concedente ao final do contrato de concessão, conforme CPC 25 e IAS 12; além de (iii) equivalência patrimonial, que se refere ao resultado das controladas em conjunto da Companhia, às quais esta faz jus; e (iv) participação de acionistas não controladores nas investidas da Companhia. A margem EBITDA ajustada também exclui a receita de construção do seu cálculo. A margem EBITDA ajustada foi calculada por meio da divisão do EBITDA ajustado pelas receitas líquidas, excluindo-se a receita líquida de construção, dado que esta é um requerimento do IFRS e CPC, cuja contrapartida de igual valor afeta os custos totais. Em 2024, o EBITDA Ajustado sofreu efeitos não recorrentes em razão dos custos das obras que não geram benefício econômico futuro na ViaOeste, no total de R\$ 759.081 mil.
- (4) Veículos Equivalentes é a medida calculada adicionando-se aos veículos leves, os veículos pesados (comerciais como caminhões e ônibus), multiplicados pelos respectivos números de eixos cobrados. Um veículo leve equivale a um eixo de veículo pesado.
- (5) *Return on Equity* (Lucro Líquido/Patrimônio Líquido): Esta não é uma medida reconhecida pelas Práticas Contábeis Adotadas no Brasil ou IFRS, e não deve ser considerado como indicadores do desempenho operacional ou como substitutos do fluxo de caixa como indicador de liquidez. Não possuem um significado padrão e podem não ser comparáveis a medidas com títulos semelhantes fornecidos por outras companhias.

(A) Segmento Rodoviário

Em 31 de dezembro de 2024, a Motiva era responsável por 4.475 quilômetros de rodovias da malha concedida nacional, nos Estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Mato Grosso do Sul, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, sob a gestão das concessionárias AutoBAn, ViaOeste², RioSP, ViaLagos, RodoAnel, SPVias, MSVia, ViaSul, ViaCosteira, PRVias, Rota Sorocabana, ViaRio e Renovias, da qual a Companhia tem participações de 66,66% e de 40%, respectivamente.

A receita da Companhia advém substancialmente da cobrança de pedágios nas rodovias em que suas concessionárias operam. Em 2024, 57,5% da receita bruta (sem considerar a receita de construção) da Companhia adveio da tarifa de pedágio.

A Motiva opera o pedágio manualmente e por meio de identificação automática, utilizando um sistema eletrônico de pagamento implantado nas rodovias administradas pela Companhia. Para utilizar os meios eletrônicos (automáticos) de pagamento de pedágio, os usuários precisam contratar tais serviços junto a empresas terceiras que prestam tais serviços. Por meio de sua Controlada RioSP, a Companhia foi pioneira no desenvolvimento e implantação do sistema de cobrança de pedágio por fluxo livre conhecido por “free flow”. Os principais fatores que influenciam a receita operacional bruta são os números de veículos pedagiados que utilizam as rodovias concedidas e as tarifas, que são reajustadas pela inflação de acordo com índices gerais e do setor de construção, nos termos de cada contrato de concessão.

Historicamente, o tráfego das rodovias no portfólio da Companhia apresentou relação com a variação do PIB brasileiro. Observou-se que, quando o PIB brasileiro apresentou crescimento, o tráfego das concessionárias da Companhia seguiu a mesma tendência de alta, assim como, quando o PIB apresentou retração, houve queda no tráfego.

Em 31 de dezembro de 2024, o tráfego nas rodovias em que a Motiva opera foi de 1.218.670.743 veículos.

A grande parte dos investimentos realizados pelas concessionárias ocorre nos primeiros cinco anos de operação das concessões, durante os quais elas têm de efetuar a maior parte das melhorias nas rodovias que operam.

Os contratos de concessão são o meio pelo qual os poderes concedentes federal, estaduais e municipal delegaram às concessionárias da Motiva a função de operar as rodovias e o direito de cobrar pedágios correspondentes. Os termos e condições relevantes das concessões estão estabelecidos nos contratos de concessão, incluindo-se o reajuste das tarifas, prazo e extinção da concessão, e outros direitos e obrigações. No fim da concessão, os bens que constituem grande parte dos ativos utilizados nas operações reverterão ao poder concedente, que terá a obrigação de nos indenizar pelos investimentos que não tiverem sido até então integralmente amortizados ou depreciados.

Além das obrigações mencionadas acima, no caso da Motiva AutoBAn, Motiva ViaOeste, Renovias, Motiva RodoAnel, Motiva SPVias, Motiva ViaLagos, Motiva RioSP, Motiva Rota Sorocabana e Motiva PRVias assumiram a obrigação de pagar uma outorga fixa (preço da delegação) aos seus respectivos poderes concedentes, que já foram integralmente quitados.

A ViaRio foi outorgada vencedora do certame por ter oferecido o maior abatimento do valor do subsídio devido pelo poder concedente à Concessionária, também já incorrido. A Motiva AutoBAn, Motiva ViaOeste, Renovias, Motiva RodoAnel e Motiva SPVias, também, tem obrigação de pagar à ARTESP uma outorga variável equivalente a 3% de suas receitas brutas mensais (exceto receitas financeiras), em parcelas mensais. Já a Motiva RioSP também prevê o desconto de 6,64% da arrecadação, que vai para uma conta de ajuste, sob responsabilidade da ANTT – este percentual deve decrescer a 4,64%, após a conclusão das principais obras do Contrato de Concessão. Por outro lado, as concessões da Motiva MSVia, Motiva ViaSul, Motiva ViaCosteira e Motiva PRVias foram outorgadas à parte que ofereceu a cobrança da menor tarifa de pedágio, não havendo, portanto, o pagamento de outorga fixa ou variável nestes contratos.

Com relação às nossas concessionárias de rodovias, descrevemos sinteticamente as informações relevantes de cada uma:

² Em março de 2025, a concessão conferida a ViaOeste, referente a administração do Sistema Castello-Raposo, principal ligação entre a capital paulista e o Oeste do Estado, foi extinta em razão do decurso do prazo contratual.

Concessão	Extensão (Km)	Veículos Equivalentes no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024 ⁽¹⁾	Data de Término do Contrato de Concessão	Participação no Capital
AutoBAn	316,8 ⁽²⁾	317.961.325	Dezembro de 2037	100%
ViaLagos	57	9.418.465	Janeiro de 2047	100%
ViaOeste	169,2	130.019.956	Março de 2025	100%
RodoAnel Oeste	32 ⁽³⁾	144.021.287	Maio de 2038	99,6%
SPVias	516	72.970.239	Setembro de 2029	100%
MSVia	845	55.115.376	Abril de 2044	100%
ViaSul	474	98.241.417	Fevereiro de 2049	100%
ViaCosteira	220	86.924.730	Agosto de 2050	100%
RioSP	625,8	173.977.992	Fevereiro de 2052	100%
ViaRio	13	16.159.530	Junho de 2051	66,66%
Renovias	345,6	25.380.284	Abril de 2026	40%
Rota Sorocabana	460	-	Fevereiro de 2055	100%
PRVias	569	-	Abril de 2055	100%

(1) Veículos equivalentes é a medida calculada adicionando aos veículos leves, os veículos pesados (comerciais como caminhões e ônibus multiplicados pelos respectivos números de eixos cobrados. Um veículo leve equivale a um eixo de veículo pesado).

(2) A extensão total é de 319,8 km, se considerado também a inclusão do trecho da Marginal Tietê, objeto de conservação.

(3) A extensão de 32 km compreende o eixo (29,3 km) e respectivos dispositivos de acesso.

(B) Segmento de Trilhos

Em 31 de dezembro de 2024, a Companhia estava presente no segmento de transporte de passageiros por meio das concessionárias: ViaQuatro, Barcas³, Metrô Bahia, VLT Carioca, ViaMobilidade Linhas 5 e 17 e ViaMobilidade Linhas 8 e 9, responsáveis, respectivamente, pela operação da Linha 4-Amarela do metrô de São Paulo, pelo transporte aquaviário de passageiros no Rio de Janeiro, pelo sistema metroviário de Salvador e Lauro de Freitas (Metrô Bahia), pela interligação da região portuária com o centro do Rio de Janeiro, pelas operações das linhas 5 – Lilás e 17 – Ouro do sistema metroviário de São Paulo e pelas operações da rede de trens metropolitanos da Região Metropolitana de São Paulo, desde janeiro de 2022. Embora tenha sido vencedora da respectiva licitação, ainda não houve a celebração do contrato de concessão relativo à Linha 15 do sistema metroviário de São Paulo, e não há expectativa de prazo para a celebração do contrato.

Em 2006, a Motiva liderou o consórcio vencedor da primeira Parceria Público Privada (“PPP”) do País, para a operação e manutenção da Linha 4-Amarela do metrô. Operada pela ViaQuatro, da qual a Motiva tem 75% do capital, a linha iniciou suas operações em maio de 2010, com a inauguração das estações Paulista e Faria Lima. A primeira fase da linha, já concluída, com seis estações em operação: Butantã, Pinheiros, Faria Lima, Paulista, República e Luz. Na segunda fase do projeto, estão previstas mais cinco estações: Fradique Coutinho (inaugurada em novembro de 2014), Higienópolis-Mackenzie (inaugurada em janeiro de 2018), Oscar Freire (inaugurada em abril de 2018), São Paulo-Morumbi (inaugurada em outubro de 2018) e Vila Sônia (inaugurada em dezembro de 2021).

Somando-se aos negócios de transporte sobre trilhos, em 2 de julho de 2012, a Motiva passou a deter indiretamente 80,00% das ações do capital social da Barcas. A concessão da Barcas garantiu à Motiva a exploração das linhas regulares de transporte aquaviário de passageiros, no Estado do Rio de Janeiro. Em 15 de junho de 2022 foi concluída a aquisição, pela Motiva, da participação acionária detida pela SPTA Holding em Transporte Aquaviário Ltda. na Barcas, passando a deter a totalidade do seu capital social. As atividades operacionais desenvolvidas pela Barcas foram encerradas em 11 de fevereiro de 2025, conforme

³ Até 11 de fevereiro de 2025 a Barcas operou o transporte aquaviário no Estado do Rio de Janeiro, tendo a concessão sido extinta em razão do decurso do prazo contratual, conforme informado adiante.

havia sido estabelecido no Termo de Acordo celebrado em 02 de fevereiro de 2023 com o Estado do Rio de Janeiro.

Dez anos após a entrada da Motiva no segmento de trilhos em 2013, foram assinados mais dois contratos, os contratos para implantação e operação do VLT do centro e região portuária da cidade do Rio de Janeiro e do Metrô em Salvador. Estas concessionárias iniciaram as operações comerciais em janeiro de 2016 e julho de 2016, respectivamente.

Em 5 de abril de 2018, a Motiva assinou o contrato de concessão para prestação de serviço público de transporte de passageiros das Linhas 5 - Lilás e 17 - Ouro da rede metroviária de São Paulo.

No decorrer de 2019, a Companhia adquiriu indiretamente participação adicional no VLT Carioca, correspondente a 42,023% do capital social, passando a deter 66,9543% do capital social da investida, bem como o controle da mesma, a partir de 07 de outubro de 2019. Em 2 de junho de 2022, a Companhia passou a deter 91,9690% do capital social do VLT Carioca, diante da incorporação, em 19 de abril de 2022, pela CIIS - Companhia de Investimentos em Infraestrutura e Serviços, controladora direta do VLT Carioca. Ainda, em 05 de outubro de 2022, a Motiva concluiu a aquisição da participação acionária detida pela Riopar Participações S.A. no VLT Carioca, encerrando o ano de 2022 com participação de 93,8264%. Em março de 2025, a Motiva concluiu a aquisição da participação acionária detida pela Investimentos e Participações em Infraestrutura S.A. - Invepar no VLT Carioca, detendo, atualmente, participação de 99,90% no VLT Carioca.

Em 20 de abril de 2021, o Consórcio ViaMobilidade Linhas 8 e 9, formado pela Motiva (80%) e RuasInvest Participações S.A. (20%) apresentou a melhor proposta comercial para a prestação de serviço público de transporte de passageiros das Linhas 8 e 9 da rede de trens metropolitanos da Região Metropolitana de São Paulo. Assim, em 30 de junho de 2021, foi firmado o Contrato de Concessão n.º 02/2021, cujo objeto consiste na concessão onerosa da prestação do serviço público de transporte de passageiros, sobre trilhos, das Linhas 8 – Diamante e 9 - Esmeralda da rede de trens metropolitanos da Região Metropolitana de São Paulo.

Sobre as nossas concessionárias neste segmento de atividade, abaixo descrevemos resumidamente as informações relevantes de cada uma:

Concessão	Extensão (Km)	Passageiros no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024	Data de Término do Contrato de Concessão	Participação no Capital
ViaQuatro	13	168.448.301	Junho de 2040	75%
Metrô Bahia	41	117.737.052	Outubro de 2043	100%
ViaMobilidade - Linhas 5 e 17	28	167.498.681	Agosto de 2038	83,3%
VLT Carioca	28	22.770.402	Dezembro de 2038	95,2%
ViaMobilidade Linhas 8 e 9	79	232.808.158	Janeiro de 2052	80%

(C) Segmento Aeroportuário

Além da atuação em concessões rodoviárias e trilhos, buscamos diversificar o nosso portfólio de investimentos em outros negócios correlatos, tendo focado no segmento aeroportuário.

A partir do início de 2012, a Companhia passou a investir no setor aeroportuário, adquirindo participações nos aeroportos de Quito (Equador), Curaçao (Curaçao) e San José (Costa Rica).

Em janeiro de 2014, a Companhia, por meio de sua controlada CPC, em consórcio com outras empresas, venceu licitação relativa à concessão para ampliação, manutenção e exploração do Aeroporto Internacional Tancredo Neves, nos Municípios de Confins/MG e de Lagoa Santa/MG (BH Airport), conforme divulgado em Fato Relevante na mesma data.

Em 1º de outubro de 2018, a Companhia concluiu a aquisição de participação adicional no Aeroporto Internacional de San José, passando a deter 97,15% do ativo.

Em 07 de abril de 2021, a CPC, controlada da Companhia, venceu a concorrência do leilão dos Blocos Central e Sul da 6ª Rodada de Concessões Aeroportuárias, promovida pela União Federal, por meio da Agência Nacional de Aviação Civil (“ANAC”), para a prestação do serviço público de ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos, pelo prazo de concessão de 30 anos.

Em 5 de outubro de 2021, a Motiva divulgou que a Comissão Especial de Licitação, em conformidade com o Edital nº 001/2021 - SEINFRA/MG, declarou sua controlada, a CPC, vencedora do processo licitatório, promovido pela Secretaria de Infraestrutura e Mobilidade de Minas Gerais, para a prestação do serviço de exploração, ampliação e manutenção do Aeroporto da Pampulha, pelo prazo de concessão de 30 anos.

Em 18 de outubro de 2021, foi firmado o Contrato de Concessão do Bloco Central, cujo objeto consiste na concessão dos serviços públicos para a ampliação, manutenção e exploração da infraestrutura aeroportuária de 6 aeroportos alocados em 5 estados, pelo prazo de 30 anos.

Em 20 de outubro de 2021, foi firmado o Contrato de Concessão do Bloco Sul, cujo objeto consiste na concessão dos serviços públicos para a ampliação, manutenção e exploração da infraestrutura aeroportuária dos 9 aeroportos alocados em 3 estados, pelo prazo de 30 anos.

Em 21 de janeiro de 2022, foi firmado o Contrato de Concessão do Aeroporto de Pampulha, cujo objeto consiste na concessão dos serviços públicos de exploração, ampliação e manutenção do Aeroporto Carlos Drummond de Andrade (SBBH) - Aeroporto da Pampulha, pelo prazo de concessão de 30 anos.

A tabela abaixo apresenta algumas informações relativas aos aeroportos administrados por nossas concessionárias:

Concessão	Término da Concessão	Participação no Capital	Nº de Passageiros transportados no Aeroporto (mil) Exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024
Curaçao	Abril de 2033	79,8%	956.542
BH Airport	Maior de 2044	38,3%	6.155.425
San Jose	Maior de 2036	97,2%	3.102.453
Bloco Sul	Novembro de 2051	100%	5.685.410
Bloco Central	Novembro de 2051	100%	3.932.245
Pampulha	Fevereiro de 2052	100%	-

Pontos Fortes

Acreditamos que nossos principais pontos fortes são:

Forte crescimento com sólida rentabilidade e fluxos de caixa usualmente estáveis. Temos historicamente apresentado forte crescimento de receita e contínua melhoria de nosso resultado operacional, basicamente em razão: (i) de nossas receitas não estarem sujeitas a efeitos de sazonalidade; (ii) a maioria das rodovias que administramos está localizada em regiões com os maiores tráfegos do Brasil onde a quantidade de tráfego de veículos pode ser estimada com razoável precisão, exceto quando da ocorrência de casos fortuitos; e (iii) possuímos relativo baixo custo operacional e administrativo, em razão de nossas centrais de serviços, que concentram a prestação de alguns serviços para as controladas e para a Motiva, como apoio jurídico, gestão de pessoas, engenharia, tecnologia e contabilidade. Desta forma, é possível otimizar as estruturas nas concessionárias e no centro corporativo. Consequentemente, no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, nossa receita líquida ajustada, excluindo-se as receitas de construção e os

efeitos não recorrentes obteve crescimento de 10,0% e, no mesmo período, o EBITDA Ajustado cresceu 6,6%. Nossa margem EBITDA Ajustada foi de 57,0% no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024. A expansão do EBITDA Ajustado reflete a retomada de nosso portfólio, em especial os veículos pesados, tendo em vista um cenário pós pandemia da Covid-19, além da gestão de custos e da alavancagem operacional, e ainda devido à entrada de novos projetos. Acreditamos que a combinação desses fatores nos permitiu manter a rentabilidade do portfólio. Adicionalmente, nossos contratos de concessão de rodovias, de trilhos e aeroportos, são lastreados por contratos de longo prazo (entre seis e 30 anos), sendo que as tarifas de pedágio, de passageiros e de embarque são reajustáveis anualmente com índices de inflação pré-determinados, proporcionando recursos para a manutenção de nossos investimentos e eventuais reequilíbrios orçamentários.

Concessões estrategicamente localizadas. Os estados em que a Motiva atua, segundo estimativas mais recentes do IBGE, representavam 78% da população brasileira em julho de 2024.

Nossas rodovias são também, na nossa visão, consideradas estratégicas para a economia brasileira devido ao fato de estarem localizadas em regiões importantes para o agronegócio e conectarem cidades e regiões relevantes, como por exemplo: (i) a RioSP, principal corredor entre São Paulo e Rio de Janeiro, duas das mais importantes áreas metropolitanas do Brasil; e (ii) o sistema Anhanguera-Bandeirantes que, juntamente com outras rodovias, liga os maiores centros urbanos do interior de São Paulo ao porto de Santos e arredores. As concessões de trilhos localizam-se nos Estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Bahia e transportaram no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, mais de 752 milhões de passageiros. As concessões aeroportuárias concentram-se na América Central, região sul e central do Brasil, além do BH Airport, em Minas Gerais. Juntos, os aeroportos somaram aproximadamente 19 milhões de passageiros embarcados em 2024.

Setor com múltiplas oportunidades de crescimento. O setor de concessões relacionado a infraestrutura e transporte possui um marco regulatório testado por mais de trinta anos, o que, na nossa visão, nos transmite um nível elevado de segurança jurídica para continuarmos a realizar investimentos no setor. Além disso, as oportunidades de crescimento se configuram com o aumento da demanda da sociedade pela prestação de serviços de qualidade, verifica-se que as oportunidades de crescimento do setor estão em contínua expansão no país.

Ademais, as diversas oportunidades nos setores em que a Companhia atua estão detalhados no item 1.4 “c” deste Formulário de Referência.

Reconhecida, diversificada e crescente atividade em negócios correlatos. Além da atuação em concessões de rodovias, acreditamos possuir diversificado portfólio de investimentos. Em 2012, a Companhia adquiriu a Barcas e integrou a concessionária ViaRio (corredor Transolímpica), além de ingressar no setor aeroportuário com a aquisição dos aeroportos de Curaçau, Costa Rica e Equador. Em 2013, ganhou a licitação do VLT do Rio, formando a concessionária VLT Carioca – que iniciou operação comercial durante a Olimpíada – e também os leilões do Metrô de Salvador – criando a Metrô Bahia –, do trecho sul-matogrossense da BR-163 – sob concessão da MSVia. Em 2014, ganhou a licitação do Aeroporto Internacional Tancredo Neves, em Confins-MG – criando a BH Airport. Em abril de 2017, foi concluída a aquisição de 15% da ViaQuatro, totalizando participação de 75% neste negócio. Em maio do mesmo ano, foi concluída a aquisição de 33,33% da ViaRio, totalizando 66,66% de participação. Em abril de 2018, a Companhia assinou o contrato de concessão da ViaMobilidade Linhas 5 e 17, do sistema metroviário de São Paulo. Em outubro de 2018 a Motiva adquiriu o controle do Aeroporto Internacional de San José, passando a deter 97,15% da concessão. Em 2019, a Motiva assinou o contrato de concessão da ViaSul, e adquiriu indiretamente participação adicional no VLT Carioca, correspondente a 42,023% do capital social, passando a deter 66,9543% do capital social da investida, bem como o controle da mesma, a partir de 07 de outubro de 2019. Ainda em 2020, a Motiva assinou o contrato de concessão da ViaCosteira. Em 24 de maio de 2021, a Companhia passou a deter 78,97% do capital social do VLT Carioca, por meio de sua controlada CIIS - Companhia de Investimentos em Infraestrutura e Serviços. Ainda, em 2021, foi vencedora dos Blocos Central e Sul do leilão da 6ª rodada de concessões aeroportuárias, contemplando os seguintes aeroportos: Curitiba (PR), em São José dos Pinhais, Foz do Iguaçu (PR), Londrina (PR), Bacacheri (PR), Navegantes (SC), Joinville (SC), Pelotas (RS), Uruguaiana (RS) e Bagé (RS), integrantes do Bloco Sul, e de Goiânia (GO), Palmas (TO), Teresina (PI), São Luís (MA), Imperatriz (MA) e Petrolina (PE), integrantes do Bloco Central, pelo prazo de concessão de 30 anos, bem como foi declarado como melhor classificada a proposta comercial apresentada pelo Consórcio ViaMobilidade Linhas 8 e 9, formado pela Companhia, na condição de líder (80%) e Ruasinvest Participações S.A. (20%), para a execução, em regime de

concessão onerosa da prestação do serviço público de transporte de passageiros, sobre trilhos, das Linhas 8 – Diamante e 9 - Esmeralda da rede de trens metropolitanos da Região Metropolitana de São Paulo. Além dos itens supracitados, foi vencedora do Aeroporto da Pampulha e do Sistema Rodoviário Rio de Janeiro (RJ) – São Paulo (SP) pelo prazo de concessão de 30 (trinta) anos. Em 2022, a partir do dia 15 de junho de 2022, a Companhia passou a deter 100% do capital social da Barcas. Em 2023, a partir do dia 14 de julho de 2023, a Companhia passou a deter 95,17% do capital social do VLT Carioca, por meio de sua controlada CIIS - Companhia de Investimentos em Infraestrutura e Serviços. Em 2024, a companhia sagrou-se vencedora de duas licitações, Lote Rota Sorocabana em outubro e Lote PR3 em dezembro, adquiriu participação em 3 complexos eólicos (Oitis 2, Oitis 4 e Oitis 6) em novembro e passou a deter 99,90% do capital social do VLT Carioca em março de 2025.

Administração experiente e com histórico comprovado de sucesso. Acreditamos possuir uma administração renovada que combina experiência e extenso conhecimento no setor de concessões, com qualificação gerencial e alto grau de profissionalismo e comprometimento com nossas atividades, contribuindo para o que acreditamos ser nosso histórico de sucesso. Nossa alta administração inclui, na nossa visão, profissionais com capacidade para implementar e executar nossos planos de negócios e estratégias, com disciplina e foco em crescimento e rentabilidade. Na nossa opinião, além da vasta experiência adquirida no setor de rodovias desenvolvida desde a fundação da Companhia, nossa alta administração possui *expertise* comercial e técnica necessários para administrar os mais diferentes aspectos e desafios que envolvem os diferentes segmentos de negócios de infraestrutura.

Excelência na prestação de serviços. Nossas rodovias são conhecidas pela excelente qualidade de suas pavimentações e sinalizações, bem como nossas concessões de trilhos e serviços aeroportuários conforme demonstram os prêmios indicados abaixo. Possuímos equipamento de ponta para manutenção e monitoramento, o que, na nossa visão, nos permite manter a qualidade e a segurança nas rodovias, em trilhos e nos serviços aeroportuários que administramos. Desde o início de nossas operações, em junho de 1999, investimos sistematicamente na melhoria de nosso portfólio, obtendo resultados positivos em diversas áreas. Abaixo listamos alguns prêmios que a *holding* e nossas concessionárias receberam em 2024:

- A **BH Airport** conquistou os seguintes prêmios e reconhecimento: (i) 1ª posição na Pesquisa Nacional de Satisfação do Passageiro e Desempenho Aeroportuário, da Secretaria Nacional de Aviação Civil, na categoria entre 5 e 10 milhões de passageiros; (ii) O mais bem avaliado na oferta de serviços aos passageiros, segundo a ANAC; (iii) Prêmio Hugo Werneck de Meio Ambiente & Sustentabilidade na categoria "Melhor Exemplo de ESG", da Revista Ecológico; (iv) Programa Aeroportos Sustentáveis, da ANAC, na categoria +10 milhões de passageiros; (v) Prêmio Aviação + Brasil 2024, do Ministério de Portos e Aeroportos; (vi) Certificação de Gestão de Experiência do Cliente no nível 2, da Airports Council International (ACI); (vii) Green Airport, do Airports Council International – América Latina & Caribe (ACI-LAC); (viii) Prêmio “O Equilibrista”, do Instituto Brasileiro de Executivos de Finanças (IBEF-MG), na categoria Empresa Destaque ESG 2024; (ix) Certificação Nível 3+, emitida pelo Programa Airport Carbon Accreditation (ACA).
- O **Aeroporto Internacional Mariscal Sucre**, administrado pela Quiport, conquistou o selo (i) Green Airport, do Airports Council International – América Latina & Caribe (ACI-LAC), pelas suas práticas em sustentabilidade; e (ii) World Airport Awards 2024, conquistando o título de melhor terminal regional da América do Sul e o segundo melhor entre todos os aeroportos da região.
- O **Aeroporto Juan Santamaria**, administrado pela Aeris, conquistou os seguintes reconhecimentos: (i) Certificação de Gestão de Experiência do Cliente no nível 4, da Airports Council International (ACI); e (ii) Green Airport, do Airports Council International – América Latina & Caribe (ACI-LAC).
- Os **Blocos Sul e Central** conquistaram o selo Green Airport, do Airports Council International – América Latina & Caribe (ACI-LAC), pelas suas práticas em sustentabilidade.
- **Project & Infrastructure Financing Awards:** A Motiva conquistou o prêmio PIFA, da Latin Finance, na categoria "Airport Financing of the Year" pelo financiamento das concessões dos 15 aeroportos dos Blocos Sul e Central no Brasil.
- **Prêmio As 100+ Inovadoras no Uso de TI:** A Motiva ficou entre as 100 empresas mais inovadoras na área de tecnologia da informação, de acordo com a Revista IT Fórum, em parceria com a EY.

- **Ranking Merco 2023:** A Motiva foi considerada a empresa com a melhor reputação corporativa na categoria de Serviços de Infraestrutura.
- **GPTW Mulher:** A Motiva ingressou na seleta lista das 25 melhores empresas brasileiras para as mulheres trabalharem.
- **Prêmio Empresas que Melhor se Comunicam com Colaboradores 2024:** A Motiva foi reconhecida como uma das três empresas melhores do Brasil no prêmio concedido pelas Plataformas Melhor RH e Negócios da Comunicação e pelo Centro de Estudos da Comunicação (Cecom).
- **Prêmio Top of Mind do Transporte 2024:** A Motiva RioSP foi reconhecida pela editora TranspoData pela gestão eficiente da Rodovia Dutra e do trecho da Rio-Santos entre Ubatuba (SP) e Rio de Janeiro (RJ).
- **Empresas Mais Influentes:** A Motiva está entre as 100 empresas mais influentes do Brasil, destacando-se pela liderança no setor de infraestrutura de mobilidade. O reconhecimento foi concedido pela revista VEJA Negócios, em parceria com o LIDE - Grupo de Líderes Empresariais.
- **Prêmio Viaja São Paulo:** Pela segunda vez, a Rodovia dos Bandeirantes (SP) foi eleita a melhor estrada para viajar, segundo o Instituto Datafolha.
- **Análise Executivos:** Waldo Perez, vice-presidente Financeiro e de Relações com Investidores da Motiva, foi eleito um dos 10 executivos mais admirados na área financeira, no setor de serviços, na 17ª edição do Análise Executivos.
- **Prêmio Destaques Maio Amarelo 2024:** As concessionárias de rodovias da Motiva, foram destaque na categoria "Iniciativa Privada", por ter realizado mais de 220 ações de segurança no trânsito ao longo de maio, impactando mais de 150 mil pessoas em cinco estados. A premiação é concedida pelo Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV).
- **Pessoas Mais Influentes da América Latina:** Pelo segundo ano consecutivo, o CEO da Motiva, Miguel Setas, foi reconhecido como uma das 500 Pessoas Mais Influentes da América Latina e Caribe, e uma das 178 mais influentes do Brasil, segundo a Bloomberg Línea.
- **Prêmio FINCON Awards:** A Motiva foi eleita como a empresa de capital aberto que melhor se comunica com investidores, reguladores e outros *stakeholders* na categoria Logística & Rodovias.
- **Departamento Jurídico 4.0:** O setor jurídico do Centro de Serviços Compartilhados (CSC) da Motiva conquistou o certificado de inovação "Departamento Jurídico 4.0", concedido pela Associação Brasileira de Lawtechs e Legaltechs (AB2L).
- **Ranking GPTW 2024:** A Motiva ficou, pela primeira vez, entre as 175 Melhores Empresas para Trabalhar no Brasil no Ranking GPTW, alcançando a nona posição na categoria "Gigantes", que considera organizações com mais de 10 mil colaboradores.
- **Galeria de Notáveis:** O CEO da Motiva, Miguel Setas, foi homenageado como um dos executivos do ano pela Money Report, em reconhecimento às suas contribuições para o avanço da infraestrutura de mobilidade no Brasil.
- **Empresas que Melhor se Comunicam com Jornalistas:** A Motiva foi reconhecida na categoria Logística e Transporte, em premiação organizada pela Plataforma Negócios da Comunicação e pelo Centro de Estudos da Comunicação - Cecom.
- **Programa Empreendedor do Ano:** O CEO da Motiva, Miguel Setas, foi um dos homenageados na categoria "Executivo-Empreendedor", em premiação concedida pela EY.
- **Prêmio Melhor RH Sudeste:** A diretora de Pessoas da Motiva, Danila Cardoso, foi reconhecida como uma das líderes mais relevantes em sua área em premiação promovida pela Plataforma Melhor RH, em parceria com o Centro de Estudos da Comunicação - Cecom.

- **Prêmio Aberje:** A plataforma de Rodovias da Motiva foi a vencedora na etapa regional São Paulo com o *case* do Movimento Afaste-se, na categoria Sociedade.
- **Top Open Corps:** A Companhia ficou no Top 4 da categoria Saneamento, Gestão de Resíduos e Infraestrutura no TOP Open Corps.
- **Prêmio Melhores do Ano em CSC:** A diretora do Centro de Serviços Compartilhados (CSC) da Motiva, Erika Matsumoto, conquistou o 1º lugar na categoria "Mulher Destaque" em premiação oferecida pela Associação Brasileira de Serviços Compartilhados (ABSC).
- **Pesquisa CNT de Rodovias:** Quatro trechos de vias operadas pelas concessionárias RodoAnel Oeste (SP), AutoBAN (SP) e ViaLagos (RJ), entraram no *ranking* das 10 mais bem avaliadas pela Confederação Nacional do Transporte (CNT), sendo reconhecidas pela qualidade da infraestrutura, pela segurança viária e pelos serviços prestados aos usuários.
- **Selo de Igualdade Racial:** A Motiva foi condecorada pela Prefeitura de São Paulo na categoria Compromisso, pelas suas ações para combater o racismo no mercado de trabalho, promovendo a igualdade étnico-racial e a reparação histórica à população negra.
- **Prêmio Destaques ANTT:** A RioSP venceu a categoria de Eficiência Energética com o projeto de reaproveitamento de material fresado na recuperação do pavimento, desenvolvido no Centro de Pesquisa Rodoviárias (CPR). A ViaSul venceu na categoria Integridade, com o projeto de Certificação da ISO 37001 - Sistema de Gestão Antissuborno, que apoia as organizações no combate à prática de suborno e corrupção, promovendo a cultura da integridade e transparência.
- **Prêmio Maiores & Melhores do Transporte:** A ViaQuatro foi eleita a melhor empresa na categoria “Ferroviário de Passageiros” e a AutoBAN, a melhor a companhia na categoria “Concessionária de Rodovias”, em premiação promovida pelas revistas Transporte Moderno e Technibus, da editora OTM.

Nossa Estratégia

A atuação da Motiva tem sido majoritariamente no *core business* atual e avaliando adjacências como fonte adicional de geração de valor, preservando e ampliando a liderança nos modais de rodovias e trilhos, além de participar da consolidação do modal aeroportuário na América Latina. A Companhia também segue com o olhar atento para eventuais futuras avenidas de crescimento.

A Motiva tem como ambição “Liderar o setor de mobilidade, com foco na criação de valor sustentável”. Para alcançar a ambição e viabilizar o crescimento, a Companhia atuará em 6 pilares estratégicos: Portfólio Otimizado, Crescimento Rentável e Seletivo, Eficiência Superior, Estrutura de Capital Otimizada e Retorno Atrativo, Liderança em sustentabilidade e Competências “*World Class*”.

Portfólio Otimizado: a Companhia seguirá sua estratégia de criação de valor por meio da gestão ativa do portfólio, *de-risking* regulatório, operacional, financeiro e *capex* dos ativos além de buscar continuamente a otimização financeira e operacional do Grupo.

Crescimento Rentável e Seletivo: a Companhia segue rigorosa na execução de investimentos e alocação de capital para investimentos com foco prioritário em grandes metrópoles do Brasil e suas conexões, com extensiva avaliação dos riscos estratégicos, financeiros, regulatórios, operacionais e ESG.

Eficiência superior: A Motiva realiza, anualmente, um programa de eficiência para alcançar o primeiro quartil de *benchmark* internacional, garantindo a assertividade na execução de *capex* e acentuando a excelência operacional das Plataformas de Negócios e do Centro de Serviço Compartilhado, buscando a excelência do serviço aos clientes.

Estrutura de capital otimizada e retorno atrativo: a Companhia segue realizando o alongamento do perfil da dívida bem como reduzindo a alavancagem na Holding. Com a manutenção dos excelentes *ratings* de crédito e alavancagem controlada, reforçando os sistemas de gestão de risco, com precificação adequada e incorporando na tomada de decisão da Companhia.

Liderança ESG: a Motiva tem plano de redução da pegada de carbono e impacto ambiental nas operações, contando ainda com metas aprovadas no SBTi (*Science Based Targets initiative*). A Motiva tem a segurança como valor prioritário, reforçando continuamente a cultura do “Acidente Zero”. Além disso, a Motiva possui estrutura de governança com padrão internacional, com estrutura compacta, equipe executiva experiente e alinhada ao mandato de criação de valor. Em 2024, a Motiva adquiriu 100% de energia renovável e realizou a primeira operação de compra de créditos de carbono com a aquisição de 12.273 créditos das Reservas Votorantim, ocasionando na neutralização de 9,4% das emissões de Gases de Efeito Estufa do escopo 1 de 2024 e na redução de 40% do escopo 1 e 2 de 2023. No escopo 3 de 2024, houve a reutilização de 36% de fresado asfáltico, além de uma redução de 1% em relação a 2023. Liderado pelo Instituto, a Companhia aumentará o impacto social com aproximadamente R\$ 500 milhões em investimentos sociais até 2030.

Competências “*World Class*”: a Motiva alinha estratégia com cultura, desenvolvendo e fortalecendo as competências internas, com gestão da atração e retenção de talento para viabilizar o crescimento e a criação de valor com uma equipe diversa, inclusiva, engajada, motivada e preparada para o futuro. A Companhia investe também na estratégia de inovação, digitalização e *cybersecurity*, reforçando a competência em áreas críticas de sucesso.

Para a viabilização dessa estratégia, cada Pilar Estratégico conta com metas definidas e KPIs detalhados, acompanhadas no Plano de Aceleração de Valor da Motiva e transversais a toda a organização.

Pontos Fracos, Obstáculos e Ameaças

Os nossos pontos fracos, obstáculos e ameaças são contemplados nos fatores de risco, conforme descritos nos itens 4.1 a 4.3 deste Formulário de Referência.

1.3. Em relação a cada segmento operacional que tenha sido divulgado nas últimas demonstrações financeiras de encerramento de exercício social ou, quando houver, nas demonstrações financeiras consolidadas, indicar as seguintes informações:

Os negócios da Companhia foram divididos em três segmentos operacionais principais: Rodovias, Trilhos e Aeroportos.

Nos segmentos operacionais, estão os seguintes negócios da Companhia:

- Rodovias: AutoBAn, ViaOeste¹, SPVias, RodoAnel Oeste, RioSP, ViaLagos, MSVia, ViaSul, ViaCosteira, SAMM², PRVias e Rota Sorocabana.
- Trilhos: Metrô Bahia, ViaQuatro, ViaMobilidade – Linhas 5 e 17, Linha 15, VLT Carioca, Four Trilhos, Five Trilhos, ON Trilhos, Barcas, ATP, SIP, e ViaMobilidade – Linhas 8 e 9.
- Aeroportos: BH Airport, Quiport, Aeris, CAP, CCR USA, CCR España, CCR España Emprendimientos, CPC, Bloco Sul, Bloco Central, Pampulha e todas as empresas relacionadas a estas concessões.
- Não alocados: a Controladora e a SPCP.

Resultados dos segmentos operacionais

A Companhia possui substancialmente operações no Brasil, exceto as participações em aeroportos e suas respectivas *holdings*, sendo que a carteira de clientes é pulverizada, não apresentando concentração de receita.

A seguir estão apresentadas as informações por segmento, com base nos números contábeis sem ajustes gerenciais:

	2024				
	Rodovias	Mobilidade	Aeroportos	Não alocados (*)	Consolidado
Receitas brutas	11.774.547	7.213.531	3.843.629	4.617	22.836.324
Receitas financeiras	363.890	235.755	84.479	903.339	1.587.463
Despesas financeiras	(1.381.146)	(1.189.595)	(707.800)	(1.401.312)	(4.679.853)
Depreciação, amortização e <i>impairment</i>	(886.141)	(386.036)	(379.426)	(64.824)	(1.716.427)
Imposto de renda e contribuição social	(864.239)	(174.799)	4.533	9.621	(1.024.884)
Resultado de equivalência patrimonial	71.487	-	175.582	(403)	246.666
Resultados dos segmentos divulgáveis após IR e CSLL	2.086.705	597.827	191.173	(1.564.090)	1.311.615

Ativos e passivos dos segmentos operacionais

	2024				
	Rodovias	Mobilidade	Aeroportos	Não alocados (*)	Consolidado
Ativos dos segmentos divulgáveis	23.491.770	20.061.091	10.249.931	5.294.307	59.097.099
Investimentos líquidos de passivo a descoberto em coligadas e controladas em conjunto	108.564	-	776.320	(235)	884.649
CAPEX	3.299.298	1.708.962	1.809.055	82.158	6.899.473
Passivos dos segmentos divulgáveis	(15.836.862)	(14.492.820)	(8.902.103)	(5.863.228)	(45.095.013)

a. Produtos e serviços comercializados

¹ Em março de 2025, a concessão conferida a ViaOeste, referente a administração do Sistema Castello-Raposo, principal ligação entre a capital paulista e o Oeste do Estado, foi extinta em razão do decurso do prazo contratual.

² Conforme Fato Relevante divulgado em 28 de maio de 2024, a Motiva concluiu a alienação da totalidade de sua participação no capital social da SAMM.

A Companhia, diante de seu negócio, não comercializa produtos e serviços. No entanto, segue a descrição dos serviços públicos prestados por nossas controladas em decorrência de respectivos contratos de concessão:

Uso dos bens vinculados à concessão: Temos o direito de usar os bens pertencentes ao poder concedente necessários à prestação dos serviços contemplados nos contratos de concessão, incluindo as rodovias e servidões (os “Bens da Concessão”). Geralmente, somos responsáveis pela manutenção dos Bens da Concessão e obrigados a devolvê-los em boa condição operacional ao poder concedente ao término do prazo de concessão. Caso os investimentos feitos para manutenção dos Bens da Concessão não tenham sido ainda integralmente amortizados ou depreciados, cabe indenização do poder concedente às respectivas concessionárias.

Cobrança de tarifa: A nossa principal fonte de receita é a cobrança de tarifa. A tarifa aplicável a cada concessão é especificada no respectivo contrato de concessão e está sujeita a um reajuste anual, com base nas fórmulas de reajuste estipuladas nos respectivos contratos de concessão. Essa fórmula é composta por diversos índices (relacionados ou não ao setor de construção) que medem a taxa de inflação. As tarifas podem ser revistas, ainda, quando houver um desequilíbrio econômico-financeiro no contrato de concessão. As tarifas são definidas inicialmente em cada edital de concessão, conforme os critérios definidos em cada contrato e seguem os reajustes anuais mencionados.

Outras fontes de receita: Outras fontes de receitas podem complementar as receitas oriundas da cobrança de pedágio, tais como receitas de cobrança de manutenção de acessos às nossas rodovias por empresas que estejam localizadas ao longo da área de concessão, receitas recebidas de empresas do sistema de telecomunicação pela colocação de cabos de fibra ótica sob as nossas rodovias e receitas de publicidade.

Embora nossos contratos de concessão permitam que as Concessionárias obtenham receitas de outras fontes que não a cobrança de pedágios, tais receitas são consideradas na análise do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, exceto no caso da AutoBAN, ViaOeste, Renovias, SPVias e RodoAnel Oeste.

Resilição: Temos o direito de rescindir quaisquer de nossos contratos de concessão por via judicial caso o poder concedente deixe de cumprir suas obrigações. No entanto, precisamos continuar a prestar os serviços contemplados no contrato de concessão até que haja decisão final transitada em julgado, sem prejuízo do direito à indenização pelo poder concedente pelos investimentos que realizamos e que não tiverem sido integralmente amortizados ou depreciados ao final do prazo de concessão.

b. Receita proveniente do segmento e sua participação na receita líquida da Companhia

A seguir está apresentada a participação de cada segmento na receita líquida relativa ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024 da Companhia (valores apresentados em R\$ mil):

	2024				
	Rodovias	Mobilidade	Aeroportos	Não alocados (*)	Consolidado
Receitas operacionais líquidas	10.944.574	7.175.704	3.667.858	(4.345)	21.783.791

(*) Holding, SPCP e eliminações

c. Lucro ou prejuízo resultante do segmento e sua participação no lucro líquido da Companhia

A seguir está apresentada a participação de cada segmento no lucro líquido relativa ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024 da Companhia (valores apresentados em R\$ mil):

	2024				
	Rodovias	Mobilidade	Aeroportos	Não alocados (*)	Consolidado
Lucro líquido (prejuízo) do exercício	2.086.705	597.827	191.173	(1.627.010)	1.248.695

(*) Holding, SPCP e eliminações

1.4 - Informações sobre produtos e serviços relativos aos segmentos operacionais

a. Características do processo de produção

Não aplicável, tendo em vista que as atividades da Companhia se caracterizam pela prestação de serviços de concessão de rodovias, trilhos e aeroportos.

b. Características do processo de distribuição

Não aplicável, tendo em vista que as atividades da Companhia se caracterizam pela prestação de serviços de concessão de rodovias, trilhos e aeroportos.

c. Características dos mercados de atuação, em especial:

i. participação em cada um dos mercados

1) Concessões Rodoviárias

Concessões Federais, Estaduais e Municipais

Concessões Federais Atuais

Na data deste Formulário de Referência, o programa federal de concessões sob gestão da Motiva abrange os Estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Mato Grosso do Sul, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Em 2024, a Motiva obteve a concessão federal da Rodovias Integradas do Paraná – Lote 3, totalizando, dessa forma, 2.736,69 quilômetros de rodovias, conforme demonstrado abaixo:

Programa Federal	Referência	Extensão (km)
MSVIA (Lote 06)	BR 163 MS	847,2
VIASUL	BR 290/101/386/448 / RS	473,4
VIACOSTEIRA	BR-101/SC	220,42
RIOSP	BR-116/101/SP/RJ	625,8
PRVIAS	BR-369/373/376 PR PR-090/ 170/ 323/ 445	569,87

Concessões Federais Futuras

A ANTT tem por competência a concessão de outorga da infraestrutura de rodovias e ferrovias, no âmbito federal. Além da estruturação de novas outorgas, prevista na Lei nº 10.233/2001, há também a possibilidade de prorrogação antecipada dessas concessões, prevista na Lei nº 13.448/2017.

Desde 2016 a definição de priorização dos projetos em infraestrutura é feita pelo Programa de Parcerias de Investimentos (“PPI”). O PPI foi criado pela Medida Provisória nº 727/2016, convertida na Lei nº 13.334/2016, para ampliação e fortalecimento da interação entre o Estado e a iniciativa privada por meio da celebração de contratos de parceria para a execução de empreendimentos públicos de infraestrutura e de outras medidas de desestatização.

Por meio de Decretos, o PPI define à ANTT, entre outros aspectos, os empreendimentos públicos federais de infraestrutura ferroviária e rodoviária qualificados para a implantação por parceria e as diretrizes estratégicas para sua estrutura, licitação e contratação.

Atualmente, 14 projetos, entre licitação e otimização de contrato, estão no plano do Governo Federal para licitação ao longo do exercício social de 2025, totalizando 8,5 mil km de extensão e R\$ 114 bilhões em investimentos, conforme indicado abaixo:

Licitação

- Lote 4 – Paraná (BR-272/369/376/PR e PR-182/272/317/323/444/862/897/986)

- Lote 5 – Paraná (BR-158/163/369/467/PR e PR-317)
- Lote Centro Norte 5 Porto Velho – Vilhena (BR-364/RO)
- Lote Centro Norte 3 Vilhena – Cuiabá (BR-070/174/364/MT e BR-174/364/RO)
- Lote Centro Norte 2 Rio Verde – Rondonópolis (BR-060/364/GO e BR-364/MT)

Repactuações de contrato

- ECO 101(BR-101/ES/BA)
- Autopista Fluminense (BR-101/RJ)
- Fernão Dias (BR-381/MG)
- Régis Bittencourt (BR-116/PR/SP)
- ViaBrasil (BR-163/PA/MT)
- Concebra (BR-060/DF/GO e BR-153/GO/MG)

Concessões Estaduais

Na data deste Formulário de Referência, o programa estadual de concessões sob gestão da Motiva abrange os Estados de São Paulo e Rio de Janeiro. Em 2024, a Motiva obteve a concessão estadual da Rota Sorocabana, totalizando, dessa forma, 1.900,3 quilômetros de rodovias estaduais, conforme demonstrado abaixo:

Estado	Rodovia	Referência	Extensão (km)
SP	AUTOBAN	Sistema Anhanguera-Bandeirantes	319,8
	VIAOESTE ¹	Sistema Castello Branco - R.Tavares	169,2
	RENOVIAS	Campinas - São José do Rio Pardo	345,6
	RODOANEL OESTE	Trecho Oeste	30,0
	SPVIAS	Região de Itapetininga	515,7
	SOROCABANA ²	SP-280/ 270/ 075/ 079/ 264/ 250 SPI-091/270 e SAP-053/280	460
Programa Est. Rio de Janeiro		Referência	Extensão (km)
RJ	VIALAGOS	Rio Bonito - São Pedro da Aldeia	60,0

Concessões Estaduais Futuras

O programa estadual de concessão possui 8 concessões para ocorrer ao longo do exercício social de 2025, sendo:

- Lote Paranapanema Itapetininga – Ourinhos (SP-270, SP-278, SPA-204/270, SP-189 e SPA-245/270)
- Circuito das Águas (SP-008, SP-063, SP-095, SP-107, SP-133, SP-147, SP-324, SP-332, SP-340, SP-342, SP-354 e SP-360),
- Rota Mogiana (SP-135, SP-215. SP-304, SP-333, SP338, SP340, SP344, SP-346, SP350 e SPI-225/342)
- Estaduais RS – Lote 2 (ERS-128, ERS-129, ERS-130, RSC-453, ERS-135, ERS-324 e BR-470)

¹ A concessão da ViaOeste se encerrará em 29 de março de 2025.

² O início da concessão está previsto para 30 de março de 2025 terá início a concessão Rota Sorocabana. Referida concessão possui 460 km de extensão, sendo 130 km pertencentes à ViaOeste.

- Lote 7 – Ouro Preto – Mariana (BR-356, MG-262 e MG-329)
- Lote 8 – Vetor Norte (MG-010, MG-424 e LMG-800)
- Lote 11 – Quadrilátero Ferrífero (LMG-504, 776, 777, 778, 779, 790, 855; MG-129, 232, 326, 434, 435, 436, 462; CMG-120, CMG-262, AMG-900)
- Estadual MT

Concessões Municipais

Os governos municipais podem, ainda, optar por privatizar suas rodovias (seja para obras ou para administração). O município é, nesse caso, responsável pela organização e coordenação do processo licitatório, além de tomar todas as medidas necessárias para a sua implementação e formalização, sem o envolvimento da ANTT ou do DER ou agência do respectivo Estado.

O início de um processo mais intenso de concessões municipais poderá vir a ser mais uma alternativa para o desenvolvimento de nossas atividades. Atualmente há somente 1 concessão municipal no portfólio da Motiva, conforme indicado abaixo, com prazo de 35 anos de Concessão.

Programa Município Rio de Janeiro	Referência	Extensão (km)
VIARIO	Ligação Transolímpica	13

2) Concessões / Serviços Aeroportuários

A administração privada no segmento de aeroportos ainda é bastante recente no País, tendo a primeira concessão sido outorgada apenas em 2011. O segmento passa por um momento de consolidação pós rodadas de privatização, com as negociações de relicitações de Viracopos e Galeão, além do Projeto Ampliar, e como último fato relevante, destacamos no futuro próximo a acomodação dos impactos no setor da reforma tributária.

Segundo dados da ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil), em 2024, foram transportados cerca de 118,3 milhões de passageiros (nacionais e internacionais), representando um aumento de 5% em relação ao total de passageiros de 2023, e 1,4 milhões de toneladas em cargas. A movimentação do transporte aéreo internacional em 2024 tanto de passageiros quanto de carga, quebrou recordes, com 24,9 milhões de passageiros e 891,6 mil toneladas de carga movimentados, estes são os melhores resultados do setor internacional desde janeiro de 2000, quando foi iniciada a série histórica.

Em 2011, o Governo Federal iniciou o processo de concessões de aeroportos no País, e desde então, foram concedidos 59 aeroportos: Aeroporto de São Gonçalo do Amarante – RN, em 2011; Aeroportos de Guarulhos (SP), Brasília (DF) e Viracopos (SP), em 2012, Aeroportos de Confins (MG) e Galeão (RJ), em 2014; Aeroportos Internacionais Salgado Filho (Porto Alegre – RS), Deputado Luís Eduardo Magalhães (Salvador – BA); Hercílio Luz (Florianópolis – SC) e Pinto Martins (Fortaleza – CE), em 2017; e 3 blocos de 12 aeroportos em 2019, a saber, Bloco Nordeste (Recife, Maceió, João Pessoa, Aracaju, Juazeiro do Norte e Campina Grande), Bloco Centro-Oeste (Cuiabá, Sinop, Rondonópolis, Alta Floresta) e Bloco Sudeste (Vitória e Macaé), 3 blocos em 2020: Bloco Sul (Curitiba, Foz do Iguaçu, Navegantes, Londrina, Joinville, Bacacheri, Pelotas, Uruguaiana, e Bagé), Bloco Norte (Manaus, Porto Velho, Rio Branco, Boa Vista, Cruzeiro do Sul, Tabatinga e Tefé) e Bloco Central (Goiânia, São Luís, Teresina, Palmas, Petrolina e Imperatriz); outros 3 blocos, em 2022: Bloco SP-MS-PA-MG, que incluiu o Aeroporto de Congonhas (SP) Campo Grande, Corumbá e Ponta Porã (MS); Santarém, Marabá, Parauapebas e Altamira (PA); e Uberlândia, Uberaba e Montes Claros (MG), o Bloco Norte II com o aeroporto de Belém (PA) e Macapá (AP); Aviação Geral com os aeroportos de Campo de Marte (SP) e Jacarepaguá (RJ).

Em 2021, o Governo do Estado de Minas Gerais realizou o leilão para o Aeroporto Carlos Drummond de Andrade – Aeroporto da Pampulha, em Belo Horizonte. O vencedor do certame foi a Motiva, que tem o direito de explorar, ampliar e manter o aeroporto por 30 anos.

No âmbito internacional, a Motiva participa da gestão de aeroportos em três países, quais sejam. Curaçao, Equador e Costa Rica.

Em Curaçao, no Caribe, o governo local promoveu, em 2003, a privatização do único aeroporto da ilha, o Aeroporto Internacional de Curaçao, com contrato de concessão por 30 anos. A Motiva passou a integrar a gestão do terminal em 2012. A ilha é um dos principais destinos turísticos do Caribe, reconhecida por suas praias paradisíacas, resorts all-inclusive e eventos culturais, atraindo jovens, casais e famílias em busca de tranquilidade, lazer e cultura, especialmente os turistas oriundos da Holanda, por se tratar de uma ilha não emancipada deste referido País.

No Equador, em 2006, foi concedido por 35 anos o antigo Aeroporto Internacional Mariscal Sucre, principal aeroporto do país, com participação da Motiva na gestão a partir de 2013. Quito, capital equatoriana, é reconhecida pelo seu centro histórico declarado Patrimônio Histórico Mundial pela UNESCO, paisagens montanhosas e ponto de partida para destinos como as Ilhas Galápagos e Cuenca.

Já na Costa Rica, a gestão do Aeroporto Internacional Juan Santamaría, localizado na região metropolitana da capital San José, teve início em 2000, sendo que em 2009, a Motiva passou a integrar a gestão do terminal por meio da aquisição de participação na concessionária Aeris. Em 2023, o contrato foi prorrogado por mais 10 anos, até 2036, como forma de reequilíbrio econômico-financeiro em razão dos impactos da pandemia de COVID-19. O país destaca-se pelo posicionamento geográfico estratégico, biodiversidade e forte apelo ao ecoturismo, com mais de 25% de seu território composto por áreas de conservação, incluindo parques nacionais, vulcões e praias nos oceanos Pacífico e Atlântico.

3) Concessões de Transporte de Passageiros (Trilhos)

As cidades brasileiras, em especial, as grandes metrópoles, padecem com problemas de mobilidade urbana associados à dissociação entre planejamento urbano e de transportes, carência de sistemas de alta capacidade e baixa integração entre os sistemas existentes.

A metrópole de São Paulo experimentou nos últimos 50 anos um crescimento acelerado do número de viagens, bem como o aumento gradativo das distâncias médias percorridas nos deslocamentos diários de seus habitantes. Este crescimento não foi devidamente acompanhado pela expansão dos sistemas de alta capacidade, especialmente do sistema metro ferroviário. Desde o início de sua operação em 1972, o Metrô de São Paulo vem se expandindo a uma velocidade extremamente baixa. Como reflexo desta incapacidade do sistema de transporte público de atender de forma eficaz os deslocamentos urbanos, a cidade de São Paulo experimentou um vertiginoso crescimento de seus índices de motorização, agravando de forma severa os índices de congestionamento, aumentando os custos logísticos e contribuindo para queda da qualidade de vida da população. Há, portanto, uma grande lacuna de infraestrutura de alta capacidade a ser preenchida na Região Metropolitana de São Paulo, que demanda altos investimentos.

Até 2016, a metrópole do Rio de Janeiro experimentou significativos investimentos em sistemas de transportes, impulsionados especialmente pelos grandes eventos realizados na cidade, resultando na expansão de sua rede metroviária com a implantação da Linha 4, na implantação pioneira do VLT na área central e na implantação de novos corredores de BRT, que ampliaram as condições de acessibilidade especialmente na região Oeste da cidade. Entretanto, o sistema sobre trilhos desempenha papel pouco significativo nos deslocamentos urbanos. Com a rede restrita e com as dificuldades de integração, o Rio de Janeiro apresenta uma das mais baixas taxas de integração ônibus-trilhos entre as principais metrópoles brasileiras, incluindo São Paulo e Belo Horizonte.

Quanto a região metropolitana de Salvador, observa-se que os principais corredores estruturantes do município já apresentam sinais de saturação, devido às elevadas taxas de crescimento de população, motorização e de urbanização. E da mesma forma como nas demais capitais houve um significativo aumento do número de automóveis em circulação, nos últimos 10 anos.

Superado o desafio de introduzir um novo modo de transporte de alta capacidade em uma região onde já convivem os sistemas municipais e metropolitanos, que necessitam ser devidamente integrados e racionalizados, há vários projetos em estudo para ampliação do recente sistema de trilhos, como um novo ramal de VLT que irá substituir o atual trem de subúrbio de Salvador.

Ao longo dos últimos anos, vários Estados e Municípios realizaram estudos para a expansão e operação dos sistemas de transporte sobre trilhos seja por meio de contratação direta de projetos, seja por meio de Procedimentos de Manifestação de Interesse, onde os estudos são desenvolvidos por potenciais

investidores interessados no projeto, cujo custo é reembolsado pelo licitante vencedor, caso haja de fato a licitação e os estudos tenham sido utilizados na modelagem final definida pelo poder concedente.

Alguns projetos já foram concedidos à Companhia, como o Metrô de Salvador, VLT da região central e portuária da cidade do Rio de Janeiro, Barcas (na região metropolitana do Rio de Janeiro)³, a ViaQuatro, as Linhas 5 e 17 da Rede Metropolitana de São Paulo e recentemente as Linhas 8 e 9 da CPTM - Companhia Paulista de Trens Metropolitanos de São Paulo, também na região metropolitana de São Paulo.

ii. condições de competição nos mercados

Nossas principais concorrentes são as rodovias sob administração direta do Governo Federal e dos governos Estaduais e Municipais, que, não cobram pedágio e, dessa maneira, desviam o tráfego das rodovias que operamos. Também concorremos em algumas de nossas áreas de operação, com as rodovias do Estado de São Paulo, também concedidas, parcialmente paralelas, e com menores tarifas. À medida que seja dado andamento ao processo de concessão, estaremos sujeitos a um aumento na concorrência. O aumento na concorrência ou a melhoria patrocinada pelos Governos (Federal, Estaduais e Municipais) das rodovias existentes, poderia reduzir o tráfego nas rodovias que operamos e, portanto, nossas receitas. Conforme o programa de concessão de estradas avança, nós estaremos sujeitos ao aumento de competição.

Da mesma forma, também concorrem com a nossa operação do Metrô de São Paulo as demais formas de transporte coletivo da cidade de São Paulo, cuja melhoria poderia ensejar algum impacto nas receitas da ViaQuatro, ViaMobilidade Linhas 5 e 17 e a ViaMobilidade Linhas 8 e 9. Entretanto, algumas Concessionárias possuem mecanismos de proteção pela perda da demanda frente ao Edital (Mecanismo de Mitigação do Risco Demanda).

O segmento de concessões rodoviárias, atualmente, possui grandes grupos além da Companhia, como por exemplo, os Grupos Ecorodovias, Arteris, Pátia e EPR. Ao longo dos últimos anos, os referidos grupos vêm concentrando a maioria das concessionárias de rodovias, adquirindo-as tanto via leilão público quanto por aquisição no mercado secundário. Mais recentemente, outros grupos estratégicos passaram a ter interesse no setor de concessões rodoviárias brasileiro, motivo pelo qual a competição por ativos tende a aumentar. Esses competidores possuem diferentes estratégias organizacionais, diferentes acessos a capital e financiamentos, tornando-os diferenciados na forma como estruturam suas propostas e operam as concessões, o que impacta diretamente a dinâmica do setor.

O segmento aeroportuário, possui, atualmente, as seguintes formas de concorrência: (i) competição para servir um mercado local compartilhado (aeroportos próximos); (ii) competição por tráfego de conexão (criação de hubs); (iii) competição por tráfego de carga (estratégia de negócios para importações e exportações, criação de polos industriais); (iv) competição por destino (fortalecimento de rotas turísticas). Além disso o preço das passagens pode colaborar para a concorrência dos aeroportos, inclusive com o modal rodoviário, fazendo ligação à competição por mercado compartilhado.

Outros meios de transporte, especialmente o ferroviário, também representam uma possibilidade de concorrência. Apesar de, historicamente, o transporte rodoviário predominar no Brasil, tanto no transporte de passageiros quanto no transporte de cargas, havendo o desenvolvimento do transporte ferroviário ou cabotagem, estes podem afetar o fluxo de veículos nas rodovias sob concessão da Companhia.

d. Eventual sazonalidade

Com relação ao aspecto sazonal, a Companhia e suas concessionárias de rodovias têm características ímpares quando comparado a outros negócios desenvolvidos por outras concessionárias. Pelas rodovias da Companhia trafegam veículos de passeio e veículos comerciais, em participações diferentes em cada uma das rodovias. Algumas rodovias têm sentido radial em direção aos portos e grandes centros da região Sudeste com escoamento de produção agrícola e industrial, enquanto outras têm vocação recreacional, cujos tráfegos são majorados em meses tipicamente de férias, sofrendo a influência climática nos feriados ao longo do ano e, ainda, outras rodovias têm características de tráfego pendular com predominância de veículos de passeio e viagens diárias com aspectos “casa-trabalho” ou “negócios”.

³ Até 11 de fevereiro de 2025 a Barcas operou o transporte aquaviário no Estado do Rio de Janeiro, tendo a concessão sido extinta em razão do decurso do prazo contratual, conforme já mencionado.

Essa combinação de características que permeiam as rodovias da Companhia assegura um equilíbrio durante todo o ano em relação à geração de receitas a que a Companhia está submetida sem impacto material de qualquer aspecto sazonal.

O segmento aeroportuário possui sazonalidade nos aeroportos no exterior e no Brasil com pico de demanda para turistas nos meses de dezembro, janeiro, e julho, devido às férias escolares e férias no hemisfério norte, bem como em feriados prolongados tais como Natal, Ano Novo, Carnaval (no Brasil) e Semana Santa, além de festas tradicionais do estado e/ou município em que estão localizados, como a Festa de São João em São Luis e Petrolina, e a *Oktoberfest*, em Blumenau.

É certo que a demanda em razão de viagens de negócios cai nessas mesmas ocasiões, todavia o aumento na demanda para turistas é usualmente ainda superior, de forma que os resultados da Companhia são afetados positivamente.

Já no segmento de Trilhos, o aspecto sazonal possui características semelhantes aos demais negócios desenvolvidos por outros players ou modais de trilhos, seja por período de férias escolares, bem como por feriados prolongados, em alguns casos reduzindo a demanda em razão dos deslocamentos de pessoas, como por exemplo as festas de final de ano, natal e réveillon, como também impactando o aumento no deslocamento, como por exemplo o carnaval.

e. Principais insumos e matérias primas, informando:

- (i) descrição das relações mantidas com fornecedores, inclusive se estão sujeitas a controle ou regulamentação governamental, com indicação dos órgãos e da respectiva legislação aplicável;*
- (ii) eventual dependência de poucos fornecedores;*
- (iii) eventual volatilidade em seus preços.*

Com relação aos segmentos de concessão de rodovias e aeroportos, a Companhia destaca que não depende de nenhum fornecedor específico para prestação dos seus serviços, tendo em vista a ausência de concentração dos prestadores de serviço.

No que se refere à Trilhos, a Companhia destaca que tal segmento possui a característica de depender de alguns fornecedores específicos, os quais são detentores de algumas tecnologias contratadas, seja do material rodante, que é o trem propriamente dito e seus componentes, assim como dos sistemas de controle e sinalização dos trens e das linhas. Esses contratos podem sofrer com a volatilidade de preços, sendo os principais impactos a flutuação do câmbio e a inflação internacional.

1.5 – Identificar se há clientes que sejam responsáveis por mais de 10% da receita líquida total do emissor, informando:

a. Montante Total de Receitas Provenientes do Cliente.

Não aplicável, tendo em vista que no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, a Companhia não possuía nenhum cliente responsável por mais de 10% (dez por cento) da sua receita líquida total.

b. Segmentos Operacionais Afetados pelas Receitas Provenientes do Cliente

Não aplicável, tendo em vista que no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, a Companhia não possuía nenhum cliente responsável por mais de 10% (dez por cento) da sua receita líquida total.

1.6 - Descrever os efeitos relevantes da regulação estatal sobre as atividades do emissor, comentando especificamente:

A maioria das controladas e coligadas da Companhia são signatárias de contratos de concessão, ou exploram suas atividades em virtude de autorização para a prestação de serviços públicos, nos termos e condições dos respectivos contratos e/ou atos concessórios, bem como em virtude da regulação aplicável no âmbito dos respectivos Poderes Concedentes. Para maiores referências acerca da legislação que disciplina as atividades operacionais, e em caráter não exaustivo, segue abaixo relação dos principais diplomas normativos pertinentes:

LEGISLAÇÃO NACIONAL

- Lei 8987-95 – Lei de Concessões
- Lei 9074-95 - Outorga e Prorrogação de Concessões
- Lei 9784-99 - Processo Administrativo Federal
- Lei 10233-2001 - ANTT
- Lei 11079-2004 – Lei das Parcerias Público Privadas-PPP
- Decreto 8428-2015- Dispõe sobre o Procedimento de Manifestação de Interesse –PMI
- Lei 13334-2016 – Programa de Parceria de Investimentos – PPI
- Lei 13448-2017 – Lei das Prorrogações e Relicitações de Contratos de Parceria
- Lei 14133-2021- Lei de Licitações e Contratos Administrativos.
- Lei 14157-2021 - Lei da implementação da cobrança pelo uso de rodovias por meio de sistemas de livre passagem.
- Lei 14273-2021 – Lei das Ferrovias.
- Resolução CONTRAN 984/2022 – Dispõe sobre a implementação do sistema de livre passagem (*free flow*) em rodovias e vias urbanas e sobre os meios técnicos a serem utilizados para garantir a identificação dos veículos que transitem por essas vias.
- Resolução CONTRAN 1013/2024 - Atualiza as diretrizes sobre os sistemas de livre passagem em vias urbanas e rurais.

ANTT

- Deliberação ANTT 284-2009 - Código de Ética ANTT
- Regulamento Resolução 442-2004
- Resolução 2064-2007 - Dispõe sobre a utilização de imagens de monitoramento de tráfego nas rodovias federais
- Resolução 2493-2007 - Regulamenta a comprovação de Regularidade Fiscal das Concessionárias do Serviço Público
- Resolução 2552 -2008 - Dispõe sobre a captação de receitas extraordinárias nas rodovias federais reguladas pela ANTT
- Resolução 2555/2008 - Regulamenta a obrigação de prestar garantias de execução contratual no âmbito das concessões rodoviárias federais reguladas pela ANTT.
- Resolução 2680/2008- Regulamenta a obrigação de contratar apólices de seguros no âmbito das concessões rodoviárias federais reguladas pela ANTT.
- Resolução 2885-2008 - Estabelece as normas para o Vale-Pedágio obrigatório
- Resolução 3514/2010- Aprova o Regulamento que estabelece procedimentos para a dispensa da exigência de manutenção de bloco de controle majoritário identificado na organização societária de empresas concessionárias de serviços de transportes terrestres, facultando a adoção de nova estrutura de governança corporativa.
- Resolução 3651-2011 – Aprova a metodologia de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias federais concedidas, em decorrência de novas obras e serviços.
- Resolução 3916-2012 - Isenção do pagamento da tarifa de pedágio
- Resolução 2689-2013 - Aprova Regulamento que estabelece procedimentos para aplicação de penalidades de advertência e multa
- Resolução 4071-2013 – Regulamenta as infrações sujeita às penalidades de advertência e multa por inexecução contratual na exploração da infraestrutura rodoviária federal concedida.
- Resolução 4281/2014- Dispõe sobre as normas para a padronização, implementação e operação do sistema de Arrecadação Eletrônica de Pedágio nas rodovias federais reguladas pela ANTT.
- Resolução 5083/2016- Aprova o Regulamento disciplinando, no âmbito da ANTT, o processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidades decorrentes de condutas que

infrinjam a legislação de transportes terrestres e os deveres estabelecidos nos editais de licitações, nos contratos de concessão, de permissão e de arrendamento e nos termos de outorga de autorização.

- Resolução 5823/2018- Dispõe sobre os requisitos e procedimentos para celebração e acompanhamento de Termos de Ajustamento de Conduta a serem firmados no âmbito da ANTT para correção ou compensação de descumprimentos de obrigações contratuais, legais ou regulamentares, e dá outras providências
- Resolução 5850/2019- Dispõe sobre o parcelamento de débitos não inscritos em Dívida Ativa, oriundos de multas aplicadas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT em razão do exercício do seu poder de polícia.
- Resolução 5857/2019 - Regulamenta a comprovação de Regularidade Fiscal das Concessionárias do Serviço Público de Exploração da Infraestrutura Rodoviária Federal e das Concessionárias do Serviço Público de Transporte Ferroviário de Cargas e Passageiros, reguladas pela ANTT.
- Resolução 5859/2019 - Dispõe sobre o procedimento de inclusão, exclusão, alteração e reprogramação de obras e serviços previstos no Programa de Exploração da Rodovia, no âmbito das revisões quinquenais das concessões de rodovias federais reguladas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres, e dá outras providências.
- Resolução 5860/2019 - Estabelece a metodologia para cálculo dos valores de indenização relativos aos investimentos vinculados a bens reversíveis não depreciados ou amortizados em caso de extinção antecipada de concessões rodoviárias federais.
- Resolução 5879/2020 - Dispõe sobre a flexibilização de prazos para cumprimento de obrigações contratuais e regulatórias, em razão da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus, no âmbito da infraestrutura e serviço de transporte ferroviário de cargas e do transporte rodoviário de cargas e de passageiros, e dá outras providências.
- Resolução 5892/2020- Dispõe sobre a postergação da cobrança de verbas de fiscalização das concessionárias federais de infraestrutura rodoviária referentes às competências de maio, junho e julho de 2020, em razão do estado de calamidade pública decorrente do Covid-19.
- Resolução 5926/2021- Estabelece diretrizes para encerramento, relicitação e extensão dos contratos de concessão de infraestrutura rodoviária sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres.
- Resolução 5.954/2021 – Estabelece a metodologia para o cálculo dos impactos causados pela pandemia de coronavírus (COVID-19) e para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro no âmbito dos contratos de concessão de infraestrutura rodoviária sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres.
- Decreto 13926-2014 - Mato Grosso do Sul - Regulamenta Concessões
- Lei 4476-2014 - Mato Grosso - Autorização para Concessões
- Resolução 5.950/2021 – Aprova o Regulamento das Concessões Rodoviárias.
- Resolução 6.000/2022 - Aprova a segunda norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, relativa a bens, obras e serviços, aplicável aos contratos de concessão de exploração de infraestrutura rodoviária sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres.
- Resolução 6.032/2023 - Aprova a terceira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, relativa à gestão econômico-financeira dos contratos de concessão de exploração de infraestrutura rodoviária sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres.
- Resolução 6.002/2022 - Aprova o regulamento da metodologia para avaliação do nível de risco em concessões rodoviárias.
- Resolução 6.003/2022 - Aprova o Regulamento da Metodologia de Estimativa do Custo Médio Ponderado de Capital
- Resolução 6.004/2022 - Atualiza o spread para o cálculo do custo médio ponderado de capital regulatório para o setor de rodovias.
- Resolução 6.024/2023 - Estabelece as normas para o Vale-Pedágio obrigatório e institui os procedimentos de habilitação de empresas fornecedoras em âmbito nacional, os procedimentos de aprovação de modelos e sistemas operacionais e institui as infrações e suas respectivas penalidades.
- Resolução 6.032/ 2023 - Aprova a terceira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, relativa à gestão econômico-financeira dos contratos de concessão de exploração de infraestrutura rodoviária sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres.
- Resolução 6.053/2024 - Aprova a quarta norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, relativa à fiscalização e às penalidades dos contratos de concessão de exploração de infraestrutura rodoviária sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.

- Resolução 6.061/2025 - Altera o anexo da Resolução nº 5.976, de 7 de abril de 2022, que aprova o Regimento Interno da ANTT.
- Resolução 6.063/2025 - Aprova a quinta norma do Regulamento de Concessões Rodoviárias, relativa à extinção contratual.

ANAC/SAC

- Lei 11182-2005 - Cria ANAC
- Resolução 237-2012 - Regulamento ANAC
- Lei 7565-1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica
- Lei 6.009/1973 – Utilização e a Exploração dos Aeroportos
- Resolução ANAC – 432/2017 - Cobrança Tarifas
- Resolução 528/2019 – Fluxo de Caixa Marginal
- Resolução 533/2019 - Procedimentos e a metodologia de cálculo dos valores de indenização referentes aos investimentos vinculados a bens reversíveis não amortizados em caso de extinção antecipada do contrato de concessão por relicitação, caducidade ou falência.
- Resolução 599/2020 – Estabelece o rito do processo administrativo para a apuração de infrações praticadas pelas concessionárias de infraestrutura aeroportuária às cláusulas contidas nos contratos de concessão e seus anexos, nos seus respectivos editais e seus anexos, bem como à regulamentação editada para discipliná-las, e para a aplicação das providências administrativas delas decorrentes.
- Resolução 661/2022 - Estabelece os procedimentos e definições para o acompanhamento e controle dos Bens Integrantes da Concessão.
- Lei 14.368/2022 – Lei do Voo Simples
- Resolução 472/2018 – Sanção Regulamentos ANAC
- RBAC 154 ANAC – Projetos de Aeródromos
- RBAC 153 ANAC – Infraestruturas Aeroportuárias
- RBAC 107 ANAC - Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita – AVSEC
- Portaria 93/2020 SAC – Contratos Comerciais Privados
- Portaria 47/2021 SAC - Comerciais Privados não Onerosos

ESTADO DO RIO DE JANEIRO

- Lei 4555-2005 – AGETRANSP
- Decreto 38617-2005 - Regulamenta AGETRANSP
- Lei 5427-2009 - Processo Administrativo Rio de Janeiro
- Lei 2804-1997 - Transporte Aquaviário
- Resolução AGESTRANSP 23-2014 – isenção

MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO

- Lei nº 6065, de 15 de abril de 2016 – estabelece penalidades aos usuários que não efetuarem o pagamento espontâneo da tarifa
- Decreto nº 41627 de 3 de maio de 2016 – Regulamenta o serviço de transporte de passageiros por meio de VLT

ESTADO DA BAHIA

- Lei 8538-2002 - Cria SEDUR
- Lei 12209-2011 - Processo Administrativo Bahia
- Código de Obras de Salvador
- Decreto 12892-2000 - Logradouros Públicos

ESTADO DE SÃO PAULO

- Lei 6544-89 - Lei Licitação São Paulo
- Lei 8835-92 - Concessões São Paulo
- Lei 914-2002 - Cria ARTESP
- Decreto 46708-2002 - Regulamento ARTESP
- Lei 10177-98 - Processo Administrativo São Paulo
- Decreto 30374 – Acesso
- Portaria SUP DER 037 - Autorização Faixa de Domínio
- Resolução ST-2-2005 - Reequilíbrio Econômico

- Portaria 13-2014 - Isenção Pedágio
- Portaria SUP DER 078-2001 - Autorização Acesso
- Portaria ARTESP 18-2010-1 - Remuneração Faixa de Domínio
- Resolução SLT – 13, de 04.11.2011 – Sistema Automático de Arrecadação
- Portaria ARTESP nº 02/2012 – Aprova padronização de procedimentos relativos à instrução de processo que tratam de alterações de itens dos cronogramas físico-financeiros, das adequações de investimentos e da efetivação do reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos.
- Resolução ARTESP nº 01/2013 – FCM
- Portaria ARTESP 001/2014 – Arquitetura de Comunicação do Sistema Automático de Arrecadação
- Lei 16933-2019 – Disciplina as prorrogações e relitações no Estado de São Paulo
- Portaria ARTESP nº 12/ 2018 - Sistema Semiautomático de Arrecadação
- Portaria ARTESP nº 35/2020 – Dispõe sobre a apuração do desequilíbrio e reequilíbrio econômico-financeiro por meio da sistemática do Fluxo de Caixa Marginal em virtude da inclusão de Novos Investimentos
- Decreto nº 65.662, de 29 de abril de 2021 - Altera o Decreto nº 42.817, de 19 de janeiro de 1998, e dá providências correlatas.
- Decreto nº 67.435 de 01 de janeiro de 2023 - Dispõe sobre as alterações de denominação e transferências das secretarias.
- Portaria ARTESP nº 03 de 12 de janeiro de 2023 – São Paulo Sem Papel - Aprovação da Portaria que dispõe sobre normas de acesso e de uso do Sistema SP Sem Papel por Agentes Externos no âmbito da Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo.
- Resolução SPI nº 001 de 06 de fevereiro de 2023 - Dispõe sobre a instrução de processos administrativos encaminhados à Secretaria de Parcerias em Investimentos, com vistas à prática dos atos de que trata o artigo 12 do Decreto nº 67.435, de 1º de janeiro 2023.
- Resolução SPI nº 10, de 27 de março de 2023 – Aprova o Regimento Interno sobre a organização e funcionamento da Comissão de Monitoramento das Concessões e Permissões de Serviços Públicos dos Sistemas de Transportes de Passageiros – CMCP e da Unidade de Coordenação da Comissão de Monitoramento das Concessões e Permissões – UCCMCP de que tratam o Decreto nº 51.308, de 28 de novembro de 2006, e o Decreto nº 55.009, de 10 de novembro de 2009, respectivamente.
- Resolução SPI nº 001 de 24 de janeiro de 2024 - Aprova o regulamento para a aplicação de circunstância atenuante nos processos administrativos sancionatórios instaurados no âmbito dos contratos às concessionárias que promovam a quitação não litigiosa das multas aplicáveis às infrações contratuais que lhes sejam imputáveis.
- Portaria ARTESP nº 81 de 05 de julho de 2024 - Apresenta os parâmetros e critérios técnicos de implementação e operação do Sistema de Livre Passagem no âmbito do Programa Siga Fácil SP.
- Projeto de Lei nº 268/2024 - Revoga o artigo 21 e acrescenta o artigo 51-A na Lei nº 8.900, de 29 de setembro de 1994, que dispõe sobre a colocação de anúncios em terrenos adjacentes às estradas de rodagem estaduais.
- Portaria ARTESP nº 4 de 09 de janeiro de 2025 – Altera a Portaria ARTESP nº 2 de 2012 que trata da padronização dos processos relativos à instrução dos processos que tratam das adequações dos itens dos cronogramas físico-financeiros das adequações de investimentos e da efetivação dos reequilíbrios econômico-financeiro dos contratos de concessão.
- Lei Complementar nº 1413 de 23 de setembro de 2024 - Dispõe sobre o regime jurídico das agências reguladoras estaduais, transforma o Departamento de Águas e Energia Elétrica - DAEE em Agência de Águas do Estado de São Paulo - SP-ÁGUAS, e dá providências correlatas.
- Decreto 69.339 de 4 de fevereiro de 2025 - Regulamenta a Lei Complementar nº 1.413, de 23 de setembro de 2024, que dispõe sobre o regime jurídico das agências reguladoras estaduais, bem como estabelece diretrizes para a organização das agências e dá providências correlatas.

ESTADO DO PARANÁ

- Decreto 2458-2000 - Regulamento do Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná
- Lei Complementar 222/2020 - Esta lei dispõe sobre o funcionamento da AGEPAR e estabelece suas atribuições e estrutura organizacional.

- Decreto nº 6.265/2020 - Aprova o Regulamento da AGEPAR.
- Lei Complementar nº 243/2021 - Altera a Lei Complementar nº 222/2020.

SUSTENTABILIDADE

- Resolução CVM 14, de 9 de dezembro de 2020
- Resolução CVM 193, de 20 de outubro de 2023, conforme alterada.

ENERGIA ELÉTRICA

- Lei nº 9.074/1995, estabelece as condições para o acesso ao Mercado Livre de Energia
- Lei nº 9.427/1996, criação da ANEEL e regulamentação do setor elétrico
- Lei nº 10.848/2004, dispõe sobre a comercialização e autoprodução de energia elétrica
- Resolução Normativa ANEEL nº 414/2010, define os procedimentos para a comercialização de energia
- Portaria MME nº 50/2022, permite a migração de todos os consumidores de alta tensão (Grupo A) para o mercado livre.

a. Necessidade de autorizações governamentais para o exercício das atividades e histórico de relação com a administração pública para obtenção de tais autorizações

Por atuarem na exploração de atividades de infraestrutura, nos segmentos de concessão de obras e serviços públicos, especificamente a prestação de serviços de operação de estradas de rodagem, vias urbanas, pontes, túneis e infraestruturas metroviárias e aeroportuárias, bem como serviços relacionados a esses, as controladas da Companhia mantêm relacionamento constante com o Poder Público, seja nos processos licitatórios para disputa de novos negócios, seja por meio das fiscalizações sobre seus negócios.

Setor Rodoviário

O programa brasileiro de concessões de rodovias teve início em 1993, após a promulgação da Lei nº 8.666/1993, que estabeleceu regras gerais para os processos de licitação e contratação entre a administração pública e o setor privado. Com base nessa lei, o governo federal, durante 1993 e 1994, representado pelo Departamento Nacional de Estradas e Rodagem (“**DNER**”), realizou a licitação pública de quatro rodovias e uma ponte, marcando o início do programa brasileiro de concessão de rodovias.

Em 13 de fevereiro de 1995, foi promulgada a Lei nº 8.987/1995, a qual dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal. Seguindo esses passos iniciais, a promulgação da Lei nº 9.277, em maio de 1996, autorizou a União a delegar aos Estados, Municípios e ao Distrito Federal a administração e operação de determinadas rodovias federais, as quais também foram alvo de concessão.

Nesse contexto, a Lei nº 10.233, de junho de 2001, deu início ao processo de reestruturação do setor de transporte terrestre brasileiro por meio da criação dos seguintes órgãos reguladores:

- Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (“**CONIT**”): órgão vinculado à Presidência da República a quem compete propor políticas nacionais de integração dos diferentes modos de transporte de pessoas e bens em conformidade com: (i) as políticas de desenvolvimento nacional, regional e urbano, de defesa nacional, de meio ambiente e de segurança das populações, formuladas pelas diversas esferas de governo; (ii) as diretrizes para a integração física e de objetivos dos sistemas viários e das operações de transporte sob jurisdição da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios; (iii) a promoção da competitividade, para redução de custos, tarifas e fretes, e da descentralização, para melhoria da qualidade dos serviços prestados; (iv) as políticas de apoio à expansão e ao desenvolvimento tecnológico da indústria de equipamentos e veículos de transporte; e (v) a necessidade da coordenação de atividades pertinentes ao Sistema Federal de Viação e atribuídas pela legislação vigente aos Ministérios dos Transportes, da Defesa, da Justiça, das Cidades e à Secretaria Especial de Portos da Presidência da República.
- Agência Nacional dos Transportes Terrestres (“**ANTT**”): entidade autárquica de direito público, com autonomia financeira e funcional. A ANTT é responsável pela implementação das políticas estabelecidas pelo CONIT e tem autoridade para, dentre outras competências: (i) regular e supervisionar as atividades de prestação de serviços de transporte rodoviário e de exploração da infraestrutura de transportes, exercidas por terceiros, com vistas a: (a) garantir a movimentação de

pessoas e bens, em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas; e (b) harmonizar, preservado o interesse público, os objetivos dos usuários, das empresas concessionárias, permissionárias, autorizadas e arrendatárias, e de entidades delegadas, arbitrando conflitos de interesses e impedindo situações que configurem competição imperfeita ou infração da ordem econômica; (ii) firmar e administrar os contratos de concessão dentro de sua área de atuação; e (iii) revisar e reajustar as tarifas dos serviços prestados, segundo disposições contratuais.

- Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (“DNIT”): entidade autárquica de direito público vinculada ao Ministério dos Transportes, que tem competência para implementar, em sua esfera de atuação, a política formulada para a administração da infraestrutura do Sistema Federal de Viação, compreendendo sua operação, manutenção, restauração ou reposição, adequação de capacidade, e ampliação mediante construção de novas vias e terminais. Também é atribuição do DNIT, em sua esfera de atuação, declarar a utilidade pública bens e propriedades a serem desapropriadas para implementação do Sistema Federal de Viação.

O DNER foi submetido a um processo de liquidação, sendo gradualmente sucedido: (i) pela União, que assumiu, basicamente, suas ações judiciais e obrigações financeiras; (ii) pela ANTT, a quem foi atribuída as obrigações de natureza regulatória e contratos de concessão; e (iii) pelo DNIT que, de forma geral, assumiu a administração dos projetos relacionados à construção, manutenção e expansão das rodovias, dentre outros. O processo de liquidação do DNER foi encerrado em 14 de agosto de 2003, com a consequente extinção do DNER.

Adicionalmente, foram criadas agências reguladoras para regular e supervisionar as concessões outorgadas na esfera estadual. No Rio de Janeiro, com base na Lei Estadual nº 2.686, de fevereiro de 1997, foi criada a Agência Reguladora de Serviços Públicos concedidos do Estado do Rio de Janeiro (“ASEP/RJ”). Posteriormente, em 6 de junho de 2005, foi publicada a Lei Estadual nº 4.555, que extinguiu a ASEP/RJ e, em substituição, criou a Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro (“AGETRANSP”), que atualmente regula as concessões de serviço público no Estado do Rio de Janeiro.

Em São Paulo, por meio da Lei Complementar Estadual nº 914, de 14 de janeiro de 2002, foi criada a Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo (“ARTESP”). Em 2023, a partir do Decreto nº 67.435, de 1º de janeiro de 2023, foi criada a Secretaria de Parcerias em Investimentos do Estado de São Paulo (SPI-SP). A secretaria tem como foco a estruturação e gestão de concessões, privatizações e parcerias público-privadas (PPPs) no Estado, buscando atrair investimentos privados para a infraestrutura paulista.

Com relação ao Paraná, por meio da Lei Estadual Complementar nº. 94, de 23 de julho de 2002, foi criada a Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Infraestrutura do Paraná. Todavia, na prática o respectivo governo estadual continua exercendo os poderes de administração e supervisão das concessões de rodovias daquele Estado por meio do Departamento de Estradas e Rodagem do Paraná.

Além disso, diversos outros Estados da federação constituíram agências reguladoras multisetoriais, dentre os quais, destacamos:

(i) Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados do Estado do Ceará - ARCE, criada pela Lei Estadual nº 13.094, de 12 de janeiro de 2001;

(ii) Agência Reguladora de Serviços Públicos do Rio Grande do Norte - ARSEP, criada pela Lei Estadual nº 7.463, de 2 de março de 1999;

(iii) Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia - AGERBA, criada pela Lei Estadual nº 7.314, de 19 de maio de 1998;

(iv) Agência Reguladora de Serviços Concedidos do Estado de Sergipe – ASES, criada pela Lei Estadual nº 3.973, de 10 de junho de 1998;

(v) Agência Reguladora de Serviços Públicos do Estado de Alagoas - ARSAL, criada pela Lei Estadual nº 6267/01, em 20 de setembro de 2001;

(vi) Agência de Regulação de Pernambuco - ARPE, criada pela Lei Estadual nº 11.742, de 14 de janeiro de 2000;

(vii) Agência Estadual de Regulação e Controle de Serviços Públicos no Pará - ARCON, criada pela Lei Estadual nº 6.099, de 30 de dezembro de 1997;

(viii) Agência Reguladora dos Serviços Públicos Concedidos do Estado do Amazonas - ARSAM, criada pela Lei Estadual nº 2.568/99;

(ix) Agência de Regulação dos Serviços Públicos Delegados do Estado de Mato Grosso - AGER, criada pela Lei Estadual nº 7.101, de 14 de janeiro de 1999, e alterada pela Lei Complementar nº 66, de 22 de dezembro de 1999;

(x) Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos do Estado de Mato Grosso do Sul - AGEPAN, criada pela Lei Estadual n.º 2363, de 19 de dezembro de 2001;

(xi) Agência Goiana de Regulação, Controle e Fiscalização de Serviços Públicos - AGR, criada pela Lei Estadual nº 13.550, de 11 de novembro de 1999;

(xii) Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Minas Gerais - ARSEMG, criada pela Lei Estadual nº 12.999, de 31 de julho de 1998; e a (SEINFRA-MG) Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade de Minas Gerais foi criada em 1º de janeiro de 2019.

(xiii) Agência Estadual de Regulação dos Serviços Públicos Delegados do Rio Grande do Sul - AGERGS, criada pela Lei Estadual nº 10.931, de 9 de janeiro de 1997.

Note que vários Estados (Pará, por exemplo) ainda não concederam rodovias, mas já possuem uma agência reguladora encarregada de fiscalizar tais concessões se e quando ocorrerem.

Sector Aeroportuário

O serviço de exploração de infraestrutura aeroportuária durante décadas foi prestado pelo Estado. A partir dos anos 2000, apenas alguns aeroportos de interesse regional tiveram a sua exploração delegada a particulares nos termos da Instrução de Aviação Civil – IAC 2328-0790, de 1990.

A agência reguladora do setor aéreo, Agência Nacional de Aviação Civil (“ANAC”) foi criada em 2005 por meio da Lei Federal nº 11.182, tendo como função a regulação e a fiscalização das atividades de aviação civil e infraestrutura aeroportuária.

Somente em 2009, foi iniciado o programa federal de delegação a particulares da exploração da infraestrutura aeroportuária, baseado na Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), aprovada pelo Decreto nº 6.780/2009.

Em 2011, com a edição da Lei nº 12.462/2011, a Secretaria da Aviação Civil - SAC deixou de ser subordinada ao Ministério da Defesa e passou a se vincular à Presidência da República, tendo recebido novas atribuições, dentre as quais às relacionadas à aviação civil que eram exercidas pelo Ministério da Defesa. A INFRAERO, que antes estava vinculada ao Ministério da Defesa, passou a se subordinar à SAC. Desde 2023, a SAC é vinculada ao Ministério de Portos e Aeroportos.

A SAC é responsável por coordenar e supervisionar as políticas para o desenvolvimento do setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil, exercendo a coordenação dos órgãos e entidades do sistema de aviação civil, pela formulação e implementação do planejamento estratégico do setor e a elaboração de estudos e projeções relativos à aviação civil e à infraestrutura aeroportuária.

A INFRAERO deixou de administrar diretamente alguns dos principais aeroportos nacionais, que tiveram a sua gestão concedida a particulares, permanecendo, contudo, indiretamente na gestão de alguns aeroportos concedidos por ser detentora de participação minoritária no capital social das concessionárias. Com a 7ª rodada de licitação, realizada em 2022, restou a INFRAERO, dentre os maiores aeroportos do país, apenas a administração do Aeroporto Santos Dumont (RJ).

Desde a 4ª rodada de licitações em 2017, os aeroportos já foram leiloados sem participação acionária da INFRAERO. Ou seja, a administração dos lotes licitados tem sido repassada 100% à iniciativa privada.

Existem, ainda, outras autoridades estatais envolvidas na atividade aérea, dentre as quais destacamos:

(i) Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias – CONAERO, instituída pelo Decreto nº 7.554/2011, responsável pela organização e coordenação das atividades públicas nos aeroportos;

(ii) Autoridades aeroportuárias vinculadas aos complexos aeroportuários, que, dentre suas atribuições, é responsável por coordenar e implementar a integração das ações e o compartilhamento de informações e sistemas de interesse, procedimentos e rotinas de trabalho para otimizar o fluxo de pessoas e bens e a ocupação do espaço físico no aeroporto, bem como garantir níveis adequados de segurança, qualidade e celeridade das atividades cotidianas do aeroporto. O Decreto nº 7.554/2011 instituiu autoridades aeroportuárias em seis aeroportos e autorizou a CONAERO a determinar a criação de autoridades aeroportuárias em outros aeroportos;

(iii) O Ministério da Defesa, pelo Comando da Aeronáutica - COMAER, é autoridade aeronáutica militar competente, nos termos da Lei nº 7.565/1986 e da LC nº 97/1999, não sendo as atividades por ele desempenhadas objeto de delegação aos concessionários; e

(iv) O Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA é o órgão central do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro e do Sistema de Proteção ao Voo, conforme dispõe o Decreto nº 6.834/2009, também não sendo as atividades por ele desempenhadas objeto de delegação aos concessionários.

Setor de Trilhos

Alguns serviços de trilhos, como os metroviários, foram prestados durante anos, exclusivamente, pelos Municípios e pelos Estados.

Com a edição das Leis Federais n. 8.987/95 e n. 9.074/95, que regularam a delegação da prestação dos serviços públicos aos particulares, foi possível a atuação dos particulares também no setor de mobilidade.

Vários anos depois, já contemplando a evolução desse instituto jurídico, a União editou a Lei Federal n. 11.079/04 (“Lei de PPP”) instituindo duas outras formas de concessão de serviço público: a patrocinada e a administrativa.

De tal modo, após a edição da Lei de PPP, as concessões de serviços públicos podem ser divididas em 3 modalidades: (i) concessão comum, regida Lei de Concessões; (ii) concessão patrocinada; e (iii) concessão administrativa (estas duas últimas regidas pela Lei de PPP).

A definição do modelo de concessão a ser adotado está intimamente relacionado com a capacidade das receitas tarifárias a serem cobradas dos usuários, custearem a implantação, operação e manutenção do empreendimento, bem como um retorno adequado ao parceiro privado. Caso as receitas tarifárias sejam suficientes para tanto, o modelo escolhido deveria ser a concessão comum. Caso as receitas tarifárias não o sejam a escolha deveria ser pela concessão patrocinada ou pela concessão administrativa.

A concessão administrativa só seria recomendável quando não fosse factível a individualização da tarifa ou quando a Administração Pública for a própria usuária, direta ou indireta, dos serviços prestados. Por sua vez, a concessão patrocinada e a concessão comum têm cabida nos casos em que a contratação envolver a prestação de serviços públicos direta e individualmente fruíveis pelos usuários.

Nesse contexto, foram realizadas inúmeras delegações de serviços públicos do setor de mobilidade aos particulares, por meio de diversas modalidades de concessão.

No que tange à Bahia, onde está localizado o Metrô Bahia, o Estado, por intermédio da Secretaria de Desenvolvimento Urbano-SEDUR, é responsável por regular e fiscalizar o contrato de concessão na modalidade patrocinada do Sistema Metroviário de Salvador e Lauro de Freitas.

O Estado de São Paulo é o delegatário da Linha 4 do Metrô de São Paulo e responsável pela fiscalização do contrato de concessão na modalidade patrocinada para exploração dos serviços de passageiros da Linha 4- Amarela do Metrô de São Paulo. A CMCP - Comissão de Monitoramento das Concessões e Permissões de Serviços Públicos dos Sistemas de Transportes de Passageiros delegados à iniciativa privada, instituída pelo Decreto nº 51.308 de 28 de novembro de 2006, teve por atribuição de acompanhar, fiscalizar e monitorar tais contratos de parceria público privada até a assunção de tais atribuições pela ARTESP quando da edição da Lei Complementar Estadual nº 35/2024. O mesmo Estado de São Paulo, mais recentemente, concedeu outras Linhas para a iniciativa privada, entre as quais o Metrô da Linhas 5 e o Monotrilho da Linha 17 (em conjunto) e as Linhas 8 e 9 dos trens metropolitanos.

O Município do Rio de Janeiro, por intermédio da Secretaria Especial de Concessões e Parceria Público Privadas, é o delegatário da prestação do contrato de concessão na modalidade patrocinada dos serviços de operação e manutenção do sistema de transporte coletivo de passageiros por meio de Veículos Leves sobre Trilhos – VLT na região portuária e central do Rio de Janeiro, sendo o Município, por meio da Entidade fiscalizadora, o responsável pela fiscalização e regulação da aludida prestação de serviços.

b. principais aspectos relacionados ao cumprimento das obrigações legais e regulatórias ligadas a questões ambientais e sociais pelo emissor

i. Questões Ambientais

As concessionárias da Companhia estão sujeitas a diversas leis e regulamentos ambientais, tanto em nível municipal e estadual quanto federal. Essas normas estabelecem restrições e condições relativas, por exemplo, à geração de ruído, vibração, risco da fauna, qualidade da água, geração de resíduos, desmatamento e transporte de substâncias perigosas.

No intuito de manter e operar rodovias, trilhos e aeroportos no Brasil, as concessionárias da Companhia devem seguir procedimentos administrativos relativos à obtenção de licenças ambientais e implantação de planos e programas que são regulamentados por leis ambientais e por agências reguladoras aeroportuárias. A construção, preparação, operação e ampliação de estabelecimentos e/ou atividades que possam causar degradação ambiental, dependem de prévio licenciamento pelo órgão competente. As licenças estabelecem as condições, restrições e medidas de fiscalização aplicáveis ao empreendimento.

O processo de obtenção das devidas autorizações ou licenças ambientais pode ser dividido em dois níveis:

1. Intervenções de pequeno impacto ambiental ou com impactos localizados: são necessárias autorizações dos respectivos órgãos ambientais estaduais ou municipais, e, em alguns casos, são dispensadas de licenciamento por normas específicas; e,
2. Intervenções de impacto ambiental de maior porte: demandam processo de licenciamento mais complexo, conforme descrito a seguir.

Para as intervenções de impacto ambiental de maior porte que possam causar degradação potencialmente significativa ao meio ambiente, tem-se o seguinte processo trifásico de licenciamento ambiental:

- Licença Prévia (“LP”): concedida durante o estágio preliminar de planejamento do empreendimento, visando o detalhamento dos projetos executivos, e fornece: (i) aprovação para localização e concepção do empreendimento; (ii) a viabilidade ambiental do empreendimento; e (iii) os requisitos básicos a serem atendidos durante as fases subsequentes de implementação do empreendimento;
- Licença de Instalação (“LI”): autoriza a instalação do empreendimento, de acordo com as especificações constantes dos planos, programas e projetos executivos aprovados pelas autoridades; e
- Licença de Operação (“LO”): autoriza a operação do empreendimento após: (i) o efetivo cumprimento das licenças descritas acima; e (ii) confirmação pelas autoridades de que as medidas de controles ambientais requeridas para a operação tenham sido cumpridas.

Ainda com relação ao licenciamento ambiental, segundo a Resolução nº 1/86 do CONAMA, o licenciamento das atividades modificadoras do meio ambiente listadas na referida resolução dependerá de elaboração de EIA (Estudo de Impacto Ambiental) e respectivo RIMA (Relatório de Impacto Ambiental), a serem submetidos à aprovação do órgão competente. De acordo com tal resolução, o licenciamento de estradas de rodagem com duas ou mais faixas de rolamento será, necessariamente, objeto de EIA/RIMA.

Ademais, o licenciamento ambiental dos empreendimentos referidos acima depende do pagamento de uma compensação ambiental, destinada a apoiar a implantação e manutenção de Unidades de Conservação (“UC”), conforme previsto na Lei Federal nº 9.985/00, que dispõe sobre o Sistema Nacional das UCs. De acordo com o Decreto Federal nº 6.848/09, o valor destinado à compensação ambiental nos termos anteriormente descritos deve corresponder a, no máximo, 0,5% da soma dos investimentos necessários para implantação do empreendimento, não sendo incluídos nesse valor os investimentos referentes aos planos, projetos e programas exigidos no processo de licenciamento ambiental para mitigação de impactos.

Além dos processos de licenciamento ambiental previsto por lei, para os aeroportos, a fim de atender processos regulatórios junto à ANAC e Agência Nacional de Vigilância Sanitária (“ANVISA”), é necessário implantar e gerenciar programas ambientais que são fatores sensíveis na operação de aeroportos, que são os Programa de Gerenciamento de Ruído Aeronáuticos, Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna, Programa de Monitoramento de Água e Efluentes, Programa de Pragas e Vetores e Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos. Todos estes programas são regulamentados e auditados pela ANAC ou ANVISA.

Além da responsabilidade penal e da obrigação de reparar ou indenizar possíveis danos ambientais, a não obtenção e/ou manutenção das licenças ambientais necessárias ou o não cumprimento das leis e regulamentações ambientais aplicáveis e/ou cláusulas previstas nos contratos de concessão, pode resultar na aplicação de penalidades administrativas, de acordo com a legislação federal, estadual ou municipal. Dentre as penalidades administrativas aplicáveis, destacam-se as advertências, multas, suspensão total ou parcial das atividades, embargo, demolição e suspensão de subsídios de agências públicas.

ii. Questões sociais

Assim como para as questões ambientais, as controladas da Companhia que atuam em rodovias estão sujeitas a diversas leis e regulamentos, além de condicionantes impostas pelos órgãos ambientais, relacionadas à mitigação e redução dos impactos sociais relacionados à construção, preparação, operação e ampliação de estabelecimentos e/ou atividades.

As rodovias possuem um Programa de Remoção e Reassentamento específico para tratar os deslocamentos involuntários decorrentes dos processos de desapropriação e, conforme obrigações dos contratos de concessão, as ocupações irregulares na faixa de domínio das rodovias. Este Programa é pautado nos elementos levantados após a identificação da população e das atividades econômicas afetadas pela desapropriação, bem como as existentes nas faixas de domínio, com o cadastramento físico das áreas/ocupações e para as ocupações irregulares, a aplicação de pesquisa socioeconômica para definição do perfil social dos núcleos familiares.

Como premissas normativas nacionais, o referido Programa baliza-se na observância à legislação pertinente (Constituição Federal de 1988; Decreto-Lei n. 3.365, de 21 de junho de 1941 - Desapropriações por utilidade pública; Decreto-Lei n. 1.075, de 22 de janeiro de 1970 - Imissão na posse em imóveis residenciais urbanos; e demais leis aplicáveis) e às Diretrizes dos Programas de Reassentamento de 2022, do DNIT.

Além das normas nacionais supracitadas, para algumas controladas que atuam em rodovias destaca-se a observância do presente Programa às diretrizes e políticas internacionais mais avançadas no assunto, em especial ao Padrão de Desempenho 5 (Aquisição de Terra e Reassentamento Involuntário) da Corporação Financeira Internacional (IFC), o que tem por objetivo maior abrangência das medidas a serem propostas.

Para implantação das obras e cumprimento das obrigações contratuais, algumas unidades contam com implantação de um canal de atendimento exclusivo para a comunidade atingida (Plantão Social). Através deste canal são desenvolvidas ações de comunicação ativa, bem como esclarecimentos pontuais, priorizando o atendimento personalizado e transparente.

Além disso, o Conselho da Administração aprovou, em reunião de 6 de março de 2023, a NOR 026 – Norma de Desapropriação Acordo Amigável, que tem como objetivo estabelecer os processos, atividades e

responsabilidades no âmbito dos acordos extrajudiciais para liberação de áreas de obras (área de desapropriação), com segurança jurídica e empresarial, como alternativa ao processo judicial.

c. Dependência de patentes, marcas, licenças, concessões, franquias, contratos de royalties relevantes para o desenvolvimento das atividades

A Companhia não depende de patentes, marcas, licenças, concessões, franquias ou contratos de royalties para o desenvolvimento das suas atividades.

d. contribuições financeiras, com indicação dos respectivos valores, efetuadas diretamente ou por meio de terceiros:

- i. em favor de ocupantes ou candidatos a cargos políticos***
- ii. em favor de partidos políticos***

A Companhia não faz doações ou contribuições para campanhas políticas, partidos políticos ou entidades de lobby. A Lei Nº 9.504/97 veda qualquer doação de concessionárias de serviços públicos para partidos políticos ou campanhas eleitorais.

A Companhia não realiza quaisquer doações ou contribuições financeiras, diretamente ou por meio de terceiros, em favor de ocupantes ou candidatos a cargos políticos, em favor de partidos políticos e veda a realização de doações e/ou patrocínios para partidos e/ou candidatos políticos, agentes públicos ou pessoas físicas, a título de contribuição para campanha eleitoral em nome de qualquer empresa da Motiva, conforme previsões constantes do seu Código de Conduta Ética. O Código de Conduta Ética pode ser encontrados na íntegra no site da CVM (gov.br/cvm), da B3 (www.b3.com.br) ou no site de Relações com Investidores da Companhia (<https://ri.motiva.com.br/>) na aba “ESG”, nos ícones “Governança Corporativa” e “Políticas, Estatuto, Código de Ética, Acordo de Acionistas e Outros Contratos”, e, por fim, “Código de Conduta Ética”.

- iii. para custear o exercício de atividade de influência em decisões de políticas públicas, notadamente no conteúdo de atos normativos***

A Companhia integra 15 associações setoriais e industriais que visam a defesa de interesses setoriais, participação que é regida por diretriz aprovada pela Diretoria Executiva, com estritas regras de adesão e permanência, incluindo análise anual de compliance, nos termos da Política Motiva POL003 - Gestão de Gestão de Afiliações a Associações, Entidades de Classe (<https://www.motiva.com.br/esg/governanca/>). Da mesma forma, essas entidades não realizam doações político-partidárias, conforme vedação legal. Por meio da participação em Conselhos, Comitês Técnicos ou Temáticos nessas entidades e com base na expertise de seus profissionais, a empresa busca contribuir com a elaboração e/ou o aperfeiçoamento de políticas públicas, em legítima atividade de *Advocacy*.

O dispêndio anual com a contribuição associativa da holding e de suas empresas controladas que visam ao aperfeiçoamento de políticas públicas e defendem interesses setoriais, implicou no pagamento aproximado de R\$ 8,3 milhões, em 2024.

1.7 - Em relação aos países dos quais o emissor obtém receitas relevantes, identificar:

a. receita proveniente dos clientes atribuídos ao país sede do emissor e sua participação na receita líquida total do emissor.

As receitas provenientes do Brasil, excluídas as receitas de construção, somaram R\$ 13.685.568 mil (correspondendo a 94,1% da receita líquida total da Companhia) no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2024.

b. receita proveniente dos clientes atribuídos a cada país estrangeiros e sua participação na receita líquida total do emissor.

As receitas provenientes de Curaçao, excluídas as receitas de construção, somaram R\$ 442.987 mil (correspondendo a 2,9% da receita líquida total da Companhia) no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2024.

As receitas provenientes da Costa Rica, excluídas as receitas de construção, somaram R\$ 429.156 mil (correspondendo a 3,0% da receita líquida total da Companhia) no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2024.

1.8 - Em relação aos países estrangeiros divulgados no item 1.7, descrever impactos relevantes decorrentes da regulação desses países nos negócios do emissor:

A Companhia tem subsidiárias no exterior, que operam as concessões da Companhia nos respectivos países, as quais estão sujeitas à legislação de suas respectivas jurisdições, como, por exemplo, normas locais de natureza concorrencial, ambiental, societária e anticorrupção.

As regulações a que tais subsidiárias se sujeitam no âmbito das respectivas jurisdições estão descritas abaixo:

Curaçao

Em 12 de novembro de 2002, o governo de Curaçao concedeu a exploração do aeroporto do país à empresa estatal Hato International Airport N.V. (“**HIA**”). O contrato de concessão foi celebrado entre: (i) a Ilha de Curaçao (desde 10 de outubro de 2010 chamada de País de Curaçao, a partir da dissolução das Antilhas Holandesas); (ii) a HIA; e (iii) a Curaçao Airport Partners N.V. (“**CAP**”). A HIA delegou o desenvolvimento, operação e manutenção do aeródromo e do aeroporto à CAP. Para tanto, HIA e CAP firmaram, em 25 de abril de 2003, o Contrato de Desenvolvimento, Operação e Manutenção do Aeroporto (“**DOMA**”), regulado pelas leis de Curaçao. Em 3 de agosto de 2003 as atividades operacionais do Aeroporto foram efetivamente transferidas pelo governo para a CAP.

As tarifas aeroportuárias são determinadas pelo Governo. A CAP, como operadora do aeroporto, deve submeter a proposta de revisão tarifária ao regulador, o Bureau Telecommunicatie em Post (“**BTP**”). Com base no modelo de custos/planejamento enviado pela CAP, o BTP submete seu parecer ao Ministério de Tráfego, Transportes e Planejamento Urbano. As tarifas (pouso e permanência e tarifas de embarque) são definidas por meio de decreto ministerial e publicadas de acordo com a legislação aplicável. A metodologia para tarifas aeroportuárias leva em consideração as determinações da ICAO, que instituem o princípio da não-discriminação. Isso significa que o aeroporto deve dar o mesmo tratamento a empresas nacionais e internacionais. Em relação à segurança aeroviária, CAP é regulada pela Autoridade de Aviação Civil de Curaçao.

Costa Rica

AERIS HOLDING COSTA RICA, S.A. (“**AERIS**”) administra o aeroporto o Aeroporto Internacional Juan Santamaria, na Costa Rica (“**Aeroporto**”), por meio de Contrato de Gestão Interessada (“**CGI**”) assinado junto ao Conselho Técnico de Aviação Civil (“**CETAC**”) em 18 de outubro de 2000, que estabelece as regras relativas à prestação dos serviços de administração, operação, manutenção, ampliação, financiamento e prestação dos serviços para o Aeroporto. A AERIS deve cumprir com a legislação local e obter as permissões e licenças exigidas para operação do Aeroporto, devendo, ainda, observar as disposições do CGI relacionadas à regulação ambiental. Ademais, a AERIS também está sujeita à regulação aeronáutica, bem como a acordos internacionais e orientações provenientes de órgãos internacionais tais como ICAO, FAA e IATA, no que for aplicável. Finalmente, as tarifas aeronáuticas que são recolhidas pela AERIS estão sujeitas à regulação do Regulador dos Serviços Públicos da Costa Rica.

As atividades da Companhia estão sujeitas à regulação da Costa Rica. O desempenho financeiro futuro da Companhia dependerá de forma significativa do cenário econômico e das condições sociais e políticas em curso em seus principais locais de atuação. A capacidade financeira da Companhia pode ser adversamente afetada por fatores que estão além de seu controle, tais como variações cambiais, desaceleração das economias dos mercados de atuação no exterior, imposição ou aumento de tarifas (incluindo tarifas aeroportuárias), imposição de controles cambiais e restrições às operações cambiais, greves setoriais ou outros eventos que possam afetar a disponibilidade de aeroportos e transporte, cumprimento das diferentes legislações estrangeiras, etc.

A despeito desses riscos, o histórico de crescimento de receitas no exterior mostra que a Companhia vem conseguindo administrar o seu faturamento no exterior de uma maneira saudável e compatível com a sua estratégia de negócio.

Conforme descrito no item 4.1 deste Formulário de Referência, uma vez que nossa estratégia de crescimento envolve o enfoque na aquisição de novas concessões em processos licitatórios, assim como em sociedades ou participações nos respectivos capitais, inclusive no exterior, a Companhia está exposta a riscos

adicionais e dificuldades para os seus negócios, incluindo: (i) dificuldades de integrar as operações, sistemas de administração de informações, recursos humanos, marketing e suporte; (ii) atrasos ou obstáculos no aproveitamento de potenciais benefícios e sinergias; (iii) dificuldades em manter funcionários importantes para o negócio; (iv) dificuldades em recuperar o investimento realizado; (v) custos e contingências não previstas inicialmente; e (vi) outras consequências de natureza contábil ou tributária.

1.9. Em relação a informações ambientais, sociais e de governança corporativa (ASG), indicar:

- a) se o emissor divulga informações ASG em relatório anual ou outro documento específico para esta finalidade**

Anualmente, a Motiva publica o Relatório Integrado da Motiva (“Relatório Integrado”), documento que inclui informações econômico-financeiras, ambientais, sociais e de governança (ESG). Por meio dessa iniciativa, a Companhia objetiva dar transparência sobre a sustentabilidade e, compartilhar as estratégias para ampliar e gerir sua infraestrutura de mobilidade, fortalecendo o diálogo e prestação de contas com seus *stakeholders*. A edição mais recente do Relatório Integrado da Motiva está disponível nos websites da CVM (<http://www.cvm.gov.br/>), da B3 S.A. – Brasil, Bolsa, Balcão (<http://www.b3.com.br>) e no site de Relação com Investidores (<https://ri.motiva.com.br/>), na aba “ESG”, no ícone “Relatórios Anuais e Sustentabilidade” e, por fim, “Relatórios”, ou clicando diretamente em https://aemassets.grupoccr.com.br/content/dam/sites-modulares/pt/media/documentos/esg/nossas-praticas/relatorios-de-sustentabilidade/CCR-2025-PT.pdf?_gl=1*qb46z9*_ga*MTYzNDM3MjA3Ny4xNzQ2NDU3MjI2*_ga_S60HWZS024*czE3NDY2NTgwMTUkbzEkZzEkdDE3NDY2NTgwMjgkajQ3JGwwJGgw

- b) a metodologia seguida na elaboração das informações sociais e ambientais**

Conforme disposto na página 8 do Relatório Integrado 2024, as metodologias utilizadas no relato das informações ESG estão em conformidade com as diretrizes do *Global Reporting Initiative (GRI) Standard 2021*, a *Sustainable Accounting Standards Board (SASB)* e com a Resolução CVM nº 014, de 9 de dezembro de 2020, demonstrando a transparência e a disponibilização das informações da Motiva.

Dessa forma, a Companhia busca comunicar de forma concisa a estratégia, a governança, a performance e as perspectivas da Motiva, levando em consideração o contexto externo, a avaliação de riscos, criação de valor no curto, médio e longo prazo nas esferas socioambiental e econômico-financeira.

- c) se esse relatório ou documento é auditado ou revisado por entidade independente, identificando essa entidade, se for o caso**

O Relatório Integrado passou por processo de asseguuração limitada conduzido pela KPMG Auditores Independentes Ltda., conforme carta de asseguuração inclusa no Relatório Integrado 2024, disposta na página 207.

- d) a página na rede mundial de computadores onde o relatório ou documento pode ser encontrado**

O Relatório Integrado da Motiva está disponível nos websites da CVM ([gov.br/cvm](http://www.cvm.gov.br/)), da B3 S.A. – Brasil, Bolsa, Balcão (<http://www.b3.com.br>) e no site de Relação com Investidores (<https://ri.motiva.com.br/>), na aba “ESG”, no ícone “Relatórios Anuais e Sustentabilidade” e, por fim, “Relatórios”, ou clicando diretamente em https://aemassets.grupoccr.com.br/content/dam/sites-modulares/pt/media/documentos/esg/nossas-praticas/relatorios-de-sustentabilidade/CCR-2025-PT.pdf?_gl=1*qb46z9*_ga*MTYzNDM3MjA3Ny4xNzQ2NDU3MjI2*_ga_S60HWZS024*czE3NDY2NTgwMTUkbzEkZzEkdDE3NDY2NTgwMjgkajQ3JGwwJGgw.

- e) se o relatório ou documento produzido considera a divulgação de uma matriz de materialidade e indicadores-chave de desempenho ASG, e quais são os indicadores materiais para o emissor**

O Relatório Integrado leva em consideração a divulgação da matriz de dupla materialidade (vide página 40) e indicadores-chave de desempenho ESG que refletem o grau de importância de temas relevantes e emergentes para a Companhia, considerando os cenários atual e futuro.

Em 2024, a partir dos resultados obtidos pela matriz de dupla materialidade, a Motiva atualizou sua estratégia de sustentabilidade, que estabelece a forma como a Motiva se compromete com os oito temas priorizados, assim como suas metas e indicadores de performance. Nesse mesmo ano, a governança da estratégia de sustentabilidade foi revisitada, atualizando, assim, as funções e responsabilidade da diretoria de Sustentabilidade e dos demais grupos ligados ao tema dentro da Companhia.

Os indicadores, metas e desempenho nos temas materiais se encontram listados nas páginas 38 a 137 do Relatório Integrado 2024.

f) se o relatório ou documento considera os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) estabelecidos pela Organização das Nações Unidas e quais são os ODS materiais para o negócio do emissor

Desde 2011, a Motiva é signatária da Rede Brasileira do Pacto Global e alinhada aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) – ONU. Em 2022, a Motiva realizou um processo de análise dos negócios e das práticas adotadas pela Companhia para identificar e priorizar os ODS mais conectados e impactados por nossos negócios. Além disso, a companhia também conecta os ODS aos compromissos firmados publicamente. São eles:

- ODS 3.
- ODS 5.
- ODS 7.
- ODS 8.
- ODS 9.
- ODS 10.
- ODS 11.
- ODS 12.
- ODS 13.
- ODS 16.
- ODS 17.

Os resultados detalhados são apresentados na página 42 e 43 do Relatório Integrado 2024.

g) se o relatório ou documento considera as recomendações da Força-Tarefa para Divulgações Financeiras Relacionadas às Mudanças Climáticas (TCFD) ou recomendações de divulgações financeiras de outras entidades reconhecidas e que sejam relacionadas a questões climáticas

O Relatório Integrado 2024 leva em consideração as recomendações da TCFD, conforme indicado nas páginas 84 a 98 do referido relatório.

Desde 2021, as mudanças climáticas estão incluídas na Matriz de Riscos Corporativos. Dessa forma, os riscos mapeados de mudanças climáticas seguem o mesmo método de gerenciamento de riscos aplicado para todos os Riscos Corporativos da Motiva, conforme descrito no item 4.1 deste Formulário de Referência.

Ademais, os riscos estão divididos em duas grandes categorias: riscos físicos e de transição conforme recomendado pela TCFD (Task Force on Climate-Related Financial Disclosures). Para maiores informações, vide o Relatório Integrado.

h) se o emissor realiza inventários de emissão de gases do efeito estufa, indicando, se for o caso, o escopo das emissões inventariadas e a página na rede mundial de computadores onde informações adicionais podem ser encontradas

A Motiva monitora suas emissões de gases do efeito estufa (GEE) de acordo com a metodologia do Programa Brasileiro GHG Protocol, publicando seu inventário desde 2012 na plataforma de Registro Público de Emissões, com verificação feita por empresa externa independente. Os dados de emissões de escopos 1, 2 e 3 podem ser acessados no site <https://registropublicodeemissoes.fgv.br/participantes/1956>.

Adicionalmente, os dados de emissões de GEE da Companhia podem ser encontrados no Relatório Integrado 2024, nas páginas 94 e, 149 a 153.

i) explicação do emissor sobre as seguintes condutas, se for o caso: (i) a não divulgação de informações ASG; a não adoção de matriz de materialidade; (iii) a não adoção de indicadores-chave de desempenho ASG e (iv) a não realização de auditoria ou revisão sobre as informações ASG divulgadas; (v) a não consideração dos ODS ou a não adoção das

recomendações relacionadas a questões climáticas, emanadas pela TCFD ou outras entidades reconhecidas, nas informações ASG divulgadas; e (vi) a não realização de inventários de emissão de gases do efeito estufa.

Não aplicável, considerando que adotamos todas as práticas indicadas nos itens acima.

1.10 Indicar, caso o emissor seja sociedade de economia mista:

- a. interesse público que justificou sua criação**
- b. atuação do emissor em atendimento às políticas públicas, incluindo metas de universalização, indicando:**
 - i. os programas governamentais executados no exercício social anterior, os definidos para o exercício social em curso, e os previstos para os próximos exercícios sociais, critérios adotados pelo emissor para classificar essa atuação como sendo desenvolvida para atender ao interesse público indicado na letra “a”**
 - ii. quanto às políticas públicas acima referidas, investimentos realizados, custos incorridos e a origem dos recursos envolvidos – geração própria de caixa, repasse de verba pública e financiamento, incluindo as fontes de captação e condições**
 - iii. estimativa dos impactos das políticas públicas acima referidas no desempenho financeiro do emissor ou declaração de que não foi realizada análise do impacto financeiro das políticas públicas acima referidas**
- c. processo de formação de preços e regras aplicáveis à fixação de tarifas**

Não aplicável, tendo em vista que a Companhia não é uma sociedade de economia mista.

1.11 - Indicar a aquisição ou alienação de qualquer ativo relevante que não se enquadre como operação normal nos negócios do emissor

Conforme fato relevante divulgado em 28 de março de 2024, a Companhia celebrou um Contrato de Compra e Venda de Quotas e Outras Avenças com a Megatelecom Telecomunicações S.A., para alienação da totalidade da sua participação no capital social da SAMM – Sociedade de Atividade Multimídia Ltda., no montante de R\$ 100.000.000,00. A alienação foi concluída em 28 de maio de 2024 diante do cumprimento das condições precedentes previstas no referido contrato.

1.12 - Indicar operações de fusão, cisão, incorporação, incorporação de ações, aumento ou redução de capital envolvendo o emissor e os documentos em que informações mais detalhadas possam ser encontradas

No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, a Companhia não se realizou operações de fusão, cisão, incorporação, incorporação de ações, aumento ou redução de capital.

1.13 - Indicar a celebração, extinção ou modificação de acordos de acionistas e os documentos em que informações mais detalhadas possam ser encontradas

Em decorrência de reorganização societária implementada no âmbito da acionista signatária do Acordo de Acionistas da Companhia, a Soares Penido Obras, Construções e Investimentos S.A. (“SPO”), a totalidade das ações de emissão da Companhia de sua titularidade foi transferida para Dois Vales Ltda., Sou Investimentos Ltda. e GRP Participações Ltda. (“GRP”), as quais, por sua vez, são Cessionárias Autorizadas da SPO e aderiram expressamente ao Acordo de Acionistas, passando a integrar o Grupo Soares Penido para todos os seus fins, conforme Instrumento Particular de Segundo Aditamento e Consolidação do Acordo de Acionistas da Companhia firmado em 02/09/25.

Em 22/10/2025 foi celebrado o Instrumento Particular de Terceiro Aditamento e Consolidação do Acordo de Acionistas da Companhia para refletir (i) a desvinculação da totalidade das 8.798.774 Ações Vinculadas atualmente detidas pela GRP, deixando a GRP de ser parte do Acordo de Acionistas, e (ii) a vinculação adicional, pela Oppper Investimentos S.A., de 8.798.774 de suas atuais Ações Livres, em substituição às ações da GRP a serem desvinculadas, mantendo-se inalterada a quantidade total de Ações Vinculadas de titularidade do Grupo Soares Penido, bem como todos os efeitos do Acordo de Acionistas.

A Companhia informa que atualmente possui Acordo de Acionistas ativos que podem ser acessados, bem como seu aditamento e demais documentos correlacionados, no site da CVM (gov.br/cvm), da B3 (www.b3.com.br) ou no site de Relação com Investidores da Companhia (<http://www.motiva.com.br/ri>), na aba “ESG”, nos ícones “Governança Corporativa”, “Políticas, Estatuto, Código de Ética, Acordo de Acionistas e Outros Contratos”, e, por fim, no documento desejado.

1.14 – Alterações significativas na forma de condução dos negócios do emissor

Não houve, no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, alterações significativas na forma de condução dos negócios da Companhia.

1.15 – Identificar os contratos relevantes celebrados pelo emissor e suas controladas não diretamente relacionados com suas atividades operacionais

Não houve, no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, celebração de contratos relevantes entre o emissor e suas controladas não diretamente relacionados com suas atividades operacionais.

1.16 – Fornecer outras informações que o emissor julgue relevantes

Principais características dos Contratos de Concessão

Nos termos e condições das concessões celebradas pela Companhia, estão estabelecidos nos contratos de concessão, como objetos, a exploração da infraestrutura, a prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço, segundo os prazos, escopos, parâmetros de desempenho e parâmetros técnicos mínimos estabelecidos nos documentos do Contrato de Concessão e respectivos anexos. No fim da concessão, os bens da concessão, que constituem grande parte dos ativos utilizados em nossas operações, são revertidos ao respectivo Poder Concedente, que terá a obrigação de indenizar pelos investimentos que não tiverem sido, até então, integralmente amortizados ou depreciados.

Outras obrigações estão estabelecidas nos contratos de concessão: (i) fornecimento de garantias de cumprimento das obrigações; (ii) manutenção das apólices de seguro com determinadas características vigentes; (iii) obtenção de financiamentos suficientes para execução dos serviços determinados nos contratos de concessão; e (iv) manutenção das informações atualizadas com relação aos ativos utilizados pelas Concessionárias e, fornecimento ao Poder Concedente, todas as informações relativas à execução e administração dos serviços estabelecidos nos contratos de concessão, sendo que os termos segundo os quais recebemos as outorgas de nossas concessões variam de contrato para contrato.

Nossos Direitos Decorrentes dos Contratos de Concessão

Uso dos bens vinculados à concessão: Temos o direito de usar os bens pertencentes ao Poder Concedente necessários à prestação dos serviços contemplados nos contratos de concessão (“Bens da Concessão”). Geralmente, somos responsáveis pela manutenção dos Bens da Concessão e obrigados a devolvê-los em boa condição operacional ao Poder Concedente ao término do prazo de concessão. Caso os investimentos feitos para manutenção dos Bens da Concessão não tenham sido ainda integralmente amortizados ou depreciados, cabe indenização do Poder Concedente às respectivas concessionárias.

Cobrança de tarifa: A nossa principal fonte de receita é a cobrança de tarifa. A tarifa aplicável a cada concessão é especificada no respectivo contrato de concessão e está sujeita a mecanismos de reajustes, com base nas fórmulas de reajuste estipuladas nos respectivos contratos de concessão. Essa fórmula é composta por diversos índices (relacionados ou não ao setor de construção) que medem a taxa de inflação.

Outras fontes de receita: Outras fontes de receitas podem complementar as receitas oriundas da cobrança de tarifa, tais como receitas provenientes de aluguel de espaços comerciais e receitas de publicidade. Embora nossos contratos de concessão permitam que nossas concessionárias obtenham outras fontes de receita, em alguns contratos tais receitas são geralmente consideradas na análise do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, com reversão à modicidade tarifária.

Receber os pagamentos de aportes de recursos e contraprestações pecuniárias: Em determinados contratos de concessão, especificamente nas parcerias público-privadas, o Concessionário será remunerado por ativos financeiros especificados nos respectivos contratos de concessão. Geralmente, tais contratos também preveem garantias para a hipótese de inadimplência de tais ativos financeiros, porém geralmente tais garantias não cobrem a integralidade de tais obrigações pecuniárias. Caso os Poderes Concedentes frustrem os pagamentos devidos ao Concessionário, o mesmo poderá adotar medidas administrativas e/ou judiciais, porém não há garantia de que tais medidas evitarão prejuízos ou efeitos materiais adversos na capacidade de o Concessionário cumprir com suas próprias obrigações, inclusive as de natureza financeira.

Resilição: Nossos contratos de concessão nos autorizam a resili-los antecipadamente na hipótese de inadimplemento da autoridade concedente. Geralmente, o exercício de tal prerrogativa está vinculado a decisão judicial proferida em ação própria.

Nossas Obrigações Decorrentes dos Contratos de Concessão

Genericamente, estamos obrigados a: (i) prestar garantia ao cumprimento integral de nossas obrigações nos termos dos contratos de concessão; (ii) manter seguro adequado; (iii) obter financiamento adequado para a execução dos serviços contemplados pelos contratos de concessão; (iv) manter atualizados os registros dos

Bens da Concessão; e (v) divulgar ao Poder Concedente as informações referentes à execução e administração dos serviços contemplados pelos contratos de concessão.

Além disso, os respectivos Poderes Concedentes podem declarar a utilidade pública de um imóvel para fins de desapropriação, para a instituição de uma servidão administrativa, ou mesmo para que sejam impostas limitações administrativas relacionadas ao uso da terra ou imóvel adjacente aos imóveis da concessão. Nesses casos, então, o Poder Concedente (e, em alguns casos, nós) efetuará a respectiva desapropriação, instituirá a servidão administrativa ou proporá as limitações administrativas, conforme o caso. Poderemos também ocupar a área de uma propriedade necessária, temporariamente, para a execução e/ou conservação de obras e serviços referentes à concessão. Caso sejamos obrigados a pagar qualquer valor devido à desapropriação que sejam maiores que os valores estipulados no edital da respectiva concessão, em alguns casos, teremos o direito de reembolso para manter o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Garantia de performance e seguro: Devemos providenciar e manter ao longo do prazo da concessão uma garantia cobrindo o cumprimento integral de nossas obrigações nos termos dos contratos de concessão e seguro abrangendo os riscos relativos ao desempenho de todas as atividades compreendidas pela concessão, sujeito a quantias mínimas de cobertura especificadas nos respectivos contratos de concessão.

Atos societários: Os contratos de concessão geralmente exigem que as Concessionárias mantenham um capital social mínimo, verificado anualmente pelo Poder Concedente, e as impede de adquirir as suas próprias ações sem a aprovação prévia do Poder Concedente. Nossos contratos de concessão geralmente impedem que realizemos qualquer operação que nos faça perder o controle acionário das Concessionárias, reduzir o capital integralizado ou criar um ônus sobre as ações das Concessionárias sem a aprovação prévia do Poder Concedente.

Dividendos: Os contratos de concessão de determinadas Concessionárias impõem às mesmas limitações ao direito de distribuir dividendos conforme permitido pela legislação brasileira, sendo que alguns deles determinam um requisito adicional para distribuir dividendos, vinculado ao cumprimento de alguma obrigação específica.

Descumprimento – Multas e Intervenção

O descumprimento das obrigações decorrentes de um Contrato de Concessão, Edital e Anexos, ensejará na aplicação das penalidades previstas no Contrato e nas demais disposições regulamentares. A administração pode impor penalidades por descumprimento às obrigações regulatórias, garantindo a ampla defesa e contraditório às partes envolvidas. A administração pública deve sempre buscar a solução mais eficiente e econômica, respeitando o interesse público, observando o devido rito do processo legal. No caso de persistência no descumprimento o Poder Concedente poderá executar as garantias contratuais ou mesmo intervir na concessão ou, em último caso, extingui-la a observando as hipóteses legais e regulamentares.

Extinção da Concessão

O Poder Concedente tem o poder de extinguir quaisquer de nossas concessões antes do prazo especificado no contrato de concessão: (a) por encampação; (b) por caducidade; (c) rescisão; (d) anulação; ou (e) em caso de falência ou dissolução da Concessionária.

A encampação é a extinção antecipada da concessão por razões relativas ao interesse público, mediante lei específica. Em caso de encampação, temos o direito à indenização prévia do Poder Concedente, pelos investimentos que realizamos e que não tiverem sido amortizados ou depreciados de modo integral ao final do prazo de concessão. A anulação ocorre quando o contrato é ilegal ou quando o procedimento licitatório que originou o contrato não respeitou disposições legais.

A caducidade é a extinção antecipada da concessão pelo Poder Concedente devido à inexecução parcial ou total por parte da concessionária de suas obrigações decorrentes do contrato de concessão. A caducidade pode ser declarada, dentre outras razões, se:

- deixarmos de pagar o valor ofertado pela outorga da concessão e outros valores devidos à autoridade concedente, quando tiver previsão editalícia;

- prestarmos serviços de maneira inadequada ou deficiente, tendo por base as normas, critérios, indicadores e parâmetros definidores da qualidade do serviço;
- deixarmos de cumprir as cláusulas contratuais, bem como as disposições legais e regulamentares com relação à concessão;
- deixarmos de continuar a operar a concessão, exceto em caso de ocorrência de um evento de caso fortuito ou força maior;
- deixarmos de possuir capacidade econômica, técnica ou operacional para operarmos nossas concessões de modo satisfatório;
- formos condenados em sentença transitada em julgado por sonegação de tributos, inclusive contribuições sociais;
- mudarmos o nosso objeto social; e
- alterarmos nosso controle ou cedermos ou transferirmos nossas concessões sem o consentimento prévio do Poder Concedente.

A declaração de caducidade é realizada por meio de um decreto assinado pelo Poder Concedente, se não sanarmos a irregularidade que nos foi notificada pelo representante do Poder Concedente. A caducidade somente pode ser declarada após processo administrativo no qual nos é garantido o direito a ampla defesa e contraditório.

Em caso de caducidade, as garantias que prestamos serão executadas. De acordo com os contratos de concessão, temos o direito à indenização pelo Poder Concedente pelos investimentos realizados que não tenham sido integralmente amortizados, caso seja declarada a caducidade, reduzidos de quaisquer multas e outras quantias que possamos dever ao Poder Concedente por conta do inadimplemento.

Equilíbrio Econômico-Financeiro

No ato de celebração do contrato de concessão, cada Concessionária e o Poder Concedente estabeleceram um equilíbrio entre os encargos da Concessionária e a retribuição que lhe assistiria durante o prazo da concessão. O restabelecimento do equilíbrio pode ocorrer por meio de diversos mecanismos, incluindo, por exemplo, a alteração no valor da tarifa, criação de nova tarifa, novos aportes ou contraprestações, ajuste de cronograma e/ou inclusão de novos investimentos, extensão do prazo da concessão, compensação monetária, ou por meio de uma combinação desses mecanismos.

O restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro pode ocorrer, se, por exemplo:

- for criado, alterado ou extinto tributo que tenha impacto direto sobre nossos custos, incluindo em decorrência de novas leis fiscais, excluindo o imposto de renda;
- for feita uma alteração em legislação específica, tendo impacto direto sobre nossas receitas ou custos;
- ocorrer um evento de força maior, conforme definidos nos Contratos de Concessão, tendo impacto direto sobre nossos custos;
- em algumas Concessões, se ao promovermos a desapropriação de bens imóveis, a instituição de servidão administrativa ou a imposição de limitação administrativa ao direito de propriedade, o valor da verba indenizatória prevista no edital não for atingido ou for ultrapassado;
- o Contrato de Concessão for alterado unilateralmente pelo Poder Concedente, tendo um impacto direto sobre nossas receitas ou custos;
- for constatada modificação estrutural nos preços relativos dos fatores de produção ou modificações substanciais nos preços dos insumos relativos aos principais componentes de custos considerados na formação da nossa proposta comercial, a menos que tal modificação já tenha sido incorporada na tarifa; ou

- em determinados casos, se as Concessionárias auferirem receitas adicionais àquelas derivadas da cobrança de pedágio.

Os termos dos nossos contratos de concessão já sofreram diversas revisões decorrentes de reequilíbrio econômico-financeiro, sendo que em alguns casos, o processo de revisão de tarifas envolveu um processo de negociação mais longo, e mesmo litigioso com o Poder Concedente.

Descrição dos nossos principais Contratos de Concessão

RODOVIAS

Concessionária do Sistema Anhanguera-Bandeirantes S.A.

Contratada: Concessionária do Sistema Anhanguera-Bandeirantes S.A.

Contratante: Estado de São Paulo – DER.

Número do Contrato de Concessão: CR/005/98.

Data de Assinatura: 30 de abril de 1998.

Tipo de Concessão: Concessão de Serviço Público.

Objeto da Concessão: Exploração do Sistema Rodoviário Anhanguera-Bandeirantes, compreendendo: (i) execução, gestão e fiscalização dos serviços delegados; (ii) apoio na execução dos serviços não delegados; (iii) gestão e fiscalização dos serviços complementares.

Índice de Reajuste Atual: Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (“IPCA”) de 12 meses.

Em 14 de novembro de 2024 foi assinado o Termo Aditivo Modificativo nº 02/2024 entre as seguintes controladas indiretas pela Motiva S.A.: Concessionária do Sistema Anhanguera-Bandeirantes S.A. (“AutoBan”), Rodovias Integradas do Oeste S.A. (“SPVias”) e Concessionária de Rodovias do Oeste de São Paulo – ViaOeste S.A. (“ViaOeste”) e o Estado de São Paulo, por intermédio da Secretária de Parcerias em Investimentos (“SPI”) com interveniência e anuência da Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo (“ARTESP”), conforme extrato publicado em Diário Oficial em 17 de dezembro de 2024. O Acordo trata da alteração do índice de reajuste dos Contratos, de Índice Geral de Preço de Mercado (“IGPM”) para Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (“IPCA”) para todos os outros efeitos previstos nos Contratos, além do reajuste da base tarifária quilométrica. A alteração prevista neste TAM também impactará os processos administrativos sancionatórios e demais efeitos indiretos do contrato que, a partir da celebração deste TAM, deverão observar, em sua atualização, o acumulado do IPCA, retroativamente, desde 01 de julho de 2022.

Data de reajuste: 1º de julho.

Prazo de vigência: O prazo original do Contrato de Concessão era de 240 meses a partir da data da transferência do Sistema Rodoviário, com término inicialmente previsto para 01 de maio de 2018.

Em 31 de março de 2022 foi celebrado o Termo Aditivo e Modificativo Coletivo nº 01/2022 (“Acordo Definitivo”) entre as seguintes controladas indiretas pela Motiva S.A.: AutoBAN, SPVias e ViaOeste, e o Estado de São Paulo, por intermédio da Secretaria de Logística e Transportes (“Poder Concedente” e, se em conjunto com as Concessionárias, “Partes”), com a interveniência e anuência da ARTESP, conforme extrato publicado no Diário Oficial do Estado, nos termos da Lei n.º 8.666/1993. Observando-se os termos e condições previstas no Termo Aditivo e Modificativo Preliminar Coletivo nº 01/2021, que foi celebrado no dia 29 de junho de 2021, o Acordo Definitivo tem o objetivo de (i) estabelecer os valores finais, apurados a partir dos cálculos realizados pela ARTESP, de cada um dos desequilíbrios econômico-financeiros dos Contratos objeto do Acordo Definitivo, reconhecidos de forma irrevogável e irretroatável no Acordo Preliminar; (ii) disciplinar as responsabilidades das Partes e da ARTESP quanto às medidas necessárias para o encerramento das ações judiciais objeto do Acordo Definitivo; (iii) reconhecer o saldo remanescente de desequilíbrio em favor da AutoBAN; e (iv) promover o reequilíbrio econômico-financeiro mediante

prorrogação do prazo de vigência do Contrato de Concessão da AutoBAN em 3.911 dias, encerrando-se em 31 de dezembro de 2037.

Acionistas: 100% Motiva S.A.

Concessionária do Rodoanel Oeste S.A.

Contratada: Concessionária do Rodoanel Oeste S.A.

Contratante: Estado de São Paulo – ARTESP.

Número do Contrato de Concessão: 001/ARTESP/2008.

Data de Assinatura: 01 de junho de 2008.

Tipo de Concessão: Concessão de Serviço Público.

Objeto da Concessão: Exploração do Sistema Rodoviário RodoAnel Oeste, compreendendo: (i) execução, gestão e fiscalização dos serviços delegados; (ii) apoio na execução dos serviços não delegados; (iii) gestão e fiscalização dos serviços complementares.

Índice de Reajuste: IPCA de 12 meses.

Data de reajuste: 31 de maio de 2038.

Prazo de vigência: 1º de junho de 2038.

Acionistas: 99,5867% Motiva S.A. e 0,4133% Encalso Construções Ltda.

Concessionária Rodovias Integradas do Oeste S.A.

Contratada: Rodovias Integradas do Oeste S.A.

Contratante: Estado de São Paulo – DER

Número do Contrato de Concessão: 10/CR/2000.

Data de Assinatura: 10 de fevereiro de 2000.

Tipo de Concessão: Concessão de Serviço Público.

Objeto da Concessão: Exploração do Sistema Rodoviário, compreendendo: (i) execução, gestão e fiscalização dos serviços delegados; (ii) apoio na execução dos serviços não delegados; (iii) gestão e fiscalização dos serviços complementares.

Índice de Reajuste Atual: IPCA de 12 meses.

Em 14 de novembro de 2024 foi assinado o Termo Aditivo Modificativo nº 02/2024 entre as seguintes controladas indiretas pela Motiva S.A.: AutoBan, SPVias e ViaOeste e o Estado de São Paulo, por intermédio da SPI com interveniência e anuência da ARTESP, conforme extrato publicado em Diário Oficial em 17 de dezembro de 2024. O Acordo trata da alteração do índice de reajuste dos Contratos, de IGPM para IPCA para todos os outros efeitos previstos nos Contratos, além do reajuste da base tarifária quilométrica. A alteração prevista neste TAM também impactará os processos administrativos sancionatórios e demais efeitos indiretos do contrato que, a partir da celebração deste TAM, deverão observar, em sua atualização, o acumulado do IPCA, retroativamente, desde 01 de julho de 2022.

Data de reajuste: 1º de julho.

Prazo de vigência: O prazo original do Contrato de Concessão era de 240 meses a partir da data da transferência do Sistema Rodoviário, com término inicialmente previsto para 10 de fevereiro de 2020.

Em 31 de março de 2022 foi celebrado o Termo Aditivo e Modificativo Coletivo nº 01/2022 (“Acordo Definitivo”) entre as seguintes controladas indiretas pela Motiva S.A.: AutoBAN, SPVias e ViaOeste e o Estado de São Paulo, por intermédio do Poder Concedente, com a interveniência e anuência da ARTESP, conforme extrato publicado no Diário Oficial do Estado, nos termos da Lei n.º 8.666/1993, e que, observando-se os termos e condições previstas no Termo Aditivo e Modificativo Preliminar Coletivo nº 01/2021, que foi celebrado no dia 29 de junho de 2021, manteve inalterado o prazo de concessão anteriormente pactuado pelos Termos Aditivos de 2006.

Em 28 de julho de 2022 foi celebrado o Termo Aditivo nº 21/2022 que incluiu novos investimentos e reequilibrou a equação econômico-financeiro com a extensão do prazo da concessão por mais 368 dias, com término estimado para 21 de setembro de 2029, mediante a adoção da Metodologia de Fluxo de Caixa Marginal, nos termos da Portaria ARTESP nº 35/2020, que determina a substituição periódica da receita de arrecadação projetada pela receita de pedágio real efetivamente arrecadada.

Acionistas: 100% Motiva S.A.

Concessionária de Rodovias do Oeste de São Paulo – ViaOeste S.A.

Contratada: Concessionária de Rodovias do Oeste de São Paulo – ViaOeste S.A.

Contratante: Estado de São Paulo – DER

Número do Contrato de Concessão: CR/003/1998.

Data de Assinatura: 30 de março de 1998.

Tipo de Concessão: Concessão de Serviço Público.

Objeto da Concessão: Exploração do Sistema Rodoviário Castello - Raposo, compreendendo: (i) execução, gestão e fiscalização dos serviços delegados; (ii) apoio na execução dos serviços não delegados; (iii) gestão e fiscalização dos serviços complementares.

Índice de Reajuste Atual: IPCA.

Em 14 de novembro de 2024 foi assinado o Termo Aditivo Modificativo nº 02/2024 entre as seguintes controladas indiretas pela Motiva S.A.: AutoBan, SPVias e ViaOeste e o Estado de São Paulo, por intermédio da SPI com interveniência e anuência da ARTESP, conforme extrato publicado em Diário Oficial em 17 de dezembro de 2024. O Acordo trata da alteração do índice de reajuste dos Contratos, de IGPM para IPCA para todos os outros efeitos previstos nos Contratos, além do reajuste da base tarifária quilométrica. A alteração prevista neste TAM também impactará os processos administrativos sancionatórios e demais efeitos indiretos do contrato que, a partir da celebração deste TAM, deverão observar, em sua atualização, o acumulado do IPCA, retroativamente, desde 01 de julho de 2022

Data de reajuste: 1º de julho.

Prazo de vigência: O prazo original do Contrato de Concessão era de 240 meses a partir da data da transferência do Sistema Rodoviário, com término inicialmente previsto para 29 de março de 2018.

Em 31 de março de 2022 foi celebrado o Termo Aditivo e Modificativo Coletivo nº 01/2022 (“Acordo Definitivo”) entre as seguintes controladas indiretas pela Motiva S.A.: AutoBan”), SPVias, ViaOeste e o Estado de São Paulo, por intermédio do Poder Concedente, com a interveniência e anuência da ARTESP, conforme extrato publicado no Diário Oficial do Estado, nos termos da Lei n.º 8.666/1993, e que, observando-se os termos e condições previstas no Termo Aditivo e Modificativo Preliminar Coletivo nº 01/2021, que foi celebrado no dia 29 de junho de 2021, manteve inalterado o prazo de concessão anteriormente pactuado pelos Termos Aditivos de 2006.

Em 31 de março de 2022, foi celebrado o Termo Aditivo e Modificativo nº 25/2022 (“TAM nº 25/2022”) ao Contrato de Concessão nº 003/CR/1998 (“Contrato de Concessão”) entre a ViaOeste e o Estado de São Paulo, por intermédio do Poder Concedente, com a interveniência e anuência da ARTESP, conforme extrato publicado no Diário Oficial do Estado, nos termos da Lei nº 8.666/1993.

O TAM nº 25/2022 estabeleceu que a ViaOeste assumirá a execução de novos investimentos referentes ao Novo Acesso ao Município de Osasco e às Obras das Marginais da Rodovia SP-280, entre os kms 23 e 32, sendo que o reequilíbrio econômico-financeiro será implementado mediante a prorrogação de 380 (trezentos e oitenta) dias no prazo do Contrato de Concessão da ViaOeste, com término estimado para 13/02/2024, mediante a adoção da Metodologia de Fluxo de Caixa Marginal, nos termos da Portaria ARTESP nº 35/2020, que determina a substituição periódica da receita de arrecadação projetada pela receita de pedágio real efetivamente arrecadada.

Em 28 de junho de 2023 foi celebrado o Termo Aditivo e Modificativo nº 26/2023 (“TAM nº 26/2023”) entre a ViaOeste e o Estado de São Paulo, por intermédio da Secretaria de Parcerias em Investimentos com a interveniência e anuência da ARTESP, conforme extrato publicado no Diário Oficial do Estado. O TAM nº 26/2023 estabelece a extensão do prazo de vigência do Contrato de Concessão para 29 de março de 2025, além de incluir a realização de novos investimentos, bem como a previsão de reequilíbrio na modalidade de prorrogação de prazo de processos administrativos e repasse do percentual correspondente ao excedente tarifário visando a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro. Tais valores poderão sofrer ajustes durante a extensão do prazo da concessão, em função da variação do tráfego e certificação de projetos no período.

Conforme Comunicado ao Mercado divulgado em 28 de março de 2025, encerrou-se a exploração do Sistema Rodoviário anteriormente explorado pela ViaOeste.

Acionistas: 100% Motiva S.A.

Renovias Concessionária S.A.

Contratada: Renovias Concessionária S.A.

Contratante: Estado de São Paulo – DER

Número do Contrato de Concessão: 004/CR/98.

Data de Assinatura: 14 de abril de 1998.

Tipo de Concessão: Concessão de Serviço Público.

Objeto da Concessão: A exploração do sistema rodoviário, compreendendo, nos termos deste contrato: execução, gestão e fiscalização dos serviços delegados; apoio na execução dos serviços não delegados; gestão e fiscalização dos serviços complementares.

Índice de Reajuste: IGPM ou IPCA, aquele que apresentar menor variação percentual, nos últimos 12 meses.

Data de reajuste: 1º de julho.

Prazo de vigência: O prazo original do Contrato de Concessão era de 240 meses a partir da data da transferência do Sistema Rodoviário, com término inicialmente previsto para 14 de abril de 2018. Diante a assinatura do “TAM 23” o novo prazo estabelecido para encerramento da concessão será 13 de abril de 2026.

Em 07 de junho de 2022 foi celebrado o Termo Aditivo nº21/2022 referente à diferença entre aplicação do IGPM e IPCA como índice de reajuste tarifário. Posteriormente, o referido termo aditivo foi rerratificado em 18 de julho de 2022 e 16 de setembro de 2022. Este aditivo reequilibrou a equação econômico-financeiro com a extensão do prazo da concessão por mais 808 dias, com término estimado para 29 de agosto de 2024.

Em 22 de setembro de 2022 foi celebrado o Termo Aditivo nº 22/2022 que incluiu novos investimentos e reequilibrado a equação econômico-financeiro com a extensão do prazo da concessão por mais 45 dias, com término estimado para 13 de outubro de 2024, mediante a adoção da Metodologia de Fluxo de Caixa Marginal, nos termos da Portaria ARTESP nº 35/2020, que determina a substituição periódica da receita de arrecadação projetada pela receita de pedágio real efetivamente arrecadada.

Em 27 de setembro 2024 foi celebrado o Termo Aditivo Modificativo nº 23/2024 entre a Renovias e o Estado de São Paulo, por intermédio da Secretaria de Parcerias em Investimentos com a interveniência e anuência da ARTESP, conforme extrato publicado no Diário Oficial do Estado. Diante da previsão para encerramento do prazo do Contrato de Concessão em 13 de outubro de 2024 e da inexistência de tempo hábil para conclusão do novo certame, o Poder Concedente e a ARTESP, indicaram a necessidade de extensão do prazo do Contrato de Concessão até a conclusão do certame licitatório, nos termos do artigo 16 da Lei Estadual nº. 16.933, de 24/01/2019. Portanto, o “TAM” nº 23/2024 estabelece a extensão do prazo de vigência do Contrato de Concessão até 13 de abril de 2026.

Acionistas: 10,2% Encalso Construções Ltda., 49,8% Encalso Participações em Concessões S.A. e 40% Motiva S.A.

Concessionária Rota Sorocabana S.A.

Em 30 de outubro de 2024 a Motiva S.A. consagrou-se vencedora do leilão da Concessão Rota Sorocabana. O Contrato foi assinado em 07 de fevereiro de 2025, sendo que atualmente a concessão, encontra-se em fase de assinatura do termo de Transferência Inicial, previsto no Edital.

Contratada: Concessionária Rota Sorocabana S.A.

Contratante: Estado de São Paulo – DER

Número do Contrato de Concessão: Nº 0546/ARTESP/2025

Data de Assinatura: 07 de fevereiro de 2025.

Início da Vigência: A partir da assinatura do Termo de Transferência Inicial, previsto para 30/03/2025.

Tipo de Concessão: Concessão de Serviço Público.

Objeto da Concessão: Concessão dos serviços públicos de ampliação, operação, conservação, manutenção e realização dos investimentos necessários para a exploração do Sistema Rodoviário, nos termos das disposições deste Contrato e dos anexos, além da exploração de receitas acessórias.

Índice de Reajuste: IPCA.

Data de reajuste: Será reajustado anualmente, no mês de aniversário do Contrato, conforme regramento estabelecido pelo anexo 4.

Prazo de vigência: 30 (trinta) anos contados da assinatura do Termo de Transferência Inicial, conforme disposto no Contrato.

Acionistas: 100,00% Motiva S.A

Concessionária das Rodovias Integradas do Sul S.A.

Contratada: Concessionária das Rodovias Integradas do Sul S.A.

Contratante: União Federal – ANTT

Número do Contrato de Concessão: Contrato de Concessão nº 01/2019

Data de Assinatura: 11 de janeiro de 2019

Início da Vigência: 15 de fevereiro de 2019

Tipo de Concessão: Concessão de Serviço Público

Objeto da Concessão: O objeto do Contrato é a Concessão para exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço do Sistema Rodoviário das Rodovias de Integração Sul, incluindo segmentos das rodovias BR-101, BR-290, BR-448 e BR-386.

Índice de Reajuste: IPCA

Data de reajuste: 15 de agosto.

Em 04 de novembro de 2024 foi celebrado Termo Aditivo ao Contrato de Concessão, firmado entre a União Federal, por intermédio da ANTT, e a ViaSul, para padronizar as datas de Revisão Ordinária e Reajuste das Tarifas de Pedágio alterando a data reajuste prevista inicialmente no Contrato de 15 de fevereiro para 15 de agosto, mediante a alteração dos itens 17.5.1, 17.5.2 e 17.6.1 do Contrato, com aplicabilidade já na 6ª Revisão Ordinária da Tarifa de Pedágio.

Prazo de vigência: 30 anos, até 14/02/2049

Acionistas: 100% CPC

Concessionária Catarinense de Rodovias S.A.

Contratada: Concessionária Catarinense de Rodovias S.A.

Contratante: União Federal – ANTT

Número do Contrato de Concessão: Contrato de Concessão nº 01/2020

Data de Assinatura: 06 de julho de 2020

Início da Vigência: 07 de agosto de 2020

Tipo de Concessão: Concessão de Serviço Público

Objeto da Concessão: O objeto do Contrato é a Concessão para exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço da rodovia BR-101/SC, entre os municípios de Paulo Lopes e a divisa entre os Estados de Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

Índice de Reajuste: IPCA

Data de reajuste: 07 de fevereiro.

Em 19 de setembro de 2024 foi celebrado Termo Aditivo ao Contrato de Concessão, firmado entre a União Federal, por intermédio da ANTT, e a ViaCosteira, para padronizar as datas de Revisão Ordinária e Reajuste das Tarifas de Pedágio alterando a data reajuste prevista inicialmente no Contrato de 02 de maio para 07 de fevereiro, mediante a alteração dos itens 17.3.1, 17.3.2 e 17.4.1 do Contrato de Concessão, de modo que seja alterada a data do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio, para que aconteçam 6 (seis) meses após o início do ano de concessão e consequentemente alterar a data para a realização da Revisão Ordinária da Tarifa de Pedágio.

Prazo de vigência: 30 anos, até 06 de agosto de 2050

Acionistas: 100% Motiva

Concessionária de Rodovia Sul Matogrossense S.A.

Contratada: Concessionária de Rodovia Sul Matogrossense S.A.

Contratante: União Federal – ANTT.

Número do Contrato de Concessão: EDITAL N° 005/2013.

Data de Assinatura: 12 de março de 2014.

Início da Vigência: 11 de abril de 2014

Tipo de Concessão: Concessão de Serviço Público.

Objeto da Concessão: Exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço do Sistema Rodoviário (BR-163-MS).

Índice de Reajuste: IPCA.

Data de reajuste: 14 de setembro.

Prazo de vigência: O prazo original da Concessão possuía término previsto para 10 de abril de 2044. No entanto, 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, iniciando os trâmites relativos à devolução amigável da concessão, devendo o sistema rodoviário ser submetido a uma nova licitação (Relicitação) pelo Poder Concedente.

Em 10 de junho de 2021, foi celebrado o 1º Termo Aditivo ao contrato de concessão da MSVia, cuja publicação no Diário Oficial ocorreu em 14 de junho de 2021. Após a assinatura do aditivo contratual, esperava-se que o processo de relicitação fosse concluído dentro do prazo de 24 meses, a partir da publicação do Decreto Federal nº 10.647 (publicado em 12/03/2021), conforme previsto na Lei nº 13.448/2017.

Em 20 de janeiro de 2022, foi realizada reunião de Diretoria Colegiada da ANTT, que aprovou o 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão, o qual foi assinado em 7 de fevereiro de 2022 com a alteração do PER – Plano de Exploração da Rodovia, compatibilizando os parâmetros das obrigações da concessionária após o enquadramento no processo de relicitação.

Em 10 de março de 2023, foi celebrado o 3º Termo Aditivo ao contrato de concessão, entre a MSVia e o Poder Concedente, com objetivo de prorrogar o prazo do processo de Relicitação em mais 24 meses, passando o término do prazo para 12 de março de 2025.

Em setembro de 2023, a ANTT protocolou junto à SECEX/CONSENSO do TCU, solicitação de mediação ampla para repactuação do Contrato de Concessão. Concluídas as negociações, recomendou-se a celebração de um Termo de Autocomposição que resultará em posterior celebração de Termo Aditivo ao Contrato de Concessão pautado na viabilidade técnica e jurídica.

Dessa forma, em 18 de dezembro de 2024, a Companhia 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 S.A., 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 do Plenário do TCU.

Encerrada a consulta pública, as ações da Companhia foram ofertadas ao mercado, por meio de um processo competitivo na Bolsa de Valores (B3), sendo permitido que a Controladora Motiva S.A. participe do leilão. Com a conclusão do processo competitivo, será celebrado o aditivo de modernização do Contrato de Concessão com a extensão do prazo original da concessão por mais 10 anos, preservando a continuidade da prestação do serviço público, bem como o interesse e a segurança dos usuários.

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

Em 11 de março de 2025, foi celebrado o 4º Termo Aditivo ao contrato de concessão, entre a MSVia e o Poder Concedente, com objetivo de prorrogar o prazo do 3º Termo Aditivo até o início da vigência de um novo termo aditivo de modernização do Contrato de Concessão, ou até a efetiva implementação da solução consensual alcançada no âmbito do Tribunal de Contas da União, conforme Acórdão - Plenário do Tribunal de Contas da União n.º. 2.434/2024.

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.º. 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.º. 2.434/2024.

Acionistas: 100% Motiva.

Concessionária dos Sistema Rodoviário Rio-São Paulo S.A

Contratada: Concessionária dos Sistema Rodoviário Rio - São Paulo S.A

Contratante: União Federal – ANTT.

Número do Contrato de Concessão: Edital número 03/2021.

Data de Assinatura: 28 de janeiro de 2022.

Início da Vigência: 01 de março de 2022

Tipo de Concessão: Concessão de serviço público.

Objeto da Concessão: Concessão para exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço do Sistema Rodoviário, no prazo e nas condições previstas no Contrato e no PER, segundo o Escopo, os Parâmetros de Desempenho e os Parâmetros Técnicos estabelecidos.

Índice de Reajuste: IPCA.

Data de reajuste: 01 de setembro

Prazo de vigência: 28 de fevereiro de 2051

Acionistas: 100% Motiva S.A

Concessionária de Rodovias PRVias S.A.

Em 12 de dezembro de 2024 a Motiva S.A. consagrou-se vencedora do leilão da Concessão do Sistema Integrado de Rodovias do Paraná – Lote 3.

Contratada: Concessionária de Rodovias PRVias S.A

Contratante: União Federal – ANTT.

Número do Contrato de Concessão: Edital de Concessão nº 05/2024.

Data de Assinatura: 14 de abril de 2025.

Início da Vigência: 08 de maio de 2025.

Tipo de Concessão: Concessão de Serviço Público.

Objeto da Concessão: A Concessão, pelo Poder Concedente à Concessionária, tem por finalidade a exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço do Sistema Rodoviário, nos termos, no prazo e nas condições estabelecidas na Minuta do Contrato e nos Anexos do Edital e do Contrato.

Índice de Reajuste: IPCA.

Data de reajuste: A primeira Revisão Ordinária da Tarifa de Pedágio ocorrerá 6 (seis) meses após o fim do primeiro Ano de Concessão. As Revisões Ordinárias dos Anos de Concessão subsequentes serão realizadas anualmente no mesmo dia e mês em que foi realizada a primeira Revisão Ordinária.

Prazo de vigência: 30 anos, até 07 de maio de 2055.

Acionistas: 100,00% Motiva S.A

Concessionária de Rodovia dos Lagos S.A.

Contratada: Concessionária de Rodovia dos Lagos S.A.

Contratante: Estado do Rio de Janeiro (Agetransp).

Número do Contrato de Concessão: 43/1996.

Data de Assinatura: 23 de dezembro de 1996.

Início da Vigência: 13 de janeiro de 1997.

Tipo de Concessão: Concessão de Serviço Público.

Objeto da Concessão: A Concessão, pelo Poder Concedente à Concessionária, dos serviços de monitoração, recuperação, manutenção, conservação, operação, implantação e ampliação da ligação viária Rio Bonito – Araruama – São Pedro da Aldeia das rodovias descritas e caracterizadas no Contrato, no Edital, Anexos e Proposta apresentada pela Concessionária.

Índice de Reajuste: Fórmula paramétrica (cláusula 13ª Contrato Concessão).

Data de reajuste: 01 de agosto.

Prazo de vigência: O prazo original do Contrato de Concessão era de 25 anos a partir da data da transferência do Sistema Rodoviário, com término inicialmente previsto para 12 de janeiro 2022. Em 13 de dezembro de 2011 foi celebrado o Oitavo Termo Aditivo que incluiu novos investimentos estimados e reequilibró a equação econômico-financeiro com a extensão do prazo da concessão por mais 15 anos, com término estimado para 12 de janeiro de 2037, mediante a adoção da Metodologia de Fluxo de Caixa Marginal, que determina a substituição periódica da receita de arrecadação projetada pela receita de pedágio real efetivamente arrecadada. Em 10 de novembro de 2016 foi celebrado o Décimo Termo Aditivo que incluiu novos investimentos, fixou o valor do desequilíbrio econômico oriundo dos investimentos incluídos no Oitavo Termo Aditivo e implementou a revisão tarifária, bem como reequilibró a equação econômico-

financeiro com o aumento de tarifa e a extensão do prazo da concessão por mais 10 anos, com término estimado para 12 de janeiro de 2047, mediante a adoção da Metodologia de Fluxo de Caixa Marginal, que determina a substituição periódica da receita de arrecadação projetada pela receita de pedágio real efetivamente arrecadada.

Acionistas: 100,00% Motiva S.A.

Concessionária ViaRio S.A.

Contratada: Concessionária ViaRio S.A.

Contratante: Município do Rio de Janeiro.

Número do Contrato de Concessão: 038/2012.

Data de Assinatura: 24 de maio de 2011.

Início da Vigência: 27 de abril de 2012.

Tipo de Concessão: Concessão de serviço público precedido de obra pública.

Objeto da Concessão: Concessão para implantação e exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de operação, manutenção, monitoração e realização de melhorias da Ligação Transolímpica.

Índice de Reajuste: IPCA-E.

Data de reajuste: 01 de janeiro.

Prazo de vigência: 26 de abril de 2047

Acionistas: 66,66% Motiva e 33,34% Investimentos e Participações em Infraestrutura S.A. – INVEPAR

AEROPORTOS

Concessionária do Aeroporto Internacional de Confins S.A.

Contratada: Concessionária do Aeroporto Internacional de Confins S.A.

Contratante: Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC

Número do Contrato de Concessão: 002/ANAC/2014-SBCF.

Data de Assinatura: 07 de abril de 2014.

Data de início da vigência: 07 de maio de 2014

Tipo de Concessão: Concessão de Serviço Público.

Objeto da Concessão: Concessão dos serviços públicos para a ampliação, manutenção e exploração da infraestrutura aeroportuária do Complexo Aeroportuário (Aeroporto Internacional Tancredo Neves – Confins/MG e Lagoa Santa/MG).

Índice de Reajuste: IPCA

Data de reajuste: 07 de maio

Prazo de vigência: 06 de maio de 2044

Acionistas: 51% Sociedade de Participação no Aeroporto de Confins S.A. (“SPAC”) (CPC detém 75% de participação na SPAC, portanto, 38,25% indiretamente da Concessionária) e 49% Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO.

Corporación Quiport S.A.

Contratada: Corporación Quiport S.A.

Contratante: Corporacion Aeropuerto y Zona Franca Del Distrito Metropolitano de Quito, em representação do Município de Quito, Equador, que passou a ser denominada Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales – EPMSA.

Número do Contrato de Concessão: Não aplicável.

Data de Assinatura: 22 de junho de 2005

Tipo de Concessão: Concessão nos termos da lei do Equador.

Objeto da Concessão: Os direitos e obrigações de operar, gerenciar, melhorar e manter o Aeroporto de Quito e todos os empreendimentos aeroportuários no local do Aeroporto.

Índice de Reajuste: Taxas Regulamentadas: calculada com uma fórmula escrita que calcula a média do IPC dos EUA e do IPC do Equador no último ano; Taxas não regulamentadas: estabelecida nos contratos comerciais assinados pela Concessionária.

Data de reajuste: 20 de janeiro

Prazo de vigência: 26 de janeiro de 2041

Acionistas: a Motiva detém indiretamente 46,5% de participação na Concessionária.

Aeris Holding Costa Rica, S.A.

Contratada: Aeris Holding Costa Rica, S.A.

Contratante: Consejo Tecnico de Aviacion Civil – CETAC, representando o Governo da Costa Rica

Número do Contrato de Concessão: Não aplicável

Data de Assinatura: 18 de outubro de 2000.

Tipo de Concessão: Gestão interessada de acordo com as leis da Costa Rica, um tipo próximo a concessão tipificada no Brasil.

Objeto da Concessão: Prestação de serviços para a operação, gestão, manutenção, renovação, financiamento e construção do Aeroporto Internacional Juan Santamaria.

Índice de Reajuste: CPI e PPI

Data de reajuste: Agosto

Prazo de vigência: O prazo original da concessão tinha término inicialmente previsto para 04 de maio de 2026. Em 15 de maio de 2023 foi aprovada pelos órgãos competentes da Costa Rica a Adenda nº4 ao Contrato para la Gestión Interesada de Los Servicios Aeroportuarios prestado em el Aeropuerto Juan Santamaria (“Contrato de Gestão Interessada”), celebrado por sua controlada indireta Aeris Holding Costa Rica, S.A. (“AERIS”), com a gestora do Aeroporto Internacional Juan Santamaria e o Consejo Técnico de

Aviación Civil, que vigorou a partir de 30/05/2023. Esse aditivo teve por objeto a recomposição do equilíbrio da equação econômico-financeira do Contrato de Gestão Interessada, no montante de US\$109.270.679,76, devido às perdas incorridas pela AERIS relativas à pandemia do COVID-19, que foi realizada mediante extensão do prazo da concessão por 10 anos adicionais ao período originalmente contratado, bem como implementação de uma tarifa adicional por Recuperación Económica del COVID-19, no valor de USD 1,56, a ser cobrada por passageiro entrando e/ou saindo do Aeroporto Internacional Juan Santamaria. Dessa forma, o prazo da concessão se encerrará em 5 de maio de 2036.

Acionistas: a Motiva detém indiretamente 97,15% de participação na Concessionária.

Curaçao Airport Partners N.V.

Contratada: Curaçao Airport Partners N.V.

Contratante: Hato International Airport N.V. (“HIA”), empresa pública, em representação de Curaçao.

Número do Contrato de Concessão: Não aplicável

Data de Assinatura: 12 de novembro de 2002

Tipo de Concessão: Concessão sob as leis de Curaçao

Objeto da Concessão: Desenvolver, operar e manter o aeródromo e o aeroporto de Curaçao.

Índice de Reajuste: composta pela soma dos itens alocados na obtenção das receitas aeronáuticas, como forma de remuneração da concessionária, dividido pelo número de passageiros esperados. São eles: Custos operacionais e amortização/depreciação; Remuneração dos ativos (investimentos realizados x WACC contratual); Outras receitas; e Outorga Variável (conforme curva de passageiros).

Data de reajuste: janeiro (trianualmente)

Prazo de vigência: 24 de abril de 2033

Acionistas: a Motiva detém indiretamente 79,8% de participação na Concessionária.

Concessionária do Bloco Central S.A

Contratada: Concessionária do Bloco Central S.A

Contratante: Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC

Número do Contrato de Concessão: 003/ANAC/2021-Central

Data de Assinatura: 18 de outubro de 2021.

Data de início da vigência: 24 de novembro de 2021

Tipo de Concessão: Concessão de Serviço Público.

Objeto da Concessão: Concessão dos serviços públicos para a ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos integrantes do Bloco Central;

Índice de Reajuste: IPCA

Data de reajuste: O Reajuste ocorrerá todo mês de dezembro após a Data de Eficácia e incidirá sobre o Teto Tarifário da Tarifa de Capatazia da Carga Importada em Trânsito e Carga Exportada em Trânsito e sobre a Receita Teto.

Prazo de vigência: 24 de novembro de 2051

Acionistas: 100% CPC

Concessionária do Bloco Sul S.A

Contratada: Concessionária do Bloco Sul S.A

Contratante: Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC

Número do Contrato de Concessão: 002/ANAC/2021-Sul

Data de Assinatura: 20 de outubro de 2021.

Data de início da vigência: 29 de novembro de 2021

Tipo de Concessão: Concessão de Serviço Público.

Objeto da Concessão: Concessão dos serviços públicos para a ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos integrantes do Bloco Sul;

Índice de Reajuste: IPCA

Data de reajuste: O Reajuste ocorrerá todo mês de dezembro após a Data de Eficácia e incidirá sobre o Teto Tarifário da Tarifa de Capatazia da Carga Importada em Trânsito e Carga Exportada em Trânsito e sobre a Receita Teto.

Acionistas: 100% CPC

Concessionaria do Aeroporto da Pampulha S.A

Contratada: Concessionaria do aeroporto da Pampulha S.A

Contratante: Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade – SEINFRA

Número do Contrato de Concessão: nº 001/2022

Data de Assinatura: 21 de janeiro de 2022.

Data de início da vigência: 22 de fevereiro de 2022

Tipo de Concessão: Concessão de Serviço Público.

Objeto da Concessão: Contrato de Concessão da Exploração, ampliação e manutenção da infraestrutura aeroportuária do aeroporto Carlos Drummond de Andrade (SBBH) – Aeroporto da Pampulha

Índice de Reajuste: IPCA

Previsão de reajuste: Os tetos tarifários serão reajustados todo mês de fevereiro, contados da Data de Eficácia do contrato de concessão em 22 de fevereiro de 2022.

Prazo de vigência: 22 de fevereiro de 2052

Acionistas: 100% CPC

TRILHOS

Companhia do Metrô da Bahia

Contratada: Companhia do Metrô da Bahia

Contratante: Estado da Bahia (SEDUR).

Número do Contrato de Concessão: 001/2013.

Data de Assinatura: 15 de outubro de 2013.

Tipo de Concessão: Parceria Público Privada - Concessão Patrocinada.

Objeto da Concessão: Delegação, por meio de parceria público privada, na modalidade de concessão patrocinada, da implantação e operação do Sistema Metroviário Salvador - Lauro de Freitas.

Índice de Reajuste: IPCA - 85% e variação da tarifa efetivamente aplicada de energia elétrica pela concessionária de energia para o metrô - 15%. Para a Contraprestação o índice é 100% do IPCA. Em dezembro de 2024, a Concessionária e o Estado da Bahia celebraram Termo Aditivo nº 11 para repactuar as diretrizes para o cálculo da variação percentual global do reajuste da tarifa de remuneração. Enquanto a Concessionária permanecer no Ambiente de Contratação Livre de energia elétrica e no que diz respeito à parcela de infraestrutura que permanecer nele, a variação percentual média do reajuste tarifário de energia elétrica, nos Subgrupos de consumo A3 (69 kV) e A4 (2,3 kV a 25 kV), nos percentuais de 94% e 6%, respectivamente, publicadas pela Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL) para a concessionária de energia COELBA, em substituição à variação da tarifa de energia elétrica efetivamente aplicada por esta para o SMSL. Além disso a Concessionária compartilhará com o Concedente 50% da economia que tiver com o custo de energia no Ambiente de Contratação Livre.

Data de reajuste: 01 de abril para a Tarifa de Remuneração e 01 de janeiro para a Contraprestação Pecuniária

Prazo de vigência: 14 de outubro de 2043.

Acionistas: 100% Motiva.

Informação adicional: por se tratar de uma parceria público privada (“PPP”), a remuneração da Concessionária provém de receitas arrecadadas junto aos usuários e também do pagamento de aportes de recursos para investimentos e de contraprestação pecuniária periódica, ambas pelo Poder Concedente.

Concessionária da Linha 4 do Metrô de São Paulo S.A.

Contratada: Concessionária da Linha 4 do Metrô de São Paulo S.A.

Contratante: Estado de São Paulo por intermédio da Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos – STM

Número do Contrato de Concessão: 4232521201.

Data de Assinatura: 29 de novembro de 2006.

Tipo de Concessão: Parceria Público Privada – Concessão Patrocinada.

Objeto da Concessão: Exploração dos serviços de transporte de passageiros da Linha 4 – Amarela do Metrô de São Paulo, da estação Luz até Taboão da Serra (LINHA 4 – AMARELA).

Índice de Reajuste: Fórmula Paramétrica (composta por 50% do IGP-M = Índice Geral de Preços de Mercado publicado pela Fundação Getúlio Vargas – FGV e 50% do IPC = Índice de Preços ao Consumidor da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas – FIPE/USP) para os 15 primeiros anos. Após, somente pelo IPC = Índice de Preços ao Consumidor da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas – FIPE/USP.

Data de reajuste: 01 de fevereiro.

Prazo de vigência: 20 de junho de 2040.

Acionistas: 75% Motiva, 15% Ruasinvest Participações S.A. e 10% Mitsui & CO. Ltda.

Barcas S.A. Transportes Marítimos

Contratada: Barcas S.A. Transportes Marítimos

Contratante: Estado do Rio de Janeiro (Agetransp)

Número do Contrato de Concessão: Edital PED/ERJ nº 03/97.

Data de Assinatura: 12 de fevereiro de 1998.

Tipo de Concessão: Concessão de Serviço Público.

Objeto da Concessão: Exploração de serviço público de transporte aquaviário de passageiros e veículos, mediante concessão).

Índice de Reajuste: IPCA

Data de reajuste: 12 de fevereiro

Prazo de vigência: 12 de fevereiro de 2023. Refletindo acordo junto ao Poder Concedente, a Concessionária continuou prestando serviços por período complementar adicional até 11 de fevereiro de 2025, data em que foi definitivamente encerrada a prestação de serviço pela Concessionária.

Acionistas: 100% Motiva.

Concessionária do VLT Carioca S.A

Contratada: Concessionária do VLT Carioca S.A

Contratante: Município do Rio de Janeiro (Secretaria Especial de Concessões e Parcerias Público-Privadas)

Número do Contrato de Concessão: 010008/2013.

Data de Assinatura: 14 de junho de 2013.

Tipo de Concessão: Parceria Público Privada – Concessão Patrocinada.

Objeto da Concessão: Prestação dos Serviços, incluindo a realização das Obras e Fornecimentos da Rede Prioritária, visando à implantação, operação e manutenção de sistema de Veículos Leves sobre Trilhos – VLT na região portuária e central do Rio de Janeiro. Em 29 de março de 2022 e 26 de setembro de 2023 foram celebrados os Termos Aditivo nº 5 e nº 8, que incluíram no objeto da concessão a implantação (i) do Terminal Intermodal Gentileza (“TIG”) e (ii) da extensão do sistema do VLT até o local do TIG. Uma vez concluída a implantação de ambos, sua operação foi incorporada na concessão na forma do Termo Aditivo nº 9, assinado em 20 de dezembro de 2023.

Índice de Reajuste: Fórmula Paramétrica (composta por 50% INPC, 40% IPCA-E e 10% Energia)

Data de reajuste: 14 de junho

Prazo de vigência: 11 de dezembro de 2038.

Acionistas: 95,17% Motiva S.A., 4,7273% Investimentos e Participações em Infraestrutura S.A. – INVEPAR, 0,0082% RATP do Brasil Operações, Participações e Prestações de Serviços para Transp. Ltda. e 0,0908% Benito Roggio Transp. S.A.

Informação adicional: por se tratar de uma parceria público privada, a remuneração da Concessionária provém de receitas arrecadadas junto aos usuários e também do pagamento de aportes de recursos para investimentos e de contraprestação pecuniária periódica, ambas pelo Poder Concedente.

Concessionária das Linhas 5 e 17 do Metrô de São Paulo S.A.

Contratada: Concessionária das Linhas 5 e 17 do Metrô de São Paulo S.A.

Contratante: Estado de São Paulo por intermédio da Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos - STM

Número do Contrato de Concessão: 003/2018

Data de Assinatura: 05 de abril de 2018

Tipo de Concessão: Concessão Onerosa

Objeto da Concessão: Prestação dos serviços de operação, manutenção e conservação do transporte público de passageiros das Linhas 5 – Lilás e 17 - Ouro do Metrô de São Paulo.

Índice de Reajuste: 85% do IPC (Índice de Preços ao Consumidor da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas - FIPE/USP) e 15% de energia (Valor do Índice de Reajuste Tarifário aplicado às tarifas homologadas da Eletropaulo, divulgado em resolução da ANEEL)

Data de reajuste: 01 de fevereiro

Prazo de vigência: 03 de agosto de 2038

Acionistas: 83,34% Motiva e 16,66% Ruasinvest Participações S.A.

Concessionária das Linhas 8 e 9 do Sistema de Trens Metropolitanos de São Paulo S.A.

Contratada: Concessionária das Linhas 8 e 9 do Sistema de Trens Metropolitanos de São Paulo S.A.

Contratante: Estado de São Paulo por intermédio da Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos - STM

Número do Contrato de Concessão: 002/2021

Data de Assinatura: 30 de junho de 2021

Tipo de Concessão: Concessão Onerosa

Objeto da Concessão: Prestação do serviço público de transporte de passageiros das Linhas 8-Diamante e 9-Esmeralda da Rede de Trens Metropolitanos de São Paulo, contemplando operação, conservação, manutenção, modernização e ampliação das instalações existentes, e aquisição de material rodante.

Índice de Reajuste: Primeiros 6 anos: 50% do IPCA, 30% do IGPM e 20% INCC. Após o 6º ano: 100% do IPCA.

Data de reajuste: 01 de setembro

Prazo de vigência: 26 de janeiro de 2052

Acionistas: 80,00% Motiva e 20,00% Ruasinvest Participações S.A.

Atuação ASG

A Motiva participa voluntariamente de iniciativas externas capitaneadas por instituições reconhecidas pelo esforço para a promoção do desenvolvimento sustentável. Os principais movimentos aos quais a companhia adere são: Pacto Global e Agenda 2030 e os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Organização das Nações Unidas - ONU, CDP Disclosure Insight Action, Índice de Carbono Eficiente (ICO2) da B3 e Índice de Sustentabilidade Empresarial (ISE) da B3.

A atuação e a gestão da Motiva têm sido reconhecidas por diferentes instituições e especialistas do mercado. As conquistas abaixo fortalecem a reputação da companhia frente aos seus *stakeholders*:

- ICO2 2021: pelo 11º ano consecutivo, a Motiva integrou a carteira do Índice de Carbono Eficiente (ICO2) da B3
- CDP: Companhia obteve o score B no CDP, divulgado em dezembro de 2021. Desde 2016 a Motiva se manteve no *A List*, mostrando posicionamento de liderança em relação ao tema. A Motiva também convida e engaja seus fornecedores a responderem o questionário de mudanças climáticas por meio do *CDP Supplier Engagement Rating* (SER). Nos últimos três anos, conquistou a nota A-.
- ISE 2021: a Motiva integra pela 12ª vez consecutiva a carteira do ISE – Índice de Sustentabilidade Empresarial.
- MSCI: Em 2021, alcançamos o *rating A*
- Presença, pela primeira vez, no ranking das *100 OpenStartups* – prêmio das 100 corporações mais engajadas com o ecossistema de startups. A Motiva figura no top 5 de transporte e logística.
- O projeto “Histórias da Dutra” foi o grande vencedor na categoria de Campanha de Comunicação e PR – Relações com a Comunidade do Prêmio Internacional de Negócios 2021 do Stevie Awards, um dos mais importantes prêmios internacionais para as agências de PR. Mais de 260 executivos de várias partes do mundo participaram de 11 comissões de jurados para a escolha dos vencedores. Mais informações em <https://www.historiasdadutra.com.br/25-anos-de-dutra>.
- Reconhecimento no Guia para Liderança no Pós-Pandemia da revista Exame (destaque para as ações de educação pela Diversidade).
- Recebimento, pela ViaCosteira, do Prêmio Rodovias+Brasil, outorgado pela relevância dos investimentos, da qualidade e dos impactos positivos para a rodovia. A premiação é uma realização da SNTT – Secretaria Nacional de Transportes Terrestres e produzido pelo CEBE – Centro de Estudos em Logística de Transportes e Comercio Exterior do Brasil Export.
- Metrô Bahia foi certificado como ambiente seguro contra a Covid-19, conquistando o selo *SAFEGUARD* do internacional Bureau Veritas, primeiro reconhecimento no Brasil para o segmento de transporte de passageiros, pelo cumprimento e a adoção das normas de qualidade, saúde e segurança necessárias para o enfrentamento da pandemia.

2. COMENTÁRIOS DOS DIRETORES

2.1. Comentários dos Diretores sobre:

As avaliações e opiniões constantes deste item 2.1 traduzem a visão e a percepção dos Diretores da Companhia sobre nossos negócios, atividades e desempenho, e levam em consideração as últimas demonstrações financeiras consolidadas de encerramento de exercício social da Companhia, referentes a 31 de dezembro de 2024.

a) Condições financeiras e patrimoniais gerais

A Diretoria da Companhia entende que a Motiva apresenta condições financeiras e patrimoniais suficientes para implementar o seu plano de negócio e cumprir as suas obrigações de curto e médio prazo. Abaixo se encontram alguns indicadores que ilustram as condições financeiras e patrimoniais gerais da Companhia em 31 de dezembro de 2024:

2024		
(Em milhares de Reais)		
<i>Gearing*</i> (Dívida Bruta/PL)	<u>Dívida Bruta¹</u>	<u>33.878.743</u>
	PL ²	14.002.086
	Gearing* (dívida bruta/PL)	<u>2,42</u>
Endividamento (Dívida líquida ³ /EBITDA Ajustado ⁴)	<u>Dívida Líquida³</u>	<u>27.302.576</u>
	EBITDA Ajustado ⁴	8.281.488
	Endividamento (Dívida líquida ³ /EBITDA Ajustado ⁴)	<u>3,30</u>
Retorno sobre o Patrimônio	<u>Lucro Líquido</u>	<u>1.248.695</u>
	PL ²	14.002.086
	Retorno sobre o Patrimônio (ROE)	<u>8,92%</u>
Índice de Cobertura de Serviço da Dívida (ICSD) (EBITDA Ajustado – IR + CSLL/Principal e Juros)	<u>EBITDA Ajustado⁴</u>	<u>8.281.488</u>
	<u>IR + CSLL</u>	<u>1.024.884</u>
	Principal e Juros	<u>12.374.263</u>
	Índice de Cobertura de Serviço da Dívida (ICSD) (EBITDA Ajustado – IR + CSLL/Principal e Juros)	<u>0,59</u>

¹ Dívida Bruta: somatória dos empréstimos, financiamentos e debêntures de curto e de longo prazo (líquidos dos custos de transação). A dívida bruta está reduzida dos custos de transação, incorridos na estruturação dos respectivos instrumentos financeiros, e mensurada a valor justo, quando aplicável.

² PL: patrimônio líquido;

³ Dívida bruta, subtraída de caixas e equivalentes de caixa, somada a *swap* a receber e reduzida de *swap* a pagar;

⁴ Em 2024, o EBITDA Ajustado sofreu efeitos não recorrentes em razão dos custos das obras que não geram benefício econômico futuro na ViaOeste de R\$ 759.081 mil. Para informações sobre a reconciliação do EBITDA Ajustado, vide item 2.5 deste Formulário de Referência.

Os indicadores de *gearing*, endividamento, retorno sobre patrimônio e índice de cobertura sobre a dívida (ICSD) não são medidas reconhecidas pelas Práticas Contábeis Adotadas no Brasil e, por não representarem o fluxo de caixa para os períodos apresentados, **não devem** ser considerados como **(i)** substitutos para o lucro

líquido; **(ii)** indicadores do desempenho operacional; **(iii)** substitutos do fluxo de caixa das atividades operacionais; ou **(iv)** indicadores de liquidez.

O *gearing* é a métrica financeira que mede a proporção de dívida bruta em relação ao patrimônio líquido da Companhia, e foi equivalente a 2,42 vezes em 31 de dezembro de 2024, em razão do aumento das reservas de lucros e, consequentemente, do leve aumento do patrimônio líquido.

As principais emissões de instrumentos de dívida realizadas no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024 estão detalhadas nos subitens ‘c’, ‘d’ e ‘f’ deste mesmo item (2.1).

O endividamento da Companhia, medido pelo índice dívida líquida sobre EBITDA Ajustado, manteve-se estável em 31 de dezembro de 2024, correspondendo a 3,30 vezes.

Em 31 de dezembro de 2024, além dos investimentos realizados ao longo do ano, a Companhia realizou aportes que somaram R\$ 1.271.175 mil nas concessionárias do Grupo.

O retorno sobre o patrimônio, expresso pelo lucro líquido sobre o patrimônio líquido, foi de 8,92% no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024.

No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, o Grupo auferiu lucro líquido no valor de R\$ 1.248.695 mil. Esse resultado foi consequência do melhor desempenho operacional de tráfego em nossas rodovias e passageiros nos negócios de trilhos e aeroportos.

Por sua vez, o Índice de Cobertura Sobre a Dívida (ICSD), representado pelo EBITDA menos imposto de renda e contribuição social sobre o lucro líquido dividido pelo serviço da dívida (principal e juros sobre empréstimos, financiamentos e debêntures), reflete a capacidade da Companhia em atender ao pagamento de suas obrigações financeiras. O indicador atingiu 0,59 vezes em 31 de dezembro de 2024. Em 31 de dezembro de 2024, a Holding optou por pagar antecipadamente algumas dívidas, enquanto outras já estavam previstas para vencer. Além disso, houve pagamentos relevantes de juros e amortização de financiamentos na Holding, AutoBA e SPVias em função do *liability management*, além do pagamento do empréstimo ponte da RioSP, o que contribuiu para o ICSD do período. Esse indicador reflete a consolidação dos novos negócios, assim como suas dívidas e novas emissões dos negócios correntes descritos nos itens 2.1.f e 2.1.h.

A Companhia, por meio de suas controladas, é beneficiária de determinados incentivos fiscais, a maior parte dos quais vinculados ao equilíbrio econômico-financeiro dos respectivos contratos de concessão, dos quais ressaltamos:

- ViaQuatro, ViaMobilidade – Linhas 5 e 17 e ViaMobilidade – Linhas 8 e 9: as Concessionárias são titulares de isenção do ICMS sobre a receita tarifária, relativa à prestação de serviços de transporte metropolitano de passageiros. As Concessionárias também fazem jus à alíquota zero do PIS e da Cofins incidentes sobre suas receitas decorrentes da prestação de serviços de transporte metropolitano de passageiros.
- VLT: a Concessionária faz jus à alíquota zero do PIS e da Cofins incidentes sobre suas receitas decorrentes da prestação de serviços de transporte metropolitano de passageiros.
- Metrô Bahia: a Concessionária é titular de isenção do ICMS sobre a receita tarifária, bem como sobre a contraprestação pecuniária, ambas relativas à prestação de serviços de transporte metropolitano de passageiros. A Concessionária também faz jus à alíquota zero do PIS e da Cofins incidentes sobre suas receitas decorrentes da prestação de serviços de transporte metropolitano de passageiros e de isenção do ISSQN sobre tais serviços. No final de 2018, a Concessionária passou também a ser beneficiária de incentivo fiscal de redução de 75% do IRPJ e adicionais, em razão de estar estabelecida em área de influência da SUDENE.

- Barcas: a Concessionária é titular de isenção do ICMS sobre a receita tarifária, relativa à prestação de serviços de transporte metropolitano de passageiros, e faz jus à alíquota zero do PIS e da Cofins incidentes sobre suas receitas decorrentes da prestação de serviços de transporte metropolitano de passageiros.
- RioSP, ViaSul e ViaCosteira: as Concessionárias são beneficiárias do REIDI, aplicável aos investimentos em infraestrutura.

Exceção feita ao incentivo fiscal relativo à Sudene (Metrô Bahia), tais benefícios fiscais interferem no equilíbrio econômico-financeiro dos respectivos contratos de concessão, motivo pelo qual caso venham a ser suprimidos as Concessionárias serão titulares do direito ao respectivo reequilíbrio econômico-financeiro.

Diante de tais indicadores, a Diretoria da Companhia entende que a Motiva apresenta condições financeiras e patrimoniais suficientes para honrar suas obrigações financeiras e implementar o seu plano de negócio.

b) Estrutura de capital

No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, a estrutura de capital da Companhia era composta de aproximadamente 57% de capital de terceiros e 43% de capitalização de mercado. Tal estrutura está apresentada nos itens abaixo discriminados, e compõe os recursos (caixa) que foram usados para sustentar os investimentos, aquisições e operações da Companhia:

Fontes de recursos para investimentos*		
	31.12.2024	AV%
(Em milhares de reais, exceto quando indicado)		
Capital de terceiros ⁽¹⁾	33.878.743	57%
Média Capitalização de Mercado ⁽²⁾	25.173.187	43%
Total	59.051.930	100%

¹ Capital de Terceiros corresponde à soma das seguintes linhas dos grupos dos passivos circulante e não circulante: (i) financiamentos e empréstimos e (ii) debêntures.

² Média mensal do valor da capitalização de mercado (*market cap*) dos últimos 2 anos (01/01/2023 a 31/12/2024)

Tal estrutura está alinhada com a Política Financeira da Motiva, que estabelece que a estrutura de capital alvo a ser perseguida é de 60% dívida e 40% *equity*, sendo este último o valor da capitalização de mercado (*market cap*) calculado a partir da média mensal dos últimos 2 anos, sempre sujeita ao Índice de endividamento líquido sobre EBITDA Ajustado.

O patrimônio líquido da Companhia aumentou 7,07%, representando R\$ 14.002.086 mil em 31 de dezembro de 2024, em decorrência do aumento das reservas de lucros.

Nossa dívida líquida alcançou R\$ 27.302.576 mil em 31 de dezembro de 2024, representando um aumento de 17,15%. O aumento na dívida líquida em 31 de dezembro de 2024 decorreu, principalmente, dos (i) desembolsos de longo prazo e (ii) investimentos realizados nos Blocos Sul e Central, RioSP, ViaSul e na ViaMobilidade - Linhas 8 e 9.

Possuíamos uma relação entre dívida líquida e valor de mercado¹ de 132,9% em 31 de dezembro de 2024, a qual acreditamos ser adequada para a condição financeira da Companhia.

Importante destacar que a Motiva possui classificação em AAA/estável por duas Agências de Rating, sendo elas Standad & Poor's e Fitch, e AA+.Br/Estável pela Moody's.

¹ Calculado pela cotação de fechamento da ação em cada exercício social, multiplicado pelo número de ações emitidas.

Com base em seu conhecimento e experiência profissional, a Diretoria entende que a atual estrutura de capital, mensurada principalmente pela relação dívida líquida sobre valor de mercado, apresenta hoje níveis adequados de alavancagem.

c) Capacidade de pagamento em relação aos compromissos financeiros assumidos

Considerando o perfil de nosso endividamento, fluxo de caixa e posição de liquidez, acreditamos que temos recursos de capital disponíveis em montante suficiente para cobrir investimentos, despesas, dívidas e outros compromissos a serem assumidos nos próximos anos, embora nós não possamos garantir que tal situação não sofrerá alterações. Caso entendamos necessário contrair empréstimos para financiar nossos investimentos contratuais ou aquisições, acreditamos ter capacidade para contratá-los.

A política financeira da Motiva traz limites de endividamento e liquidez a serem acompanhados pelo grupo. Os principais parâmetros acompanhados são: **(i)** o endividamento líquido não deverá, por mais de 24 meses consecutivos, exceder o maior entre (a) 3,5 vezes o EBITDA ajustado projetado para os próximos 12 meses, e (b) 3,5 vezes o EBITDA ajustado realizado nos últimos 12 meses; **(ii)** as amortizações da dívida consolidada, em qualquer período de 12 meses consecutivos, nos próximos 60 meses, não devem exceder 20% do endividamento bruto; **(iii)** o perfil de endividamento deve ser estruturado de acordo com a geração de caixa operacional prevista visando alcançar a maior *duration* possível tendo em conta as condições de mercado, e a *duration* almejada da Motiva deve ser de, pelo menos, 5 anos; e **(iv)** a posição de liquidez deve ser mantida no patamar necessário para cobrir compromissos financeiros de pagamento de principal e juros de acordo com as circunstâncias de mercado.

Como referência, em 31 de dezembro de 2024, o Índice de Liquidez Imediata (Caixa e Equivalentes / Empréstimos do Passivo Circulante) era de 4,77, parâmetro alinhado com os normativos internos da política financeira da Companhia (o indicador sofreu alteração em 2024, passando de índice de liquidez para índice liquidez imediata).

O acompanhamento da política de modo a buscar um perfil de dívida adequado à geração de caixa e o excelente acesso aos mercados bancário e de capitais demonstram a capacidade da Companhia em honrar com suas obrigações.

Assim, listamos, nas tabelas abaixo, nossos **(i)** financiamentos (somente o principal) e **(ii)** contratos derivativos (*swaps*) em reais vigentes ao final exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024:

Empresa	Banco	Modalidade	Início	Vencimento	Moeda	Valor (R\$ mil)	Indexador	Taxa
Motiva	M. Capitais	Debêntures	16/07/2024	12/07/2029	Real	2.250.000	CDI	CDI + 0,75% a.a.
Motiva	M. Capitais	Debêntures	14/02/2022	15/01/2036	Real	1.716.000	IPCA	IPCA + 6,437% a.a.
Motiva	M. Capitais	Debêntures	17/12/2020	15/12/2028	Real	480.000	IPCA	IPCA + 4,25% a.a.
Motiva	M. Capitais	Debêntures	29/06/2021	15/11/2033	Real	471.425	IPCA	IPCA + 4,8791%a.a.
VIA LAGOS	M. Capitais	Debêntures	17/12/2024	05/12/2031	Real	200.000	CDI	CDI + 0,60% a.a.
VIA LAGOS	JP. Morgan	4131	30/06/2023	26/06/2025	Real	72.825	CDI	CDI + 1,60% a.a.
AUTOBAN	M. Capitais	Debêntures	09/12/2024	05/11/2030	Real	2.000.000	CDI	CDI + 0,44% a.a.
AUTOBAN	M. Capitais	Debêntures	16/06/2023	14/06/2028	Real	2.650.000	CDI	CDI + 2,14% a.a.
VIAQUATRO	M. Capitais	Debêntures	04/07/2024	15/06/2031	Real	940.000	CDI	CDI + 1,10% a.a.
VIAQUATRO	M. Capitais	Debêntures	29/03/2018	15/03/2028	Real	412.453	CDI	CDI + 1,30% a.a.
VIAQUATRO	M. Capitais	Debêntures	29/03/2018	15/03/2028	Real	262.300	IPCA	IPCA + 7,0737% a.a.
RODOANEL	M. Capitais	Debêntures	18/04/2024	15/04/2031	Real	410.000	IPCA	IPCA + 5,95% a.a.
RODOANEL	M. Capitais	Debêntures	08/11/2024	08/11/2028	Real	130.000	CDI	CDI + 1,50% a.a.

SPVIAS	M. Capitais	Debêntures	17/12/2024	28/05/2029	Real	640.000	CDI	CDI + 0,47% a.a.
SPVIAS	M. Capitais	Debêntures	04/04/2024	15/03/2028	Real	235.000	CDI	CDI + 1,30% a.a.
SPVIAS	M. Capitais	Debêntures	17/03/2023	15/09/2028	Real	125.000	CDI	CDI + 1,70% a.a.
VIARIO	M. Capitais	Debêntures	02/02/2023	03/02/2031	Real	400.000	CDI	CDI + 1,90% a.a.
VIARIO	M. Capitais	Debêntures	02/02/2023	02/02/2034	Real	200.000	CDI	CDI + 3,75% a.a.
VLT CARIOCA	BNDES	Finem	15/12/2017	15/11/2035	Real	590.811	TJLP	TJLP + 3,44% a.a.
VLT CARIOCA	BNDES	Finem	15/12/2017	15/11/2035	Real	27.764	PRÉ	6,14% a.a.
VLT CARIOCA	BNDES	Finem	15/12/2017	15/11/2035	Real	203.399	TJLP	TJLP + 3,44% a.a.
VLT CARIOCA	BNDES	Finem	10/05/2018	15/11/2035	Real	12.024	TJLP	TJLP + 3,44% a.a.
VLT CARIOCA	BNDES	Finem	10/05/2018	15/11/2035	Real	5.355	PRÉ	6,14% a.a.
VLT CARIOCA	M. Capitais	NC	29/05/2023	10/05/2024	Real	72.000	CDI	CDI + 1,85% a.a.
VLT CARIOCA	M. Capitais	NC	26/09/2023	19/09/2026	Real	48.000	CDI	CDI + 2,50% a.a.
METRÔ BAHIA	BNDES	Finem	15/12/2017	15/10/2042	Real	2.091.535	TJLP	TJLP + 3,18% a.a.
METRÔ BAHIA	BNDES	Finem	15/12/2017	15/10/2042	Real	492.498	TJLP	TJLP + 3,18% a.a.
METRÔ BAHIA	BNDES	Finem	27/12/2017	15/10/2042	Real	706.623	TJLP	TJLP + 4% a.a.
METRÔ BAHIA	BNDES	Finem	14/02/2019	15/10/2042	Real	442.922	TJLP	TJLP + 3,4%a.a.
METRÔ BAHIA	BNDES	Finem	22/02/2020	15/10/2042	Real	3.124	TJLP	TJLP + 0%a.a.
BH AIRPORT	BNDES	Finem	16/11/2018	15/12/2035	Real	298.236	TJLP	TJLP + 2,31% a.a.
BH AIRPORT	BNDES	Finem	16/11/2018	15/12/2035	Real	99.412	TJLP	TJLP + 2,31% a.a.
BH AIRPORT	BNDES	Finem	21/11/2019	15/12/2035	Real	10.840	TJLP	TJLP + 2,31% a.a.
BH AIRPORT	BNDES	Finem	21/11/2019	15/12/2035	Real	3.614	TJLP	TJLP + 2,31% a.a.
MSVIA	BNDES	Finem	14/03/2016	15/03/2039	Real	453.624	TJLP	TJLP + 2% a.a.
MSVIA	BNDES	Finem	12/08/2016	15/03/2039	Real	36.609	TJLP	TJLP + 2% a.a.
MSVIA	CEF	FINISA	12/08/2016	15/03/2039	Real	104.979	TJLP	TJLP + 2% a.a.
MSVIA	BNDES	Finem	10/03/2017	15/03/2039	Real	43.333	TJLP	TJLP + 2% a.a.
MSVIA	BNDES	Finem	10/03/2017	15/03/2039	Real	18.459	TJLP	TJLP + 2% a.a.
MSVIA	CEF	FINISA	10/03/2017	15/03/2039	Real	43.726	TJLP	TJLP + 2% a.a.
VIASUL	BNDES EMERG	Finem	10/10/2024	15/10/2029	Real	125.000	PRÉ	7,4204%a.a.
VIASUL	BNDES	Finem	29/09/2022	15/12/2043	Real	101.752	IPCA	IPCA + 4,5982%a.a.
VIASUL	BNDES	Finem	29/09/2022	15/12/2043	Real	78.130	IPCA	IPCA + 4,5982%a.a.
VIASUL	BNDES	Finem	15/02/2023	15/12/2043	Real	50.000	IPCA	IPCA + 4,5982%a.a.
VIASUL	M. Capitais (BNDES)	Debêntures	02/10/2023	15/02/2044	Real	900.000	IPCA	IPCA + 6,70% a.a.
VIA MOBILIDADE - 5 e 17	M. Capitais	Debêntures	03/04/2020	01/04/2030	Real	499.099	PRÉ	9,76% a.a.
VIA MOBILIDADE - 8 e 9	M. Capitais	Debêntures	21/03/2024	15/01/2042	Real	1.250.000	IPCA	IPCA + 7,25% a.a.
VIA MOBILIDADE - 8 e 9	M. Capitais (BNDES)	Debêntures	13/04/2023	15/10/2048	Real	2.500.000	IPCA	IPCA + 6,43% a.a.
VIA MOBILIDADE - 8 e 9	BNDES	Finem	30/10/2023	15/10/2048	Real	200.000	IPCA	IPCA + 7,91% a.a.
VIA MOBILIDADE - 8 e 9	BNDES	Finem	28/11/2023	15/10/2048	Real	650.000	IPCA	IPCA + 7,91% a.a.
AEROPORTOS - BLOCO SUL	BNDES	Finem	18/11/2024	15/10/2047	Real	150.000	IPCA	IPCA + 8,2520% a.a.

AEROPORTOS - BLOCO SUL	M. Capitais (BNDES)	Debêntures	18/10/2023	15/10/2047	Real	2.500.000	IPCA	IPCA + 6,99% a.a.
AEROPORTOS - BLOCO SUL	M. Capitais (BNDES)	Debêntures	19/03/2024	15/10/2047	Real	700.000	IPCA	IPCA + 6,99% a.a.
AEROPORTOS - BLOCO CENTRAL	BNB	BNB	22/08/2024	15/07/2045	Real	137.500	IPCA	IPCA + 2,797% a.a.
AEROPORTOS - BLOCO CENTRAL	BNDES	Finem	21/08/2024	15/10/2047	Real	70.000	IPCA	IPCA + 8,0524% a.a.
AEROPORTOS - BLOCO CENTRAL	M. Capitais (BNDES)	Debêntures	18/10/2023	15/10/2047	Real	800.000	IPCA	IPCA + 6,96% a.a.
AEROPORTOS - PAMPULHA	Banco Inter	NC	26/06/2024	24/06/2026	Real	50.000	CDI	CDI + 1,10% a.a.
RIOSP	M. Capitais (BNDES)	Debêntures	18/07/2024	15/06/2047	Real	2.500.000	IPCA	IPCA + 6,90% a.a.
VIA COSTEIRA	M. Capitais	Debêntures	27/09/2024	18/09/2027	Real	300.000	CDI	CDI + 0,47% a.a.

Empresa	Banco	Modalidade	Início	Vencimento	Moeda	Valor (R\$ mil)	Taxa Ponta Ativa	Taxa Ponta Passiva
Motiva	IBBA	Swap String	12/04/2023	15/01/2036	Real	237.244	IPCA + 6,437% a.a.	CDI + 0,89% a.a.
Motiva	IBBA	Swap	15/07/2022	15/01/2036	Real	250.000	IPCA + 6,437% a.a.	107,20% do CDI a.a.
Motiva	XP	Swap String	19/04/2023	15/01/2036	Real	236.814	IPCA + 6,437% a.a.	CDI + 0,84% a.a.
Motiva	BTG	Swap	15/07/2022	15/01/2036	Real	250.000	IPCA + 6,437% a.a.	105,78% do CDI a.a.
Motiva	JP e Bank of America	Swap	13/1/2021	15/12/2028	Real	389.738	IPCA + 4,25% a.a.	CDI + 1,76% a.a.
Motiva	XP e Santander	Swap	13/7/2021	15/11/2033	Real	449.625	IPCA + 4,8791%a.a.	CDI + 1,3763%a.a.
VIAMOBILIDADE	IBBA	Swap	03/04/2020	01/04/2030	Real	499.100	9,76% a.a.	CDI + 1,44%a.a.
VIA LAGOS	JP	Swap Cambial	30/06/2023	26/06/2025	Real	72.825	USD 5,88% a.a.	CDI + 1,60% a.a.

d) Fontes de financiamento para capital de giro e para investimentos em ativos não-circulantes utilizadas

A Companhia sempre prioriza a geração de caixa própria para financiar suas obrigações. Quando necessário, captamos recursos por meio de contratos financeiros, empregando-os no financiamento de nossas necessidades de capital de giro e investimentos de curto e longo prazo, bem como na manutenção de nossas disponibilidades de caixa em nível que acreditamos apropriado para o desempenho de nossas atividades.

Contratamos empréstimos junto a bancos comerciais e bancos de fomento. Sempre buscamos manter um nível reduzido de exposição a riscos das taxas de juros e de câmbio.

Além dos financiamentos e contratos derivativos indicados anteriormente no subitem “c”, descrevemos, abaixo, nossas dívidas em moeda estrangeira (somente o principal e no percentual societário) ao final do exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024:

Empresa	Banco	Modalidade	Início	Vencimento	Moeda	Valor (R\$ mil)	Indexador	Taxa (USD)
IAF (46,5%)	M. Capitais	Bond	15/03/2019	15/03/2033	Dólar	661.159	PRÉ	12% a.a.
IAF (46,5%)	Produbanco	Loan	26/12/2023	16/12/2030	Dólar	21.265	PRÉ	10,86% a.a.
IAF (46,5%)	Produbanco	Loan	25/03/2024	17/03/2031	Dólar	7.660	PRÉ	10,86% a.a.
AERIS	Santander	Loan Agreement	16/02/2022	22/12/2025	Dólar	402.499	SOFR	SOFR+4,6% a.a.
CAP	Maduro Curiel's Bank N.V.	Credit Facility	10/06/2016	31/03/2031	Dólar	199.033	PRÉ	4,20% a.a.

Em 31 de dezembro de 2024, o nosso endividamento e posição de caixa total eram compostos da seguinte forma:

(em R\$ milhares)	2024
Financiamentos e Empréstimos	7.937.116
Debêntures e notas promissórias	25.941.627
Caixa, Equivalentes de Caixa e Aplicações Financeiras (considerando offshore)	6.922.994

e) Fontes de financiamento para capital de giro e para investimentos em ativos não-circulantes que pretende utilizar para cobertura de deficiências de liquidez

Se necessário, em caso de eventual deficiência de liquidez, a Companhia pretende utilizar as fontes de financiamento que já utiliza para: **(i)** suprir a necessidade de capital de giro, ou seja, financiamentos de curto prazo, mediante contratação de linhas de crédito junto a bancos comerciais ou emissão de títulos de dívida distribuídos em mercado de capitais (notas promissórias comerciais); e **(ii)** financiar ativos não circulantes, ou seja, por meio de financiamentos de médio e longo prazo contratados junto a bancos de fomento, instituições multilaterais e bancos comerciais, ou mediante operações estruturadas, como emissões de debêntures distribuídas no mercado de capitais.

f) Níveis de endividamento e as características de tais dívidas, descrevendo ainda:

O quadro abaixo sintetiza nossas dívidas financeiras e nossas obrigações contratuais considerando a posição de 31 de dezembro de 2024:

	2025	2026	> 2 anos	Total
Empréstimos/ Financiamentos	377.495	267.304	7.393.995	8.038.794
Debêntures/ Notas Promissórias	988.588	678.065	24.867.295	26.533.948
TOTAL	1.366.083	945.369	32.261.290	34.572.742

Obs. Não considera valor justo e custo de transação.

i. contratos de empréstimo e financiamento relevantes

A) *Informações e valores referentes a contratos de empréstimos e financiamentos relevantes em 31 de dezembro de 2024:*

A seguir especificamos as principais informações e garantias vinculadas aos contratos de empréstimos e financiamentos relevantes da Companhia e de suas investidas em 31 de dezembro de 2024.

Adicionalmente, informamos que os contratos de empréstimos e financiamentos possuem cláusulas de *cross default* ou *cross acceleration*, que estabelecem hipóteses de vencimento antecipado, caso as sociedades devedoras deixem de pagar valores devidos em outros contratos por elas firmados ou caso ocorra o vencimento antecipado dos referidos contratos. Os indicadores detalhados no item “iv” a adiante são monitorados a fim de evitar a execução de tais cláusulas.

As condições, garantias e restrições pactuadas vêm sendo cumpridas regularmente pela Companhia e suas controladas.

Empresa	Instituições financeiras	Taxas contratuais	Taxa efetiva do custo de transação (% a.a.)	Vencimento final	Custos de transação incorridos	Saldos dos custos a apropriar	2024	2023
Aeris	Santander	USD + 4,6% a.a.	N/I	Dezembro de 2025	-	-	404.862	653.402 (g)
BH Airport	BNDES (Subcrédito A e B)	TJLP + 2,31% a.a.	2,3814% (b)	Dezembro de 2035	2.164	942	411.161	429.898 (c) (d) (e) (h)
Bloco Central	BNB - 1º, 2º e 3º desembolsos	6,0323% a.a.	6,4131% (b)	Julho de 2045	230	225	8.143	- (k)
Bloco Central	BNB - 1º, 2º e 3º desembolsos	6,5594% a.a.	6,9531% (b)	Julho de 2045	3.593	3.514	127.194	- (k)
Bloco Central	BNDES - FINEM I (Subcrédito A - 1º desembolso)	IPCA + 8,052378% a.a.	8,4241% (b)	Outubro de 2047	1.698	1.662	68.690	- (d) (k)
Bloco Sul	BNDES - FINEM I (Subcrédito A - 1º desembolso)	IPCA + 8,252144% a.a.	8,7324% (b)	Outubro de 2047	4.899	4.878	146.685	- (j)
CAP	Maduro and Curiel's Bank	USD + 4,2% a.a.	N/I	Março de 2032	-	-	209.059	188.486 (e)
Metrô Bahia	BNDES - FINEM II (Subcrédito A e B)	TJLP + 3,18% a.a.	3,4364% (b)	Outubro de 2042	43.108	21.119	2.562.914	2.595.817 (c) (e)
Metrô Bahia	BNDES (Subcrédito A)	TJLP + 3,18% a.a.	N/I	Outubro de 2042	-	-	3.124	3.194 (c) (e)
Metrô Bahia	BNDES - FINEM II (Subcrédito E)	TJLP + 4% a.a.	4,3450% (b)	Outubro de 2042	13.085	7.359	699.264	706.811 (c) (e)
Metrô Bahia	BNDES (Subcrédito C)	TJLP + 3,4% a.a.	3,4979% (b)	Outubro de 2042	8.871	8.147	434.775	440.396 (c) (e)
MSVia	BNDES - FINEM I (Subcrédito A e R1)	TJLP + 2% a.a.	2,2338% (b)	Março de 2039	17.013	7.264	544.761	577.656 (c) (e) (g)
MSVia	Caixa Econômica Federal	TJLP + 2% a.a.	2,1918% (b)	Março de 2039	2.598	1.143	103.836	110.123 (c) (e) (g)
MSVia	Caixa Econômica Federal	TJLP + 2% a.a.	2,4844% (b)	Março de 2039	2.671	1.185	42.541	45.063 (c) (e) (g)
Pampulha	Itaú	CDI + 2,2% a.a.	2,9773% (b)	Julho de 2024	188	-	-	13.213 (g)
ViaLagos (a)	JPMorgan Chase	USD + 5,88% a.a.	N/I	Junho de 2025	-	-	92.956	73.004 (i)
ViaMobilidade - Linhas 8 e 9	BNDES - FINEM II (Subcrédito A)	IPCA + 7,91% a.a.	8,3342% (b)	Dezembro de 2048	6.286	5.933	208.119	197.379 (c) (e) (f) (j)
ViaMobilidade - Linhas 8 e 9	BNDES - FINEM II (Subcrédito A)	IPCA + 7,91% a.a.	8,3297% (b)	Dezembro de 2048	20.218	19.082	675.009	636.408 (c) (e) (f) (j)
ViaSul	BNDES (Subcrédito A - 1º desembolso)	IPCA + 4,60% a.a.	5,4367% (b)	Dezembro de 2043	4.725	3.914	78.044	74.063 (c) (e) (g)
ViaSul	BNDES (Subcrédito B - 1º desembolso)	IPCA + 4,60% a.a.	5,2196% (b)	Dezembro de 2043	5.125	4.375	104.733	97.240 (c) (e) (g)
ViaSul	BNDES (Subcrédito B - 2º desembolso)	IPCA + 4,60% a.a.	5,9391% (b)	Dezembro de 2043	5.336	4.693	51.112	46.990 (c) (e) (g)
ViaSul	BNDES (Capital de giro)	Pré 7,42% a.a.	N/I	Dezembro de 2043	-	-	127.021	- (k)
VL T Carioca	BNDES - FINEM I (Subcrédito A e C)	TJLP + 3,44% a.a.	3,8659% (b)	Novembro de 2035	18.490	6.239	799.994	833.215 (c) (d) (e) (f)
VL T Carioca	BNDES - FINEM I (Subcrédito B)	6,14% a.a.	N/I	Novembro de 2035	-	-	33.119	35.209 (c) (d) (e) (f)
Total							101.674	7.937.116
								7.757.567

N/I - Custo de transação não identificado em função da impraticabilidade ou imaterialidade.

(a) A operação está sendo mensurada ao valor justo por meio do resultado (*fair value option*). Para maiores detalhes, vide nota explicativa n.º 23 das Demonstrações Financeiras de 31/12/2024.

(b) O custo efetivo destas transações refere-se aos custos incorridos na emissão dos títulos e não considera taxas pós-fixadas, uma vez que a liquidação dos juros e principal dar-se-á no final da operação e na data de cada transação não são conhecidas as futuras taxas aplicáveis. Estas taxas somente serão conhecidas com a fluência do prazo de cada transação. Quando uma operação possui mais de uma série/ tranche, está apresentada à taxa média ponderada.

Garantias:

(c) Cessão de contas bancárias, indenizações e recebíveis;

(d) Aval/fiança corporativa da Motiva na proporção de sua participação acionária direta/indireta;

(e) Garantia real;

(f) Suporte de capital da Motiva (Equity Support Agreement – ESA) e dos demais acionistas na proporção de sua participação acionária direta/indireta até o completion;

(g) 100% aval/fiança corporativa da Motiva;

(h) Aval/fiança corporativa do outro sócio da concessionária, na proporção de sua participação acionária direta/indireta;

(i) Não existem garantias;

(j) Fiança corporativa da Motiva em condição suspensiva, no caso de término antecipado do contrato de concessão; e

(k) Fiança bancária.

	Consolidado	
	2024	2023
Circulante	368.923	276.364
Empréstimos e financiamentos	377.495	284.432
Valor justo	(4)	(14)
Custos de transação	(8.568)	(8.054)
Não circulante	7.568.193	7.481.203
Empréstimos e financiamentos	7.661.299	7.571.879
Valor justo	-	340
Custos de transação	(93.106)	(91.016)
Total	7.937.116	7.757.567

Cronograma de desembolsos (não circulante)	Consolidado
	2024
2026	267.304
2027	307.730
2028	732.097
2029	346.098
2030 em diante	6.008.070
(-) Custo de transação	(93.106)
Total	7.568.193

B) Valores referentes a debêntures e notas comerciais relevantes em 31 de dezembro de 2024

A seguir especificamos as principais informações e garantias vinculadas às debêntures e notas comerciais da Companhia e de suas investidas em 31 de dezembro de 2024.

Adicionalmente, informamos que a Companhia e suas investidas possuem debêntures, entre outros instrumentos de dívida, com cláusulas de **evento de inadimplemento**, que estabelecem o vencimento antecipado da dívida, caso a emissora deixe de pagar valores devidos em outros contratos por ela firmados ou caso ocorra o vencimento antecipado dos referidos contratos. Os indicadores — detalhados no item “iv” a adiante — são constantemente monitorados a fim de evitar a execução de tais cláusulas. Não há quebra de *covenants* relacionados às debêntures.

Empresa	Série	Taxas contratuais	Taxa efetiva do custo de transação (% a.a.)	Vencimento final	Custos de transação incorridos	Saldos dos custos a apropriar	2024	2023
CCR	11ª Emissão - Série 3	CDI + 1,50% a.a.	1,5812% (a)	Novembro de 2024	-	-	-	197.823 (d)
CCR	11ª Emissão - Série 4	IPCA + 6% a.a.	(b)	Novembro de 2024	866	-	-	122.959 (d)
CCR (*)	14ª Emissão - Série 1	CDI + 2,20% a.a.	4,6700% (a)	Dezembro de 2026	3.580	-	-	480.789 (d)
CCR	14ª Emissão - Série 2	IPCA + 4,25% a.a.	(b)	Dezembro de 2028	10.167	-	439.919	572.731 (d)
CCR	15ª Emissão - Série 1	IPCA + 4,88% a.a.	(b)	Novembro de 2033	18.180	-	441.202	534.197 (d)
CCR (*)	16ª Emissão - Série 1	CDI + 1,70% a.a.	1,7658% (a)	Janeiro de 2029	6.279	-	-	1.783.144 (d)
CCR	16ª Emissão - Série 2	IPCA + 6,4370% a.a.	6,9460% (a)	Janeiro de 2036	33.785	27.289	876.759	851.732 (d)
CCR	16ª Emissão - Série 2	IPCA + 6,4370% a.a.	(b)	Janeiro de 2036	38.337	-	1.001.535	1.136.938 (d)
CCR	17ª Emissão - Série única	CDI + 0,75% a.a.	0,8308% (a)	Julho de 2029	7.109	6.380	2.361.551	- (d)
Subtotal Controladora							33.669	5.120.966
AutoBAn (*)	10ª Emissão - Série única	CDI + 1,20% a.a.	1,3001% (a)	Outubro de 2026	2.798	-	-	338.307 (i)
AutoBAn (*)	12ª Emissão - Série única	CDI + 1,30% a.a.	1,3630% (a)	Novembro de 2026	3.810	-	-	1.424.146 (d)
AutoBAn (*)	13ª Emissão - Série única	CDI + 1,20% a.a.	1,2630% (a)	Setembro de 2027	901	-	-	341.489 (d)
AutoBAn	14ª Emissão - Série única	CDI + 2,14% a.a.	2,3194% (a)	Junho de 2028	20.402	13.980	2.650.343	2.645.565 (d)
AutoBAn	15ª Emissão - Série única	CDI + 0,44% a.a.	0,4866% (a)	Novembro de 2030	5.007	5.007	2.009.002	- (d)
Bloco Central	3ª Emissão - Série única	IPCA + 6,96% a.a.	7,0561% (a)	Outubro de 2047	6.876	6.560	850.498	809.041 (f) (g) (h) (k)
Bloco Sul	3ª Emissão - Série 1	IPCA + 6,99% a.a.	7,0784% (a)	Outubro de 2047	20.532	19.692	2.659.379	2.531.270 (f) (g) (h) (k)
Bloco Sul	3ª Emissão - Série 2	IPCA + 6,99% a.a.	7,2953% (a)	Outubro de 2047	16.410	16.226	695.960	- (f) (g) (h) (k)
Pampulha (*)	1ª Emissão - Série única (Nota Comercial)	CDI + 1,60% a.a.	1,8677% (a)	Agosto de 2025	188	-	-	31.214 (e)
Pampulha	2ª Emissão - Série única (Nota Comercial)	CDI + 1,10% a.a.	1,3075% (a)	Junho de 2026	205	155	49.945	- (e)
RioSP	1ª Emissão - Série única	CDI + 1,75% a.a.	1,8449% (a)	Dezembro de 2024	4.372	-	-	1.053.310 (d)
RioSP	2ª Emissão - Série 1	IPCA + 6,90% a.a.	6,9791% (a)	Junho de 2047	3.783	3.732	507.546	- (f) (g) (h) (i) (l)
RioSP	2ª Emissão - Série 2	IPCA + 6,90% a.a.	6,9791% (a)	Junho de 2047	15.131	14.929	2.030.183	- (f) (g) (h) (i) (l)
RodoAnel Oeste	6ª Emissão - Série única	120% do CDI	0,076% (c)	Abril de 2024	3.171	-	-	186.258 (e)
RodoAnel Oeste	6ª Emissão - Série única	120% do CDI	(b)	Abril de 2024	-	-	-	186.962 (e)
RodoAnel Oeste (*)	7ª Emissão - Série única	CDI + 1,90% a.a.	2,2179% (a)	Abril de 2025	557	-	-	93.123 (e)
RodoAnel Oeste	8ª Emissão - Série única	IPCA + 5,95% a.a.	6,4342% (a)	Abril de 2031	9.465	8.579	418.696	- (d)
RodoAnel Oeste	9ª Emissão - Série única	CDI + 0,50% a.a.	0,6058% (a)	Novembro de 2028	407	395	131.617	- (d)
RS Holding (*)	5ª Emissão - Série única	CDI + 1,50% a.a.	1,8059% (a)	Outubro de 2031	14.017	-	-	510.796 (f)
SPVias (*)	9ª Emissão - Série única	CDI + 2% a.a.	2,0026% (a)	Março de 2026	4.074	-	-	302.972 (i)
SPVias (*)	10ª Emissão - Série única	CDI + 1,85% a.a.	1,9382% (a)	Agosto de 2026	1.798	-	-	506.466 (e)
SPVias (*)	11ª Emissão - Série única	CDI + 1,90% a.a.	2,0305% (a)	Fevereiro de 2027	884	-	-	168.327 (i)
SPVias	12ª Emissão - Série única	CDI + 1,70% a.a.	2,1880% (a)	Março 2028	2.575	1.603	127.879	127.620 (d)
SPVias	13ª Emissão - Série única	CDI + 1,30% a.a.	1,5477% (a)	Março 2028	1.022	827	242.321	- (d)
SPVias	14ª Emissão - Série única	CDI + 0,47% a.a.	0,6090% (a)	Maio de 2029	2.093	2.093	641.251	- (d)
ViaCosteira	1ª Emissão - Série única	CDI + 0,47% a.a.	0,5848% (a)	Setembro de 2027	1.020	936	307.566	- (e)
ViaLagos (*)	6ª Emissão - Série única	CDI + 1,75% a.a.	2,0264% (a)	Junho de 2025	668	-	-	125.004 (d)
ViaLagos	7ª Emissão - Série única	CDI + 0,60% a.a.	0,6819% (a)	Dezembro de 2031	1.115	1.115	199.749	- (d)
ViaMobilidade - Linhas 5 e 17	2ª Emissão - Série única	9,76% a.a.	(b)	Abril de 2030	20.919	-	425.673	549.896 (f) (g) (h) (k)
ViaMobilidade - Linhas 8 e 9	1ª Emissão - Série única	CDI + 1,70% a.a.	1,9778% (a)	Abril de 2024	8.706	-	-	429.394 (e)
ViaMobilidade - Linhas 8 e 9	2ª Emissão - Série única	CDI + 1,70% a.a.	2,0775% (a)	Abril de 2024	3.951	-	-	228.116 (e)
ViaMobilidade - Linhas 8 e 9	3ª Emissão - Série única	IPCA + 6,4544% a.a.	6,5219% (a)	Outubro de 2048	19.901	18.264	2.698.458	2.583.845 (f) (g) (h) (i) (j)
ViaMobilidade - Linhas 8 e 9	4ª Emissão - Série única	IPCA + 7,25% a.a.	7,9038% (a)	Janeiro de 2042	53.672	50.883	1.282.646	- (f) (g) (h) (i)
ViaQuatro	5ª Emissão - Série 1	CDI + 2,30% a.a.	2,5373% (a)	Março de 2028	10.072	1.501	429.440	542.495 (f) (g) (h)
ViaQuatro	5ª Emissão - Série 2	IPCA + 7,0737% a.a.	7,2943% (a)	Março de 2028	5.534	933	383.997	458.392 (f) (g) (h)
ViaQuatro	6ª Emissão - Série única	CDI + 1,10% a.a.	1,1493% (a)	Junho de 2031	2.629	2.449	942.249	- (d)
ViaSul	1ª Emissão - Série única	IPCA + 6,70% a.a.	6,6699% (a)	Fevereiro de 2045	6.286	5.172	1.003.268	915.924 (g) (h) (i)
VLT Carioca	1ª Emissão - Série única (Nota Comercial)	CDI + 1,85% a.a.	2,8069% (a)	Maio de 2024	670	-	-	77.880 (e)
VLT Carioca	2ª Emissão - Série única (Nota Comercial)	CDI + 2,50% a.a.	3,4151% (a)	Setembro de 2026	1.263	763	55.774	48.577 (e)
VLT Carioca	3ª Emissão - Série única (Nota Comercial)	CDI + 0,75% a.a.	0,8791% (a)	Maio de 2025	92	39	77.221	- (e)
Total							209.502	25.941.627
								22.896.702

(*) Liquidada Antecipadamente

(a) O custo efetivo destas transações refere-se à taxa interna de retorno (TIR) calculada considerando os juros contratados mais os custos de transação. Para os casos aplicáveis, não foram consideradas as taxas contratuais variáveis para fins de cálculo da TIR;

(b) A operação está sendo mensurada ao valor justo por meio do resultado, de acordo com os métodos da contabilidade de hedge (hedge de valor justo). Para maiores detalhes, vide nota explicativa n.º 23 das Demonstrações Financeiras de 31/12/2024;

(c) O custo efetivo destas transações refere-se aos custos de transação incorridos na emissão dos títulos e não considera taxas pós-fixadas, uma vez que na data de cada transação não são conhecidas as futuras taxas de CDI aplicáveis. Estas taxas somente serão conhecidas com a fluência do prazo de cada transação

Garantias:

(d) Não existem garantias;

(e) Aval/fiança corporativa da Motiva na proporção de sua participação acionária direta/indireta;

(f) Garantia real;

(g) Alienação fiduciária;

(h) Cessão fiduciária de direitos da concessão e créditos;

(i) Fiança corporativa da Motiva em condição suspensiva, no caso de término antecipado do contrato de concessão;

(j) Fiança bancária até a constituição das garantias reais de projeto;

(k) Fiança corporativa dos acionistas na proporção de sua participação acionária até o completion; e

(l) Suporte de capital da Motiva (Equity Support Agreement – ESA) e dos demais acionistas na proporção de sua participação acionária direta/indireta até o completion;

	Controladora		Consolidado	
	2024	2023	2024	2023
Circulante	365.360	861.751	1.082.007	3.894.404
Debêntures e notas comerciais	325.783	792.424	988.588	3.805.278
Valor justo	43.865	73.607	116.306	107.059
Custos de transação	(4.288)	(4.280)	(22.887)	(17.933)
Não circulante	4.755.606	4.818.562	24.859.620	19.002.298
Debêntures e notas comerciais	5.126.677	4.899.948	25.545.360	19.211.652
Valor justo	(341.690)	(50.044)	(499.125)	(111.937)
Custos de transação	(29.381)	(31.342)	(186.615)	(97.417)
Total	5.120.966	5.680.313	25.941.627	22.896.702

	2024	
	Controladora	Consolidado
Cronograma de desembolsos (não circulante)		
2026	140.429	678.065
2027	890.447	3.000.126
2028	995.868	3.409.942
2029	873.523	2.845.047
2030 em diante	2.226.410	15.612.180
Valor justo	(341.690)	(499.125)
(-) Custo de transação	(29.381)	(186.615)
Total	4.755.606	24.859.620

ii. outras relações de longo prazo com instituições financeiras

Todas as relações de longo prazo com instituições financeiras foram relatadas no item “i” acima.

iii. grau de subordinação entre as dívidas

Em 31 de dezembro de 2024, as dívidas seguiam o seguinte grau de subordinação:

Tipo de Obrigação (em milhares de R\$)	Tipo de garantia	Última informação contábil (31/12/2024)				
		Inferior a um ano	Um a três anos	Três a cinco anos	2030 em diante	Total
		2025	2026-2027	2028-2029		
Empréstimo	Garantia Real	25	-	-	184	209
Empréstimo	Quirografia	101	63	460	-	624
Financiamento	Garantia Real	332	511	604	5.698	7.145
Financiamento	Quirografia	14	60	14	101	189
Título de Dívida	Garantia Real	345	690	798	11.194	13.027
Título de Dívida	Quirografia	612	2.930	5.457	3.998	12.996
TOTAL		1.429	4.253	7.333	21.175	34.190

Obs: Estas informações referem-se às demonstrações financeiras (DFs) consolidadas da Companhia
Considera valor justo e custo de transação

iv. eventuais restrições impostas ao emissor, em especial, em relação a limites de endividamento e contratação de novas dívidas, à distribuição de dividendos, à alienação de ativos, à emissão de novos valores mobiliários e à alienação de controle societário, bem como se o emissor vem cumprindo essas restrições

Em 31 de dezembro de 2024, 56% do total do endividamento da Motiva possui, em seus respectivos instrumentos, cláusula de vencimento antecipado cruzado (*cross default*). Entende-se como cláusula de vencimento antecipado cruzado (*cross default*) aquela cláusula que possui disposições que estabeleçam que a decretação do vencimento antecipado decorrente de inadimplemento de obrigações assumidas por uma determinada sociedade pode gerar a decretação de vencimento antecipado de dívidas de outras sociedades do mesmo grupo econômico.

Além disso, os instrumentos de dívida da Motiva tratam como “evento de inadimplemento” o não pagamento pela tomadora/emissora/fiadora de outras obrigações financeiras assumidas por aquela mesma

tomadora/emissora/fiadora, quando em valor superior àquele estabelecido no instrumento de dívida em questão (“Cláusula de Inadimplemento Cruzado”).

Com relação a esses instrumentos de dívida, notamos que caso, após o vencimento/vencimento antecipado de determinado instrumento de dívida, a tomadora/emissora ou fiadora **não pague** a dívida vencida, este inadimplemento poderá impactar de forma cruzada as demais dívidas da tomadora/emissora ou fiadora em questão que contenham Cláusula de Inadimplemento Cruzado. O inadimplemento não impactará, porém, as dívidas tomadas/emitidas pelas demais sociedades integrantes do seu grupo econômico, ressalvada a hipótese em que o inadimplemento decorra do não pagamento de uma dívida pela própria Companhia, nas hipóteses em que ela seja fiadora.

Tais Cláusulas de Inadimplemento Cruzado não incidirão caso, após o vencimento/decretação de vencimento antecipado, **a obrigação financeira da tomadora/emissora ou fiadora seja quitada nos prazos aplicáveis.**

Na tabela a seguir estão especificadas as cláusulas restritivas (*covenants*) impostas à Companhia e às suas controladas, conforme aplicável, as quais vêm sendo cumpridas regularmente pela Companhia e suas controladas

Emissor/ Tomador	Instrumento de Dívida	Principais cláusulas de Vencimento	Cláusulas Restritivas (covenants) ²
Motiva	14ª Emissão Debêntures	Eventos de Inadimplemento: R\$120.000.000,00 Haverá vencimento antecipado: • Não pagamento de obrigação financeira da Motiva em montante superior a R\$120.000.000,00 (valor atualizado mensalmente pelo IGP-M a partir da data de emissão);	• Não pagamento pela Emissora, na respectiva data de vencimento, das obrigações pecuniárias devidas aos Debenturistas, não sanado pela Emissora, por período superior a 2 (dois) Dias Úteis contados da data do respectivo vencimento; • Redução do capital social da Emissora que represente mais de 10% do seu PL sem que haja prévia anuência dos debenturistas representando ao menos maioria simples das debêntures em circulação; • Ocorrência de alteração na composição societária da Motiva que resulte na transferência a terceiros do seu controle acionário, sem prévia e expressa aprovação dos debenturistas conforme cláusula 9.6 da escritura de emissão; • Descumprimento, pela Emissora, de sentença arbitral definitiva ou sentença judicial transitada em julgado, proferida contra a Emissora, que condene a Emissora ao pagamento de valor, individual ou agregado, superior a R\$120.000.000,00 (valor atualizado mensalmente pelo IGP-M a partir da data de emissão); • Não pagamento na data de vencimento, observado o prazo de cura aplicável, de qualquer obrigação financeira da Emissora em montante unitário ou agregado superior a R\$120.000.000,00 (cento e vinte milhões de reais) ou o seu equivalente em outras moedas, (sendo que este valor deverá ser atualizado mensalmente pelo Índice Geral de Preços-Mercado divulgado pela Fundação Getúlio Vargas (“IGP-M”) a partir da Data de Emissão), obrigação financeira essa decorrente de captação de recursos realizada no mercado financeiro ou de capitais, no Brasil ou no exterior, salvo se a Emissora comprovar, no prazo máximo de 5 (cinco) Dias Úteis contados da data do não pagamento ou até o final do período de cura aplicável (se o período for superior ao referido prazo de 5 (cinco) Dias Úteis), que referido não pagamento: (i) foi sanado pela Emissora, ou (ii) teve seus efeitos suspensos por meio de qualquer medida judicial ou arbitral; • Pagamento de dividendos pela Emissora e/ou de juros sobre capital próprio, caso a Emissora esteja inadimplente nos pagamentos do Valor Nominal Unitário e/ou Juros Remuneratórios nos termos da Escritura, ressalvado, entretanto, o pagamento do dividendo mínimo obrigatório previsto no artigo 202 da Lei das Sociedades por Ações, e os juros sobre capital próprio imputados aos dividendos obrigatórios;

² Os eventos detalhados nesta coluna acarretam o vencimento antecipado da dívida em questão.

Emissor/ Tomador	Instrumento de Dívida	Principais cláusulas de Vencimento	Cláusulas Restritivas (covenants) ²
			• Descumprimento pela Emissora de toda e qualquer obrigação não pecuniária prevista na Escritura, não sanada no prazo de 30 (trinta) dias contados do recebimento de aviso por escrito enviado pelo Agente Fiduciário; • Alteração do objeto social da Emissora, que restrinja substancialmente as atividades atualmente por ela praticadas; • Apresentação de proposta de recuperação judicial ou extrajudicial pela Emissora, de autofalência ou pedido de falência não elidido ou falência, liquidação, dissolução ou extinção da Emissora; • Caso a relação Dívida Líquida/EBITDA Ajustado da emissora seja superior a 4,5 (quatro inteiros e cinco décimos) vezes (“Índice Financeiro”) apurado anualmente, com data-base em 31 de dezembro, com base nas demonstrações financeiras consolidadas, observando que a primeira apuração deve ser realizada com data-base em 31 de dezembro de 2019; e • Transformação da Emissora em sociedade limitada, nos termos dos artigos 220 a 222 da Lei das Sociedades por Ações.
Motiva	15ª Emissão Debêntures	Eventos de Inadimplemento: R\$120.000.000,00 Haverá vencimento antecipado: • Não pagamento de obrigação financeira da Motiva em montante superior a R\$120.000.000,00 (valor atualizado mensalmente pelo IGP-M a partir da data de emissão);	• Descumprimento pela Emissora de toda e qualquer obrigação não pecuniária prevista na Escritura, não sanada no prazo de 30 (trinta) dias contados do recebimento de aviso escrito enviado pelo Agente Fiduciário; • Não pagamento pela Emissora, na respectiva data de vencimento, das obrigações pecuniárias devidas aos Debenturistas, não sanado pela Emissora, em até 2 (dois) Dias Úteis contados da data do respectivo vencimento; • Redução do capital social da Emissora que represente mais de 10% do seu PL sem que haja prévia anuência dos debenturistas representando ao menos maioria simples das debêntures em circulação; • Se ocorrer qualquer alteração na composição societária da Motiva que resulte na transferência a terceiros do seu controle acionário, sem prévia e expressa aprovação dos debenturistas que representem, no mínimo, 2/3 (dois terços) das debêntures em circulação; • Descumprimento, pela Emissora, de sentença arbitral definitiva ou sentença judicial transitada em julgado, proferida contra a Emissora, que condene a Emissora ao pagamento de valor, individual ou agregado, superior a R\$120.000.000,00 00 (valor atualizado mensalmente pelo IGP-M a partir da data de emissão);

Emissor/ Tomador	Instrumento de Dívida	Principais cláusulas de Vencimento	Cláusulas Restritivas (covenants)²
			• Protesto legítimo de títulos contra a Emissora cujo valor não pago, individual ou agregado, ultrapasse R\$120.000.000,00 (valor atualizado mensalmente pelo IGP-M a partir da data de emissão); • Apresentação de proposta de recuperação judicial ou extrajudicial pela Emissora, de autofalência ou pedido de falência não elidido ou contestado no prazo legal e/ou decretação de falência, liquidação, dissolução ou extinção da Emissora; • Transformação da Emissora em sociedade limitada, nos termos dos artigos 220 a 222 da Lei das Sociedades por Ações; • Pagamento de dividendos, em valor superior ao mínimo obrigatório, e/ou juros sobre capital próprio caso a Motiva esteja inadimplente; e • Distribuição de dividendos e/ou pagamento de juros sobre capital próprio, pela Emissora, em valor superior ao do dividendo mínimo obrigatório, caso a relação Dívida Líquida/EBITDA Ajustado da Emissora seja superior a 4,5 (quatro inteiros e cinco décimos) vezes (“Índice Financeiro”) apurado anualmente, exceto se a Emissora optar por contratar e apresentar ao Agente Fiduciário, com antecedência mínima de 2 (dois) Dias Úteis da data pretendida para distribuição de dividendos e/ou pagamento de juros sobre capital próprio, carta(s) de fiança bancária.
Motiva	16ª Emissão Debêntures	Eventos de Inadimplemento: R\$137.000.000,00 Haverá vencimento antecipado: • Não pagamento de obrigação financeira da Motiva em montante superior a R\$137.000.000,00 (valor atualizado mensalmente pelo IGP-M a partir da data de emissão);	• Descumprimento pela Emissora de toda e qualquer obrigação não pecuniária prevista na Escritura, não sanada no prazo de 30 (trinta) dias contados do recebimento de aviso escrito enviado pelo Agente Fiduciário; • Não pagamento pela Emissora, na respectiva data de vencimento, das obrigações pecuniárias devidas aos Debenturistas, não sanado pela Emissora, em até 2 (dois) Dias Úteis contados da data do respectivo vencimento; • Redução do capital social da Emissora que represente mais de 10% do seu PL sem que haja prévia anuência dos debenturistas, representando 50% (cinquenta por cento) mais uma das Debêntures em circulação; • Ocorrência de qualquer alteração na composição societária da Emissora, que resulte na transferência a terceiros do seu controle acionário, sem prévia e expressa aprovação dos Debenturistas que representem 50% (cinquenta por cento) mais uma das Debêntures em Circulação; • Descumprimento, pela Emissora, de sentença arbitral definitiva ou sentença judicial transitada em julgado, proferida contra a Emissora, que condene a Emissora ao pagamento de valor, individual ou

Emissor/ Tomador	Instrumento de Dívida	Principais cláusulas de Vencimento	Cláusulas Restritivas (covenants) ²
			agregado, superior a R\$137.000.000,00 00 (valor atualizado mensalmente pelo IGP-M a partir da data de emissão); • Protesto legítimo de títulos contra a Emissora cujo valor não pago, individual ou agregado, ultrapasse R\$137.000.000,00 (valor atualizado mensalmente pelo IGP-M a partir da data de emissão); • Apresentação de proposta de recuperação judicial ou extrajudicial pela Emissora, de autofalência ou pedido de falência não elidido ou contestado no prazo legal e/ou decretação de falência, liquidação, dissolução ou extinção da Emissora; • Transformação da Emissora em sociedade limitada, nos termos dos artigos 220 a 222 da Lei das Sociedades por Ações; • Pagamento de dividendos, em valor superior ao mínimo obrigatório, e/ou juros sobre capital próprio caso a Motiva esteja inadimplente; e • Distribuição de dividendos e/ou pagamento de juros sobre capital próprio, pela Emissora, em valor superior ao do dividendo mínimo obrigatório, caso a relação Dívida Líquida/EBITDA Ajustado da Emissora seja superior a 4,5 (quatro inteiros e cinco décimos) vezes (“Índice Financeiro”) apurado anualmente, exceto se a Emissora optar por contratar e apresentar ao Agente Fiduciário, com antecedência mínima de 2 (dois) Dias Úteis da data pretendida para distribuição de dividendos e/ou pagamento de juros sobre capital próprio, carta(s) de fiança bancária.
Motiva	17ª Emissão Debêntures	Eventos de Inadimplemento: R\$2.250.000.000,00 Haverá vencimento antecipado: • Não pagamento de obrigação financeira da Motiva em montante superior a R\$140.300.000,00 (valor atualizado mensalmente pelo IGP-M a partir da data de emissão);	• Descumprimento pela Emissora de toda e qualquer obrigação não pecuniária prevista na Escritura, não sanada no prazo de 30 (trinta) dias contados do recebimento de aviso escrito enviado pelo Agente Fiduciário; • Não pagamento pela Emissora, na respectiva data de vencimento, das obrigações pecuniárias devidas aos Debenturistas, não sanado pela Emissora, em até 2 (dois) Dias Úteis contados da data do respectivo vencimento; • Redução do capital social da Emissora que represente mais de 10% do seu PL sem que haja prévia anuência dos debenturistas, representando ao menos a maioria simples das Debêntures em circulação em primeira e/ou segunda convocação. • Ocorrência de qualquer alteração na composição societária da Emissora, que resulte na transferência a terceiros do seu controle acionário, sem prévia e expressa aprovação dos Debenturistas que representem 50% (cinquenta por cento) mais uma das Debêntures em Circulação;

Emissor/ Tomador	Instrumento de Dívida	Principais cláusulas de Vencimento	Cláusulas Restritivas (covenants) ²
			• Descumprimento, pela Emissora, de sentença arbitral definitiva ou sentença judicial transitada em julgado, proferida contra a Emissora, que condene a Emissora ao pagamento de valor, individual ou agregado, superior a R\$ 140.300.000,00 (valor atualizado mensalmente pelo IGP-M a partir da data de emissão); • Protesto legítimo de títulos contra a Emissora cujo valor não pago, individual ou agregado, ultrapasse R\$140.300.000,00 (valor atualizado mensalmente pelo IGP-M a partir da data de emissão); • Apresentação de proposta de recuperação judicial ou extrajudicial pela Emissora, de autofalência ou pedido de falência não elidido ou contestado no prazo legal e/ou decretação de falência, liquidação, dissolução ou extinção da Emissora; • Transformação da Emissora em sociedade limitada, nos termos dos artigos 220 a 222 da Lei das Sociedades por Ações;
AUTOBAN	15ª Emissão Debêntures	Eventos de Inadimplemento: R\$132.000.000,00 Haverá vencimento antecipado: • Não pagamento de obrigação financeira da Autoban em montante superior a R\$132.000.000,00 (valor atualizado mensalmente pelo IGP-M a partir da data de emissão);	• Não pagamento pela Emissora, na respectiva data de vencimento, da amortização do Valor Nominal Unitário ou do saldo do Valor Nominal Unitário, conforme o caso, dos Juros Remuneratórios e/ou de quaisquer outras obrigações pecuniárias devidas aos Debenturistas, não sanado pela Emissora em até 2 dias úteis contados da data do respectivo vencimento; • Falta de cumprimento pela Emissora de toda e qualquer obrigação não pecuniária prevista nesta escritura de Emissão, não sanada no prazo de 30 dias contados do recebimento de aviso escrito enviado pelo Agente Fiduciário; • Apresentação de proposta de recuperação judicial ou extrajudicial pela Emissora, de autofalência ou pedido de falência não elidido ou contestado no prazo legal e/ou decretação de falência da Emissora, liquidação, dissolução ou extinção da Emissora. • Descumprimento pela Emissora de sentença arbitral definitiva ou decisão judicial transitada em julgado, proferida por juízo competente contra a Emissora, cujo valor de condenação seja, individual ou agregado, seja superior a R\$132.000.000,00 (cento e trinta e dois milhões de reais), ou o equivalente em outras moedas, sendo este valor atualizado mensalmente, a partir da Data de Emissão, pelo IGP-M, exceto se no prazo de 30 (trinta) dias contados a partir da data fixada para pagamento, os efeitos de tal decisão forem suspensos por meio de medida judicial ou arbitral cabível e enquanto assim permanecerem; • Distribuição de dividendos e/ou pagamento de juros sobre capital próprio, pela Emissora, em valor superior ao do dividendo mínimo obrigatório, caso a relação Dívida Financeira Líquida/EBITDA

Emissor/ Tomador	Instrumento de Dívida	Principais cláusulas de Vencimento	Cláusulas Restritivas (covenants)²
			Ajustado, a qual será apurada semestralmente, seja superior a 4,5 (quatro vírgula cinco) vezes (“Índice Financeiro”), exceto se a Emissora optar por contratar e apresentar ao Agente Fiduciário, com antecedência mínima de 2 (dois) Dias Úteis da data pretendida para distribuição de dividendos, carta(s) de fiança bancária.
AUTOBAN	14ª Emissão Debêntures	Eventos de Inadimplemento: R\$118.000.000,00 Haverá vencimento antecipado: • Não pagamento de obrigação financeira da Autoban em montante superior a R\$129.041.850,00 (valor atualizado mensalmente pelo IGP-M a partir da data de emissão);	• não pagamento pela Emissora, na respectiva data de vencimento, da amortização do Valor Nominal Unitário ou do saldo do Valor Nominal Unitário, conforme o caso, dos Juros Remuneratórios e/ou de quaisquer outras obrigações pecuniárias devidas aos Debenturistas, não sanado pela Emissora em até 2 (dois) Dias Úteis contados da data do respectivo vencimento; • falta de cumprimento pela Emissora de toda e qualquer obrigação não pecuniária prevista nesta Escritura de Emissão, não sanada no prazo de 30 (trinta) dias contados do recebimento de aviso escrito enviado pelo Agente Fiduciário ou pela comunicação do inadimplemento pela Emissora, o que ocorrer primeiro; • apresentação de proposta de recuperação judicial ou extrajudicial pela Emissora, de autofalência ou pedido de falência não elidido ou contestado no prazo legal e/ou decretação de falência da Emissora, liquidação, dissolução ou extinção da Emissora; e • descumprimento, pela Emissora, de sentença arbitral definitiva ou decisão judicial transitada em julgado, proferida por juízo competente contra a Emissora, cujo valor de condenação seja, individual ou agregado, superior a R\$132.000.000,00 (cento e trinta e dois milhões de reais), ou o equivalente em outras moedas, sendo este valor atualizado mensalmente, a partir da Data de Emissão, pelo IGP-M, exceto se no prazo de 30 (trinta) Dias Úteis, contados a partir da data fixada para pagamento os efeitos de tal sentença forem suspensos por meio de medida judicial ou arbitral cabível e enquanto assim permanecerem.
SPVias	12ª emissão Debêntures	Eventos de Inadimplemento: R\$79.000.000,00 Haverá vencimento antecipado: • Não pagamento de obrigação financeira da SPVias em montante superior a R\$79.000.000,00 (valor atualizado mensalmente pelo IGP-M a partir da data de emissão);	• Não pagamento pela Emissora, na respectiva data de vencimento, da amortização do Valor Nominal Unitário ou do saldo do Valor Nominal Unitário, conforme o caso, dos Juros Remuneratórios e/ou de quaisquer outras obrigações pecuniárias devidas aos Debenturistas, não sanado pela Emissora em até 2 (dois) Dias Úteis contados da data do respectivo vencimento; • Falta de cumprimento pela Emissora de toda e qualquer obrigação não pecuniária prevista nesta Escritura de Emissão, não sanada no prazo de 30 (trinta) dias contados do recebimento de aviso por escrito enviado pelo Agente Fiduciário; • Não pagamento na data de vencimento, observado o prazo de cura aplicável, de qualquer obrigação financeira da Emissora em montante unitário ou agregado superior a R\$79.000.000,00 (setenta e nove milhões de reais), ou o seu equivalente em outras moedas, (sendo que este valor deverá ser atualizado

Emissor/ Tomador	Instrumento de Dívida	Principais cláusulas de Vencimento	Cláusulas Restritivas (covenants) ²
			mensalmente pelo Índice Geral de Preços-Mercado divulgado pela Fundação Getúlio Vargas (“IGP-M”) a partir da Data de Emissão), obrigação financeira essa decorrente de captação de recursos realizada pela Emissora no mercado financeiro ou de capitais, no Brasil ou no exterior, salvo se a Emissora comprovar, no prazo máximo de 5 (cinco) Dias Úteis contados da data do não pagamento ou até o final do período de cura aplicável (se o período for superior ao referido prazo de 5 (cinco) Dias Úteis), que referido não pagamento: (i) foi sanado pela Emissora; ou (ii) teve seus efeitos suspensos por meio de medida judicial ou arbitral; • Ocorrência de alteração na composição societária da Emissora que resulte na transferência, pela Motiva S.A., do controle direto e indireto da Emissora, sem o prévio consentimento dos Debenturistas representando, no mínimo, 2/3 (dois terços) das Debêntures em Circulação, reunidos em assembleia especialmente convocada para este fim, nos termos desta Escritura de Emissão, restando autorizadas as hipóteses de transferência de controle desde que dentro do grupo econômico da Motiva; • Alteração do objeto social disposto no Estatuto Social da Emissora, que restrinja substancialmente as atividades atualmente por ela praticadas; • Redução do capital social da Emissora, que represente mais de 10% (dez por cento) do seu patrimônio líquido sem que haja prévia anuência dos Debenturistas representando ao menos maioria simples das Debêntures em Circulação, manifestada em assembleia especialmente convocada para esse fim; e • Distribuição de dividendos e/ou pagamento de juros sobre capital próprio, pela Emissora, em valor superior ao do dividendo mínimo obrigatório previsto no artigo 202 da Lei das Sociedades por Ações, e os juros sobre capital próprio imputados aos dividendos obrigatórios, caso a relação Dívida Financeira Líquida/EBITDA Ajustado seja superior 4,5 vezes (“Índice Financeiro”), conforme apurado anualmente, exceto se a Emissora optar por contratar e apresentar ao Agente Fiduciário, com antecedência mínima de 2 (dois) Dias Úteis da data pretendida para distribuição de dividendos e/ou pagamento de juros sobre capital próprio, carta(s) de fiança bancária no valor correspondente à dívida representada pelas Debêntures, emitida por uma Instituição Financeira Autorizada, conforme abaixo definido (“Cartas de Fiança”).
SPVias	13ª emissão Debêntures	Eventos de Inadimplemento: R\$129.041.850,00 Haverá vencimento antecipado: • Não pagamento de obrigação financeira da SPVias em montante	• Não pagamento pela Emissora, na respectiva data de vencimento, da amortização do Valor Nominal Unitário ou do saldo do Valor Nominal Unitário, conforme o caso, dos Juros Remuneratórios e/ou de quaisquer outras obrigações pecuniárias devidas aos Debenturistas, não sanado pela Emissora em até 2 (dois) Dias Úteis contados da data do respectivo vencimento;

Emissor/ Tomador	Instrumento de Dívida	Principais cláusulas de Vencimento	Cláusulas Restritivas (covenants) ²
		superior a R\$129.041.850,00 (valor atualizado mensalmente pelo IGP-M a partir da data de emissão);	• Falta de cumprimento pela Emissora de toda e qualquer obrigação não pecuniária prevista nesta Escritura de Emissão, não sanada no prazo de 30 (trinta) dias contados do recebimento de aviso por escrito enviado pelo Agente Fiduciário; • Não pagamento na data de vencimento, observado o prazo de cura aplicável, de qualquer obrigação financeira da Emissora em montante unitário ou agregado superior a R\$129.041.850,00 (cento e vinte e nove milhões, quarenta e um mil, oitocentos e cinquenta reais), ou o seu equivalente em outras moedas, (sendo que este valor deverá ser atualizado mensalmente pelo Índice Geral de Preços-Mercado divulgado pela Fundação Getúlio Vargas (“IGP-M”) a partir da Data de Emissão), obrigação financeira essa decorrente de captação de recursos realizada pela Emissora no mercado financeiro ou de capitais, no Brasil ou no exterior, salvo se a Emissora comprovar, no prazo máximo de 5 (cinco) Dias Úteis contados da data do não pagamento ou até o final do período de cura aplicável (se o período for superior ao referido prazo de 5 (cinco) Dias Úteis), que referido não pagamento: (i) foi sanado pela Emissora; ou (ii) teve seus efeitos suspensos por meio de medida judicial ou arbitral; • Ocorrência de alteração na composição societária da Emissora que resulte na transferência, pela Motiva S.A., do controle direto e indireto da Emissora, sem o prévio consentimento dos Debenturistas representando, no mínimo, 2/3 (dois terços) das Debêntures em Circulação, reunidos em assembleia especialmente convocada para este fim, nos termos desta Escritura de Emissão, restando autorizadas as hipóteses de transferência de controle desde que dentro do grupo econômico da Motiva; • Alteração do objeto social disposto no Estatuto Social da Emissora, que restrinja substancialmente as atividades atualmente por ela praticadas; • Redução do capital social da Emissora, que represente mais de 10% (dez por cento) do seu patrimônio líquido sem que haja prévia anuência dos Debenturistas representando ao menos maioria simples das Debêntures em Circulação, manifestada em assembleia especialmente convocada para esse fim; e • Distribuição de dividendos e/ou pagamento de juros sobre capital próprio, pela Emissora, em valor superior ao do dividendo mínimo obrigatório previsto no artigo 202 da Lei das Sociedades por Ações, e os juros sobre capital próprio imputados aos dividendos obrigatórios, caso a relação Dívida Financeira Líquida/EBITDA Ajustado seja superior 4,5 vezes (“Índice Financeiro”), conforme apurado anualmente, exceto se a Emissora optar por contratar e apresentar ao Agente Fiduciário, com antecedência mínima de 2 (dois) Dias Úteis da data pretendida para distribuição de dividendos e/ou pagamento de juros sobre capital próprio, carta(s) de fiança bancária no valor correspondente à dívida representada pelas Debêntures, emitida por uma Instituição Financeira Autorizada, conforme abaixo definido (“Cartas de Fiança”).

Emissor/ Tomador	Instrumento de Dívida	Principais cláusulas de Vencimento	Cláusulas Restritivas (covenants) ²
SPVias	14ª emissão Debêntures	Eventos de Inadimplemento: R\$132.000.000,00 Haverá vencimento antecipado: • Não pagamento de obrigação financeira da SPVias em montante superior a R\$132.000.000,00 (valor atualizado mensalmente pelo IGP-M a partir da data de emissão);	• Não pagamento pela Emissora, na respectiva data de vencimento, da amortização do Valor Nominal Unitário ou do saldo do Valor Nominal Unitário, conforme o caso, dos Juros Remuneratórios e/ou de quaisquer outras obrigações pecuniárias devidas aos Debenturistas, não sanado pela Emissora em até 2 (dois) Dias Úteis contados da data do respectivo vencimento; • Falta de cumprimento pela Emissora de toda e qualquer obrigação não pecuniária prevista nesta Escritura de Emissão, não sanada no prazo de 30 (trinta) dias contados do recebimento de aviso por escrito enviado pelo Agente Fiduciário; • Não pagamento na data de vencimento, observado o prazo de cura aplicável, de qualquer obrigação financeira da Emissora em montante unitário ou agregado superior a R\$132.000.00,00 (cento e trinta e dois milhões de reais), ou o seu equivalente em outras moedas, (sendo que este valor deverá ser atualizado mensalmente pelo Índice Geral de Preços-Mercado divulgado pela Fundação Getúlio Vargas (“IGP-M”) a partir da Data de Emissão), obrigação financeira essa decorrente de captação de recursos realizada pela Emissora no mercado financeiro ou de capitais, no Brasil ou no exterior, salvo se a Emissora comprovar, no prazo máximo de 5 (cinco) Dias Úteis contados da data do não pagamento ou até o final do período de cura aplicável (se o período for superior ao referido prazo de 5 (cinco) Dias Úteis), que referido não pagamento: (i) foi sanado pela Emissora; ou (ii) teve seus efeitos suspensos por meio de medida judicial ou arbitral; • Ocorrência de alteração na composição societária da Emissora que resulte na transferência, pela Motiva S.A., do controle direto e indireto da Emissora, sem o prévio consentimento dos Debenturistas representando, no mínimo, 2/3 (dois terços) das Debêntures em Circulação, reunidos em assembleia especialmente convocada para este fim, nos termos desta Escritura de Emissão, restando autorizadas as hipóteses de transferência de controle desde que dentro do grupo econômico da Motiva; • Alteração do objeto social disposto no Estatuto Social da Emissora, que restrinja substancialmente as atividades atualmente por ela praticadas; • Redução do capital social da Emissora, que represente mais de 10% (dez por cento) do seu patrimônio líquido sem que haja prévia anuência dos Debenturistas representando ao menos maioria simples das Debêntures em Circulação, manifestada em assembleia especialmente convocada para esse fim; e • Distribuição de dividendos e/ou pagamento de juros sobre capital próprio, pela Emissora, em valor superior ao do dividendo mínimo obrigatório previsto no artigo 202 da Lei das Sociedades por Ações, e os juros sobre capital próprio imputados aos dividendos obrigatórios, caso a relação Dívida Financeira Líquida/EBITDA Ajustado seja superior 4,5 vezes (“Índice Financeiro”), conforme apurado anualmente, exceto se a Emissora optar por contratar e apresentar ao Agente Fiduciário, com antecedência mínima de 2

Emissor/ Tomador	Instrumento de Dívida	Principais cláusulas de Vencimento	Cláusulas Restritivas (covenants) ²
			(dois) Dias Úteis da data pretendida para distribuição de dividendos e/ou pagamento de juros sobre capital próprio, carta(s) de fiança bancária no valor correspondente à dívida representada pelas Debêntures, emitida por uma Instituição Financeira Autorizada, conforme abaixo definido (“Cartas de Fiança”).
ViaLagos	7ª Emissão Debêntures	Eventos de Inadimplemento: R\$30.000.000,00 Haverá vencimento antecipado: • Não pagamento de obrigação financeira da ViaLagos em montante superior a R\$30.000.000,00 (valor atualizado mensalmente pelo IGP-M a partir da data de emissão);	• Não pagamento, pela Emissora, na respectiva data de vencimento, da amortização do Valor Nominal Unitário ou do saldo do Valor Nominal Unitário, conforme o caso, dos Juros Remuneratórios e/ou de quaisquer outras obrigações pecuniárias devidas aos Debenturistas, não sanado pela Emissora em até 2 (dois) Dias Úteis contados da data do respectivo vencimento; • Falta de cumprimento, pela Emissora, de toda e qualquer obrigação não pecuniária prevista nesta Escritura de Emissão, não sanada no prazo de 30 (trinta) dias contados do recebimento de aviso por escrito enviado pelo Agente Fiduciário; • Alteração do objeto social disposto no Estatuto Social da Emissora, que restrinja substancialmente as atividades atualmente por ela praticadas; • Distribuição de dividendos e/ou pagamento de juros sobre capital próprio, pela Emissora, em valor superior ao do dividendo mínimo obrigatório previsto no artigo 202 da Lei das Sociedades por Ações, e os juros sobre capital próprio imputados aos dividendos obrigatórios, caso a relação Dívida Financeira Líquida/EBITDA Ajustado (conforme definido abaixo) seja superior 4,00 (quatro) vezes (“Índice Financeiro”), exceto se a Emissora optar por contratar e apresentar ao Agente Fiduciário, com antecedência 20 mínima de 2 (dois) Dias Úteis da data pretendida para distribuição de dividendos e/ou pagamento de juros sobre capital próprio, carta(s) de fiança bancária no valor correspondente à dívida representada pelas Debêntures; • A ocorrência de alteração na composição societária da Emissora que resulte na transferência, pela Motiva S.A do controle direto e indireto da Emissora, sem o prévio consentimento dos Debenturistas representando, no mínimo, 2/3 (dois terços) das Debêntures em Circulação, restando autorizadas as hipóteses de transferência de controle desde que dentro do grupo econômico da Motiva; e • Alteração do objeto social disposto no Estatuto Social da Emissora, que restrinja substancialmente as atividades atualmente por ela praticadas
ViaQuatro	5ª Emissão Debêntures	Eventos de Inadimplemento: R\$50.000.000,00	• Não pagamento pela Emissora, na respectiva data de vencimento, das obrigações pecuniárias devidas aos Debenturistas, não sanada, em período superior a 1 (um) dia útil contados da data do respectivo vencimento;

Emissor/ Tomador	Instrumento de Dívida	Principais cláusulas de Vencimento	Cláusulas Restritivas (covenants) ²
		Haverá vencimento antecipado: • não pagamento na data de vencimento, observado o prazo de cura de 5 (cinco) Dias Úteis, de qualquer obrigação financeira da ViaQuatro em montante unitário ou agregado igual ou superior a R\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais).	• Falta de cumprimento pela Emissora de toda e qualquer obrigação não pecuniária prevista na Escritura ou quaisquer obrigações sob os Contratos de Garantia Real, não sanada no prazo de 30 (trinta) dias contados do recebimento de aviso escrito enviado pelo Agente Fiduciário ou por qualquer Debenturista; • Alteração do objeto social disposto no Estatuto Social da Emissora, que restrinja substancialmente as atividades atualmente por ela praticadas; • Distribuição de dividendos e/ou pagamento de juros sobre capital próprio, pela ViaQuatro, em valor superior ao do dividendo mínimo obrigatório previsto no artigo 202 da Lei das Sociedades por Ações, e os juros sobre capital próprio imputados aos dividendos obrigatórios, caso (i) a relação Dívida Líquida/EBITDA Ajustado da ViaQuatro seja superior a 4,0 (quatro) vezes; (ii) o Índice de Cobertura dos Serviços da Dívida seja menor que 1,3 (um inteiro e três décimos) (em conjunto, os “Índices Financeiros”) e/ou (iii) caso a ViaQuatro esteja inadimplente em relação à quaisquer das obrigações pecuniárias de Juros Remuneratórios e amortização do Valor Nominal Unitário previstas na Escritura, respeitados os respectivos prazos de cura; • Caso o Agente Fiduciário identifique que o Índice de Cobertura dos Serviços da Dívida encontra-se menor ou igual a 1,1 (um inteiro e um décimo), (i) apresentar, em até 30 (trinta) dias da notificação nesse sentido pelo Agente Fiduciário, (A) cartas de fiança bancárias de Instituições Financeiras de Primeira Linha em favor dos Debenturistas representados pelo Agente Fiduciário, as quais deverão garantir a recomposição do Índice de Cobertura dos Serviços da Dívida para 1,1 (um inteiro e um décimo), sendo certo que tais cartas de fiança serão exoneradas caso o Agente Fiduciário verifique que o Índice de Cobertura dos Serviços da Dívida tenha se reestabelecido a níveis acima dos indicados nesse inciso na próxima verificação, ou (B) comprovante de depósito em conta vinculada de titularidade da Emissora a ser aberta e cedida fiduciariamente em favor dos Debenturistas (“Conta Vinculada”) em montante suficiente para a recomposição do Índice de Cobertura dos Serviços da Dívida para 1,1 (um inteiro e um décimo), sendo certo que tal depósito poderá ser liberado da Conta Vinculada caso o Agente Fiduciário verifique que o Índice de Cobertura dos Serviços da Dívida tenha se reestabelecido a níveis acima dos indicados nesse inciso na próxima verificação; • Ocorrência de qualquer alteração na composição societária da Emissora que resulte na perda, pela Motiva, do controle acionário direto e indireto da Emissora, sem prévia e expressa aprovação de Debenturistas que representem, no mínimo, 2/3 (dois terços) das Debêntures em Circulação; • Transformação da Emissora em outro tipo societário, nos termos dos artigos 220 a 222 da Lei das Sociedades por Ações;

Emissor/ Tomador	Instrumento de Dívida	Principais cláusulas de Vencimento	Cláusulas Restritivas (covenants) ²
			• Alteração do objeto social disposto no Estatuto Social da Emissora, que restrinja substancialmente as atividades atualmente por ela praticadas; • Redução do capital social da Emissora sem que haja prévia anuência de Debenturistas representando ao menos a maioria simples das Debêntures em Circulação (conforme definido abaixo), manifestada em Assembleia Geral de Debenturistas (conforme definido abaixo) especialmente convocada para esse fim; • Transferência ou qualquer forma de cessão ou promessa de cessão a terceiros, pela Emissora e/ou pelas Acionistas, conforme o caso, das obrigações assumidas na Escritura e nos Contratos de Garantia Real, conforme aplicável; • Criação de quaisquer ônus ou gravame sobre os bens outorgados no âmbito dos Contratos de Garantia Real; • Caso a emissora empreste recursos a quaisquer terceiros; • Descumprimento, pela Emissora, de sentença arbitral ou administrativa definitiva que não tenha sido levada a discussão judicial ou sentença judicial transitada em julgado, proferida por juízo competente, contra a Emissora, que condene a Emissora ao pagamento de valor, individual ou agregado, superior a R\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais); e • Não pagamento na data de vencimento, observado o prazo de cura de 5 (cinco) dias úteis, de qualquer obrigação financeira da Emissora em montante unitário ou agregado igual ou superior a R\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais) de qualquer obrigação financeira decorrente de captação de recursos realizada pela Emissora no mercado financeiro ou de capitais, no Brasil ou no exterior, salvo se a Emissora comprovar até o final do período de cura aplicável que referido não pagamento) que: (i) foi sanado, ou (ii) teve seus efeitos suspensos por meio de qualquer medida judicial ou arbitral.
ViaQuatro	6ª Emissão Debêntures	Eventos de Inadimplemento: R\$50.000.000,00 Haverá vencimento antecipado: • não pagamento na data de vencimento, observado o prazo de cura de 5 (cinco) Dias Úteis, de qualquer obrigação financeira da	• Não pagamento pela Emissora, na respectiva data de vencimento, das obrigações pecuniárias devidas aos Debenturistas, não sanada, em período superior a 2 (dois) dias úteis contados da data do respectivo vencimento; • Falta de cumprimento pela Emissora de toda e qualquer obrigação não pecuniária prevista na Escritura, não sanada no prazo de 30 (trinta) dias contados do recebimento de aviso escrito enviado pelo Agente Fiduciário; • Alteração do objeto social disposto no Estatuto Social da Emissora, que restrinja substancialmente as atividades atualmente por ela praticadas;

Emissor/ Tomador	Instrumento de Dívida	Principais cláusulas de Vencimento	Cláusulas Restritivas (covenants) ²
		ViaQuatro em montante unitário ou agregado igual ou superior a R\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais).	• Distribuição de dividendos e/ou pagamento de juros sobre capital próprio, pela ViaQuatro, em valor superior ao do dividendo mínimo obrigatório previsto no artigo 202 da Lei das Sociedades por Ações, e os juros sobre capital próprio imputados aos dividendos obrigatórios, caso (i) a relação Dívida Líquida/EBITDA Ajustado da ViaQuatro seja superior a 4,0 (quatro) vezes; (ii) o Índice de Cobertura dos Serviços da Dívida seja menor que 1,3 (um inteiro e três décimos) (em conjunto, os “Índices Financeiros”) e/ou (iii) caso a ViaQuatro esteja inadimplente em relação à quaisquer das obrigações pecuniárias de Juros Remuneratórios e amortização do Valor Nominal Unitário previstas na Escritura, respeitados os respectivos prazos de cura; • Ocorrência de qualquer alteração na composição societária da Emissora que resulte na perda, pela Motiva, do controle acionário direto e indireto da Emissora, sem prévia e expressa aprovação de Debenturistas que representem, no mínimo, 2/3 (dois terços) das Debêntures em Circulação; • Transformação da Emissora em outro tipo societário, nos termos dos artigos 220 a 222 da Lei das Sociedades por Ações; • Alteração do objeto social disposto no Estatuto Social da Emissora, que restrinja substancialmente as atividades atualmente por ela praticadas; • Redução do capital social da Emissora, que represente mais de 10% do seu patrimônio líquido, sem que haja prévia anuência de Debenturistas representando ao menos a maioria simples das Debêntures em Circulação, manifestada em Assembleia Geral de Debenturistas (especialmente convocada para esse fim); • Caso a emissora empreste recursos a quaisquer terceiros; • Descumprimento, pela Emissora, de sentença arbitral definitiva ou decisão judicial transitada em julgado, proferida por juízo competente, contra a Emissora, que condene a Emissora ao pagamento de valor, individual ou agregado, superior a R\$ 80.000.000,00 (oitenta milhões de reais); • Não pagamento na data de vencimento, observado o prazo de cura de 5 (cinco) dias úteis, de qualquer obrigação financeira da Emissora em montante unitário ou agregado igual ou superior a R\$ 80.000.000,00 (oitenta milhões de reais) de qualquer obrigação financeira decorrente de captação de recursos realizada pela Emissora no mercado financeiro ou de capitais, no Brasil ou no exterior, salvo se a Emissora comprovar até o final do período de cura aplicável que referido não pagamento) : (i) foi sanado, ou (ii) teve seus efeitos suspensos por meio de qualquer medida judicial ou arbitral.
ViaRio	8ª Emissão Debêntures	Eventos de Inadimplemento: EMISSIONA R\$35.000.000,00	• Não pagamento pela Emissora, na respectiva data de vencimento, da amortização do Valor Nominal Unitário ou do saldo do Valor Nominal Unitário, conforme o caso, da Remuneração e/ou de quaisquer

Emissor/ Tomador	Instrumento de Dívida	Principais cláusulas de Vencimento	Cláusulas Restritivas (covenants) ²
		FIADORA INVEPAR R\$ 106.000.000,00 FIADORA MOTIVA R\$ 145.000.000,00 Haverá vencimento antecipado: • Não pagamento de obrigação financeira da Emissora em montante superior a R\$35.000.000,00 (valor atualizado mensalmente pelo IPC-A a partir da data de emissão); • Não pagamento de obrigação financeira da Invepar em montante superior a R\$106.000.000,00 (valor atualizado mensalmente pelo IPC-A a partir da data de emissão); • Não pagamento de obrigação financeira da Motiva em montante superior a R\$145.000.000,00 (valor atualizado mensalmente pelo IPC-A a partir da data de emissão);	outras obrigações pecuniárias devidas aos Debenturistas, não curado pela Emissora ou pelas Fiadoras no prazo de 2 (dois) Dias Úteis contados da data do respectivo vencimento; • Alteração do objeto social previsto no Estatuto Social da Emissora, de forma a resultar em alteração da atividade principal da Emissora; • Falta de cumprimento pela Emissora ou pelas Fiadoras, de toda e qualquer obrigação não pecuniária prevista nesta Escritura de Emissão, não sanada no prazo de 30 (trinta) dias contados do efetivo descumprimento da obrigação não pecuniária ou (ii) exclusivamente em relação às Debêntures da Segunda Série, falta de cumprimento pela Emissora ou pelas Fiadoras, de toda e qualquer obrigação não pecuniária prevista nos Contratos de Garantia Real, conforme aplicável, não sanada no prazo de 30 (trinta) dias contados do efetivo descumprimento da obrigação não pecuniária; e • Restrição de distribuição de dividendos, juros sobre capital próprio, redução de capital e/ou quaisquer outros pagamentos a seus acionistas, exceto se: (i) não tiver ocorrido ou estiver em curso qualquer Evento de Vencimento Antecipado; e (ii) o índice de cobertura do serviço da dívida seja igual ou superior a 1,30 (um inteiro e trinta centésimos) (“Índice de Cobertura” ou “ICSD”), a ser apurado pela Emissora e verificado pelo Agente Fiduciário, a partir das demonstrações financeiras auditadas.
VL T	2ª Emissão Nota Comercial	Eventos de Inadimplemento: EMISSORA R\$40.000.000,00 FIADORA MOTIVA R\$ 145.000.000,00 Haverá vencimento antecipado:	• Não pagamento pela Emitente, na respectiva Data de Vencimento, da amortização do Valor Nominal Unitário ou do saldo do Valor Nominal Unitário, conforme o caso, dos Juros Remuneratórios e/ou de quaisquer outras obrigações pecuniárias devidas aos Titulares de Notas Comerciais Escriturais, não sanado pela Emitente em até 2 (dois) Dias Úteis contados da data do respectivo vencimento; • Alteração do objeto social disposto no estatuto social da Emitente, que restrinja substancialmente as atividades atualmente por ela praticadas;

Emissor/ Tomador	Instrumento de Dívida	Principais cláusulas de Vencimento	Cláusulas Restritivas (covenants)²
		• Não pagamento de obrigação financeira da Emissora em montante superior a R\$40.000.000,00 (valor atualizado mensalmente pelo IPC-A a partir da data de emissão); • Não pagamento de obrigação financeira da Motiva em montante superior a R\$145.000.000,00 (valor atualizado mensalmente pelo IPC-A a partir da data de emissão);	• Falta de cumprimento pela Emitente e/ou pela Fiadora de toda e qualquer obrigação não pecuniária prevista neste Termo de Emissão, não sanada no prazo de 30 (trinta) dias contados do recebimento de aviso por escrito enviado pelo Agente Fiduciário; e • Restrição a distribuição de dividendos e/ou pagamento de juros sobre capital próprio, pela Emitente, em valor superior ao do dividendo mínimo obrigatório previsto no artigo 202 da Lei das Sociedades por Ações, e os juros sobre capital próprio, caso a Emitente não esteja adimplente com todas as obrigações previstas no presente Termo de Emissão.
VLT	3ª Emissão Nota Comercial	Eventos de Inadimplemento: EMISSIONA R\$40.000.000,00 FIADORA MOTIVA R\$ 145.000.000,00 Haverá vencimento antecipado: • Não pagamento de obrigação financeira da Emissora em montante superior a R\$40.000.000,00 (valor atualizado mensalmente pelo IPC-A a partir da data de emissão); • Não pagamento de obrigação financeira da Motiva em montante superior a R\$145.000.000,00 (valor atualizado mensalmente pelo IPC-A a partir da data de emissão);	• Não pagamento pela Emitente, na respectiva Data de Vencimento, da amortização do Valor Nominal Unitário ou do saldo do Valor Nominal Unitário, conforme o caso, dos Juros Remuneratórios e/ou de quaisquer outras obrigações pecuniárias devidas aos Titulares de Notas Comerciais Escriturais, não sanado pela Emitente em até 2 (dois) Dias Úteis contados da data do respectivo vencimento; • Alteração do objeto social disposto no estatuto social da Emitente, que restrinja substancialmente as atividades atualmente por ela praticadas; • Falta de cumprimento pela Emitente e/ou pela Fiadora de toda e qualquer obrigação não pecuniária prevista neste Termo de Emissão, não sanada no prazo de 30 (trinta) dias contados do recebimento de aviso por escrito enviado pelo Agente Fiduciário; e • Restrição a distribuição de dividendos e/ou pagamento de juros sobre capital próprio, pela Emitente, em valor superior ao do dividendo mínimo obrigatório previsto no artigo 202 da Lei das Sociedades por Ações, e os juros sobre capital próprio, caso a Emitente não esteja adimplente com todas as obrigações previstas no presente Termo de Emissão.

Emissor/ Tomador	Instrumento de Dívida	Principais cláusulas de Vencimento	Cláusulas Restritivas (covenants) ²
RodoAnel	8ª Emissão Debêntures	Eventos de Inadimplemento: R\$116.000.000,00 Haverá vencimento antecipado: • Não pagamento de obrigação financeira da Motiva em montante superior a R\$116.000.000,00 (valor atualizado mensalmente pelo IGP-M a partir da data de emissão);	• Não pagamento pela Emissora, das obrigações pecuniárias devidas aos Debenturistas nas respectivas datas de vencimento, não sanado pela Emissora, por período superior a 2 (dois) Dias Úteis. • Distribuição de dividendos e/ou pagamento de juros sobre capital próprio, pela Emissora, em valor superior ao do dividendo mínimo obrigatório previsto no artigo 202 da Lei das Sociedades por Ações, e os juros sobre capital próprio imputados aos dividendos obrigatórios, caso a (a) a Emissora esteja inadimplente nos pagamentos de principal e/ou juros nos termos da escritura de emissão; ou (b) relação Dívida Financeira Líquida/EBITDA Ajustado seja superior a 4,50 vezes, exceto se a Emissora optar por contratar e apresentar ao Agente Fiduciário, com antecedência mínimo de 2(dois) Dias Úteis da data pretendida para distribuição de dividendos e/ou pagamento de juros sobre capital próprio • Ocorrência de qualquer alteração na composição societária da Emissora que resulte na perda do controle direto e indireto da Emissora, sem o prévio consentimento dos Debenturistas representando, no mínimo 2/3 (dois terços) das Debentures em Circulação, reunidos em assembleia especialmente convocada para este fim, salvo se (i) a Emissora realizar a Oferta Obrigatória de Aquisição nos termos previstos nesta Escritura de Emissão ou (ii) caso a transferência de controle seja realizada para “pessoa” ou “grupo” que não esteja(m) (1) envolvido(s) em processo administrativo, judicial ou arbitral e/ou, no seu melhor conhecimento, em investigações tendo por objeto práticas contrárias às Leis Anticorrupção ou (2) condenados, na esfera administrativa ou judicial por descumprimento das Leis Anticorrupção e (ii.1) desde que em razão da alteração de controle, a classificação de risco (rating) da Emissão vigente à época não seja objeto de rebaixamento de nota pela Agência de Classificação de Risco e (ii.2) desde que não impacte a capacidade de pagamento da presente Emissão. Para fins deste item, entende-se como controle o conceito decorrente do artigo 116 da Lei das Sociedades por Ações • Alteração do objeto social disposto no Estatuto Social da Emissora, que modifique substancialmente as atividades atualmente praticadas pela Emissora.
RodoAnel	9ª Emissão Nota Promissória	Eventos de Inadimplemento: R\$116.000.000,00 Haverá vencimento antecipado: • não pagamento na data de vencimento, observado o prazo de cura aplicável, de qualquer	• Não pagamento pela Emissora, das obrigações pecuniárias devidas aos Debenturistas nas respectivas datas de vencimento, não sanado pela Emissora, por período superior a 2 (dois) Dias Úteis. • Distribuição de dividendos e/ou pagamento de juros sobre capital próprio, pela Emissora, em valor superior ao do dividendo mínimo obrigatório previsto no artigo 202 da Lei das Sociedades por Ações, e os juros sobre capital próprio imputados aos dividendos obrigatórios, caso a (a) a Emissora esteja inadimplente nos pagamentos de principal e/ou juros nos termos da escritura de emissão; ou (b) relação Dívida Financeira Líquida/EBITDA Ajustado seja superior a 4,50 vezes, exceto se a Emissora optar por

Emissor/ Tomador	Instrumento de Dívida	Principais cláusulas de Vencimento	Cláusulas Restritivas (covenants)²
		obrigação financeira do Rodoanel em montante superior a R\$116.000.000,00	contratar e apresentar ao Agente Fiduciário, com antecedência mínimo de 2(dois) Dias Úteis da data pretendida para distribuição de dividendos e/ou pagamento de juros sobre capital próprio - Ocorrência de qualquer alteração na composição societária da Emissora que resulte na perda do controle direto e indireto da Emissora, sem o prévio consentimento dos Debenturistas representando, no mínimo 50 %(cinquenta por cento) mais 1 das debêntures em Circulação, em primeira ou segunda convocação, salvo se (i) a Emissora realizar a Oferta Obrigatória de Aquisição nos termos previstos nesta Escritura de Emissão ou (ii) caso a transferência de controle seja realizada para “pessoa” ou “grupo” que não esteja(m) (1) envolvido(s) em processo administrativo, judicial ou arbitral e/ou, no seu melhor conhecimento, em investigações tendo por objeto práticas contrárias às Leis Anticorrupção ou (2) condenados, na esfera administrativa ou judicial por descumprimento das Leis Anticorrupção e (ii.1) desde que em razão da alteração de controle, a classificação de risco (rating) da 8ª Emissão de debêntures vigente à época não seja objeto de rebaixamento de nota pela Agência de Classificação de Risco contratada em referida emissão, sendo certo, que caso a 8ª emissão deixe de vigorar, por qualquer motivo, a Emissora deverá contratar uma agência de classificação de risco para classificação de risco da presente emissão anteriormente à alteração de controle pretendida, devendo, ainda, providenciar nova classificação de risco (rating) após a operação em questão, oportunidade na qual não deverá haver rebaixamento da nota; - Alteração do objeto social disposto no Estatuto Social da Emissora, que restrinja substancialmente as atividades atualmente por ela praticadas;
Via Mobilidade	2ª Emissão Debêntures	Eventos de Inadimplemento: EMISSORA: R\$23.000.000,00 Eventos de Inadimplemento: RUAS: R\$11.000.000,00 Eventos de Inadimplemento: Motiva: R\$118.000.000,00 Haverá vencimento antecipado: Não pagamento na data de vencimento, observado o prazo de cura aplicável, de qualquer	- Estando a Fiança em vigor, não pagamento na data de vencimento, observado o prazo de cura aplicável, de qualquer obrigação financeira em montante unitário ou agregado igual ou superior a (i) R\$ 118.000.000,00 (cento e dezoito milhões de reais) para o caso da Motiva e (ii) R\$ 11.000.000,00 (onze milhões de reais) para o caso de Ruas; - Alteração ou modificação do objeto social da Emissora, sem a prévia anuência de Debenturistas representando 2/3 (dois terços) das Debêntures em Circulação, reunidos em Assembleia Geral de Debenturistas, que restrinja substancialmente as atividades praticadas pela Emissora; - Não pagamento, pela Emissora, de proventos sob a forma de juros sobre o capital próprio e/ou pagamento de dividendos ou qualquer outra forma de pagamento aos acionistas da Emissora, exceto no que diz respeito a valores oriundos de contratos de prestação de serviços com partes relacionadas;

Emissor/ Tomador	Instrumento de Dívida	Principais cláusulas de Vencimento	Cláusulas Restritivas (covenants) ²
		obrigação financeira da ViaMobilidade, da Motiva ou do Ruas em montante unitário ou agregado superior a (i) R\$23.000.000,00 (vinte e três milhões de reais), no caso da Via Mobilidade, (ii) R\$118.000.000,00 (cento e dezoito milhões de reais), no caso da Motiva, ou (ii) R\$11.000.000,00 (onze milhões de reais) no caso do Ruas, em ambos os casos, o seu equivalente em outras moedas, sendo os valores deverão ser atualizados pela variação acumulada do IPCA	• A ocorrência de alteração na composição societária da Emissora que resulte na transferência a terceiros do seu controle acionário, sem prévia e expressa aprovação de Debenturistas que representem, no mínimo, 2/3 (dois terços) das Debêntures em Circulação; • Alteração do objeto social disposto no Estatuto Social da Emissora, que restrinja as atividades atualmente por ela praticadas; • Redução do capital social da Emissora, sem que haja prévia anuência dos Debenturistas representando ao menos maioria simples das Debêntures em Circulação, manifestada em assembleia especialmente convocada para esse fim; • Criação de quaisquer ônus ou gravame sobre os bens outorgados no âmbito dos Contratos de Garantia Real, sem que haja o prévio e expresso consentimento dos Debenturistas reunidos em Assembleia Geral, nos termos desta Escritura; • Caso, a partir do ano calendário de 2022, inclusive, (i) o ICSD (conforme definido abaixo) do ano calendário anterior seja menor que 1,30 (um inteiro e três décimos) vezes (“Índice ICSD”), com base nas demonstrações financeiras consolidadas e devidamente auditadas da Emissora ou através das demonstrações financeiras individuais e devidamente auditadas da Emissora e de todas as suas subsidiárias e/ou (ii) caso a Emissora esteja inadimplente em relação à quaisquer das obrigações pecuniárias de Juros Remuneratórios e amortização do Valor Nominal Unitário ou saldo do Valor Nominal Unitário previstas na Escritura, respeitados os respectivos prazos de cura, ocorra a distribuição de dividendos e/ou pagamento de juros sobre capital próprio, pela Emissora, ressalvado, entretanto, o pagamento do dividendo mínimo obrigatório previsto no artigo 202 da Lei das Sociedades por Ações, e os juros sobre capital próprio imputados aos dividendos obrigatórios; • Caso a relação Dívida Líquida/EBITDA da Emissora seja superior a 3,5 (três inteiros e cinco décimos) vezes (em conjunto com o Índice ICSD, os “Índices Financeiros”), com base nas demonstrações financeiras consolidadas anuais, devidamente auditadas, ou com base nas demonstrações financeiras auditadas da Emissora e de todas as suas subsidiárias, observado que este <i>covenant</i> financeiro somente será apurado anualmente se a Emissora contrair endividamentos adicionais às Debêntures (exceto mútuos com partes relacionadas, observado o disposto na alínea (q) desta Cláusula) e/ou assumir quaisquer passivo financeiro através da contratação de garantias bancárias (“Passivos Financeiros”), no ano subsequente à ocorrência do evento, cujo valor agregado seja superior a R\$ 15.000.000,00 (quinze milhões de reais) ou o equivalente em outras moedas, sendo este valor atualizado anualmente, a partir da Data de Emissão, pelo IPCA. Caso a Emissora descumpra o <i>covenant</i> financeiro Dívida Líquida/EBITDA, a mesma poderá, no prazo de 15 (quinze) dias, apresentar fiança bancária de uma Instituição Financeira Elegível, em montante equivalente ao saldo devedor das Debêntures, por prazo de vigência mínimo de 1

Emissor/ Tomador	Instrumento de Dívida	Principais cláusulas de Vencimento	Cláusulas Restritivas (covenants) ²
			(um) ano e obrigação de renovação da fiança bancária com qualquer Instituição Financeira Elegível em, no mínimo, 60 (sessenta) dias antes do término do prazo de vigência da carta de fiança, nos termos do Anexo II à Escritura de Emissão; • Caso a Emissora celebre contratos de mútuos figurando como mutuária, exceto se o contrato de mútuo prever pagamentos de juros e principal somente após 01 de janeiro de 2031 e, nesse caso, se a Emissora estiver adimplente com o último ICSD apurado, observado o disposto na alínea (o) desta cláusula, estarão autorizados previamente a realização de pagamentos extraordinários do contrato de mútuo retrocitado; • Caso a Emissora celebre contratos de mútuo, na qualidade de mutuante, com partes relacionadas ou quaisquer terceiros; • Caso a Emissora celebre contratos com partes relacionadas de prestação de serviço, execução ou gestão de obras ou outros contratos relacionados às atividades da Emissora em termos e condições que não observem parâmetros de mercado (<i>arm's lenght</i>) e/ou caso a Emissora celebre aditamentos aos contratos permitidos nos termos deste item que resultem em seus termos e condições deixarem de observar parâmetros de mercado (<i>arm's lenght</i>); • Assunção de endividamento por qualquer subsidiária da Emissora; e • Prestação de qualquer tipo de garantia fidejussória e/ou assunção de compromissos financeiros de terceiros pela Emissora e/ou suas subsidiárias.
Via Mobilidade	Linha 8 e 9 3ª Emissão	Eventos de Inadimplemento: EMISSORA: R\$300.000.000,00 Eventos de Inadimplemento: Motiva: R\$300.000.000,00 Eventos de Inadimplemento: RUAS: R\$50.000.000,00 Haverá vencimento antecipado: • Não pagamento na data de vencimento, observado o prazo de cura aplicável, de qualquer obrigação financeira da	• Não pagamento, pela Emissora, do Valor Nominal Atualizado, dos Juros Remuneratórios e/ou de quaisquer outras obrigações pecuniárias devidas aos Debenturistas, que não tenha sido sanado no prazo de 2 (dois) Dias Úteis contados das respectivas datas de vencimento previstas na Escritura de Emissão; • Alteração do objeto social da Emissora que descaracterize a atividade principal da Emissora, exceto se previamente aprovado pelo Poder Concedente; • Alteração ou transferência do controle acionário direto ou indireto da Emissora, sem prévia e expressa aprovação do Poder Concedente e de Debenturistas que representem, no mínimo, (a) 2/3 (dois terços) das Debêntures em Circulação em primeira convocação ou (b) a maioria simples das Debêntures em Circulação presentes na respectiva Assembleia Geral de Debenturistas em segunda convocação; • Restrição a redução de capital social, resgate, recompra, amortização, conversão de ações ou bonificação de ações de emissão da Emissora, salvo se atendidas, cumulativamente, as seguintes condições: (i) tenha sido atingido o <i>Completion</i> Total do Projeto (ii) o valor do capital social mínimo subscrito e integralizado esteja em conformidade com o exigido no Contrato de Concessão; (iii) a Emissora e/ou as Acionistas e/ou

Emissor/ Tomador	Instrumento de Dívida	Principais cláusulas de Vencimento	Cláusulas Restritivas (covenants)²
		ViaMobilidade, da Motiva ou do Ruas em montante unitário ou agregado superior a (i) R\$300.000.000,00 (trezentos milhões de reais), no caso da Via Mobilidade, (ii) R\$300.000.000,00 (trezentos milhões de reais), no caso da Motiva, ou (ii) R\$50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais) no caso do Ruas, em todos os casos, o seu equivalente em outras moedas, sendo os valores deverão ser atualizados pela variação acumulada do IGP-M.	a Subsidiária, conforme aplicável, não estejam inadimplentes com qualquer obrigação (iv) inexistência ordem de bloqueio em curso, nos termos do Contrato de Cessão Fiduciária e/ou Contrato de Administração de Contas; (v) as conta(s) reserva(s) dos serviços das dívidas do Contrato de Financiamento BNDES e das Debêntures estejam devidamente constituídas e preenchidas com o saldo mínimo previsto no Contrato; e (vi) seja comprovado o atingimento do índice financeiro de PL/AT > 0 atestado por auditor independente; e • Protesto de títulos contra a Emissora e/ou as Acionistas e/ou a Subsidiária (no caso das Acionistas somente enquanto a Fiança e suas obrigações sob os Contratos de Garantia e o Contrato de Suporte estiverem vigentes), em montante individual ou agregado, em um período de 12 (doze meses), igual ou superior a R\$ 300.000.000,00 (trezentos milhões de reais) para a Emissora, R\$ 300.000.000,00 (trezentos milhões de reais) para a Motiva, R\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais) para Ruas ou o respectivo equivalente em outras moedas, sendo este valor atualizado mensalmente, a partir da Data de Início da Rentabilidade até o protesto, pela variação do IPCA, salvo se (i) no prazo máximo de 30 (trinta) dias corridos contados da data em que a Emissora ou as Acionistas, conforme aplicável, receberem a notificação da respectiva ocorrência, a Emissora ou a Motiva ou a Ruas, conforme aplicável, comprovarem ao Agente Fiduciário que o protesto for sanado, declarado ilegítimo ou comprovado como tendo sido indevidamente efetuado; (ii) o protesto for sustado ou cancelado; ou (iii) forem prestadas e aceitas garantias em juízo.
Via Mobilidade	Linha 8 e 9 4ª Emissão	Eventos de Inadimplemento: EMISSORA: R\$50.000.000,00 Eventos de Inadimplemento: Motiva: R\$150.000.000,00 Eventos de Inadimplemento: RUAS: R\$50.000.000,00 Haverá vencimento antecipado: • Não pagamento na data de vencimento, observado o prazo de cura aplicável, de qualquer obrigação financeira da ViaMobilidade, da Motiva ou do Ruas em montante unitário ou	• Não pagamento, pela Emissora, do Valor Nominal Atualizado, dos Juros Remuneratórios e/ou de quaisquer outras obrigações pecuniárias devidas aos Debenturistas, que não tenha sido sanado no prazo de 2 (dois) Dias Úteis contados das respectivas datas de vencimento previstas na Escritura de Emissão; • Alteração do objeto social da Emissora que descaracterize a atividade principal da Emissora, exceto se previamente aprovado pelo Poder Concedente; • Alteração ou transferência do controle acionário direto ou indireto da Emissora, sem prévia e expressa aprovação do Poder Concedente e de Debenturistas que representem, no mínimo, (a) 2/3 (dois terços) das Debêntures em Circulação em primeira convocação ou (b) a maioria simples das Debêntures em Circulação presentes na respectiva Assembleia Geral de Debenturistas em segunda convocação; • Restrição a redução de capital social, resgate, recompra, amortização, conversão de ações ou bonificação de ações de emissão da Emissora, salvo se atendidas, cumulativamente, as seguintes condições: (i) tenha sido atingido o <i>Completion</i> Total do Projeto (ii) o valor do capital social mínimo subscrito e integralizado esteja em conformidade com o exigido no Contrato de Concessão; (iii) a Emissora e/ou as Acionistas e/ou a Subsidiária, conforme aplicável, não estejam inadimplentes com qualquer obrigação (iv) inexistência ordem de bloqueio em curso, nos termos do Contrato de Cessão Fiduciária e/ou Contrato de Administração de

Emissor/ Tomador	Instrumento de Dívida	Principais cláusulas de Vencimento	Cláusulas Restritivas (covenants)²
		agregado superior a (i) R\$50.000.000,00 (trezentos milhões de reais), no caso da Via Mobilidade, (ii) R\$150.000.000,00 (trezentos milhões de reais), no caso da Motiva, ou (ii) R\$50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais) no caso do Ruas, em todos os casos, o seu equivalente em outras moedas, sendo os valores deverão ser atualizados pela variação acumulada do IGP-M.	Contas; (v) as conta(s) reserva(s) dos serviços das dívidas do Contrato de Financiamento BNDES e das Debêntures estejam devidamente constituídas e preenchidas com o saldo mínimo previsto no Contrato; e (vi) seja comprovado o atingimento do índice financeiro de PL/AT > 0 atestado por auditor independente; e • Protesto de títulos contra a Emissora e/ou as Acionistas e/ou a Subsidiária (no caso das Acionistas somente enquanto a Fiança e suas obrigações sob os Contratos de Garantia e o Contrato de Suporte estiverem vigentes), em montante individual ou agregado, em um período de 12 (doze meses), igual ou superior a R\$ 50.000.000,00 (trezentos milhões de reais) para a Emissora, R\$ 150.000.000,00 (trezentos milhões de reais) para a Motiva, R\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais) para Ruas ou o respectivo equivalente em outras moedas, sendo este valor atualizado mensalmente, a partir da Data de Início da Rentabilidade até o protesto, pela variação do IPCA, salvo se (i) no prazo máximo de 30 (trinta) dias corridos contados da data em que a Emissora ou as Acionistas, conforme aplicável, receberem a notificação da respectiva ocorrência, a Emissora ou a Motiva ou a Ruas, conforme aplicável, comprovarem ao Agente Fiduciário que o protesto for sanado, declarado ilegítimo ou comprovado como tendo sido indevidamente efetuado; (ii) o protesto for sustado ou cancelado; ou (iii) forem prestadas e aceitas garantias em juízo.
BLOCO SUL	3ª Emissão Debêntures	Eventos de Inadimplemento: EMISSORA: R\$50.000.000,00 Eventos de Inadimplemento: Motiva: R\$150.000.000,00 • Não pagamento na data de vencimento, observado o prazo de cura aplicável, de qualquer obrigação financeira em montante unitário ou agregado superior a (i) R\$50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais), no caso do Bloco Sul, (ii) R\$150.000.000,00 (cento e cinquenta milhões de reais), no caso da Motiva	• Não pagamento, pela Emissora, do Valor Nominal Unitário Atualizado, dos Juros Remuneratórios e/ou de quaisquer outras obrigações pecuniárias devidas aos Debenturistas, que não tenha sido sanado no prazo de 2 (dois) Dias Úteis contados das datas de vencimento previstas; • Descumprimento, pela Emissora e/ou pelas Intervenientes, de qualquer obrigação não pecuniária prevista nesta Escritura de Emissão e/ou nos Contratos de Garantia, não sanado em até 30 (trinta) dias (ou no prazo de cura específico definido na referida obrigação; • Restrição a redução de capital social da Emissora, exceto se obtida a anuência do Poder Concedente e, cumulativamente: (1) após a Conclusão Parcial do Projeto e antes da Conclusão Total do Projeto, (i) a redução do capital social seja limitada à quantia de R\$ 250.000.000,00 (duzentos e cinquenta milhões de reais); (ii) seja mantido capital social mínimo integralizado nos termos estabelecidos no Contrato de Concessão; (iii) o ICSD apurado seja maior ou igual a 1,30, (iv) o PL/AT, após redução de capital social, se mantenha maior ou igual a 10% (dez por cento), (v) inexistirem dívidas com terceiros, excetuada a Dívida com BNDES; e (vi) não estar vigente Ordem de Bloqueio, (2) após a Conclusão Total do Projeto, (i) seja mantido o capital social mínimo integralizado nos termos estabelecidos no Contrato de Concessão; (ii) o ICSD seja maior ou igual a 1,30, (iii) o PL/AT, após redução de capital social, se mantenha maior ou igual a 10% (dez por cento); (iv) inexistência de dívidas com terceiros, excetuada a Dívida com BNDES; e (v) não estar vigente Ordem de Bloqueio;

Emissor/ Tomador	Instrumento de Dívida	Principais cláusulas de Vencimento	Cláusulas Restritivas (covenants) ²
			• Alteração ou transferência do controle acionário direto ou indireto da Emissora, sem prévia e expressa aprovação do Poder Concedente e dos Debenturistas que representem, no mínimo, (a) 2/3 (dois terços) das Debêntures em Circulação em primeira convocação ou (b) a maioria simples das Debêntures em Circulação presentes na respectiva Assembleia Geral de Debenturistas em segunda convocação, desde que, neste caso, estejam presentes Debenturistas representando, no mínimo, 30% (trinta por cento) das Debêntures em Circulação, exceto se, cumulativamente: (i) a Motiva continue como controladora direta ou indireta da Emissora; (ii) haja prévia e expressa aprovação do Poder Concedente, caso necessário; (iii) caso tratar-se de uma alteração do controle acionário direto da Emissora, seja aditado o Contrato de Alienação Fiduciária de Ações; • Descumprimento, pela Emissora, de qualquer sentença judicial transitada em julgado ou de decisão arbitral ou administrativa não sujeita a recurso, que condene a Emissora ao pagamento de valor, individual ou agregado igual ou superior a R\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais), ou o equivalente em outras moedas, atualizado mensalmente, a partir da Data de Início da Rentabilidade até o descumprimento, pela variação do IPCA, exceto se, no prazo de 30 (trinta) dias contado a partir da data fixada para pagamento, (i) os efeitos de tal sentença forem suspensos por meio de medida judicial ou arbitral cabível e enquanto assim permanecerem; ou (ii) o pagamento seja sanado pela Emissora; e • Restrição a distribuição de dividendos pela Emissora, pagamento de juros sobre capital próprio ou qualquer outro tipo de pagamento de distribuição de lucros (1) até a Conclusão Física do Projeto; (2) após a Conclusão Física do Projeto e até a Conclusão Total do Projeto, exceto caso atendidas, de forma cumulativa, as seguintes condições: (i) o ICSD seja maior ou igual a 1,30, apurado com base no exercício social imediatamente anterior, a partir de demonstrações financeiras auditadas por auditor independente e em que tenha havido 2 (duas) amortizações das Debêntures e 12 (doze) meses de amortização do Contrato BNDES, (ii) o PL/AT, seja maior ou igual a 0% (zero por cento), apurado com base no exercício imediatamente anterior, a partir das demonstrações financeiras da Emissora auditadas por auditor independente registrado na CVM; e (iii) não estar vigente Ordem de Bloqueio (3) após a Conclusão Total do Projeto, exceto caso atendidas as seguintes condições: (i) o ICSD seja maior ou igual a 1,30, apurado com base no exercício social imediatamente anterior, a partir de demonstrações financeiras auditadas por auditor independente registrado na CVM; (ii) o PL/AT, seja maior ou igual a 10% (dez por cento), apurado com base no exercício imediatamente anterior, a partir de demonstrações financeiras da Emissora auditadas por auditor independente registrado na CVM; e (iii) não estar vigente Ordem de Bloqueio.
BLOCO CENTRAL	3ª Emissão Debêntures	Eventos de Inadimplemento: EMISSIONA: R\$20.000.000,00	• Não pagamento, pela Emissora, do Valor Nominal Unitário Atualizado, dos Juros Remuneratórios e/ou de quaisquer outras obrigações pecuniárias devidas aos Debenturistas, que não tenha sido sanado no prazo de 2 (dois) Dias Úteis contados das datas de vencimento previstas;

Emissor/ Tomador	Instrumento de Dívida	Principais cláusulas de Vencimento	Cláusulas Restritivas (covenants) ²
		Eventos de Inadimplemento: Motiva: R\$150.000.000,00 • Não pagamento na data de vencimento, observado o prazo de cura aplicável, de qualquer obrigação financeira em montante unitário ou agregado superior a (i) R\$20.000.000,00 (vinte milhões de reais), no caso do Bloco Central, (ii) R\$150.000.000,00 (cento e cinquenta milhões de reais), no caso da Motiva	• Descumprimento, pela Emissora e/ou pelas Intervenientes, de qualquer obrigação não pecuniária prevista nesta Escritura de Emissão e/ou nos Contratos de Garantia, não sanado em até 30 (trinta) dias (ou no prazo de cura específico definido na referida obrigação; • Restrição a redução de capital social da Emissora, exceto se obtida a anuência do Poder Concedente e, cumulativamente: (1) após a Conclusão Parcial do Projeto e antes da Conclusão Total do Projeto, (i) a redução do capital social seja limitada à quantia de R\$ 200.000.000,00 (duzentos milhões de reais); (ii) seja mantido capital social mínimo integralizado nos termos estabelecidos no Contrato de Concessão; (iii) o ICSD apurado seja maior ou igual a 1,30, (iv) o PL/AT, após redução de capital social, se mantenha maior ou igual a 10% (dez por cento), (v) inexistirem dívidas com terceiros, excetuada a Dívida com BNDES; e (vi) não estar vigente Ordem de Bloqueio, (2) após a Conclusão Total do Projeto, (i) seja mantido o capital social mínimo integralizado nos termos estabelecidos no Contrato de Concessão; (ii) o ICSD seja maior ou igual a 1,30, (iii) o PL/AT, após redução de capital social, se mantenha maior ou igual a 10% (dez por cento); (iv) inexistência de dívidas com terceiros, excetuada a Dívida com BNDES; e (v) não estar vigente Ordem de Bloqueio; • Alteração ou transferência do controle acionário direto ou indireto da Emissora, sem prévia e expressa aprovação do Poder Concedente e dos Debenturistas que representem, no mínimo, (a) 2/3 (dois terços) das Debêntures em Circulação em primeira convocação ou (b) a maioria simples das Debêntures em Circulação presentes na respectiva Assembleia Geral de Debenturistas em segunda convocação, desde que, neste caso, estejam presentes Debenturistas representando, no mínimo, 30% (trinta por cento) das Debêntures em Circulação, exceto se, cumulativamente: (i) a Motiva continue como controladora direta ou indireta da Emissora; (ii) haja prévia e expressa aprovação do Poder Concedente, caso necessário; (iii) caso tratar-se de uma alteração do controle acionário direto da Emissora, seja aditado o Contrato de Alienação Fiduciária de Ações; • Descumprimento, pela Emissora, de qualquer sentença judicial transitada em julgado ou de decisão arbitral ou administrativa não sujeita a recurso, que condene a Emissora ao pagamento de valor, individual ou agregado igual ou superior a R\$ 20.000.000,00 (vinte milhões de reais), ou o equivalente em outras moedas, atualizado mensalmente, a partir da Data de Início da Rentabilidade até o descumprimento, pela variação do IPCA, exceto se, no prazo de 30 (trinta) dias contado a partir da data fixada para pagamento, (i) os efeitos de tal sentença forem suspensos por meio de medida judicial ou arbitral cabível e enquanto assim permanecerem; ou (ii) o pagamento seja sanado pela Emissora; • Restrição a distribuição de dividendos pela Emissora, pagamento de juros sobre capital próprio ou qualquer outro tipo de pagamento de distribuição de lucros (1) até a Conclusão Física do Projeto; (2) após a Conclusão Física do Projeto e até a Conclusão Total do Projeto, exceto caso atendidas, de forma

Emissor/ Tomador	Instrumento de Dívida	Principais cláusulas de Vencimento	Cláusulas Restritivas (covenants) ²
			cumulativa, as seguintes condições: (i) o ICSD seja maior ou igual a 1,30, apurado com base no exercício social imediatamente anterior, a partir de demonstrações financeiras auditadas por auditor independente e em que tenha havido 2 (duas) amortizações das Debêntures e 12 (doze) meses de amortização do Contrato BNDES, (ii) o PL/AT, seja maior ou igual a 0% (zero por cento), apurado com base no exercício imediatamente anterior, a partir das demonstrações financeiras da Emissora auditadas por auditor independente registrado na CVM; e (iii) não estar vigente Ordem de Bloqueio (3) após a Conclusão Total do Projeto, exceto caso atendidas as seguintes condições: (i) o ICSD seja maior ou igual a 1,30, apurado com base no exercício social imediatamente anterior, a partir de demonstrações financeiras auditadas por auditor independente registrado na CVM; (ii) o PL/AT, seja maior ou igual a 10% (dez por cento), apurado com base no exercício imediatamente anterior, a partir de demonstrações financeiras da Emissora auditadas por auditor independente registrado na CVM; e (iii) não estar vigente Ordem de Bloqueio.
RIO-SP	2ª Emissão Debêntures	Eventos de Inadimplemento: EMISSIONA: R\$50.000.000,00 Haverá vencimento antecipado: Não pagamento de obrigação financeira da RIO-SP em montante superior a (i) R\$50.000.000,00 (valor atualizado mensalmente pelo IGP-M a partir da data de emissão); (ii) R\$150.000.000,00 (cento e cinquenta milhões de reais), no caso da Motiva	• Não pagamento pela Emissora, na respectiva data de vencimento, das obrigações pecuniárias devidas aos Debenturistas, não sanado pela Emissora, por período superior a 2 (dois) Dias Úteis contados da data do respectivo vencimento; • Restrição a redução do capital social da Emissora exceto se atendidas todas as condições determinadas em escritura. • alteração ou transferência do controle acionário direto ou indireto da Emissora sem que a alteração ou transferência tenha sido prévia e expressamente aprovada pelo Poder Concedente e por Debenturistas que representem, no mínimo, (i) 2/3 (dois terços) das Debêntures em Circulação em primeira convocação; ou (ii) a maioria simples das Debêntures em Circulação presentes na respectiva Assembleia Geral de Debenturistas em segunda convocação • Descumprimento, pela Emissora, de qualquer sentença judicial transitada em julgado ou de decisão administrativa de efeitos imediatos ou arbitral definitiva não sujeita a recurso, proferida contra a Emissora, em valor individual ou agregado igual ou superior a R\$ 80.000.000,00 (oitenta milhões de reais), ou o equivalente em outras moedas, atualizado mensalmente, a partir da Data de Início da Rentabilidade da Primeira Série até o descumprimento, pela variação do IPCA, exceto se, no prazo de 30 (trinta) dias contado a partir da data fixada para pagamento, (i) os efeitos de tal sentença e/ou decisão, conforme o caso, forem suspensos por meio de medida judicial ou arbitral cabível e enquanto assim permanecerem; ou (ii) o pagamento seja sanado pela Emissora; • Alteração ou mudança do objeto social da Emissora e/ou da Motiva que descaracterize a atividade principal da Emissora e/ou da Motiva.

Emissor/ Tomador	Instrumento de Dívida	Principais cláusulas de Vencimento	Cláusulas Restritivas (covenants) ²
			• Contratação pela Emissora, na qualidade de credora, de empréstimos, mútuos, financiamentos ou qualquer outra forma de operação de crédito • Protesto de títulos contra a Emissora, em montante individual ou agregado, em um período de 12 (doze meses), em valor individual ou agregado igual ou superior a R\$ 80.000.000,00 (oitenta milhões de reais), ou o equivalente em outras moedas, sendo este valor atualizado mensalmente, a partir da Data de Início da Rentabilidade da Primeira Série até o protesto, pela variação do IPCA, salvo se no prazo de 30 (trinta) dias corridos contados da data em que a Emissora receber a notificação da respectiva ocorrência, a Emissora comprovar ao Agente Fiduciário que: (i) o protesto foi sanado, declarado ilegítimo ou comprovado como tendo sido indevidamente efetuado; (ii) o protesto foi cancelado; ou (iii) foram prestadas e aceitas garantias em juízo; • ocorrência de: (i) extinção, encerramento das atividades, liquidação, dissolução, ou decretação de falência da Emissora e/ou da Motiva; (ii) requerimento de autofalência formulado pela Emissora e/ou pela Motiva; (iii) pedido de falência relativo à Emissora e/ou à Motiva formulado por terceiros que não tenha sido elidido no prazo legal; ou (iv) requerimento, pela Emissora e/ou pela Motiva, de tutela cautelar, medida preparatória de recuperação judicial, ou, ainda conciliação/mediação antecedente com grupo de credores ao processo de recuperação judicial, que tenha como pedido, exclusivo ou não, a suspensão do pagamento de prestações pecuniárias relativas a esta Emissão, independentemente de deferimento ou de sua concessão pelo juiz competente;; • Restrição de distribuição de dividendos até a ocorrência do <i>Completion</i> do Projeto
Via Costeira	1ª Emissão Debêntures	Eventos de Inadimplemento: EMISSORA: R\$30.000.000,00 Haverá vencimento antecipado: Não pagamento de obrigação financeira da Via Costeira em montante superior a (i) R\$30.000.000,00 (valor atualizado mensalmente pelo IGP-M a partir da data de emissão);	• Não pagamento pela Emissora, na respectiva data de vencimento, das obrigações pecuniárias devidas aos Debenturistas, não sanado pela Emissora, por período superior a 2 (dois) Dias Úteis contados da data do respectivo vencimento; • Redução do capital social da Emissora, que represente cumulativamente mais de 10% (dez por cento) do seu patrimônio líquido (conforme última demonstração financeira auditada da Emissora) sem que haja prévia anuência dos Debenturistas representando ao menos a maioria simples das Debêntures em Circulação em primeira e/ou segunda convocação. Para os fins e efeitos do artigo 174, parágrafo 3º, da Lei das Sociedades por Ações, a Emissora fica, desde já, autorizada a realizar reduções de capital social que representem até, em valor individual ou agregado (considerando a vigência das Debêntures), 10% (dez por cento) do seu patrimônio líquido (conforme última demonstração financeira auditada da Emissora);

Emissor/ Tomador	Instrumento de Dívida	Principais cláusulas de Vencimento	Cláusulas Restritivas (covenants) ²
			• A ocorrência de qualquer alteração na composição societária da Emissora, que resulte na transferência pela Garantidora, do controle acionário direto e indireto da Emissora (conforme definição de controle prevista no artigo 116 da Lei das Sociedades por Ações), sem prévia e expressa aprovação dos Debenturistas que representem 50% (cinquenta por cento) mais uma das Debêntures em Circulação, em conjunto, em primeira convocação e, no mínimo, a maioria simples das Debêntures em Circulação, em conjunto, em segunda convocação, manifestada em Assembleia Geral de Debenturistas especialmente convocada para este fim, exceto se a alteração ou transferência do controle acionário direto e indireto da Emissora ocorrer dentro do grupo econômico ao qual a Emissora pertença. Entende- Controle 116 da Lei das Sociedades por Ações • Descumprimento, pela Emissora e/ou pela Garantidora, de sentença arbitral definitiva ou decisão judicial transitada em julgado, proferida por juízo competente contra a Emissora e/ou Garantidora, cujo valor de condenação seja, individual ou agregado, superior a R\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de reais), se proferida contra a Emissora, ou R\$ 155.000.000,00 (cento e cinquenta e cinco milhões de reais), se proferida contra a Garantidora, ou o equivalente em outras moedas, sendo este valor atualizado mensalmente, a partir da Data de Emissão, pelo IGP-M, exceto se no prazo de 30 (trinta) dias ou o prazo que estiver estipulado na lei aplicável, o que for menor, contados a partir da data fixada para pagamento, os efeitos de tal sentença ou decisão, conforme o caso, forem suspensos por meio de medida judicial ou arbitral cabível e enquanto assim permanecerem • Alteração do objeto social disposto no Estatuto Social da Emissora, que restrinja substancialmente as atividades atualmente por ela praticadas; • Protesto legítimo de títulos contra a Emissora e/ou Garantidora cujo valor não pago, individual ou agregado, ultrapasse R\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de reais), para a Emissora, ou R\$ 155.000.000,00 (cento e cinquenta e cinco milhões de reais), para a Garantidora, ou o equivalente em outras moedas, sendo este valor atualizado mensalmente, a partir da Data de Emissão, pelo IGP-M, exceto se (i) no prazo máximo de até 30 (trinta) dias contados da data de recebimento da notificação do protesto, a Emissora e/ou Garantidora comprovar que referido protesto foi indevidamente efetuado, decorreu de erro ou má-fé de terceiros, ou foi susinado ou cancelado; ou (ii) a Emissora prestar garantias em juízo, as quais deverão ser aceitas pelo Poder Judiciário • Pagamento de dividendos pela Emissora e/ou de juros sobre capital próprio, caso a Emissora esteja inadimplente com qualquer pagamento do Valor Nominal Unitário e/ou Juros Remuneratórios aplicável às Debêntures, ressalvado, entretanto, o pagamento pela Emissora do dividendo mínimo obrigatório previsto no artigo 202 da Lei das Sociedades por Ações, além dos juros sobre capital próprio imputados aos dividendos obrigatórios

Emissor/ Tomador	Instrumento de Dívida	Principais cláusulas de Vencimento	Cláusulas Restritivas (covenants) ²
VIA SUL	1ª Emissão Debêntures	Eventos de Inadimplemento: EMISSION: R\$20.000.000 Haverá vencimento antecipado: Não pagamento de obrigação financeira da Via Sul em montante superior a (i) R\$20.000.000,00 (valor atualizado mensalmente pelo IGP-M a partir da data de emissão);	• Não pagamento, pela Emissora, do Valor Nominal Unitário Atualizado, dos Juros Remuneratórios e/ou de quaisquer outras obrigações pecuniárias devidas aos Debenturistas, que não tenha sido sanado no prazo de 2 (dois) Dias Úteis; • Redução de capital social da Emissora, exceto se, cumulativamente: (i) a Emissora obtenha a anuência do Poder Concedente; e (ii) sejam atendidas, de forma cumulativa as seguintes condições: não esteja vigendo período de bloqueio; tenha ocorrido o Completion do Projeto; os índices financeiros permitidos estejam cumpridos; o PL/AT esteja maior ou igual a 20%; as contas reservas estejam integralmente preenchidas, os fatores A, D e E estejam apurados conforme especificado em escritura, a emissora e /ou fiadora não estejam inadimplente com qualquer obrigação; • Alteração ou transferência do controle acionário direto ou indireto da Emissora, sem prévia e expressa aprovação do Poder Concedente e dos Debenturistas que representem, no mínimo, (a) 2/3 (dois terços) das Debêntures em Circulação em primeira convocação ou (b) a maioria simples das Debêntures em Circulação presentes na respectiva Assembleia Geral de Debenturistas em segunda convocação, exceto se, cumulativamente: (i) a Motiva continue como controladora direta ou indireta da Emissora; (ii) haja prévia e expressa aprovação do Poder Concedente, caso necessário; • Descumprimento, pela Emissora, de qualquer sentença judicial transitada em julgado ou de decisão arbitral ou administrativa não sujeita a recurso, proferida contra a Emissora, em valor individual ou agregado igual ou superior a R\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais), ou o equivalente em outras moedas, atualizado mensalmente, a partir da Data de Início da Rentabilidade até o descumprimento, pela variação do IPCA, exceto se, no prazo de 30 (trinta) dias contado a partir da data fixada para pagamento, (i) os efeitos de tal sentença forem suspensos por meio de medida judicial ou arbitral cabível e enquanto assim permanecerem; ou (ii) o pagamento seja sanado pela Emissora; • Descumprimento, pela Emissora e/ou pelas Intervenientes, de qualquer obrigação não pecuniária, não sanado em até 30 (trinta) dias (ou no prazo de cura específico definido na referida obrigação, caso existente); • Alteração ou mudança do objeto social da Emissora e/ou das Intervenientes que descaracterize a atividade principal da Emissora e/ou das Intervenientes; • Ocorrência de: (i) extinção, encerramento das atividades, liquidação, dissolução, ou decretação de falência da Emissora e/ou das Intervenientes; (ii) requerimento de autofalência formulado pela Emissora

Emissor/ Tomador	Instrumento de Dívida	Principais cláusulas de Vencimento	Cláusulas Restritivas (covenants) ²
			e/ou pelas Intervenientes; ou (iii) pedido de falência relativo à Emissora e/ou às Intervenientes formulado por terceiros que não tenha sido elidido no prazo legal; • Restrição de pagamento de dividendos pela Emissora de seu lucro líquido, pagamento de juros sobre capital próprio ou qualquer outro tipo de pagamento aos acionistas em montante superior ao mínimo legal, bem como a realização de resgate, recompra, amortização ou bonificação de ações de emissão da Emissora ou o pagamento de juros sobre capital próprio ou qualquer outro tipo de pagamento à RS Holding, salvo se estejam atendidas, de forma cumulativa, as seguintes condições: Não esteja vigendo período de bloqueio, tenha ocorrido o Completion do Projeto, os índices financeiros permitidos estejam sendo cumpridos; PL/AT esteja maior ou igual a 20%; contas reservas estejam integralmente preenchidas, os fatores A, D e E estejam apurados conforme especificado em escritura, a emissora e /ou fiadora não estejam inadimplente com qualquer obrigação; e • Transformação da Emissora em sociedade limitada, nos termos dos artigos 220 a 222 da Lei das Sociedades por Ações.
Pampulha	2ª Emissão de Notas Comerciais	Eventos de Inadimplemento: EMISSION: R\$5.000.000,00 Haverá vencimento antecipado: Não pagamento de obrigação financeira da Pampulha em montante superior a (i) R\$5.000.000,00 (valor atualizado mensalmente pelo IGP-M a partir da data de emissão);	• Não pagamento, pela Emissora, do Valor Nominal Unitário Atualizado, dos Juros Remuneratórios e/ou de quaisquer outras obrigações pecuniárias devidas aos Titulares das Notas Comerciais Escriturais, que não tenha sido sanado no prazo de 2 (dois) Dias Úteis; • Redução de capital da Emitente, que represente cumulativamente mais de 10% (dez por cento) do seu patrimônio líquido (conforme última demonstração financeira auditada da Emitente) sem que haja prévia anuência dos Titulares das Notas Comerciais Escriturais representando ao menos maioria simples das Notas Comerciais Escriturais em Circulação, manifestada em assembleia especialmente convocada para esse fim; • Ocorrência de alteração na composição societária da Emitente que resulte na transferência pela Garantidora, do controle acionário direto e indireto da Emitente (conforme definição de controle prevista no artigo 116 da Lei das Sociedades por Ações), sem prévia e expressa aprovação dos Titulares das Notas Comerciais Escriturais que representem, no mínimo, (a) 2/3 (dois terços) das Notas Comerciais Escriturais em Circulação em primeira convocação ou (b) a maioria simples das Notas Comerciais Escriturais em Circulação presentes na respectiva Assembleia Geral dos Titulares das Notas Comerciais Escriturais em segunda convocação, desde que, neste caso, estejam presentes Titulares das Notas Comerciais Escriturais representando, no mínimo, 30% (trinta por cento) das Notas Comerciais Escriturais em Circulação, exceto se a alteração ou transferência do controle acionário direto e indireto da Emitente ocorrer dentro do grupo econômico ao qual a Emitente pertença • Descumprimento, pela Emitente e/ou pela Garantidora, de qualquer sentença judicial transitada em julgado ou de decisão arbitral ou administrativa não sujeita a recurso, em valor individual ou agregado

Emissor/ Tomador	Instrumento de Dívida	Principais cláusulas de Vencimento	Cláusulas Restritivas (covenants) ²
			igual ou superior a R\$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais), se proferida contra a Emitente, ou R\$ 155.000.000,00 (cento e cinquenta e cinco milhões de reais), se proferida contra a Garantidora, ou o respectivo equivalente em outras moedas, atualizado mensalmente, a partir da Data de Início da Rentabilidade até o descumprimento, pela variação positiva do IGP-M, exceto se, no prazo de 30 (trinta) Dias Úteis contado a partir da data fixada para pagamento (i) os efeitos de tal sentença forem suspensos por meio de medida judicial ou arbitral cabível e enquanto assim permanecerem; ou (ii) o pagamento seja sanado pela Emitente ou pela Garantidora, conforme aplicável; • Descumprimento, pela Emitente e/ou Garantidora, de qualquer obrigação não pecuniária prevista neste Termo de Emissão, não sanado no prazo de 15 (quinze) Dias Úteis do recebimento do aviso por escrito enviado pelo Agente Fiduciário; • Alteração do objeto social da Emitente, conforme disposto em seu Estatuto Social que restrinja substancialmente as atividades atualmente por ela praticada e descaracterize a atividade principal da Emitente; • Distribuição de dividendos e/ou pagamento de juros sobre capital próprio, pela Emitente, em valor superior ao do dividendo mínimo obrigatório previsto no artigo 202 da Lei das Sociedades por Ações, e os juros sobre capital próprio imputados aos dividendos obrigatórios, caso a relação Dívida Financeira Líquida/EBITDA Ajustado (conforme definido abaixo) seja superior 4,5 vezes (“Índice Financeiro”), conforme apurado anualmente, sendo a primeira apuração com base nas informações financeiras referentes ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, exceto se a Emitente optar por contratar e apresentar ao Agente Fiduciário, com antecedência mínima de 2 (dois) Dias Úteis da data pretendida para distribuição de dividendos e/ou pagamento de juros sobre capital próprio, carta(s) de fiança bancária no valor correspondente à dívida representada pelas Notas Comerciais Escriturais emitida por uma Instituição Financeira Autorizada
VLT	BNDES	Haverá vencimento Antecipado: • Cross Default no caso de inadimplemento de qualquer obrigação assumida perante o BNDES e suas subsidiárias, por parte de empresa ou entidade integrante do grupo econômico a que pertença.	• Submeter à aprovação do BNDES quaisquer propostas de matérias concernentes à oneração a qualquer título, de ação de sua propriedade, à venda, aquisição, incorporação, fusão, cisão de ativos ou qualquer outro ato que importe em transferência de controle acionário da VLT; • Caso haja a existência de sentença condenatória transitada em julgado em razão da prática de atos, pela VLT, que importem em trabalho infantil, trabalho escravo ou crime contra o meio ambiente; • Se ocorrer distribuição de dividendos, em valor superior ao mínimo legal, se o coeficiente de ICDS > = 1,3; e

Emissor/ Tomador	Instrumento de Dívida	Principais cláusulas de Vencimento	Cláusulas Restritivas (covenants) ²
			Sem a prévia autorização do BNDES, constituir penhor ou gravame sobre o(s) bens e direito(s) dado(s) em garantia, ou conceder preferência a outros créditos, fazer amortização de ações, emitir debêntures e partes beneficiárias e assumir novas dívidas de qualquer espécie, ressalvada a emissão de debêntures simples incentivadas de infraestrutura no valor total da emissão de no máximo R\$ 80.000.000,00 (oitenta milhões de reais) e remuneração máxima de IPCA + 9,0% (nove por cento).
METRÔ BAHIA	BNDES	Haverá vencimento Antecipado: Inadimplemento de qualquer obrigação da Beneficiária ou do Interviente ou inadimplemento de qualquer obrigação assumida perante o BNDES e suas subsidiárias, por parte de empresa ou entidade integrante do grupo econômico a que a MetrôBahia pertença.	- Sem prévia autorização do BNDES, constituir penhor ou gravame sobre o(s) bens e direito(s) dado(s) em garantia ao BNDES, bem como não oferecer em garantia a terceiros os ativos e recebíveis do Projeto; - Sem prévia autorização do BNDES, assumir novas dívidas que somadas a outra(s) dívida(s) de mesma natureza previamente existente(s), ultrapasse(m) o limite de R\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais); e/ou tenham prazo superior a 12 (doze) meses; - Submeter à aprovação do BNDES quaisquer propostas de matérias concernentes à oneração a qualquer título, à venda, aquisição, incorporação, fusão, cisão de ativos ou qualquer outro ato que importe ou possa vir a importar em modificação na atual configuração da Metrobahia ou em transferência do controle acionário da Metrobahia; - Distribuição de dividendos, em valor superior ao mínimo legal, se o coeficiente de ICDS for $\geq 1,3$; e - Existência de sentença condenatória transitada em julgado relativamente à prática de atos, pela MetrôBahia, que importem em trabalho infantil, trabalho escravo ou crime contra o meio ambiente.
MSVIA	BNDES	Haverá vencimento Antecipado: Cross Default no caso de inadimplemento de qualquer obrigação assumida perante o BNDES e suas subsidiárias, por parte de empresa ou entidade integrante do grupo econômico a que pertença.	- Não constituir, sem prévia autorização dos Credores, penhor ou gravame sobre o(s) direito(s) creditório(s) dado(s) em garantia; - Não conceder mútuos a quaisquer empresas integrantes do seu Grupo Econômico sem a prévia e expressa autorização do BNDES; - Não conceder preferência a outros créditos, não fazer amortização de ações, não emitir debêntures, partes beneficiárias ou qualquer outro valor mobiliário nem assumir novas dívidas e mútuos, sem prévia autorização do BNDES e da Caixa; - Sem prévia autorização do BNDES, não conceder preferência a outros créditos, fazer amortização de ações, emitir debêntures e partes beneficiárias ou assumir novas dívidas; - Não realizar distribuição de dividendos ou pagamentos de juros sobre capital próprio cujo valor, isoladamente ou em conjunto, supere o mínimo legal;

Emissor/ Tomador	Instrumento de Dívida	Principais cláusulas de Vencimento	Cláusulas Restritivas (covenants) ²
			• Submeter à aprovação do BNDES quaisquer propostas de matérias concernentes à oneração a qualquer título, de ação de sua propriedade, de emissão, da MSVia, à venda, aquisição, incorporação, fusão, cisão de ativos ou qualquer outro ato que importe ou possa vir a importar em modificações na atual configuração da MSVia ou em transferência do controle acionário da MSVia, ou em alteração da sua qualidade de acionista controlador da MSVia; • É vedado à MSVia sem a prévia autorização do BNDES, alienar ou onerar bens de seu ativo permanente; e • Existência de sentença condenatória transitada em julgado relativamente à prática de atos, pela MSVia, que importem em infringência à legislação que trata do combate à discriminação de raça ou de gênero, ao trabalho infantil e ao trabalho escravo.
MSVIA	BNDES (Repasse)	Haverá vencimento Antecipado: • Cross Default no caso de qualquer obrigação financeira assumida no âmbito de contratos, termos, compromissos (incluindo coobrigações, compromissos de aporte de capital e compromissos de garantia), títulos ou instrumentos financeiros celebrados por e entre a MSVia e/ou as Intervenientes com a Caixa, cujo valor seja superior a R\$ 1.000.000,00, atualizado pelo índice financeiro IGP-M, não remediado, sanado ou renegociado, após decorridos 5 dias úteis a contar da data do vencimento da obrigação adimplida.	• Não poderá apresentar, sem prévia e expressa autorização da Caixa, saldo devedor que represente mais de 10% da receita bruta; • Constituição, sem a prévia e expressa autorização da Caixa, de penhor, garantia fiduciária, ônus ou gravame sobre os bens dados em garantia; • Não conceder preferência a outros créditos, fazer amortização de ações, emitir debentures, partes beneficiárias ou qualquer outro valor mobiliário, nem assumir novas dívidas e mútuos, sem previa autorização da Caixa; • Obrigações Financeiras: não distribuir dividendos, em valor superior ao mínimo legal, se o coeficiente de ICDS $\leq 1,2$; • Alteração do controle acionário da MSVia ou dos Intervenientes sem prévia e expressa autorização da Caixa; • Submeter à aprovação da Caixa quaisquer propostas de matérias concernentes à oneração a qualquer título, de ação de sua propriedade, de emissão, da MSVia, à venda, aquisição, incorporação, fusão, cisão de ativos ou qualquer outro ato que importe ou possa vir a importar em modificações na atual configuração da MSVia ou em transferência do controle acionário da MSVia, ou em alteração da sua qualidade de acionista controlador da MSVia; • Modificação do objeto social da MSVia a qualquer tempo e/ou redução do capital social da MSVia anteriormente ao Completion Parcial, sem prévia anuência da Caixa.;

Emissor/ Tomador	Instrumento de Dívida	Principais cláusulas de Vencimento	Cláusulas Restritivas (covenants) ²
			• Não praticar atos societários sem a previa anuência da Caixa que impliquem a deterioração ou diminuição, material e substancial, do patrimônio, liquidez ou ativos da MSVia; • Fazer constar de toda e qualquer escritura de emissão de debentures com prazo igual ou superior a 6 anos e cuja emissão seja realizada até 31 de dezembro de 2018, cláusula que considere hipótese de vencimento antecipado a ocorrência dos seguintes eventos: (a) descumprimento de qualquer obrigação financeira perante a Caixa, o BNDES ou suas subsidiárias que não seja comprovadamente regularizado no prazo de 30 dias, a contar do vencimento da respectiva obrigação; e (b) declaração de vencimento antecipado de qualquer financiamento contratado com a Caixa, o BNDES ou suas subsidiárias fundado em inadimplemento financeiro; • Sentença condenatória transitada em julgado em razão da prática de atos, pela MSVia, que importem em trabalho infantil, trabalho escravo ou crime contra o meio ambiente; • Extinção, liquidação, dissolução, o requerimento de autofalência e o pedido de recuperação judicial ou extrajudicial a qualquer credor ou classe de credores formulado pela MSVia, ou a decretação de falência ou insolvência civil da MSVia; • Requerimento de falência da MSVia e/ou da Interviente Controladora e/ou da Interviente Fiadora formulado por terceiros, que não tenha sido elidido ou suspenso nos prazos legais; e • Ocorrência de procedimento judicial ou de qualquer evento que causem prejuízo à capacidade de pagamento da MSVia e/ou possam inviabilizar a continuidade do Projeto, não sanado no prazo de 15 dias úteis.
MSVIA	CAIXA	• Cross Default no caso de qualquer obrigação financeira assumida no âmbito de contratos, termos, compromissos (incluindo coobrigações, compromissos de aporte de capital e compromissos de garantia), títulos ou instrumentos financeiros celebrados por e entre a MSVia e/ou as Intervenientes com a Caixa, cujo valor seja superior a R\$ 1.000.000,00, atualizado pelo índice financeiro IGP-M, não remediado, sanado ou renegociado,	• Não apresentar, sem prévia e expressa autorização da Caixa, saldo devedor que represente mais de 10% da receita bruta; • Constituição, sem a prévia e expressa autorização da Caixa, de penhor, garantia fiduciária, ônus ou gravame sobre os bens dados em garantia; • Não alienar, ceder, transferir, dispor ou constituir ônus, penhor ou garantias de qualquer espécie a terceiros sobre os bens e direitos de sua titularidade sem a prévia e expressa autorização da Caixa; • Não conceder preferência a outros créditos, fazer amortização de ações, emitir debentures, partes beneficiárias ou qualquer outro valor mobiliário, nem assumir novas dívidas e mútuos, sem previa autorização da Caixa;

Emissor/ Tomador	Instrumento de Dívida	Principais cláusulas de Vencimento	Cláusulas Restritivas (covenants) ²
		após decorridos 5 dias úteis a contar da data do vencimento da obrigação adimplida.	• Não constituir, sem a prévia autorização dos Credores, penhor ou gravame sobre o(s) direito(s) creditório(s) dado(s) em garantia ao BNDES e Caixa e não conceder mútuos e, nem contrair dívidas adicionais às contraídas com os credores no âmbito dos financiamentos do projeto, sem a prévia e expressa anuência da Caixa; • Não realizar distribuição de dividendos ou pagamentos de juros sobre capital próprio (i) cujo valor, isoladamente ou em conjunto, supere o mínimo legal., até o Completion Total, exceto no caso de expressa anuência dos Credores; e (ii) quando a relação PL/AT for inferior a 20% ou quando o ICSD for inferior a 1,2; • Inclusão, em acordo societário, estatuto ou contrato social da MSVia de dispositivo que importe em restrições ou prejuízo à capacidade de pagamento das obrigações financeiras decorrentes do Contrato ou restrições à capacidade de crescimento da MSVia ou ao seu desenvolvimento tecnológico; • Alteração do controle acionário da MSVia sem prévia e expressa autorização da Caixa; • Modificação do objeto social da MSVia a qualquer tempo e/ou redução do capital social da MSVia anteriormente ao Completion Parcial, sem anuência prévia da Caixa; • Fazer constar de toda e qualquer escritura de emissão de debentures com prazo igual ou superior a 6 anos e cuja emissão seja realizada até 31 de dezembro de 2018, cláusula que considere hipótese de vencimento antecipado a ocorrência dos seguintes eventos: (a) descumprimento de qualquer obrigação financeira perante a Caixa, o BNDES ou suas subsidiárias que não seja comprovadamente regularizado no prazo de 30 dias, a contar do vencimento da respectiva obrigação; e (b) declaração de vencimento antecipado de qualquer financiamento contratado com a Caixa, o BNDES ou suas subsidiárias fundado em inadimplemento financeiro; • Sentença condenatória transitada em julgado em razão da prática de atos, pela MSVia, que importem em trabalho infantil, trabalho escravo ou crime contra o meio ambiente; • Extinção, liquidação, dissolução, o requerimento de autofalência e o pedido de recuperação judicial ou extrajudicial a qualquer credor ou classe de credores formulado pela MSVia, ou a decretação de falência ou insolvência civil da MSVia; • Requerimento de falência da MSVia e/ou da Interveniente Controladora e/ou da Interveniente Fiadora formulado por terceiros, que não tenha sido elidido ou suspenso nos prazos legais; e

Emissor/ Tomador	Instrumento de Dívida	Principais cláusulas de Vencimento	Cláusulas Restritivas (covenants) ²
			Ocorrência de procedimento judicial ou de qualquer evento que causem prejuízo à capacidade de pagamento da MSVia e/ou possam inviabilizar a continuidade do Projeto, não sanado no prazo de 15 dias úteis.
VIA SUL	BNDES	Haverá vencimento Antecipado: Inadimplemento de qualquer obrigação da Beneficiária ou do Interviente ou inadimplemento de qualquer obrigação assumida perante o BNDES e suas subsidiárias, por parte de empresa ou entidade integrante do grupo econômico a que a Via Sul pertença	- Não realizar, sem prévio consentimento do BNDES, a distribuição de dividendos ou o pagamento de juros sobre capital próprio referentes a um ano-fiscal, cujo valor, isoladamente ou em conjunto, supere o percentual de que trata o § 2º do art. 202 da Lei das Sociedades por Ações, salvo se estejam, cumulativamente, atingidos os seguintes requisitos: i) não esteja vigendo PERÍODO DE BLOQUEIO, conforme definido no CONTRATO DE CESSÃO E ADMINISTRAÇÃO; ii) o ICSD esteja maior ou igual a 1,3, conforme apurado com base nos valores relativos aos últimos 12 (doze) meses constantes das demonstrações financeiras auditadas ou revisadas; ou, alternativamente, que o caixa e equivalentes de caixa estejam maiores do que o saldo devedor deste CONTRATO; iii) o PL/AT esteja maior ou igual a 20% (vinte por cento), conforme apurado com base nos valores relativos aos últimos 12 (doze) meses constantes das demonstrações financeiras auditadas ou revisadas; iv) a CONTA RESERVA esteja integralmente preenchida com seu saldo mínimo, conforme regulação do CONTRATO DE CESSÃO E ADMINISTRAÇÃO; e v) estarem o Fator A, o Fator D e o Fator E, apurados pela ANTT, conforme o anexo 5 do CONTRATO DE CONCESSÃO, em montante agregado igual ou inferior à 10% (dez por cento), na última data de reajuste contratual da TARIFA DE PEDÁGIO; vi) a distribuição de dividendos ou o pagamento de juros sobre capital próprio não faça com que qualquer dos requisitos acima deixe de ser cumprido. - Não conceder preferência a outros créditos, não fazer amortização de ações, não emitir debêntures, partes beneficiárias ou qualquer outro valor mobiliário, nem assumir novas dívidas e mútuos sem prévia autorização do BNDES, salvo o previsto no Parágrafo Segundo do art. 34 das DISPOSIÇÕES APLICÁVEIS AOS CONTRATOS DO BNDES; - Não constituir, sem a prévia autorização do BNDES, penhor ou gravame sobre os bens e direitos dados em garantia ao BNDES na Cláusula Oitava (Garantia da Operação); e

Emissor/ Tomador	Instrumento de Dívida	Principais cláusulas de Vencimento	Cláusulas Restritivas (covenants) ²
			• Não ceder, vincular, empenhar, negociar, transferir ou comprometer de qualquer forma, direta ou indiretamente, os bens e direitos dados em garantia ao BNDES na Cláusula Oitava (Garantia da Operação).
BH AIRPORT	BNDES	Haverá vencimento Antecipado: • Cross Default no caso de inadimplemento de qualquer obrigação assumida perante o BNDES e suas subsidiárias, por parte de empresa ou entidade integrante do grupo econômico a que pertença. • O artigo 39, II das Disposições Aplicáveis aos Contratos do BNDES estabelece hipótese de cross default no caso de inadimplemento de qualquer obrigação assumida perante o BNDES e suas subsidiárias, por parte de empresa ou entidade integrante do grupo econômico a que Confins pertença. • Ademais, de acordo com o artigo 40 das Disposições Aplicáveis aos Contratos do BNDES, verificado o inadimplemento, poderá o BNDES considerar vencidos antecipadamente todos os contratos celebrados com a Confins, independentemente da aplicação das sanções estabelecidas.	• Não realizar, sem prévio consentimento do BNDES, a distribuição de dividendos ou o pagamento de juros sobre capital próprio referentes a um ano-fiscal, isoladamente ou em conjunto, cujo valor supere o percentual de que trata o § 2º do art. 202 da Lei das Sociedades por Ações, enquanto a 2ª pista de pouso e decolagem do AEROPORTO DE CONFINS não se encontrar operacional; • Não realizar, sem prévio consentimento do BNDES, a distribuição de dividendos ou o pagamento de juros sobre capital próprio referentes a um ano-fiscal, cujo valor, isoladamente ou em conjunto, supere o percentual de que trata o § 2º do art. 202 da Lei das Sociedades por Ações quando o Índice de Cobertura do Serviço da Dívida (ICSD) for inferior a 1,3 (um inteiro e três décimos); • Não conceder preferência a outros créditos, não fazer amortização de ações, não emitir debêntures, partes beneficiárias ou qualquer outro valor mobiliário, nem assumir novas dívidas e mútuos sem prévia autorização do BNDES, salvo o previsto no Parágrafo Segundo do art. 34 das DISPOSIÇÕES APLICÁVEIS AOS CONTRATOS DO BNDES; • Não constituir, sem a prévia autorização do BNDES, penhor ou gravame sobre os bens e direitos dados em garantia ao BNDES na Cláusula Oitava (Garantia da Operação); e • Não ceder, vincular, empenhar, negociar, transferir ou comprometer de qualquer forma, direta ou indiretamente, os bens e direitos dados em garantia ao BNDES na Cláusula Oitava (Garantia da Operação).

Emissor/ Tomador	Instrumento de Dívida	Principais cláusulas de Vencimento	Cláusulas Restritivas (covenants) ²
Via Mobilidade	Linha 8 e 9 BNDES	Haverá vencimento Antecipado: • Inadimplemento de qualquer obrigação da Beneficiária ou do Interviente ou inadimplemento de qualquer obrigação assumida perante o BNDES e suas subsidiárias, por parte de empresa ou entidade integrante do grupo econômico a que a Via Mobilidade linha 8 e 9 pertença.	• Não realizar, sem a prévia anuência do BNDES, a distribuição de dividendos, o pagamento de juros sobre capital próprio ou qualquer outro tipo de distribuição de recursos às ACIONISTAS, incluindo o pagamento, salvo se tais distribuições estejam cumulativamente atendendo os seguintes requisitos: a) o BNDES tenha emitido a DECLARAÇÃO DO COMPLETION TOTAL do projeto. b) a CONTA RESERVA esteja integralmente preenchida com seu saldo mínimo, conforme regulação do CONTRATO DE ADMINISTRAÇÃO DE CONTAS c) o ICSD seja no mínimo de 1,3; d) não esteja vigendo ORDEM DE BLOQUEIO, conforme definido no CONTRATO DE CESSÃO E ADMINISTRAÇÃO; e) na data de realização de tal pagamento a CLIENTE e/ou as ACIONISTAS e/ou a SUBSIDIÁRIAS, não estejam inadimplentes com qualquer obrigação contida no CONTRATO DE FINANCIAMENTO, nos CONTRATOS DE GARANTIA, no CONTRATO DE SUPORTE e/ou no CONTRATO DE CONCESSÃO f) PL/AT não seja negativo considerando tal pagamento v) inexistência de decisão no âmbito de procedimento, administrativo, judicial ou arbitral, que acarrete o término antecipado do CONTRATO DE CONCESSÃO; e v) inexistência de instauração em face da CLIENTE, pelo PODER CONCEDENTE, de processo de caducidade, anulação, relicitação ou rescisão do CONTRATO DE CONCESSÃO, exceto se (a) os respectivos efeitos de tal processo tenha sido suspensos judicialmente pela CLIENTE dentro do prazo de até 45 (quarenta e cinco) dias; ou (b) o PODER CONCEDENTE decidir de maneira favorável à CLIENTE no prazo de 60 (sessenta) dias • Não conceder preferência a outros créditos, não fazer amortização de ações, não emitir debêntures e partes beneficiárias nem assumir novas dívidas, ou realizar qualquer outra forma de operação de crédito, operação financeira e/ou operação de mercado de capitais, local ou internacional, inclusive mediante prestação de garantia fidejussória e/ou real, ressalvada: (i) a dívida decorrente da ESCRITURA DE EMISSÃO e a DÍVIDA ADICIONAL ou de outra forma expressamente permitido nos termos deste CONTRATO; (ii) dívidas assumidas junto às ACIONISTAS nos termos do CONTRATO DE SUPORTE; (iii) financiamentos de capital de giro, que somados representem saldo devedor (incluindo principal, juros e demais encargos), de até: (a) 5% (cinco por cento) da Receita Bruta da CLIENTE até o COMPLETION TOTAL; (b) 7% (sete por cento) da Receita Bruta da CLIENTE após declaração do COMPLETION

Emissor/ Tomador	Instrumento de Dívida	Principais cláusulas de Vencimento	Cláusulas Restritivas (covenants) ²
			TOTAL, conforme verificado por meio de suas demonstrações financeiras auditadas no exercício anterior ao referido financiamento no montante anual; e (iv) antecipação de recebíveis por fornecedores, no âmbito das operações de risco sacado; • Não constituir, sem a prévia autorização do BNDES, penhor ou gravame sobre os bens e direitos dados em garantia ao BNDES na Cláusula Sétima (Garantia da Operação); e • Não ceder, vincular, transferir ou comprometer, de qualquer forma, direta ou indireta, os bens e direitos mencionados na Cláusula Sétima (Garantias da Operação), sem a prévia e expressa anuência do BNDES
BLOCO SUL	BNDES	Haverá vencimento Antecipado: • Cross Default no caso de ocorrer o vencimento antecipado das Debêntures	• Não firmar aditivo ao CONTRATO DE CONCESSÃO que prejudique o cumprimento dos DOCUMENTOS DA OPERAÇÃO, exceto se houver a prévia anuência do BNDES; • Extinção, liquidação, dissolução, o requerimento de autofalência e o pedido de recuperação judicial ou extrajudicial a qualquer credor ou classe de credores, formulado pela CLIENTE ou pelas INTERVENIENTES ou a decretação de falência ou insolvência civil da CLIENTE ou das INTERVENIENTES • Não realizar sem a prévia e expressa anuência do BNDES até o atingimento da Conclusão Física do Projeto, distribuição de dividendos e/ou pagamentos de juros sobre capital próprio e quaisquer outros rendimentos aos Intervenientes; após o atingimento da CONCLUSÃO FÍSICA DO PROJETO e até o atingimento da CONCLUSÃO TOTAL DO PROJETO, não realizar distribuição de dividendos e/ou pagamentos de juros sobre capital próprio e quaisquer outros rendimentos aos INTERVENIENTES, exceto caso atendidas, de forma cumulativa, as seguintes condições: (i) o ICSD apurado com base no exercício imediatamente anterior, em que tenha havido 12 (doze) meses de amortização deste CONTRATO e 2 (dois) semestres de amortização das DEBÊNTURES, a partir de demonstrações financeiras auditadas por AUDITORIA INDEPENDENTE referentes ao exercício em questão, seja maior ou igual a 1,30; e (ii) o PL/AT seja maior que 0 (zero), apurado a partir de demonstrações financeiras auditadas por AUDITORIA INDEPENDENTE referentes ao exercício imediatamente anterior; e (c) após o atingimento da CONCLUSÃO TOTAL DO PROJETO, não realizar distribuição de dividendos e/ou pagamentos de juros sobre capital próprio e quaisquer outros rendimentos aos INTERVENIENTES, exceto caso atendidas, de forma cumulativa, as seguintes condições: (i) o ICSD apurado a partir de demonstrações financeiras auditadas por AUDITORIA INDEPENDENTE referentes ao exercício imediatamente anterior, seja maior ou igual a 1,30; e (ii) o PL/AT seja maior que 10% (dez por cento), apurado a partir de demonstrações financeiras auditadas por AUDITORIA INDEPENDENTE referentes ao exercício imediatamente anterior

Emissor/ Tomador	Instrumento de Dívida	Principais cláusulas de Vencimento	Cláusulas Restritivas (covenants) ²
			- Sem a prévia e expressa anuência do BNDES, não conceder mútuos ou fazer doações a quaisquer empresas e/ou sociedades integrantes do seu grupo econômico - Sem prévia anuência do BNDES, a alteração do controle, direto ou indireto da CLIENTE
BLOCO CENTRAL	BNDES	Haverá vencimento Antecipado: Cross Default no caso de ocorrer o vencimento antecipado das Debêntures	- Não firmar aditivo ao CONTRATO DE CONCESSÃO que prejudique o cumprimento dos DOCUMENTOS DA OPERAÇÃO, exceto se houver a prévia anuência do BNDES; - Extinção, liquidação, dissolução, o requerimento de autofalência e o pedido de recuperação judicial ou extrajudicial a qualquer credor ou classe de credores, formulado pela CLIENTE ou pelas INTERVENIENTES ou a decretação de falência ou insolvência civil da CLIENTE ou das INTERVENIENTES - Não realizar sem a prévia e expressa anuência do BNDES até o atingimento da Conclusão Física do Projeto, distribuição de dividendos e/ou pagamentos de juros sobre capital próprio e quaisquer outros rendimentos aos Intervenientes; após o atingimento da CONCLUSÃO FÍSICA DO PROJETO e até o atingimento da CONCLUSÃO TOTAL DO PROJETO, não realizar distribuição de dividendos e/ou pagamentos de juros sobre capital próprio e quaisquer outros rendimentos aos INTERVENIENTES, exceto caso atendidas, de forma cumulativa, as seguintes condições: (i) o ICSD apurado com base no exercício imediatamente anterior, em que tenha havido 12 (doze) meses de amortização deste CONTRATO e 2 (dois) semestres de amortização das DEBÊNTURES, a partir de demonstrações financeiras auditadas por AUDITORIA INDEPENDENTE referentes ao exercício em questão, seja maior ou igual a 1,30; e (ii) o PL/AT seja maior que 0 (zero), apurado a partir de demonstrações financeiras auditadas por AUDITORIA INDEPENDENTE referentes ao exercício imediatamente anterior; e (c) após o atingimento da CONCLUSÃO TOTAL DO PROJETO, não realizar distribuição de dividendos e/ou pagamentos de juros sobre capital próprio e quaisquer outros rendimentos aos INTERVENIENTES, exceto caso atendidas, de forma cumulativa, as seguintes condições: (i) o ICSD apurado a partir de demonstrações financeiras auditadas por AUDITORIA INDEPENDENTE referentes ao exercício imediatamente anterior, seja maior ou igual a 1,30; e (ii) o PL/AT seja maior que 10% (dez por cento), apurado a partir de demonstrações financeiras auditadas por AUDITORIA INDEPENDENTE referentes ao exercício imediatamente anterior - Sem a prévia e expressa anuência do BNDES, não conceder mútuos ou fazer doações a quaisquer empresas e/ou sociedades integrantes do seu grupo econômico - Sem prévia anuência do BNDES, a alteração do controle, direto ou indireto da CLIENTE

Emissor/ Tomador	Instrumento de Dívida	Principais cláusulas de Vencimento	Cláusulas Restritivas (covenants) ²
Costa Rica	Note Purchase Agreement	Eventos de Inadimplemento: CREDORA: US\$2.000.000,00 Haverá vencimento antecipado, se: • a Costa Rica estiver inadimplente quanto ao pagamento de qualquer principal ou prêmio ou montante de pelo menos USD 2.000.000, • se uma corte ou autoridade judicial nomear um administrador judicial para a Costa Rica (ou similar) em relação a ela ou a parte substancial de seus ativos, ou, ainda, constituir a Costa Rica em procedimento de recuperação ou reorganização ou qualquer tipo de procedimento falimentar.	• Criar, incorrer, assumir ou permitir qualquer ônus a respeito de qualquer propriedade ou ativo da Companhia; • Declarar ou realizar nenhum Pagamento Restrito (o qual inclui dividendos); • Realizar operações de consolidação ou fusão com qualquer outra Pessoa ou conduzir, transferir ou arrendar todo ou parte substancial de seus ativos em uma única transação ou uma série de transações para qualquer Pessoa; • Deverá comunicar, no prazo de 10 dias úteis contados da data em que o Diretor Responsável toma ciência da consumação de uma Mudança de Controle, ao menos que a Costa Rica tenha exercido seu direito de resgatar todas a Notas, a Companhia deverá fazer uma oferta para cada Comprador e Notista com um preço de resgate igual a 100% do montante principal, junto com qualquer juro acumulado e não pago até o momento; e • Não deverá transmitir, ceder, arrendar ou de qualquer outra forma dispor de qualquer de suas propriedades ou negócios.
Curaçao	Term Loan Facility Agreement	Eventos de Inadimplemento: CREDORA: US\$1.000.000,00 Haverá vencimento antecipado, conforme determinado: • em caso de inadimplemento de USD 1.000.000,00 (agregado) ou mais da Curaçao	• Criar ou permitir a existência de qualquer Garantia perante todo ou qualquer parte de seus ativos, exceto aqueles já outorgados; • Realizar nenhuma operação de fusão, divisão ou (<i>cross-border</i>) conversão sem o prévio consentimento por escrito do credor, que não poderá ser retido imotivadamente; • Notificar o credor em caso de qualquer mudança no controle acionário que resulte em 25% ou mais das ações detidas por uma pessoa ou entidade; e • Realizar transação ou uma série de transações (relacionadas ou não), voluntárias ou involuntárias, para vender, arrendar, transferir ou de qualquer outra forma dispor de todo ou parte de seus ativos.

Em adição às informações acima, indicamos, com relação aos *covenants* financeiros, os valores efetivamente performados no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024 foram:

Unidade	Emissão/Contrato	Periodicidade de Reporte	Covenants Atribuíveis à Empresa	Covenants Atribuíveis à Motiva	Base dez/22	Base dez/23	Base dez/24
Motiva S/A;	14a Emissão de Debêntures;	Anual	N/A;	Dívida Líquida / EBITDA < 4,5;	1,7	2,8	3,5
Motiva S/A;	15a Emissão de Debêntures;	Anual	N/A;	Dívida Líquida / EBITDA < 4,5;	1,7	2,8	3,5
Motiva S/A;	16a Emissão de Debêntures;	Anual	N/A;	Dívida Líquida / EBITDA < 4,5;	1,7	2,8	3,5
Motiva S/A;	17a Emissão de Debêntures;	Anual	N/A;	Dívida Líquida / EBITDA < 4,5;	1,7	2,8	3,5
AutoBAN;	14a Emissão de Debêntures;	Semestral	Dívida Líquida / EBITDA < 4,5;	N/A;	0,2	1,7	1,5
AutoBAN;	15a Emissão de Debêntures;	Semestral	Dívida Líquida / EBITDA < 4,5;	N/A;	0,2	1,7	1,5
SPVIAS;	12a Emissão de Debêntures;	Anual	Dívida Líquida / EBITDA < 4,5;	N/A;	1,9	1,5	1,3
SPVIAS;	13a Emissão de Debêntures;	Anual	Dívida Líquida / EBITDA < 4,5;	N/A;	1,9	1,5	1,3
SPVIAS;	14a Emissão de Debêntures;	Anual	Dívida Líquida / EBITDA < 4,5;	N/A;	1,9	1,5	1,3
Rodoanel;	8a Emissão de Debêntures;	Anual	Dívida Líquida / EBITDA < 4,5;	N/A;	n/a	n/a	2,0
Rodoanel;	9a Emissão de Debêntures;	Anual	Dívida Líquida / EBITDA < 4,5;	N/A;	n/a	n/a	2,0
ViaLagos;	7a Emissão de Debêntures;	Anual	Dívida Líquida / EBITDA < 4,0;	N/A;	n/a	1,2	1,8
ViaLagos	Res 4131	N/A	Dívida Líquida / EBITDA < 4,5;	N/A	n/a	1,2	1,8
RioSP;	2a Emissão de Debêntures; FINEM BNDES	Anual	ICSD > 1,3 (após completion)	N/A;	n/a	n/a	n/a
ViaRio;	8a Emissão de Debêntures;	Anual	ICSD > 1,3;	N/A;	n/a	0,20	1,5
MSVIA;	BNDES - FINEM/FINAME;CEF;	Anual	N/A;	Dívida Líquida / EBITDA < 4,5;	1,7	2,8	3,5
MSVIA;	BNDES - FINEM/FINAME;CEF;	Anual	ICSD > 1,2;	N/A;	-1,70	-1,5	-1,4

Unidade	Emissão/Contrato	Periodicidade de Reporte	Covenants Atribuíveis à Empresa	Covenants Atribuíveis à Motiva	Base dez/22	Base dez/23	Base dez/24
MSVIA;	BNDES - FINEM/FINAME;CEF;	Anual	PL / ATIVO > 20%;	N/A;	0,3	0,1	-62,1%
ViaSul;	1a Emissão de Debêntures; BNDES/FINAME	Anual	EBITDA cf Tabela;	N/A;	n/a	R\$ 334 MM	R\$ 306 MM
ViaSul	BNDES - FINEM/FINAME	Anual	N/A;	Dívida Líquida / EBITDA < 4,0	n/a	3,5	3,5
ViaSul	BNDES - FINEM/FINAME	Anual	PL / ATIVO > 20%;	N/A;	n/a	47%	43%
ViaCosteira	1a Emissão de Debêntures	Anual	N/A	Dívida Líquida / EBITDA < 4,5	n/a	n/a	3,5
ViaQuatro	5a Emissão de Debêntures	Trimestral	ICSD > 1,1	N/A	2,6	2,5	2,0
ViaQuatro	5a Emissão de Debêntures	Trimestral	ICSD > 1,3	N/A	2,6	2,5	2,0
ViaQuatro	5a Emissão de Debêntures	Trimestral	Dívida Líquida / EBITDA < 4,5	N/A	1,4	0,6	1,8
ViaQuatro	6a Emissão de Debêntures	Trimestral	ICSD > 1,3	N/A	2,6	2,5	2,0
ViaQuatro	6a Emissão de Debêntures	Trimestral	Dívida Líquida / EBITDA < 4,5	N/A	1,4	0,6	1,8
ViaMobilidade 5 e 17	2a Emissão de Debêntures	Anual	Dívida Líquida / EBITDA < 3,5	N/A	2,4	1,0	1,3
ViaMobilidade 5 e 17	2a Emissão de Debêntures	Anual	ICSD > 1,3	N/A	1,5	2,6	2,4
MetrôBahia	BNDES - FINEM/FINAME	Anual	ICSD > 1,3	N/A	1,3	1,5	1,7
MetrôBahia	BNDES - FINEM/FINAME	Anual	PL / ATIVO > 20%	N/A	0,3	0,3	0,3
VLT	BNDES - FINEM/FINAME	Anual	ICSD > 1,3;	N/A	1,2	1,6	0,8
VLT	BNDES - FINEM/FINAME	Anual	PL / ATIVO > 20%	N/A	0,2	0,2	0,2
VLT	2a Emissão de Notas Comerciais	Anual	ICSD > 1,3	N/A	N/A	1,6	0,8
VLT	3a Emissão de Notas Comerciais	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
ViaMobilidade 8 e 9	BNDES - FINEM/FINAME;3a e 4a Emissão de Debêntures	Anual	ICSD > 1,3;	N/A	N/A	0,07	0,24
ViaMobilidade 8 e 9	BNDES - FINEM/FINAME;3a e 4a Emissão de Debêntures	Anual	PL / ATIVO > 0	N/A	N/A	14%	19%
Bloco Central	3a Emissão de Debêntures;BNDES - FINEM/FINAME	Anual	ICSD > 1,3	N/A	N/A	0,1	1,3

Unidade	Emissão/Contrato	Periodicidade de Reporte	Covenants Atribuíveis à Empresa	Covenants Atribuíveis à Motiva	Base dez/22	Base dez/23	Base dez/24
Bloco Central	3a Emissão de Debêntures;BNDES - FINEM/FINAME	Anual	N/A	Dívida Líquida / EBITDA < 4,5	N/A	2,8	3,5
Bloco Central	BNB	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Bloco Sul	3a Emissão de Debêntures;BNDES - FINEM/FINAME	Anual	ICSD > 1,3	N/A	N/A	0,1	1,4
Bloco Sul	3a Emissão de Debêntures;BNDES - FINEM/FINAME	Anual	N/A	Dívida Líquida / EBITDA < 4,5	N/A	2,8	3,5
BH Airport	BNDES - FINEM/FINAME	Anual	N/A	Dívida Líquida / EBITDA < 3,5	3,2	3,5	3,5
BH Airport	BNDES - FINEM/FINAME	Anual	ICSD > 1,3	N/A	-1,0	0,0	1,2
Aeris	Loan	Anual	N/A	Dívida Líquida / EBITDA < 4,5	1,7	2,8	3,5
Pampulha	2a Emissão de Debêntures	Anual	Dívida Líquida / EBITDA < 4,5	N/A	n/a	0,3	2,9

g) Limites dos financiamentos contratados e percentuais já utilizados

Em 31 de dezembro de 2024, a MSVia possui os seguintes contratos de financiamentos em vigor:

- financiamento contratado em 12 de agosto de 2016, indiretamente com o BNDES, por intermédio da CAIXA, no valor total de R\$ 210.000 mil, dos quais, em 31 de dezembro de 2024, R\$ 52.795 mil haviam sido desembolsados (equivalente a 25,1% do total do contrato);
- financiamento de longo prazo contratado 12 de agosto de 2016, diretamente com a CAIXA, no valor total de R\$ 527.288 mil, dos quais, em 31 de dezembro de 2024, R\$ 126.711 mil haviam sido desembolsados (equivalente a 24,0% do total do contrato); e
- financiamento de longo prazo contratado em 14 de março de 2016, diretamente com o BNDES, no valor total de R\$ 2.109.915 mil, dos quais, em 31 de dezembro de 2024, R\$ 661.990 mil haviam sido desembolsados (equivalente a 31,4% do total do contrato).

Em razão do processo de relicitação e solução consensual, atualmente em curso, a liberação de novos recursos está suspensa no âmbito dos três contratos.

O BH Airport possui um financiamento de longo prazo contratado diretamente com o BNDES em 24 de agosto de 2018, no valor total de R\$ 508.000 mil. Em 31 de dezembro de 2024, já havia sido desembolsado o montante R\$ 459.588 mil (equivalente a 90% do total do contrato).

O VLT Carioca possui um financiamento de longo prazo contratado em 12 de novembro de 2015 diretamente com o BNDES, no valor total de R\$ 746.548 mil, dos quais, em 31 de dezembro de 2024, já havia sido desembolsado o montante de R\$ 731.658 mil (equivalente a 98% do total do contrato).

Em 31 de dezembro de 2024, a ViaSul possui os seguintes contratos de financiamentos em vigor:

- financiamento de longo prazo contratado, junto ao BNDES, em 27 de dezembro de 2019, no valor total de R\$ 1.235.198 mil, dos quais, em 31 de dezembro de 2023, R\$ 172.000 mil haviam sido utilizados (equivalente a 14% do total do contrato); e
- financiamento de longo prazo contratado, junto ao BNDES, em 19 de setembro de 2023, no valor total de R\$ 550.000 mil, não tendo havido desembolso até 31 de dezembro de 2023.

A Concessionária Bloco Sul contratou junto ao BNDES em 30 de outubro de 2023, financiamento no valor total de R\$ 550.000 mil, sendo que até 31 de dezembro de 2024 havia sido desembolsado o valor de 150.000 mil (equivalente a 27,27% do total do contrato)

A Concessionária Bloco Central assinou um contrato de financiamento de longo prazo, junto ao BNDES, em 30 de outubro de 2023, no valor total de R\$ 250.000 mil, sendo que até 31 de dezembro de 2024 havia sido desembolsado o valor de R\$ 208.000 mil (equivalente a 83,2% do total do contrato).

A Concessionária do Sistema Rodoviário Rio - São Paulo S.A., possui um financiamento de longo prazo, contratado diretamente com o BNDES em 27 de junho de 2024, no valor total de R\$ 1.343.750 mil. Em 31 de dezembro de 2024, nenhum recurso havia sido desembolsado.

A Concessionária do Sistema Rodoviário Rio - São Paulo S.A., realizou a 2ª emissão de debêntures no valor de R\$ 9.406.250 mil, sendo que foram integralizadas a 1ª e 2ª séries no valor de R\$ 2.500.000, mil (equivalente a 26,6% do total do contrato). As demais séries serão integralizadas à medida que as condições precedentes sejam atendidas.

h) Alterações significativas em itens das demonstrações de resultado e de fluxo de caixa

Comparação dos resultados operacionais nos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2024 e 31 de dezembro de 2023

(R\$ milhares)	2024	AV (%)	2023	AV (%)	AH (%)
Receita Bruta (incluindo a Receita de Construção)	22.836.324	100,0%	19.921.329	100,0%	14,6%
Receita Bruta (excluída a Receita de Construção)	15.590.244	68,3%	15.973.127	80,2%	-2,4%
- Receita de Pedágio	8.975.150	39,3%	8.264.206	41,5%	8,6%
- Outras receitas	6.615.094	29,0%	7.708.921	38,7%	-14,2%
Deduções da Receita Bruta	-1.052.533	-4,6%	-988.604	-5,0%	6,5%
Receita Líquida (excluída a Receita de Construção)	14.537.711	63,7%	14.984.523	75,2%	-3,0%
(+) Receita de Construção	7.246.080	31,7%	3.948.202	19,8%	83,5%
Custos e Despesas (a)	-16.601.568	-72,7%	-12.888.313	-64,7%	28,8%
- Depreciação e Amortização	-1.716.427	-7,5%	-1.573.148	-7,9%	9,1%
- Serviços de Terceiros	-1.994.007	-8,7%	-1.603.160	-8,0%	24,4%
- Custo da Outorga	-252.953	-1,1%	-200.222	-1,0%	26,3%
- Custo com Pessoal	-2.338.120	-10,2%	-2.181.213	-10,9%	7,2%
- Custo de Construção	-7.246.080	-31,7%	-3.948.202	-19,8%	83,5%
- Provisão de Manutenção	-490.650	-2,1%	-482.782	-2,4%	1,6%
- Outros	-2.430.224	-10,6%	-2.763.164	-13,9%	-12,0%
- Apropriação de Despesas Antecipadas da Outorga	-133.107	-0,6%	-136.422	-0,7%	-2,4%
Resultado Financeiro Líquido	-3.092.390	-13,5%	-3.212.477	-16,1%	-3,7%
Resultado de Equivalência Patrimonial	246.666	1,1%	179.392	0,9%	37,5%
Lucro (Prejuízo) Antes do IR & CS	2.336.499	10,2%	3.011.327	15,1%	-22,4%
Imposto de Renda e Contribuição Social	-1.024.884	-4,5%	-1.156.826	-5,8%	-11,4%
Lucro antes da participação dos minoritários	1.311.615	5,7%	1.854.501	9,3%	-29,3%
Participação dos minoritários	-62.920	-0,3%	-149.661	-0,8%	-58,0%
Lucro Líquido do exercício	1.248.695	5,5%	1.704.840	8,6%	-26,8%

Receita bruta

Principal componente da receita operacional bruta, a receita de pedágio totalizou R\$ 8.975.150 mil no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024 e R\$ 8.264.206 mil no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2023 (resultando em um aumento de 8,6% sobre 2023) e representou 57,6% do total da receita bruta, excluindo-se a receita de construção. A variação deste componente da receita é consequência do aumento das tarifas médias de 4,7%, além do tráfego, que apresentou crescimento de 3,7%, em comparação ao ano anterior.

A rubrica de outras receitas brutas apresentou queda de 14,2% devido, majoritariamente, aos efeitos dos reequilíbrios reconhecidos em 2023 e que não impactaram o ano de 2024. Dentre os efeitos, destacam-se: **(i)** a receita do acordo de Barcas, de R\$ 569.921 mil, **(ii)** a receita de reequilíbrio da ViaQuatro, de R\$ 682.607 mil, **(iii)** a receita de reequilíbrio da ViaMobilidade - Linhas 5 e 17, de R\$ 297.892 mil, **(iv)** a

receita de reequilíbrio de BHAirport, de R\$ 27.900 mil, e **(v)** a receita de reequilíbrio da Aeris, de R\$ 192.131 mil.

Custos e despesas totais e outras receitas

Houve acréscimo de 28,8% em relação a 2023, totalizando R\$ 16.601.568 mil no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024 em comparação a R\$ 12.888.313 mil no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2023. Os principais motivos dessa variação estão indicados abaixo:

- As despesas de depreciação e amortização somaram R\$ 1.716.427 mil no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024 e R\$1.573.148 mil no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2023. O aumento de 9,1% decorreu, principalmente, do acréscimo de saldo de intangível na ViaMobilidade – Linhas 8 e 9, principalmente em função da entrega de material rodante (novos trens), além do maior volume de obras na RioSP e ViaSul no período.
- A rubrica de serviços de terceiros totalizou R\$1.994.007 mil no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024 e R\$1.603.160 mil no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2023, com acréscimo de 24,4%. Esse resultado decorreu, majoritariamente, dos serviços de conservação do pavimento rígido e flexível na ViaOeste, MSVia, RodoAnel Oeste e SPVias. Houve ainda aumento nos serviços de consultorias relacionadas ao Plano de Aceleração de Valor (PAV) e novos negócios.
- O custo da outorga atingiu R\$ 252.953 mil no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024 e R\$ 200.222 mil no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2023. O acréscimo de 26,3% reflete o aumento das outorgas variáveis, em consequência do aumento de passageiros transportados em Curaçao, além do aumento da receita de pedágio na AutoBAn, ViaOeste, SPVias e RodoAnel Oeste, resultado do maior volume de tráfego de veículos.
- O custo com pessoal atingiu R\$ 2.338.120 mil no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024 e R\$ 2.181.213 mil no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2023, registrando aumento de 7,2%. O aumento foi reflexo, principalmente, do dissídio médio salarial de aproximadamente 3,86% realizado no ano de 2024, além das provisões para desmobilização da ViaOeste e Barcas.
- Os custos de construção atingiram R\$ 7.246.080 mil no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024 e R\$ 3.948.202 mil no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2023, representando um aumento de 83,5%. A variação decorreu, majoritariamente, do efeito **(i)** da entrega de material rodante ao longo de 2024 na ViaMobilidade – Linhas 8 e 9, **(ii)** das obras de adequação, implantação de melhorias e investimentos obrigatórios, majoritariamente parte do escopo da fase 1B nos Blocos Sul e Central e **(iii)** do aumento no volume de investimentos na RioSP, relacionados a ampliações, desapropriações, recuperação de pavimento e sistemas diversos nos trechos da região metropolitana e rural de São Paulo.
- A provisão de manutenção atingiu R\$ 490.650 mil no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024 e R\$ 482.782 mil no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2023, registrando aumento de 1,6%. O aumento decorreu, principalmente, do efeito das provisões do

novo ciclo de manutenção do pavimento no RodoAnel Oeste e na SPVias, compensados em parte pelo menor volume de provisões na AutoBAN.

- Os outros custos totalizaram R\$ 2.430.224 mil no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, representando uma redução de 12,0% em relação aos R\$ 2.763.164 mil registrados no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2023. Essa queda se explica, principalmente, pelos investimentos na ViaOeste, que somaram R\$ 759.081 mil em 2024, frente a R\$ 964.522 mil em 2023, relacionados a obras que não geram benefício econômico futuro e, portanto, contabilizadas como custo no momento de sua realização. Contribuiu também para essa redução a provisão de custos com a devolução do terreno do NASP, no valor de R\$ 121.376 mil em 2023, fato que não se repetiu em 2024.

Resultado financeiro

No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, o resultado financeiro líquido foi negativo em R\$ 3.092.390 mil, comparado a um resultado negativo de R\$ 3.212.477 mil no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2023. A redução de 3,7% decorre do menor CDI anual médio acumulado de 2024 em relação ao exercício anterior (10,87% vs. 13,04%, respectivamente), compensado parcialmente pelo maior IPCA do período (4,83% vs. 4,62%, respectivamente). Ainda sobre os indicadores, houve mudança no perfil da dívida do Grupo, sendo que as dívidas indexadas pelo CDI diminuíram de 48% para 38% em 2024 e as dívidas atualizadas pelo IPCA, aumentaram de 30% para 40%. Além disso, verificou-se aumento de capitalizações de custos sobre empréstimos de R\$ 342 milhões na ViaMobilidade – Linhas 8 e 9, RioSP, ViaSul e nos Blocos Sul e Central, em linha com a execução de investimentos nos ativos. Em contrapartida, os rendimentos sobre aplicações financeiras foram R\$ 266.262 mil inferiores, devido ao caixa médio menor em relação ao ano anterior, além da redução do CDI anual médio.

Lucro líquido

No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, o lucro líquido atribuído aos acionistas da controladora atingiu R\$ 1.248.695 mil e no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2023, R\$ 1.704.840 mil, apresentando uma redução de 26,8% em relação ao ano de 2023. A redução decorreu principalmente do reconhecimento, no ano de 2023, das receitas extraordinárias: (i) do acordo de Barcas, de R\$ 569.921 mil, (ii) de reequilíbrio da ViaQuatro, de R\$ 682.607 mil, (iii) de reequilíbrio da ViaMobilidade - Linhas 5 e 17, de R\$ 297.892 mil, (iv) de reequilíbrio da BHAirport de R\$ 27.900 mil e (v) de reequilíbrio da Aeris, de R\$ 192.131 mil. O impacto no lucro líquido do exercício de 2023 foi de R\$ 1.232.395 mil.

Comparação do Fluxo de Caixa nos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2024 e 31 de dezembro de 2023

Em R\$ milhares	31/12/2024	31/12/2023	AH (%)
Legislação Societária (R\$ Milhares) - Método Indireto			
Fluxo de caixa das atividades operacionais			
Caixa líquido proveniente (usado nas) das atividades operacionais	7.172.545	6.817.411	5%
Lucro (prejuízo) líquido do período	1.311.615	1.854.501	-29%
Ajustes por:	4.075.566	3.076.176	32%
Imposto de renda e contribuição social diferidos	(282.600)	(161.955)	74%
Apropriação de despesas antecipadas	133.107	136.422	-2%
Depreciação, amortização e <i>impairment</i>	1.553.329	1.414.430	10%
Baixa do ativo imobilizado, intangível e diferido	59.062	124.534	-53%
Pis e Cofins Diferidos	2.860	3.952	-28%
Amortização do direito da concessão - ágio	140.653	135.108	4%
Variação cambial sobre empréstimos, financiamentos	20.265	(36.581)	-155%
Variação monetária das obrigações com o poder concedente	171.790	165.496	4%
Juros e variação monetária s/ debêntures, notas promissórias, empréstimos, financiamentos e arrendamento mercantil	3.675.761	3.697.262	-1%
Capitalização de custo de empréstimos	(568.561)	(226.932)	151%
Resultado de operações com derivativos	370.268	88.445	319%
Constituição da provisão de manutenção	490.650	482.782	2%
Ajuste a valor presente da provisão de manutenção	85.126	51.898	64%
Constituição líquida de reversões e atualizações para provisões de riscos cíveis, trabalhistas, previdenciários, tributários, contratuais e obrigações a executar	265.685	388.035	-32%
(Reversão) provisão para perda esperada - contas a receber das operações	5.658	(21.959)	n.m
Juros e variação monetária sobre mútuos e fianças com partes relacionadas	17.185	22.034	-22%
Juros sobre impostos, contribuições e multas com os Poderes Concedentes parcelados	1.463	1.599	-9%
Ajuste a valor presente de obrigações com o Poder Concedente	78.555	80.737	-3%
Adições e remunerações do contas a receber dos Poderes Concedentes	(1.457.626)	(1.895.190)	-23%
Equivalência patrimonial	(246.666)	(179.392)	38%
Variações cambiais sobre fornecedores estrangeiros	6.153	(1.601)	n.m.
Juros sobre mútuos com terceiros	17.066	18.821	-9%
Valor justo de empréstimos, financiamentos e debêntures	(378.271)	97.207	n.m.
Juros e variação monetária sobre acordo de leniência e PIC	-	337	n.m.
Depreciação – Direito de uso em arrendamento	22.445	23.610	-5%
Estimativa de perda Lei n.º 13.448/2017	71.651	73.575	-3%
Perdas (Ganhos) em alienações e aquisições de investimentos - Maas, MTH e TAS	2.212	15.430	-86%
Rendimentos sobre aplicações financeiras	(221.761)	(236.697)	-6%
Reversão do ajuste a valor presente do arrendamento	3.624	5.009	-28%
Plano de incentivo de longo prazo liquidável em ações	20.317	10.463	94%
Receita de reequilíbrio - Aeris, ViaQuatro, ViaMobilidade - Linhas 5 e 17, BH Airport e Acordo de Barcas	-	(1.200.703)	n.m.

Obrigações a executar	14.536	-	n.m.
Baixa arrendamento	1.630	-	n.m.
Variações nos ativos e passivos	1.785.364	1.886.734	-5%
(Aumento) redução dos ativos	2.081.085	1.972.423	6%
Contas a receber das operações	(176.674)	(55.373)	219%
Contas a receber de partes relacionadas	50.731	(23.171)	n.m.
Tributos a recuperar	(7.454)	(166.951)	-96%
Dividendos e juros sobre capital próprio recebidos	261.004	251.935	4%
Despesas antecipadas e outros créditos	(137.171)	(100.591)	36%
Recebimento do contas a receber dos Poderes Concedentes	1.888.167	1.901.932	-1%
Adiantamento a fornecedores	(4.867)	(11.139)	-56%
Contas a receber dos Poderes Concedentes	328.792	323.602	2%
Estoques	(119.344)	(147.821)	-19%
Créditos de carbono	(2.099)	-	n.m.
Aumento (redução) dos passivos	(295.721)	(85.689)	245%
Fornecedores	19.316	496.434	-96%
Fornecedores e contas a pagar a partes relacionadas	24.241	8.622	181%
Obrigações sociais, trabalhistas e previdenciárias	92.070	38.988	136%
Impostos e contribuições a recolher, parcelados e provisão de imposto de renda e contribuição social	1.289.735	1.188.492	9%
Pagamentos de imposto de renda e contribuição social	(1.165.322)	(1.345.936)	-13%
Realização da provisão de manutenção	(337.885)	(146.935)	130%
Obrigações com os Poderes Concedentes	(159.527)	90.835	n.m.
Pagamentos de obrigações com os Poderes Concedentes	-	(191.684)	n.m.
Pagamento de provisão para riscos cíveis, trabalhistas, previdenciários, tributários e contratuais	(174.920)	(200.006)	-13%
Mútuos cedidos a terceiros	(17.066)	(141.705)	-88%
Ressarcimento de obras efetuadas	12.075	-	n.m.
ISS, Pis e Cofins diferidos	(2.318)	(2.129)	9%
Obrigações a executar	16.528	18.927	-13%
Adiantamento a fornecedores com partes relacionadas	14.176	(25.392)	n.m.
Outras obrigações	93.965	125.800	-25%
Passivo de contrato	(789)	-	n.m.
Fluxo de caixa das atividades de investimentos			
Aquisição de ativo imobilizado	(424.897)	(336.793)	26%
Adições ao ativo intangível	(5.906.015)	(5.104.159)	16%
Outros de ativo imobilizado e intangível	21.450	37.418	-43%
Aumento de capital em investidas e outros movimentos de investimentos	(461)		n.m.
Adiantamento para futuro aumento de capital com partes relacionadas	54	(460)	n.m.
Caixa líquido adquirido na venda de participação da TAS	-	-	n.m.
Aplicações financeiras líquidas de resgate	472.817	675.573	-30%
Resgates / aplicações (conta reserva)	(248.364)	(60.495)	311%
Ativos e passivos mantidos para venda	-	(28.555)	-100%
Alienação de investimento	100.000	-	n.m.
Caixa líquido usado nas atividades de investimentos	(5.985.416)	(4.817.471)	24%
Fluxo de caixa das atividades de financiamento			

Ações em tesouraria - Recompra de ações	(77.163)	(44.825)	72%
Liquidação de operações com derivativos	(72.584)	(274.322)	-74%
Pagamentos de principal e juros de mútuos com partes relacionadas	-	(187)	n.m.
Captações (líquidas de custos de transação)	12.032.957	10.772.063	12%
Pagamentos de principal e juros	(12.374.263)	(12.838.402)	-4%
Dividendos pagos a acionistas da controladora	(748.651)	(382.393)	96%
Dividendos pagos a acionistas não controladores	(424.273)	(61.085)	595%
Aumentos/reduções de capital dos acionistas não controladores	126.416	177.779	-29%
Pagamentos de principal e juros	(27.303)	(27.921)	-2%
Caixa líquido usado nas atividades de financiamento	(1.564.864)	(2.679.293)	-42%
Efeito de variações da taxa de câmbio no caixa e equivalentes de caixa	16.923	(1.003)	n.m.
Aumento / Redução do caixa e equivalentes de caixa	(360.812)	(680.356)	-47%
Demonstração da redução do caixa e equivalentes de caixa			
No início do período	4.548.717	5.229.073	-13%

Caixa líquido proveniente (usado nas) das atividades operacionais

No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, o caixa líquido proveniente das atividades operacionais atingiu R\$ 7.172.545 mil e no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2023, R\$ 6.817.485 mil, representando um aumento de 5% em relação a 2023. Os principais motivos dessa variação estão indicados abaixo:

- **Lucro Líquido do Período:** No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, o lucro líquido foi de R\$ 1.311.615 e no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2023 foi de R\$ 1.854.501, apresentando uma redução de R\$ 542.886 mil comparado a 2023, devido, principalmente, ao reconhecimento das receitas extraordinárias na ViaQuatro, ViaMobilidade – Linhas 5 e 17, Barcas, BHAirport e Aeris no ano de 2023.
- **Receita de reequilíbrio – Aeris, ViaQuatro, ViaMobilidade – Linhas 5 e 17, BHAirport e Acordo de Barcas:** No ano de 2023, foram reconhecidos os efeitos dos reequilíbrios e que não impactaram o ano de 2024. Dentre os ativos, destacam-se: (i) a receita do acordo de Barcas, de R\$ 569.921 mil, (ii) a receita de reequilíbrio da ViaQuatro, de R\$ 682.607 mil, (iii) a receita de reequilíbrio da ViaMobilidade - Linhas 5 e 17, de R\$ 297.892 mil, (iv) a receita de reequilíbrio da BHAirport, de R\$ 27.900 mil, e (v) a receita de reequilíbrio da Aeris, de R\$ 192.131 mil.
- **Capitalização de custo de empréstimos:** Em 2024, a capitalização de custo de empréstimos atingiu de R\$ (568.561) e em 31 de dezembro de 2023 foi de R\$ (226.932), apresentando um aumento de R\$ (341.629) mil comparado a 2023, em linha com a execução de investimentos na ViaMobilidade – Linhas 8 e 9, RioSP, ViaSul e nos Blocos Sul e Central.

Caixa líquido usado nas atividades de investimentos

O caixa líquido usado nas atividades de investimentos no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, foi de R\$ (5.985.416) e no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2023, foi de R\$ (4.817.471), o que representa um aumento 24% no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024,

devido, principalmente, ao maior volume de adições ao intangível quando comparado ao mesmo período de 2023.

Caixa líquido usado nas atividades de financiamento

O caixa líquido usado nas atividades de financiamento atingiu R\$ (1.564.864) mil no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024 em comparação a R\$ (2.679.293) mil no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2023. A variação de -42% decorreu, principalmente, do maior volume de captações (líquidas de custos de transação) além do menor volume de pagamentos de principal e juros no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024 quando comparado ao mesmo período de 2023.

2.2. Os diretores devem comentar:

As avaliações e opiniões constantes deste item 2.2 traduzem a visão e a percepção dos diretores da Companhia sobre nossos negócios, atividades e desempenho, e levam em consideração as últimas demonstrações financeiras consolidadas de encerramento de exercício social da Companhia, referentes a 31 de dezembro de 2024.

a) Resultados das operações da Companhia:

i. descrição de quaisquer componentes importantes da receita

No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, aproximadamente 58% de nossa receita operacional bruta, excluindo-se a receita de construção, adveio da cobrança de pedágios nas rodovias que operamos. Outras fontes de receita, que correspondem a aproximadamente 42% da nossa receita bruta, incluem receitas metroviárias, aeroportuárias, propaganda na faixa de domínio, manutenção de vias de acesso e referente ao direito do uso de faixa de domínio, além da exploração comercial da infraestrutura de Telecom das concessionárias entre outros.

Os principais fatores que influenciam a nossa receita operacional bruta são o número de eixos de veículos pedagiados e suas respectivas tarifas que são reajustadas anualmente com base na inflação. Historicamente, a variação do tráfego da Companhia apresenta uma correlação com o PIB brasileiro. Observou-se que, quando o PIB brasileiro apresentou crescimento, o tráfego das concessionárias da Companhia seguiu a mesma tendência de alta, assim como, quando o PIB apresentou retração, houve queda no tráfego.

O “efeito calendário” também pode influenciar nossas receitas de pedágio, pois reflete o efeito da quantidade de dias úteis e feriados em um determinado período com seu consequente reflexo no número de Veículos Equivalentes no tráfego consolidado de nossas concessionárias. Dependendo do mix de tráfego de cada rodovia, a quantidade de dias úteis pode impactar positivamente ou negativamente no tráfego. Usualmente, as rodovias com maior percentual de veículos pesados se beneficiam pela maior quantidade de dias úteis, por exemplo.

A receita operacional bruta (excluindo-se a receita de construção) atingiu R\$ 15.590.244 mil no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024.

ii. fatores que afetaram materialmente os resultados operacionais

No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, os resultados operacionais da Companhia foram afetados pelos seguintes fatores:

- Em 26 de junho de 2024, a Companhia anunciou a aprovação da abertura de um novo programa de recompra de ações, autorizando a aquisição, pela Motiva, de até 3.400.000 ações ordinárias de sua própria emissão.
- Em 27 de setembro de 2024, a Companhia divulgou a extensão do prazo do contrato de concessão da Renovias até 13 de abril de 2026 com a assinatura do TAM 23.
- No dia 30 de outubro de 2024, a Companhia sagrou-se vencedora do leilão da Rota Sorocabana. O montante de outorga fixa ofertado foi de R\$ 1.601 milhões.
- Em 11 de novembro de 2024, a Companhia anunciou a aquisição de participação societária nas SPEs do complexo eólico Oitis, da Neoenergia, pelo montante de R\$ 21.650 mil. A operação, que inclui a assinatura de um contrato de compra e venda de energia elétrica com cada uma das SPEs, possibilitará a autoprodução de energia por equiparação visando a otimização da estrutura de custos da Companhia.
- Em 13 de novembro de 2024, a Companhia divulgou que tomou conhecimento sobre a aprovação, pelo TCU, da proposta de solução consensual a fim de readaptar e otimizar o Contrato de

Concessão da MSVia (BR163/MS). Com a aprovação, pode ser celebrado o Termo de Autocomposição viabilizando o lançamento de um novo processo competitivo pelo Poder Concedente.

- No dia 12 de dezembro de 2024, a Companhia sagrou-se vencedora do leilão do Lote 3 – Paraná, ofertando 26,6% de desconto sobre a tarifa básica de pedágio.
- Em 13 de dezembro de 2024, a Companhia anunciou a aquisição da totalidade das ações detidas pela Invepar no VLT Carioca, em uma transação de R\$ 67.000 mil (além de uma parcela adicional de R\$ 30.000 mil condicionada ao reequilíbrio do contrato em favor da concessionária). Como resultado da operação, o capital social da Companhia no VLT passará a ser de 99,90%.
- No dia 18 de dezembro de 2024, a MSVia e a União, por intermédio do Ministério dos Transportes e a ANTT, celebraram, com a interveniência do TCU e da Companhia, o Termo de Autocomposição decorrente da solução consensual para a resolução das controvérsias relativas ao Contrato de Concessão da BR163/MS.

b) Variações relevantes das receitas atribuíveis a introdução de novos produtos e serviços, alterações de volumes e modificações de preços, taxas de câmbio e inflação

Como mencionado no item anterior, a receita da Motiva advém substancialmente da cobrança de pedágios nas rodovias em que suas concessionárias operam. Os principais fatores que influenciam nossa receita operacional bruta são: **(i)** o número de veículos que contribuem para os pedágios instalados nas rodovias que administramos; e **(ii)** o valor das tarifas dos pedágios reajustado pela inflação, de acordo com as fórmulas abaixo descritas e estabelecidas nos respectivos contratos de concessão:

- IPCA (AutoBAn, ViaOeste, SPVias, RodoAnel, MSVia, RioSP, ViaSul e ViaCosteira); e
- Combinação de diversos índices que medem a variação do preço de determinados insumos e produtos da indústria de construção (ViaLagos).

c) Impactos relevantes da inflação, da variação de preços dos principais insumos e produtos, do câmbio e da taxa de juros no resultado operacional e no resultado financeiro da Companhia

As principais taxas indexadoras presentes em nosso plano de negócios são:

IPCA: a maior parte das nossas receitas de pedágio é reajustada por este índice. Um acréscimo de um ponto percentual nesta taxa no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024 representaria um aumento de aproximadamente R\$ 89.752 mil nas receitas de pedágio.

IPCA: a maior parte dos nossos custos é reajustada por este índice. Um acréscimo de um ponto percentual nesta taxa no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024 representaria um aumento de aproximadamente R\$ 166.016 mil nos custos da Companhia.

CDI: todas nossas aplicações financeiras e 38% de nossos empréstimos e financiamentos, após os *hedges*, são atualizados por este índice, no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024. Um decréscimo de um ponto percentual nesta taxa, no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, representaria um aumento no lucro líquido da Companhia em aproximadamente R\$ 83.868 mil.

Taxas de câmbio: a Companhia possui 1,8% das dívidas denominados em moeda estrangeira no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, após os *hedges*, referentes às dívidas dos Aeroportos Internacionais de Curaçao e de San José, que possuem receitas em dólar. A exposição líquida referente ao fornecimento de equipamentos em dólar, no curto prazo, das empresas com receitas em reais ViaQuatro, ViaMobilidade - Linhas 5 e 17 e ViaMobilidade – Linhas 8 e 9, era de US\$ 9,6 milhões, valor aderente à política financeira da Companhia.

Adicionalmente, nenhum dos custos relevantes da Companhia é denominado em moeda estrangeira.

2.3. Comentários dos Diretores sobre mudanças significativas nas práticas contábeis – Ressalvas e ênfases no parecer do auditor

a) Mudanças nas práticas contábeis que tenham resultado em efeitos significativos sobre as informações previstas nos campos 2.1 e 2.2

Não aplicável, visto que não houve mudança nas práticas contábeis adotadas para a elaboração das Demonstrações Financeiras da Companhia para o exercício social findo em 31 de dezembro de 2024.

b) Opiniões modificadas e ênfases presentes no relatório do auditor

Não aplicável, visto que não houve ressalva, tampouco ênfase, na opinião dos auditores sobre as Demonstrações Financeiras Individuais da Controladora e as Consolidadas do exercício social findo em 31 de dezembro de 2024.

2.4. Comentários dos Diretores sobre os efeitos relevantes que os eventos abaixo tenham causado ou se espera que venham a causar nas demonstrações financeiras da Companhia e em seus resultados:

a) Introdução ou alienação de segmento operacional

Não houve introdução ou alienação de segmento operacional no último exercício social.

b) Constituição, aquisição ou alienação de participação societária

Encerramento de alienação de quotas – SAMM

Em 28 de maio de 2024, a Motiva comunicou que, naquela data, foi concluída a alienação da totalidade de sua participação no capital social da SAMM – Sociedade de Atividade Multimídia Ltda., para a Megatelecom Telecomunicações S.A., diante do cumprimento das condições precedentes previstas no Contrato de Compra e Venda de Quotas e Outras Avenças, pelo valor de R\$ 100 milhões, sujeito à eventuais ajustes de preço no prazo estabelecido no Contrato.

Aquisição de participação societária - Neoenergia

Em 11 de novembro de 2024 a Companhia, por meio de suas controladas, a Concessionária das Linhas 8 e 9 do Sistema de Trens Metropolitanos de São Paulo S.A., a Concessionária das Linhas 5 e 17 do Sistema do Metro de São Paulo S.A. e a Concessionária da Linha 4 do Metrô de São Paulo S.A., firmou, com a Neoenergia Renováveis S.A. ("Neoenergia"):

- (i) três Contratos de Compra e Venda de Ações e Outras Avenças, cujos objetos são a aquisição de participações societárias em três SPEs detentoras de projetos de geração de energia eólica, a saber: (a) 2,84% do capital social da Oitis 2 Energia Renovável S.A., (b) 6,75% do capital social da Oitis 4 Energia Renovável S.A., e (c) 5,25% do capital social da Oitis 6 Energia Renovável S.A. de titularidade da Neoenergia, pelo valor total de R\$ 21.650 mil; e
- (ii) três Contratos de Compra e Venda de Energia Elétrica, com cada uma das três SPEs, com a interveniência anuência da Companhia e da Neoenergia e prazo de vigência de 16 anos.

As operações visam a possibilitar a estruturação, pelas controladas da Companhia, de autoprodução de energia por equiparação, com início do período de suprimento estimado para início de 2025.

Aquisição de participação societária – VLT Carioca

Em 12 de dezembro de 2024, a Motiva anunciou ao mercado a aquisição da totalidade das ações detidas pela Invepar na Concessionária do VLT Carioca S.A., equivalente a 4,7273% de seu capital social, bem como a cessão da totalidade dos direitos creditórios detidos pela Invepar em relação ao VLT Carioca. A Companhia pagará à Invepar uma parcela no valor de R\$ 67 milhões, na data de fechamento da transação e uma parcela adicional no valor de R\$ 30 milhões, atualizada pelo IPCA, condicionada ao reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão em favor da Concessionária. Após a consumação da transação a Motiva passará a deter 99,90% do capital social deste ativo.

c) Eventos ou operações não usuais

Não houve eventos ou operações não usuais além das operações não recorrentes descritas no Relatório da Administração anexado às Demonstrações Financeiras de 31 de dezembro de 2024.

2.5. Caso a Companhia tenha divulgado, no decorrer do último exercício social, ou deseje divulgar neste formulário medições não contábeis, como EBITDA (ou “Lajida”, isto é, lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização) ou EBIT (ou “Lajir”, isto é, lucro antes de juros e imposto de renda), a Companhia deve:

a) Informar o valor das medições não contábeis

O EBITDA, a Margem EBITDA, o EBITDA Ajustado e a Margem EBITDA Ajustada são divulgados pela Companhia como informações complementares por entendermos como indicadores úteis na avaliação do desempenho operacional da Companhia.

Adicionalmente, como informado no item 2.1(a) acima, a Companhia divulga o *Gearing*, Retorno sobre Patrimônio e o Índice de Cobertura Sobre a Dívida (ICSD), que não representam o fluxo de caixa para os períodos apresentados e não devem ser considerados como substitutos para o lucro líquido, como indicadores do desempenho operacional ou como substitutos do fluxo de caixa como indicador de liquidez. Dessa forma, *Gearing*, Retorno sobre Patrimônio e o Índice de Cobertura Sobre a Dívida (ICSD) não devem ser considerados isoladamente, ou como indicadores substitutos para medir lucro operacional ou lucro líquido, tampouco como uma melhor forma de mensuração da liquidez e do fluxo de caixa das atividades operacionais.

EBITDA, Margem EBITDA, EBITDA Ajustado e Margem EBITDA Ajustada

O EBITDA (*Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization*) é uma medida não contábil divulgada pela Companhia em consonância com a Resolução CVM nº 156, de 23 de junho de 2022 (“Resolução CVM 156”), conciliada com as demonstrações financeiras, e consiste no lucro líquido total atribuído aos controladores (e que não inclui a parcela do resultado atribuída aos não controladores) acrescido pelo resultado financeiro, pela despesa de imposto de renda e contribuição social – correntes e diferidos sobre o lucro e pelos custos e despesas de depreciações e amortizações. A Margem EBITDA é calculada por meio da divisão do EBITDA pela receita operacional líquida.

O EBITDA Ajustado é calculado por meio do EBITDA acrescido das demais despesas não-caixas: (i) despesas antecipadas, que se referem à contabilização da outorga paga ao poder concedente em algumas das rodovias de forma antecipada (AutoBAn, RodoAnel Oeste, ViaOeste e ViaLagos), e que são apropriadas ao resultado ao longo do prazo das concessões; (ii) provisão de manutenção, que são as provisões para atendimento às obrigações contratuais de manter a infraestrutura concedida com um nível específico de operacionalidade ou de recuperar a infraestrutura na condição especificada antes de devolvê-la ao poder concedente ao final do contrato de concessão; além de (iii) equivalência patrimonial, que se refere ao resultado das investidas da Companhia, aos quais esta faz jus; (iv) participação de acionistas não controladores, que reflete a participação de acionistas minoritários nas investidas da Companhia; (v) as receitas e/ou despesas não-operacionais e não-caixa; e (vi) efeitos não recorrentes, em razão de custos relacionados às obras que não geram benefício econômico futuro na ViaOeste no montante de R\$ 759.081 mil. A Margem EBITDA Ajustada não considera a receita de construção e efeitos não recorrentes, quando aplicáveis, em seu cálculo.

O EBITDA, a Margem EBITDA, o EBITDA Ajustado e a Margem EBITDA Ajustada não são medidas reconhecidas pelas Práticas Contábeis Adotadas no Brasil ou IFRS, não representam o fluxo de caixa para os períodos apresentados e não devem ser considerados como substitutos para o lucro líquido, como indicadores do desempenho operacional ou como substitutos do fluxo de caixa como indicador de liquidez. Não possuem um significado padrão e podem não ser comparáveis a medidas com títulos semelhantes fornecidos por outras companhias. Dessa forma, o EBITDA não deve ser considerado isoladamente, ou como um indicador substituto para medir lucro operacional ou lucro líquido, tampouco como uma melhor forma de mensuração da liquidez e do fluxo de caixa das atividades operacionais. O EBITDA apresenta limitações que prejudicam a sua utilização como medida de lucratividade da Companhia, na medida em que não considera determinados custos decorrentes dos negócios da Companhia, que podem afetar, de maneira significativa, os lucros da Companhia, tais como despesas financeiras e despesas com amortização e depreciação.

***Gearing* (Dívida Bruta/Patrimônio Líquido)**

O *Gearing* mede a proporção do endividamento da companhia em relação ao seu patrimônio líquido. Dessa forma, mensura o risco da Companhia quanto à sua alavancagem proporcional ao seu valor contábil. É um indicador utilizado pela Companhia para acompanhar sua estrutura de capital e a proporção de recursos de terceiros em relação aos seus recursos próprios.

Retorno sobre Patrimônio Líquido (Lucro Líquido/Patrimônio Líquido)

Este indicador mensura o retorno total do Lucro Líquido da Companhia, como percentual do patrimônio líquido, ou seja, indica a rentabilidade do valor contábil detido pelos investidores sobre os resultados líquidos da Companhia.

Índice de Cobertura do Serviço da Dívida (ICSD) (EBITDA Ajustado – (IR + CSLL)/Principal e Juros)

Representa a capacidade de pagamento dos serviços da dívida da empresa em determinado período. Desta forma, é representado pela proporção do EBITDA ajustado descontado do imposto de renda e contribuição social sobre o lucro líquido dividido pelo pagamento de principal e juros no mesmo período.

(Em milhares de Reais)		Exercício Encerrado em 31 de dezembro de 2024
<i>Gearing*</i> (Dívida Bruta/PL)	Dívida Bruta ¹	33.878.743
	PL ²	14.002.086
	<i>Gearing*</i> (dívida bruta/PL)	2,42
Endividamento (Dívida líquida ³ /EBITDA Ajustado ⁴)	Dívida Líquida ³	27.302.576
	EBITDA Ajustado ⁴	8.281.488
	Endividamento (Dívida líquida ³ /EBITDA Ajustado ⁴)	3,30
Retorno sobre o Patrimônio	Lucro Líquido	1.248.695
	PL ²	14.002.086
	Retorno sobre o Patrimônio (ROE)	8,92%
Índice de Cobertura de Serviço da Dívida (ICSD) (EBITDA Ajustado ⁴ – IR + CSLL/Principal e Juros)	EBITDA Ajustado ⁴	8.281.488
	IR + CSLL	1.024.884
	Principal e Juros	12.374.263
	Índice de Cobertura de Serviço da Dívida (ICSD) (EBITDA Ajustado ⁴ – (IR + CSLL)/Principal e Juros)	0,59

¹ Dívida Bruta: somatória dos empréstimos, financiamentos e debêntures circulante e não circulantes (líquidos dos custos de transação). A dívida bruta está reduzida dos custos de transação, incorridos na estruturação dos respectivos instrumentos financeiros, e mensurada a valor justo, quando aplicável.

² PL: patrimônio líquido;

³ Dívida bruta, subtraída de caixas e equivalentes de caixa, somada a *swap* a receber e reduzida de *swap* a pagar;

⁴ O EBITDA Ajustado é calculado por meio do EBITDA acrescido das demais despesas não-caixas: (i) despesas antecipadas, que se referem à contabilização da outorga paga ao poder concedente em algumas das rodovias de forma antecipada (AutoBAn, RodoAnel Oeste, ViaOeste e ViaLagos), e que são apropriadas ao resultado ao longo do prazo das concessões; (ii) provisão de manutenção, que são as provisões para atendimento às obrigações contratuais de manter a infraestrutura concedida com um nível específico de operacionalidade ou de recuperar a infraestrutura na condição especificada antes de devolvê-la ao poder concedente ao final do contrato de concessão; além de (iii) equivalência patrimonial, que se refere ao resultado das investidas da Companhia, aos quais esta faz jus; (iv) participação de acionistas não controladores, que reflete a participação de acionistas minoritários nas investidas da Companhia; (v) as receitas e/ou despesas não-operacionais e não-caixa; e (vi) efeitos não recorrentes, neste caso, em razão de custos das obras que não geram benefício econômico futuro na ViaOeste no montante de R\$ 759.081 mil. A Margem EBITDA Ajustada também exclui os efeitos não recorrentes, quando aplicáveis, e ainda, a receita de construção do seu cálculo.

b) Fazer as conciliações entre os valores divulgados e os valores das demonstrações financeiras auditadas

EBITDA, EBITDA Ajustado e respectivas margens

(R\$ milhares) e % (porcentagens)	2024
Lucro Líquido	1.248.695
(+) Imposto de renda e contribuição social - correntes e diferidos	1.024.884
(+) Resultado Financeiro	3.092.390
(+) Depreciação e Amortização	1.716.427
EBITDA (a)	7.082.396
Margem EBITDA (a)	32,51%
(+) Despesas Antecipadas (b)	133.107
(+) Provisão de Manutenção (c)	490.650
(-) Equivalência Patrimonial (d)	-246.666
(+) Part. Minoritários (e)	62.920
(+) Não Recorrentes (f)	759.081
EBITDA ajustado	8.281.488
Margem EBITDA ajustada (d)	56,97%

(a) Cálculo realizado segundo a Resolução CVM 156. O EBITDA é calculado por: lucro líquido atribuído aos controladores (e que não inclui a parcela do resultado atribuída aos não controladores) ajustado pelo resultado financeiro, pela despesa de imposto de renda e contribuição social sobre o lucro e pelos custos e despesas de depreciações e amortizações. A Margem EBITDA é calculada pela divisão do EBITDA pela receita operacional líquida.

(b) Refere-se à apropriação ao resultado de pagamentos antecipados relacionados à concessão, que é ajustada, pois se trata de item não-caixa nas demonstrações financeiras, ou seja, despesas antecipadas, que se referem à contabilização da outorga paga ao poder concedente em algumas das rodovias de forma antecipada (AutoBAn, RodoAnel Oeste, ViaOeste e ViaLagos), e que são apropriadas ao resultado ao longo do prazo das concessões. Ou seja, provisão de manutenção, que são as provisões para atendimento às obrigações contratuais de manter a infraestrutura concedida com um nível específico de operacionalidade ou de recuperar a infraestrutura na condição especificada antes de devolvê-la ao poder concedente ao final do contrato de concessão

(c) A provisão de manutenção é ajustada, pois se refere à estimativa de gastos futuros com manutenção periódica nas investidas da Motiva, e trata-se de item não-caixa nas demonstrações financeiras.

(d) Equivalência patrimonial, que se refere ao resultado das investidas da Companhia, aos quais esta faz jus

(e) Participação de acionistas não controladores, que reflete a participação de acionistas minoritários nas investidas da Companhia

(f) O EBITDA Ajustado é calculado por meio do EBITDA acrescido das demais despesas não-caixas, observado que para 2024 foram verificados efeitos não recorrentes, em razão de custos das obras que não geram benefício econômico futuro na ViaOeste no montante de R\$ 759.081 mil. A Margem EBITDA Ajustada também exclui os efeitos não recorrentes na receita, e ainda, a receita de construção do seu cálculo.

c) Explicar o motivo pelo qual entende que tal medição é mais apropriada para a correta compreensão da sua condição financeira e do resultado de suas operações

A Companhia elabora e divulga o EBITDA, o EBITDA Ajustado, a Margem EBITDA e a Margem EBITDA Ajustada, que correspondem, conforme aplicável, a indicadores financeiros utilizados para avaliar o resultado de uma companhia sem a influência de sua estrutura de capital, de efeitos tributários e outros impactos sem reflexo direto no fluxo de caixa da Companhia. A Companhia acredita serem medidas práticas

para avaliar o seu desempenho operacional, facilitando a comparabilidade de sua condição financeira ao longo dos anos.

No entanto, o EBITDA, o EBITDA Ajustado, a Margem EBITDA e a margem EBITDA Ajustada não são indicadores de desempenho financeiro de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil ou IFRS, e não podem servir de base de comparação com indicadores com o mesmo nome apresentados por outras empresas, que podem calculá-los de forma diferente da Companhia.

Dessa forma, o EBITDA, o EBITDA Ajustado, a margem EBITDA e a margem EBITDA Ajustada não devem ser considerados isoladamente, ou como indicadores substitutos para medir lucro operacional ou lucro líquido, tampouco como uma melhor forma de mensuração da liquidez e do fluxo de caixa das atividades operacionais. O EBITDA, o EBITDA Ajustado, a margem EBITDA e a margem EBITDA Ajustada apresentam limitações que prejudicam a sua utilização como medida de lucratividade da Companhia, na medida em que não consideram determinados custos decorrentes dos negócios da Companhia, que podem afetar, de maneira significativa, os lucros da Companhia, tais como despesas financeiras, despesas com amortização e depreciação, despesas com imposto de renda e contribuição e, no caso do EBITDA Ajustado e margem EBITDA Ajustada as despesas antecipadas, despesas com provisão para manutenção, resultado da equivalência patrimonial e participação de acionistas não-controladores.

O retorno sobre o patrimônio permite analisar a proporção do lucro líquido obtido pela Companhia, em relação ao seu valor contábil. Dessa forma, permite observar o resultado líquido de cada período em relação aos seus recursos próprios contabilizados na linha do Patrimônio Líquido.

O *Gearing* e o Índice de Cobertura do Serviço da Dívida (ICSD), conforme descrições do item “a” acima, permitem complementar as análises do Balanço Patrimonial da Companhia em relação ao seu endividamento. Dessa forma, permite complementar a análise sobre proporção de compromissos de dívidas com terceiros em relação aos recursos próprios contabilizados no Patrimônio Líquido da Companhia, assim como a sua relação mediante a geração de caixa da Companhia.

2.6. Identificar e comentar qualquer evento subsequente às últimas demonstrações financeiras de encerramento de exercício social que as altere substancialmente

Não houve eventos subsequentes que afetassem substancialmente as Demonstrações Financeiras da Companhia relativas ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024 além daquele já divulgado nas próprias Demonstrações Financeiras.

2.7. Comentários dos Diretores sobre a destinação dos resultados sociais:

	2024
a. Regras sobre retenção de lucros	A retenção de lucros da Companhia é regulada pelo artigo 196 da Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, conforme alterada (“<u>Lei das Sociedades por Ações</u>”) e do artigo 30 do Estatuto Social da Companhia. Nos termos do Estatuto Social da Companhia, o lucro remanescente após a constituição da Reserva Legal, nos termos do Artigo 193 da Lei das Sociedades por Ações, ajustado por eventual constituição de reservas de contingências e as respectivas reversões, se for o caso, será distribuído na seguinte ordem: (i) 25%, no mínimo, serão destinados para o pagamento do dividendo obrigatório devido aos acionistas; e (ii) até 75% poderão ser alocados para a constituição de reserva estatutária cuja finalidade será garantir recursos para (i) pagamento de dividendos, inclusive na forma de juros sobre o capital próprio, ou suas antecipações, visando manter o fluxo de remuneração aos acionistas e (ii) realização de investimentos em seus negócios, de suas sociedades controladas e coligadas, inclusive por meio de aporte de capital (“Reserva para Equalização de Dividendos e Investimentos”). O valor total destinado a Reserva para Equalização de Dividendos e Investimentos não poderá ultrapassar o valor equivalente a 80% do capital social. Todo o lucro líquido não destinado à reserva legal, à reserva para contingências, à Reserva para Equalização de Dividendos e Investimentos, à retenção de lucros previstos em orçamento de capital aprovado pela Assembleia Geral de acionistas da Companhia ou à reserva de lucros a realizar deverá ser distribuído como dividendos.
a.i. Valores das Retenções de Lucros	A Administração da Companhia propõe à Assembleia que seja aprovada a retenção de parte do lucro líquido apurado no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, conforme as destinações a seguir: • Reserva Legal: R\$ 62.434.739,99 • Reserva de Retenção de Lucros (com base em orçamento de capital): R\$ 102.186.095,27 • Reserva para Equalização de Dividendos e Investimentos: R\$ 459.726.564,58
a.ii. Percentuais em relação aos lucros totais declarados	Caso aprovada a proposta da Administração para destinação do resultado do exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, nos termos acima, os saldos registrados à conta de (i) Reserva Legal e (ii) Reserva Estatutária para Equalização de Dividendos e Investimentos representarão os seguintes percentuais do lucro líquido do referido exercício: • Reserva Legal: 5% • Reserva de Retenção de Lucros: 8,2% • Reserva Estatutária para Equalização de Dividendos e Investimentos: 36,8%

b. Regras sobre distribuição de dividendos	O Estatuto Social (artigo 30) determina a distribuição de dividendo mínimo de 25% do lucro líquido do exercício. Os dividendos atribuídos aos acionistas da Companhia serão pagos nos prazos da lei, somente incidindo correção monetária e/ou juros se assim for determinado pela Assembleia Geral. Os dividendos distribuídos e não reclamados no prazo de três anos reverterão em favor da Companhia. Ao final de cada exercício social, são levantadas as demonstrações financeiras relativas ao exercício social encerrado; além disso, a Companhia levanta balanços intermediários, observando as disposições legais aplicáveis. A Companhia pode declarar, por deliberação do Conselho de Administração, dividendos intermediários, à conta de (i) lucros apurados nos balanços intermediários, (ii) lucros acumulados, (iii) de reservas de lucros, inclusive a Reserva para Equalização de Dividendos e Investimentos. A Companhia pode, ainda, inclusive por deliberação do Conselho de Administração, pagar juros sobre o capital próprio, na forma e limites da legislação aplicável.
c. Periodicidade das distribuições de dividendos	Nos termos da Política de Dividendos e Juros sobre Capital Próprio, a Companhia tem como objetivo efetuar a distribuição de dividendos e/ou juros sobre o capital próprio semestralmente. No exercício social de 2024, foram realizadas duas distribuições de dividendos, conforme avisos aos acionistas divulgados em 18 de abril de 2024 e 30 de outubro de 2024.
d. Eventuais restrições à distribuição de dividendos impostas por legislação ou regulamentação especial aplicável ao emissor, assim como contratos, decisões judiciais, administrativas ou arbitrais	Salvo pelo disposto na Lei das Sociedades por Ações, não há restrições quanto à distribuição de dividendos pela Companhia.
e. Se o emissor possui uma política de destinação de resultados formalmente aprovada, informando órgão responsável pela aprovação, data da aprovação e, caso o emissor divulgue a política, locais na rede mundial de computadores onde o documento pode ser consultado	Em 26 de fevereiro de 2025, o Conselho de Administração da Companhia aprovou nova Política de Dividendos e Juros sobre Capital Próprio (POL 027 – Política de Dividendos e Juros Sobre o Capital Próprio), que pode ser encontrada no site da CVM (gov.br/cvm) e da B3 (www.b3.com.br) ou no site de Relação com Investidores da Companhia (https://ri.motiva.com.br/), na aba “ESG”, nos ícones “Governança Corporativa”, “Políticas, Estatuto, Código de Ética, Acordo de Acionistas e Outros Contratos”, “Políticas” e, por fim, “Política de Dividendos e Juros sobre Capital Próprio”.

2.8. Descrição de itens relevantes não evidenciados nas demonstrações financeiras da Companhia: (a) ativos e passivos detidos pela Companhia, direta ou indiretamente, que não aparecem no seu balanço patrimonial (*off-balance sheet items*), tais como: (i) carteiras de recebíveis baixadas sobre as quais a entidade não tenha retido nem transferido substancialmente os riscos e benefícios da propriedade do ativo transferido, indicando respectivos passivos; (ii) contratos de futura compra e venda de produtos ou serviços; (iii) contratos de construção não terminada; e (iv) contratos de recebimentos futuros de financiamentos; e (b) outros itens não evidenciados nas demonstrações financeiras

Não aplicável, uma vez que não há itens não evidenciados nas Demonstrações Financeiras da Companhia referentes ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024.

2.9. Comentários dos Diretores sobre itens não evidenciados nas demonstrações financeiras, em especial: (a) como tais itens alteram ou poderão vir a alterar as receitas, as despesas, o resultado operacional, as despesas financeiras ou outros itens das demonstrações financeiras da Companhia; (b). natureza e o propósito da operação; (c) natureza e montante das obrigações assumidas e dos direitos gerados em favor da Companhia em decorrência da operação

Não aplicável, uma vez que não há itens não evidenciados nas Demonstrações Financeiras da Companhia referentes ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024.

2.10. Comentários dos Diretores sobre os principais elementos do plano de negócios da Companhia:

a) Investimentos, incluindo:

i. descrição quantitativa e qualitativa dos investimentos em andamento e dos investimentos previstos:

Os investimentos realizados pela Companhia no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024 (base IFRS), de acordo com as obrigações previstas em cada um dos contratos de concessão, considerando as controladas em conjunto, são os seguintes:

	Ativo Imobilizado e Intangível		Manutenção Realizada		Total	
R\$ MM (100%)	Obras de Melhorias, Equipamentos, Ativo Financeiro¹ e Outros		Custo com Manutenção			
	4T24	2024	4T24	2024	4T24	2024
AutoBAn	34	91	148	337	182	428
ViaLagos	5	9	-	-	5	9
RodoAnel Oeste	40	86	-	-	40	86
SPVias	48	161	1	1	49	162
MSVia	7	21	-	-	7	21
ViaSul	260	792	-	-	260	792
ViaCosteira	122	346	-	-	122	346
RioSP	438	1.561	-	-	438	1.561
ViaOeste	10	8	-	-	10	8
Sorocabana	15	15	-	-	15	15
Rodovias	979	3.090	149	338	1.128	3.428
ViaQuatro	33	75	-	-	33	75
ViaMobilidade - Linhas 5 e 17	33	125	-	-	33	125
Metrô Bahia	39	86	-	-	39	86
VLT Carioca	8	88	-	-	8	88
ViaMobilidade - Linhas 8 e 9	368	1.069	-	-	368	1.069
Trilhos	481	1.443	-	-	481	1.443
BH Airport	24	37	-	-	24	37
Aeris	2	33	-	-	2	33
Curaçao	40	67	-	-	40	67
Bloco Central	137	466	-	-	137	466
Bloco Sul	271	997	-	-	271	997
Pampulha	18	30	-	-	18	30
Aeroportos	492	1.630	-	-	492	1.630
SAMM	-	4	-	-	-	4
Outras²	68	78	-	-	68	78

Consolidado	2.020	6.245	149	338	2.169	6.583
ViaOeste ³	191	759	-	-	191	759
Consolidado + ViaOeste	2.211	7.004	149	338	2.360	7.342

1. Os investimentos realizados pelas concessionárias, que serão recebidos dos Poderes Concedentes como contraprestação pecuniária ou aporte, compõem o ativo financeiro.
2. Inclui Holding, CPC e Eliminações.
3. Considera as obras de melhorias que não geram benefício econômico futuro e, portanto, foram registradas como custo quando incorridas.

Investimentos previstos para 2025

O orçamento de capital e as obras de melhorias da ViaOeste estão demonstrados no quadro abaixo, considerando os investimentos obrigatórios e os discricionários para o consolidado com controladas em conjunto previstos para o ano 2025.

R\$ MM (100%)	Melhorias	Manutenções	Receitas Comerciais	Nível de serviço	Total
AutoBAn	107	616	-	42	765
ViaLagos	14	-	-	-	14
RodoAnel Oeste	108	-	-	21	128
SPVias	77	70	-	-	148
MSVia	19	-	-	-	19
ViaSul	762	63	-	-	826
ViaCosteira	446	-	-	-	446
RioSP	1.665	-	-	-	1.665
Sorocabana	510	-	-	-	510
PRVias (Lote 3)	455	-	-	-	455
Renovias (40%) ¹	12	52	-	-	64
ViaRio (66,66%) ¹	10	2	-	-	13
Rodovias	4.187	804	-	63	5.054
ViaQuatro	100	30	36	-	166
ViaMobilidade L5 e L17	131	54	22	-	208
Metrô Bahia	44	35	9	-	88
VLT carioca	30	36	13	-	79
ViaMobilidade L8 e L9	845	157	31	-	1.033
Mobilidade	1.150	312	111	-	1.574
BH Airport	42	12	-	-	53
Aeris	46	18	-	129	194
Curaçao	51	-	-	-	51
Bloco Central	94	25	2	-	121
Bloco Sul	142	22	2	-	167
Pampulha	87	2	-	-	90
Quito (46,5%) ¹	31	40	-	99	170
Aeroportos	494	120	4	228	846
Outras ²	49	2	1	-	53
Consolidado	5.880	1.239	117	290	7.527
ViaOeste ³	663	-	-	-	663
Consolidado + ViaOeste	6.543	1.239	117	290	8.190

1. Considera valores equivalentes ao stake que a companhia detém de cada ativo.

2. Inclui Holdings e CPC.

3. Os valores realizados na construção de obras de melhorias não geram benefício econômico futuro, portanto, quando incorridos, serão registrados como custo por não atenderem ao critério de reconhecimento de ativo intangível.

Com relação às informações constantes da tabela acima, esclarecemos, adicionalmente, o que se segue:

Rodovias

- ViaOeste: R\$ 663 milhões.
 - Melhorias: a concessionária realizará as seguintes obras (i) Marginais da Rodovia Castello Branco; (ii) duplicações e dispositivos de retorno das Rodovia Raposo Tavares e Rodovia Lívio Tagliassachi.

Trilhos

Em relação aos ativos abaixo, considera-se para o ano de 2025 os seguintes investimentos:

- ViaQuatro: R\$ 166 milhões
 - Melhorias reequilibráveis: Elaboração do projeto executivo para a extensão da linha até Taboão da Serra (R\$ 48 milhões);
 - Manutenção: Revitalização de sistemas diversos (R\$ 30 milhões);
 - Expansão de receitas comerciais: Retrofits das estações Pinheiros e Faria Lima (R\$ 37 milhões).
- ViaMobilidade - Linhas 5 e 17: R\$ 208 milhões
 - Melhorias reequilibráveis: Elaboração do projeto executivo para a extensão da linha até Jardim Ângela. Instalação de Barreiras de detecção de objetos e pessoas, visando maior segurança nas operações (R\$ 60 milhões);
 - Melhorias na estação Santo Amaro (R\$ 52 milhões);
 - Manutenção: Aquisição de equipamentos para manutenção do material rodante, para serem processados na Oficina de Truques, e ainda, revitalizações de sistemas diversos das estações e pátios de manutenção (R\$ 32 milhões);
 - Expansão de receitas comerciais: Construção de um novo *mall* na estação Capão Redondo (R\$ 20 milhões).
- Metrô Bahia: R\$ 88 milhões
 - Melhorias civis requeridas para viabilizar o acesso à Adutora Mario Andrezza (R\$ 17,1 milhões) e revitalização de sistemas de informática (R\$ 10 milhões);
 - Manutenção: (i) Recuperação de trens e aquisição de ônibus (R\$ 6,8 milhões); (ii) revitalização do sistema de segurança e tecnologia (R\$ 11,1 milhões); revitalização de cabos e equipamentos (R\$ 7,1 milhões) e; (iii) aquisição de componentes para o material rodante, sistemas elétricos, via permanente e escadas rolantes (R\$ 9,6 milhões);
 - Expansão de receitas comerciais: Término da construção do *mall* Mussurunga (R\$ 9 milhões).
- VLT Carioca: R\$ 79 milhões
 - Melhorias: Desembolsos de obras já realizadas do TIG, (R\$ 17 milhões), sistemas de operação e controle (R\$ 6 milhões);

- Manutenção: Equipamentos e substituição de cabos de energia (R\$ 18 milhões), aquisição e instalação de equipamentos do sistema de alimentação de energia de tração do VLT Carioca devido a obsolescência e aumento da vida útil e pavimentação das vias do boulevard olímpico, para redução do custo de conservação (R\$ 4,3 milhões);
- Expansão de receitas comerciais: Construção de uma nova subestação de energia independente que alimentará o TIG viabilizando potencializar a exploração da área comercial atual, devido a necessidade de carga elétrica adicional (R\$ 12,1 milhões).
- ViaMobilidade Linhas 8 e 9: R\$ 1.033 milhões
 - Melhorias reequilibráveis: em função da eventual negociação em curso para implantação do Sistema Europeu de Controle de Trens (ETCS), que permitirá que sistemas de diferentes fabricantes operem na mesma rede, aumentando a eficiência, segurança e capacidade das ferrovias e promovendo a sua integração, considera-se R\$ 77 milhões em novos investimentos para a implantação. Ao longo de 2025, a Companhia espera que ocorram recebimentos de aportes por parte do Poder Concedente relacionados à implantação do ETCS no valor aproximado de R\$ 165 milhões, além de expectativa da concretização de reequilíbrios no valor de R\$ 268 milhões, relacionados a investimentos adicionais realizados e que ainda estão em fase de negociação junto ao Poder Concedente.

Aeroportos

- Bloco Sul: R\$ 167 milhões
 - Melhorias: Desembolsos vinculados à fase 1B e que foram concluídas em 2024, trata-se de investimentos para captura de receita e atendimento normativo (R\$ 108,7 milhões); projetos e licenciamentos necessários da nova pista de Curitiba e novo plano diretor de Navegantes (R\$ 20,1 milhões) e; recomposição de pavimentos das áreas não intervencionadas na fase 1B (R\$ 13,2 milhões). Parte dos investimentos mencionados acima são passíveis de reequilíbrio.
- Bloco Central: R\$ 121 milhões
 - Melhorias: Desembolsos vinculados à fase 1B e que foram concluídas em 2024, trata-se de investimentos para captura de receita e atendimento normativo; melhorias operacionais nas áreas não intervencionadas na fase 1B (R\$ 90,2 milhões), e recomposição de pavimentos não intervencionados na fase 1B (R\$ 15,8 milhões). Parte dos investimentos mencionados acima são passíveis de reequilíbrio.
- Aeris: R\$ 194 milhões
 - Melhorias reequilibráveis e nível de serviço: R\$ 175 milhões fazem parte do plano de obras que serão reequilibrados através de aumento de tarifas a partir de setembro de 2025, esperando um EBITDA adicional de aproximadamente USD 2 milhões ao mês até o término do contrato. Tais investimentos se referem, principalmente à (i) expansão do terminal de passageiros e (ii) atualização do novo sistema de bagagem.

- Quito: R\$ 170 milhões
 - Expansão de receitas comerciais: O montante de investimentos será direcionado, em sua maior parte, à expansão do terminal de passageiros, que passará a ter aproximadamente 51 mil m², representando um acréscimo de 17 mil m² em relação ao terminal atual. Essa expansão representará cerca de 6 mil m² de área comercial utilizável, um aumento de cerca de 2 mil m² em comparação ao espaço atual. Com isso, espera-se um potencial de geração de USD 3 milhões em receitas comerciais ao ano. A conclusão das obras está prevista para outubro de 2025.

Compromissos relativos às concessões:

As concessionárias assumiram compromissos em seus contratos de concessão que contemplam investimentos (melhorias e grandes manutenções periódicas) a serem realizados durante o prazo das concessões. Os valores demonstrados abaixo refletem o valor dos investimentos estabelecidos no início de cada contrato de concessão, ajustado por reequilíbrios firmados com os Poderes Concedentes e atualizados anualmente pelos índices de reajuste tarifário (IRT) de cada concessionária, portanto não contemplam eventuais diferenças frente a preços de mercado e a outros indicadores de correção de preços:

Em 31 de dezembro de 2024, os compromissos totalizavam R\$ 26.865.089 mil, conforme demonstrado a seguir:

Concessionária	31/12/2024
AutoBAn	3.044.183
BH Airport (a) (b)	189.388
Bloco Central	-
Bloco Sul	-
Pampulha	124.854
RioSP	14.812.092
RodoAnel Oeste (a)	437.258
SPVias	1.134.742
ViaCosteira	1.479.666
ViaLagos	62.040
ViaMobilidade - Linhas 5 e 17 (a)	118.299
ViaMobilidade - Linhas 8 e 9 (a)	1.062.245
ViaOeste (c)	438.902
ViaQuatro (a)	750
ViaSul	3.960.670
Total	26.865.089

(a) Os valores representam 100% da concessionária;

(b) Referem-se à melhor estimativa dos investimentos obrigatórios a ser realizado pela concessionária, sem considerar gatilhos adicionais, como a construção da 2ª pista; e

(c) O compromisso de investimento estimado da ViaOeste, levando-se em conta obras de nível de serviço, além de considerações discricionárias de investimentos em equipamentos, totaliza R\$ 855.104.

Os valores acima, com exceção do mencionado no item (c), não incluem eventuais investimentos contingentes, de nível de serviço, casos em discussão para reequilíbrio e manutenções menores não periódicas.

ii. fontes de financiamento dos investimentos:

No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, a Companhia e suas controladas realizaram as seguintes emissões com o objetivo de financiar os investimentos supramencionados, além de realizar amortizações e pagamento de dívidas existentes, pagamento de dividendos, reforço de caixa e capital de giro:

Empresa	Emissão	Valor (R\$ MM)	Dívida	Custo Médio	Vencimento
Bloco Sul	mar/24	100,0	3ª Emissão (BNDES) - 2ª Série	IPCA + 6,99%	out/47
ViaMobilidade 8 e 9	mar/24	1.250,0	4ª Emissão	IPCA + 7,25%	jan/42
Pampulha	jun/24	50,0	2ª Emissão Nota Comercial Pública	CDI + 1,10% a.a.	jun/26
Bloco Sul	jun/24	120,0	3ª Emissão - 2ª Série (2ª parcial)	IPCA + 6,99% a.a.	out/47
VLT	mai/24	72,0	3ª Emissão Nota Comercial Pública	CDI + 0,75% a.a.	mai/25
Rodoanel	abr/24	410,0	8ª Emissão Debêntures	IPCA + 5,95% a.a.	abr/31
SPVias	abr/24	235,0	13ª Emissão Debêntures	CDI + 1,30% a.a.	mar/28
Via Costeira	set/24	300,0	1ª Emissão Debêntures	CDI + 0,47%	set/27
Bloco Sul	set/24	200,0	3ª Emissão - 2ª Série (4ª parcial)	IPCA + 6,99%	out/47
Bloco Sul	ago/24	100,0	3ª Emissão - 2ª Série (3ª parcial)	IPCA + 6,99%	out/47
Bloco Central	ago/24	5,4	Banco Nordeste	IPCA + 2,2885%	jul/45
Bloco Central	ago/24	84,6	Banco Nordeste	IPCA + 2,797%	jul/45
Bloco Central	ago/24	70,0	Finem BNDES	IPCA + 8,0524%	out/47
Bloco Central	jul/24	10,0	CCB Banco Nordeste (já liquidado)	CDI + 3,04%	jan/25
RioSP¹	jul/24	2.500,0	2ª Emissão Debêntures, 1ª e 2ª Séries	IPCA + 6,90%	jun/47
Motiva	jul/24	2.250,0	17ª Emissão Debêntures	CDI + 0,75%	jul/29
Via Quatro	jul/24	940,0	6ª Emissão Debêntures	CDI + 1,10%	jun/31
AutoBAn	dez/24	2.000,0	15ª Emissão Debêntures	CDI + 0,44%	nov/30
SPVias	dez/24	640,0	13ª Emissão Debêntures	CDI + 0,47%	mai/29
ViaLagos	dez/24	200,0	7ª Emissão Debêntures	CDI + 0,60%	dez/31
Bloco Sul	out/24	180,0	Desembolso parcial final 3ª Emissão 2ª Série (BNDES)	IPCA + 6,99%	out/47
Bloco Sul	nov/24	150,0	FINEM (BNDES)	IPCA + 8,0524%	out/47
Rodoanel	nov/24	130,0	9ª Emissão Debêntures	CDI + 0,50%	nov/28
ViaSul	out/24	125,0	BNDES Emergencial	PRÉ 7,42%	out/29
Bloco Central	dez/24	44,6	Banco Nordeste	IPCA + 2,797%	jul/45
Bloco Central	dez/24	2,9	Banco Nordeste	IPCA + 2,2885%	jul/45
Total		12.169,5			

i. desinvestimentos relevantes em andamento e desinvestimentos previstos

Não houve desinvestimentos relevantes durante o exercício social de 2024.

b) Desde que já divulgada, indicar a aquisição de plantas, equipamentos, patentes ou outros ativos que devam influenciar materialmente a capacidade produtiva da Companhia

Não aplicável, tendo em vista que não houve a aquisição de plantas, equipamentos, patentes ou outros ativos pela Companhia que devam influenciar materialmente na capacidade produtiva da Companhia.

- c) Novos produtos e serviços, indicando:**
- i. descrição das pesquisas em andamento já divulgadas**
 - ii. montantes totais gastos pela Companhia em pesquisas para desenvolvimento de novos produtos ou serviços**
 - iii. projetos em desenvolvimento já divulgados**
 - ii. montantes totais gastos pela Companhia no desenvolvimento de novos produtos ou serviços**

Não se aplica.

- d) Oportunidades inseridas no plano de negócios da Companhia relacionadas a questões ASG**

Não aplicável.

2.11. Comentários dos Diretores sobre outros fatores com influência relevante no desempenho operacional e que não tenham sido identificados ou comentados nos demais itens:

Todas as informações relevantes e pertinentes a este tópico foram divulgadas nos itens anteriores.

3.1 - Projeções divulgadas e premissas

a) objeto da projeção

O EBITDA (*Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization*) é uma medida não contábil divulgada pela Companhia em consonância com a Resolução CVM nº 156, de 23 de junho de 2022 (“Resolução CVM 156”), conciliada com as demonstrações financeiras, e consiste no lucro líquido total atribuído aos controladores (e que não inclui a parcela do resultado atribuída aos não controladores) acrescido pelo resultado financeiro, pela despesa de imposto de renda e contribuição social – correntes e diferidos sobre o lucro e pelos custos e despesas de depreciações e amortizações.

O EBITDA Ajustado é calculado por meio do EBITDA acrescido das demais despesas não-caixas: (i) despesas antecipadas, que se referem à contabilização da outorga paga ao poder concedente em algumas das rodovias de forma antecipada (AutoBAN, RodoAnel Oeste, ViaOeste e ViaLagos), e que são apropriadas ao resultado ao longo do prazo das concessões; (ii) provisão de manutenção, que são as provisões para atendimento às obrigações contratuais de manter a infraestrutura concedida com um nível específico de operacionalidade ou de recuperar a infraestrutura na condição especificada antes de devolvê-la ao poder concedente ao final do contrato de concessão; além de (iii) equivalência patrimonial, que se refere ao resultado das investidas da Companhia, aos quais esta faz jus; (iv) participação de acionistas não controladores, que reflete a participação de acionistas minoritários nas investidas da Companhia; (v) as receitas e/ou despesas não-operacionais e não-caixa; e (vi) efeitos não recorrentes, em razão de custos relacionados às obras que não geram benefício econômico futuro na ViaOeste.

A Taxa de Crescimento Anual Composta (CAGR) do EBITDA Ajustado é uma métrica que expressa a taxa média de crescimento anual deste indicador ao longo de um período de tempo.

2. Reciclagem de Capital

A estratégia de desinvestimento em certos ativos, inclusive para viabilizar novas oportunidades, constitui uma das alavancas de crescimento da Companhia, sendo certo que este movimento reflete uma tendência não apenas amplamente conhecida pelos acionistas da Motiva e o mercado em geral, como já materializada em operações divulgadas publicamente nos últimos anos. A implementação dessa estratégia é inevitavelmente casuística, dependendo não apenas dos movimentos incertos de mercado como de um juízo de oportunidade e conveniência da administração em cada potencial venda de ativo ou participação em novo projeto

Em linha com a posição já exposta pela Companhia de não aumentar a exposição de capital no setor aeroportuário, e com os movimentos de mercado desse setor, bastante segmentado, conforme anteriormente apresentado em seu Investor Day, e já divulgado nos Comunicados ao Mercado de 31 de maio de 2024 e 13 de março de 2025, a Companhia contratou Lazard e Itaú Unibanco como assessores financeiros para a condução de um processo competitivo, com o objetivo de avaliar possíveis estruturas para uma transação envolvendo seus ativos aeroportuários, que está sendo avaliada pela Companhia juntamente com outras alternativas de reciclagem de capital, em linha

com as iniciativas previamente comunicadas ao mercado. A Companhia informa que o referido processo competitivo está em andamento, com a participação de diversos potenciais compradores interessados. Nesse contexto, conforme Fato Relevante no dia 18 de maio de 2025 a Companhia informou os seus acionistas e o mercado que o processo competitivo em curso entrou na fase de negociações não vinculantes, sem qualquer obrigação de exclusividade para a Companhia ou suas afiliadas.

3. Redução de Custo - Ratio Opex (Caixa) / Receita Líquida

A Companhia busca constantemente a otimização e redução de seus custos e despesas e, nessa linha, o *ratio* Opex (Caixa) / Receita Líquida reflete a nossa ambição para posicionar a Companhia no 1º quartil de eficiência versus benchmark internacional.

Com o apoio de uma consultoria especializada e reconhecida no mercado, foi realizado um estudo para avaliar diversas concessões globalmente. O levantamento concluiu que a Motiva se encontra atualmente no segundo quartil de eficiência e definiu como ambição alcançar o primeiro quartil. O estudo partiu de uma base com ratio Opex (caixa)/Receita Líquida de 42,6% em 2022 e estabeleceu como objetivo reduzir esse indicador para, no mínimo, 30% até 2030 e 28% até 2035.

Para tanto, a Companhia adotaria como principais alavancas de redução, dentre outras contas, (i) a redução de custos e (ii) custos evitados, sobretudo nas linhas de custo de pessoal e serviços de terceiros, (iii) a otimização de portfólio; medidas que, em conjunto, poderiam gerar uma redução de custos e despesas em aproximadamente R\$ 500 milhões até 2026. Para a ambição de 2035, considera capturas de eficiência através do investimento acumulado de minimamente R\$ 1 Bilhão em inovação de processos, tecnologias e operações.

b) período projetado e o prazo de validade da projeção

1. Taxa de Crescimento Anual Composta (CAGR) do EBITDA ajustado da Companhia

O crescimento de EBITDA ajustado objeto da projeção refere-se à ambição de longo prazo da Companhia e se estende até o encerramento do exercício social de 2035, mas parte do crescimento recorrente e consistente já apresentado pela Companhia nos últimos anos, conforme histórico periodicamente divulgado ao mercado, e que naturalmente é considerado (como tendência) em quaisquer olhares futuros sobre crescimento.

2. Reciclagem de Capital

A potencial reciclagem de capital de certos ativos, em linha com a posição já exposta pela Companhia de não aumentar a exposição de capital no setor aeroportuário, e com os movimentos de mercado desse setor, bastante segmentado, conforme apresentado ao mercado e já anteriormente divulgado nos Comunicados ao Mercado de 31 de maio de 2024 e 13 de março de 2025, e Fato Relevante de 18 de maio de 2025, está inserida na ambição de longo prazo da Companhia e se estende até o encerramento do exercício social de 2035.

3. Redução de Custo - Ratio Opex (Caixa) / Receita Líquida

A Companhia busca constantemente a otimização e redução de seus custos e despesas e, nessa linha, o ratio Opex (Caixa) / Receita Líquida para reposicionar a Companhia no 1º quartil de eficiência versus benchmark internacional.

c) premissas da projeção, com a indicação de quais podem ser influenciadas pela administração do emissor e quais escapam ao seu controle

As projeções indicadas acima, baseadas primordialmente nas premissas descritas abaixo, levam em consideração, na opinião da Companhia, um cenário de crescimento que reflete uma expectativa de crescimento orgânico da Motiva apenas de acordo com o portfólio atual de ativos.

Principais premissas que podem ser influenciadas pela administração

- Comportamento dos custos gerenciáveis de pessoal, material, serviços de terceiros e outras despesas de natureza operacional e melhores práticas de mercado ("PMSO").
- Impactos de implantação de iniciativas de eficiência operacional na evolução dos custos gerenciáveis PMSO.

Principais premissas que escapam ao controle da administração

- Crescimento do volume de tráfego, medido em termos de veículos equivalentes, das rodovias operadas pela Companhia e/ou suas subsidiárias.
- Crescimento do tráfego de passageiros e respectivos impactos nas receitas aeroportuárias e metroviárias da Companhia.
- Projeções de índices de reajustes ou revisão tarifária, conforme fórmulas paramétricas definidas pelas agências reguladoras de cada Subsidiária operada pela Companhia e/ou suas Subsidiárias e os impactos na receita da Companhia.
- Evolução dos valores dos custos não gerenciáveis (compra de energia, custos de transporte e encargos setoriais, matéria prima, mão de obra de terceiros, dentre outros).

d. Valores dos indicadores que são objeto da previsão:

1. Taxa de Crescimento Anual Composta (CAGR) do EBITDA ajustado da Companhia

Ano	2021	2022	2023	2024	2025-2035
CAGR	7,6%	8,6%	9,5%	9,2%	8,0% a 10,0%

2 . Reciclagem de Capital

Potencial de **R\$ 5 Bilhões a R\$ 10 Bilhões**, através do destravamento de valor nas plataformas, desinvestimento de ativos selecionados e venda de Participação acionária em ativos.

3 . Ratio Opex (Caixa) / Receita Líquida

Ano	2022	2023	2024	2030	2035
Ratio OPEX (caixa)/Receita Líquida	42,6%	40,3%	41,2%	< 30%*	<28%*

** A projeção do ratio Opex (Caixa) / Receita Líquida é fruto de estudo de redução de custos da Companhia realizado com o apoio de uma consultoria especializada visando a levar a Motiva a figurar no 1º quartil de eficiência e assume como principais alavancas da redução são, (i) a redução de custos e (ii) custos evitados, sobretudo nas linhas de custo de pessoal e serviços de terceiros, (iii) a otimização de portfólio; medidas que, em conjunto, poderiam gerar uma redução de custos e despesas em aproximadamente R\$ 500 milhões até 2026. Para a ambição de 2035, considera capturas de eficiência através do investimento acumulado de minimamente R\$ 1 Bilhão em inovação de processos, tecnologias e operações.*

Disposições gerais sobre projeções

Algumas declarações e estimativas contidas neste item 3 do Formulário de Referência podem representar expectativas sobre eventos ou resultados futuros que estão sujeitos a riscos, conhecidos ou não. Cabe ainda destacar que as informações constantes neste item se baseiam em informações históricas de desempenho e projeções de resultados de períodos subsequentes, sendo que não há garantia de que as expectativas sobre eventos ou resultados se manifestarão.

Estas expectativas baseiam-se em suposições e análises atuais do ponto de vista da administração da Companhia, de acordo com a sua experiência e outros fatores, tais quais: o ambiente macroeconômico, oportunidades de crescimento, efeitos da concorrência, as condições de mercado do setor de transportes e outros serviços públicos relacionados ao objeto social da Companhia, bem como os resultados futuros esperados, muitos dos quais não estão sob o controle da Companhia.

Além disso, cabe destacar que a Companhia analisa diversas oportunidades de negócios, conforme preceitua seu objeto social, bem como outros que poderão ser auxiliares às atuais e que possam agregar valor ao desenvolvimento de seus negócios.

Dados os riscos e incertezas aqui descritos, as projeções podem não vir a se concretizar e não consistem, portanto, garantia ou promessa de desempenho futuro. Ainda, os resultados futuros e o desempenho da Companhia podem diferir substancialmente daqueles previstos nas projeções aqui contidas em razão, inclusive, mas a tanto não se limitando, aos fatores de risco mencionados neste Formulário de Referência, muitos dos quais estão além da capacidade de controle ou previsão por parte da Companhia.

Tendo em vista estas incertezas e limitações, os investidores não devem tomar suas decisões de investimento exclusivamente com base nas estimativas e projeções contidas neste item 3 do Formulário de Referência.

Nenhum dos profissionais da Companhia ou partes a eles relacionadas ou seus representantes terá qualquer responsabilidade por quaisquer perdas que possam decorrer da utilização por investidores das projeções aqui descritas.

3.2 Acompanhamento das projeções

a. informar quais estão sendo substituídas por novas projeções incluídas no formulário e quais delas estão sendo repetidas no formulário

Não aplicável.

b. quanto às projeções relativas a períodos já transcorridos, comparar os dados projetados com o efetivo desempenho dos indicadores, indicando com clareza as razões que levaram a desvios nas projeções

Não aplicável.

c. quanto às projeções relativas a períodos ainda em curso, informar se as projeções permanecem válidas na data de entrega do formulário e, quando for o caso, explicar por que elas foram abandonadas ou substituídas

As projeções permanecem válidas na data de entrega deste Formulário de Referência.

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

desse 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, consequentemente, 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, consequentemente.

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, consequentemente, 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, consequentemente, 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, consequentemente, 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, consequentemente, 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, consequentemente, 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, consequentemente, 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. Consequentemente, 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, consequentemente, 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, consequentemente, 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 trens 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 trens 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 segue 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 do 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:

Consolidado - Efeito em R\$ no resultado				
Risco	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 ⁽³⁾	12,2500%	15,3125%	18,3750%
SOFR diária ⁽⁴⁾	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.

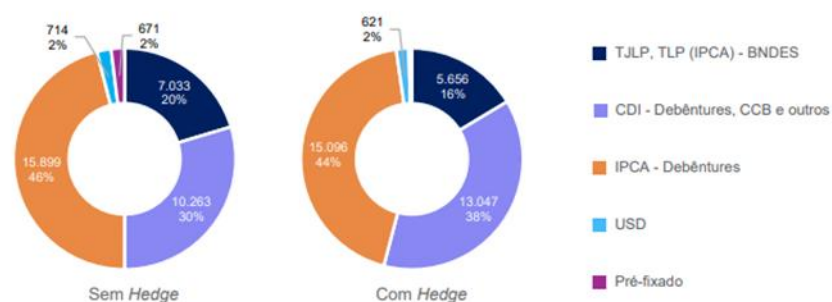
A seguir está demonstrada a composição da dívida da Companhia na posição no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, bruto dos custos de transação, bem como cenários de análise de sensibilidade quanto às variações em moedas estrangeiras e nas taxas de juros.

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 nº 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 Encalco 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	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 Encalco Construções Ltda. (Encalco), com pedido de anulação das cláusulas do contrato de concessão, protocolada em 15 de dezembro de 2008. 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.
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 (SPTrans) 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 rés 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	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. 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. 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. 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.
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	Municipalidade 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	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. Realizada a perícia, a Controlar apresentou as razões finais, em 23 de junho de 2021. Aguarda-se prolação da sentença.
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 nº 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	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. Existem outras ações populares conexas em tramitação, nas quais a Motiva ou a ViaMobilidade não são Parte. 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. 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.
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	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.

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	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. 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. 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. Em 114 de abril de 2025, foi apresentada manifestação pelo MPF de forma favorável ao pedido da MSVia.
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	Trata-se de Ação Popular questionando a validade de aditivos contratuais celebrados pela ViaLagos, 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. 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). 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. 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. No âmbito judicial, após a juntada de contestação pelo último réu, o autor popular apresentou petição pugnando pela prolação da sentença.
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	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. 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.
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	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. 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.
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	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. 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. A discussão objeto do processo nº 16561.720096/2020-62, referente à qualificação da multa, está encerrada.
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	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. 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.
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	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. 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. 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. 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. 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.
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	Suspenso.
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, consequentemente, 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 consequente, 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.º 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.º. 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.º. 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.

5. Política de gerenciamento de riscos e controles internos

5.1. Em relação aos riscos indicados nos itens 4.1 e 4.3, informar:

A Companhia revisa continuamente seus documentos de governança, incluindo políticas, normativos, e o Código de Conduta Ética da Motiva (“Código de Conduta”), revisado pela última vez em reunião do Conselho de Administração realizada em 28 de maio de 2025, além de fortalecer sua estrutura de Governança Corporativa, Gerenciamento de Riscos Corporativos, Compliance, Controle Internos e Auditoria Interna, conforme explicado no item 5.1(b) (iii) abaixo. A atuação em conjunto destas áreas proporciona à Companhia ter uma visão integrada dos riscos e das iniciativas de aprimoramento da governança, dos processos e dos controles, buscando atuar de forma sinérgica com o objetivo de mitigar de maneira eficaz os principais riscos da Companhia.

A área de Gestão de Riscos e Controles Internos apoia os Donos de Riscos no desenho e implementação das práticas de gestão de riscos e controles internos, com o objetivo de prevenir e detectar falhas e irregularidades, proteger ativos físicos e intangíveis e assegurar a confiabilidade das demonstrações financeiras e seus processos correlatos. A área de Compliance atua no monitoramento preventivo, assegurando o cumprimento de leis e regulamentos aplicáveis ao negócio por meio de atividades alinhadas aos valores e padrões de conduta da Motiva. Por fim, a Auditoria Interna, que reporta diretamente ao Comitê de Auditoria, Compliance e Riscos, exerce uma função independente com escopo de atuação amplo, contribuindo para a credibilidade dos relatórios financeiros, salvaguarda dos ativos e conformidade com leis e regulamentos internos. Cabe mencionar que a Companhia possui políticas e procedimentos formalmente aprovados, aplicáveis à Motiva e suas Controladas, que visam o gerenciamento de riscos, conforme serão demonstradas no decorrer desta seção 5 do Formulário de Referência, e, da mesma forma, que alguns riscos também são tratados em políticas específicas da Companhia sobre temas individuais.

(a) se o emissor possui uma política formalizada de gerenciamento de riscos, destacando, em caso afirmativo, o órgão que a aprovou e a data de sua aprovação, e, em caso negativo, as razões pelas quais o emissor não adotou uma política

A Companhia possui a Política de Gerenciamento de Riscos da Motiva (“Política de Gerenciamento de Riscos”), aprovada em reunião do Conselho de Administração realizada em 02 de março de 2018, a qual passou pela sua última revisão em reunião do Conselho de Administração realizada em 29 de janeiro de 2025, entrando em vigor na mesma data. A Política de Gerenciamento de Riscos está disponível para consulta nos seguintes endereços:

- Site de Relação com Investidores da Companhia (<https://ri.motiva.com.br/>), clicando em “ESG”, na seção “Governança”, no ícone “Políticas, Estatuto, Código de Ética, Acordo de Acionistas e Outros Contratos”, “Políticas” e, por fim, “Política de Gerenciamento de Riscos” ou diretamente por meio do link: [https://sistemas.cvm.gov.br](https://aemassets.grupoccr.com.br/content/dam/sites-modulares/pt/media/documentos/esg/governanca/POL%2011%20-%20Pol%C3%ADtica%20de%20Gerenciamento%20de%20Riscos%20-%20Grupo%20CCR.pdf?_gl=1*1sge6m1*_ga*MjA2NjA4OTU2My4xNzQxODE4MzMx*_ga_S60HWZS024*MTc0MTg4ODU4My4zLjAuMTc0MTg4ODU4NS41OC4wLjA.; e• Site da CVM: <a href=) ou diretamente por meio do link: <https://www.rad.cvm.gov.br/ENET/firmExibirArquivoIPEEexterno.aspx?NumeroProtocoloEntrega=1347685>;
- Companhia possui, ainda, a Política de Empresa Limpa e Combate à Corrupção e ao Suborno (“Política de Empresa Limpa”), atualizada pela última vez em reunião do Conselho de Administração realizada em 27 de novembro de 2024.

Em 2024, a Companhia aprovou alguns ajustes na POL 014 - Política Financeira da Motiva (“Política Financeira”) e na POL 027 – Política de Dividendos e Juros Sobre o Capital Próprio da Motiva (“Política de Dividendos e JCP”), em reunião do Conselho de Administração realizada em 24 de abril de 2024.

A Política de Empresa Limpa, Política Financeira e a Política de Dividendos e JCP podem ser acessadas pelo site da CVM (<https://sistemas.cvm.gov.br>) e pelo Site de Relação com Investidores da Companhia (<https://ri.motiva.com.br/>), clicando em “ESG”, na seção “Governança”, no ícone “Políticas, Estatuto, Código de Ética, Acordo de Acionistas e Outros Contratos”, e, por fim, em “Políticas”, respectivamente, ou diretamente por meio dos *links*:

- **Política de Empresa Limpa:** https://aemassets.grupoccr.com.br/content/dam/sites-modulares/pt/media/documentos/esg/governanca/Pol%C3%ADtica%20da%20Empresa%20Limp%20e%20Combate%20%C3%A0%20Corrup%C3%A7%C3%A3o%20-%20Grupo%20CCR%201.pdf?_gl=1*5cvkl6*_ga*MjA2NjA4OTU2My4xNzQxODE4MzMx*_ga_S60HWZS024*MTc0MTg3ODMzMzMC4xLjEuMTc0MTg3ODUyNS42MC4wLjA;
- **Política Financeira:** https://aemassets.grupoccr.com.br/content/dam/sites-modulares/pt/media/documentos/esg/governanca/Pol%C3%ADtica%20Financeira%20-%20CCR%20-%202024.pdf?_gl=1*1jl72eg*_ga*MjA2NjA4OTU2My4xNzQxODE4MzMx*_ga_S60HWZS024*MTc0MTg3NzEyNC4xLjEuMTc0MTg3NzEzNS40OS4wLjA; e
- **Política de Dividendos e JCP:** https://aemassets.grupoccr.com.br/content/dam/sites-modulares/pt/media/documentos/esg/governanca/POL%20027%20-%20Pol%C3%ADtica%20de%20Dividendos%20e%20Juros%20sobre%20Capital%20Pr%C3%B3prio%20-%20Grupo%20CCR.pdf?_gl=1*32dhx3*_ga*MjA2NjA4OTU2My4xNzQxODE4MzMx*_ga_S60HWZS024*MTc0MTg3NzEyNC4xLjEuMTc0MTg3NzEzNy40Ny4wLjA;

(b) os objetivos e estratégias da política de gerenciamento de riscos, quando houver, incluindo:

A Política de Gerenciamento de Riscos tem como objetivo principal estabelecer os princípios, diretrizes e responsabilidades a serem observados pela Motiva, no processo de gerenciamento dos Riscos, de forma a possibilitar a identificação, avaliação, priorização de tratamento, monitoramento e comunicação dos riscos, visando a perpetuidade dos negócios da Motiva.

A Política Financeira estabelece diretrizes para a gestão financeira da Motiva, a partir de um conjunto de diretrizes a serem complementadas por normas específicas, que abrangem riscos de mercado, aplicações financeiras, endividamento e caixa mínimo.

A Política de Dividendos e JCP tem por objetivos (i) estabelecer as diretrizes a serem observadas pela Companhia na preparação de propostas para a distribuição de dividendos e juros sobre o capital próprio, observadas as disposições de seu Estatuto Social e da legislação vigente; e (ii) esclarecer aos acionistas da Companhia e demais interessados os procedimentos adotados pela Companhia com relação à distribuição de dividendos e juros sobre o capital próprio.

Os fatores de riscos aos quais a Companhia está exposta estão descritos nos itens 4.1 e 4.3 deste Formulário de Referência.

A Companhia, ainda, categoriza os riscos a que está exposta de acordo com a seguinte classificação:

i. riscos para os quais se busca proteção

Os riscos da Motiva são categorizados de acordo com a seguinte classificação:

- **Riscos Estratégicos:** riscos associados às decisões estratégicas da organização para atingir os seus objetivos de negócios, e/ou decorrentes da falta de capacidade ou habilidade da empresa para proteger-se ou adaptar-se a mudanças governamentais, no mercado ou no ambiente regulatório;
- **Riscos Financeiros:** riscos financeiros são aqueles relacionados à habilidade da empresa de prover liquidez adequada para viabilizar a operação e o alcance dos objetivos de negócio e lidar com as volatilidades macroeconômicas (ex.: taxa de juros, câmbio e inflação);

- Riscos Regulatórios: riscos de sanções legais ou regulatórias, de perda financeira ou de reputação que a empresa pode sofrer como resultado da falha no cumprimento da aplicação de leis, acordos, regulamentos, contratos de concessão, instrumentos normativos internos, Código de Conduta, incluindo prática de atos de Corrupção e Suborno;
- Riscos Operacionais: riscos associados à possibilidade de ocorrência de falha, deficiência de execução de atividades, ou inadequação de processos internos, controles, sistemas ou eventos externos, que resultem no impacto operacional tornando impróprio o exercício das atividades da Companhia; e

ii. instrumentos utilizados para proteção

Para fins de aprimoramento do processo de Gerenciamento de Riscos e considerando o disposto no Regulamento do Novo Mercado da B3, a Companhia, possui uma área de Gestão de Riscos Corporativos e realizou a revisão de políticas relacionadas ao tema, com foco, mas não limitado a:

- Apetite a risco e delimitação de limites de risco aceitáveis: o Apetite a Risco da Motiva (grau de exposição a Riscos que a Motiva está disposta a aceitar na implementação de suas estratégias de negócio e realização de suas atividades, a fim de atingir os seus objetivos) está alinhado aos seus princípios. Os limites de riscos aceitáveis são validados pela Diretoria Executiva, recomendados pelos Comitê de Auditoria, Compliance e Riscos e aprovados pelo Conselho de Administração, e estarão associados ao grau de exposição de riscos que a Motiva está disposta a aceitar para atingir seus objetivos estratégicos e criar valor para os acionistas;
- Identificação de Riscos e Eventos na Motiva: ocorre de maneira estruturada, em linha com as estratégias de negócio do Grupo, por meio de: (i) fontes internas (periodicamente os principais executivos são entrevistados para identificação de tendências e novos riscos, Donos de Riscos (conforme abaixo definido), demais colaboradores e auditores internos; e (ii) fontes externas (auditores externos, órgãos reguladores, mercado, governo, mídia e demais partes interessadas);
- Avaliação de Riscos: o dono do risco (*risk owner*), com orientações da área de Gestão de Riscos e Controles Internos, deve avaliar os riscos pelo seu impacto e probabilidade de ocorrência e utilizar metodologias de mensuração quantitativa e/ou qualitativa. Quanto ao impacto, os riscos devem ser classificados em quatro níveis - menor, moderado, maior e severo - considerando as seguintes definições: (i) impacto quantitativo, medido pelo impacto potencial em valores financeiros; (ii) impacto qualitativo, medido pelo impacto potencial em reputacional, operacional, regulatório, saúde e segurança, e socioambiental. Quanto à probabilidade, devem ser classificados seguindo escala remota, possível, provável ou muito provável, envolvendo a análise das causas, frequência e fontes de risco. A definição do tratamento a ser dado aos riscos identificados baseia-se no seu grau de exposição (nível do risco) e natureza de risco. O grau de exposição será classificado como “Baixo”, “Médio”, “Alto” ou “Muito Alto”;
- Priorização e Tratamento: após a avaliação dos riscos, é possível compará-los de maneira relativa quanto a níveis de impacto e probabilidade atribuídos e priorizar seus planos de ação. O tratamento dos riscos envolve a escolha de uma das seguintes alternativas: a) respostas para ameaças (evitar, reduzir, compartilhar ou aceitar) e b) respostas para oportunidades (explorar, melhorar, compartilhar ou aceitar). Em algumas situações, pode ser necessária a combinação de mais de uma das alternativas para o melhor gerenciamento do risco ao nível aceitável pela organização;
- Monitoramento: A área de Gestão de Riscos e Controles Internos deve acompanhar continuamente e documentar o desempenho dos indicadores de riscos, bem como os seus limites, e supervisionar a implementação e manutenção dos planos de ação através de gestão contínua e avaliações internas ou externas independentes, quando aplicável. Os limites dos indicadores chave de riscos (KRI) devem estar alinhados ao apetite a risco da Motiva, assegurando que reflitam a capacidade da organização de gerenciar riscos sem comprometer seus objetivos estratégicos. Os riscos da área prioritária são discutidos e acompanhados periodicamente pela Diretoria Executiva, Comitê de Auditoria, Compliance e Riscos e Conselho de Administração da Motiva; e

- Comunicação e consulta: Os processos de comunicação e consulta devem permear toda a Motiva e visam compartilhar e fornecer informações para o gerenciamento contínuo de riscos, a exemplo da Matriz de Riscos (*heatmap*).

Em relação aos Riscos de Mercado, a Motiva pode contratar instrumentos derivativos financeiros com o objetivo exclusivo de proteção, realizando uma análise periódica da exposição ao risco que a administração pretende cobrir (câmbio, taxa de juros, índice de inflação etc.). A política de controle prevê acompanhamento periódico para identificação de oportunidades de redução de risco e de custo, em função dos preços de mercado de títulos, taxas de juros, derivativos, e do crédito da própria Motiva. Adicionalmente, a Administração da Motiva realiza análises de sensibilidade (testes de *stress*) a fim de medir o impacto causado por mudanças das condições de mercado sobre o endividamento da Companhia e suas controladas em conjunto. As análises de sensibilidade são estabelecidas com base em premissas e pressupostos em relação à eventos futuros. A Administração da Motiva revisa regularmente essas estimativas e premissas utilizadas nos cálculos. No entanto, a liquidação das transações poderá resultar em valores diferentes dos estimados pela Companhia devido à volatilidade e variação das condições macroeconômicas.

A Motiva somente utiliza instrumentos derivativos com o objetivo de proteção patrimonial e fluxo de caixa (*hedge*). Adicionalmente, a Motiva não efetua aplicações de caráter especulativo em derivativos.

Além dos processos descritos acima, os instrumentos de proteção utilizados estão descritos no item “iii” abaixo.

iii. estrutura organizacional de gerenciamento de riscos

O Conselho de Administração, além de aprovar a Política de Gerenciamento de Riscos da Companhia, acompanha os assuntos de Gestão de Riscos e Controles Internos, diretamente por relatórios disponibilizados pela Administração da Companhia, ou por meio de seus Comitês compostos exclusivamente por membros do Conselho de Administração (exceto pelo Comitê de Auditoria, Compliance e Riscos, coordenado por um membro externo independente) sendo estes: (i) Comitê de Estratégia, (ii) Comitê de Auditoria, Compliance e Riscos e Comitê de Pessoas e ESG. É de responsabilidade do Conselho de Administração: (i) com o apoio dos comitês de assessoramento monitorar os Riscos aos quais a Companhia está exposta; (ii) aprovar o nível de *Apetite ao Risco* (conforme definido acima) da Companhia na condução de seus negócios; (iii) acompanhar o cumprimento dos parâmetros de riscos definidos na Política de Gerenciamento de Riscos da Companhia; e (iv) conscientizar os gestores sobre a importância da gestão de riscos e a responsabilidade inerente aos Administradores e Colaboradores da Companhia. Apesar dos Comitês não terem funções executivas, tampouco poder de decisão, eles colaboram com opiniões e propostas, que são submetidas à apreciação do Conselho de Administração. Cabe ao coordenador do comitê assegurar o cumprimento dos objetivos do respectivo comitê e convidar outros participantes para discussão de assuntos específicos, se assim entender necessário.

O Comitê de Auditoria, Compliance e Riscos que, dentre outras competências, é responsável por: (a) monitorar e recomendar ao Conselho de Administração da Motiva a correção ou aprimoramento da Política de Gerenciamento de Riscos, incluindo as responsabilidades da administração e os processos de identificação, avaliação e tratamento dos riscos; (b) assegurar que a Política de Gerenciamento de Riscos e a estratégia de gerenciamento de Riscos adotada pela Motiva estejam alinhadas à estratégia da Companhia; (c) monitorar as exposições de Risco da Companhia, a adequação dos planos de mitigação e a eficácia dos controles internos, eventualmente propondo alterações para revisar a eficácia dos processos de controle, especialmente em áreas com alto potencial de Risco; (d) monitorar os eventuais problemas identificados, informando o Conselho de Administração e acompanhando a implementação da solução identificada; (e) monitorar a adequação dos recursos humanos e financeiros destinados ao gerenciamento de riscos da Motiva; (f) monitorar os riscos relativos às Demonstrações Financeiras; (g) monitorar os riscos relacionados a transações com partes relacionadas; e (h) monitorar os riscos relacionados à auditoria interna.

O Comitê de Pessoas e ESG que, dentre outros objetivos e atividades, é responsável por monitorar e antecipar tendências em temas globais de ESG (ambiental, social e governança), identificando questões críticas que

representem oportunidades de aprimoramento, riscos ou que possam ter impacto relevante nos negócios, no relacionamento com partes interessadas, na imagem da Motiva e no resultado de curto, médio e longo prazos.

Já o Comitê de Estratégia, formado por conselheiros indicados pelos acionistas controladores e conselheiros independentes, deve: (a) monitorar os riscos relacionados a novas oportunidades de negócios da Companhia, continuidade ou descontinuidade de negócios existentes; e (b) acompanhar e informar ao Conselho de Administração sobre questões financeiras-chave relacionadas à análise de risco financeiro e de mercado, tais como exposições ao câmbio; aval em operações; nível de alavancagem; política de dividendos; emissão de ações e de títulos da dívida e investimentos.

A Diretoria Executiva responsabiliza-se por: (a) ser a responsável final pelo gerenciamento de riscos da Motiva; (b) definir as diretrizes e assegurar recursos que garantam o bom funcionamento e a eficácia do gerenciamento de riscos; (c) promover a integração das atividades de gerenciamento de riscos com os ciclos de planejamento e gestão da Motiva; (d) patrocinar a implantação da Política de Gerenciamento de Riscos; (e) aprovar normas, grau de apetite a riscos específicos, propostos pela área de Gestão de Riscos e Controles Internos; (f) gerenciar os riscos inerentes às respectivas atividades (identificar, avaliar e tratar; (g) validar e acompanhar os planos de ação/mitigação, responsável e data da implantação para redução da exposição ao risco; e (h) informar à área de Gestão de Riscos e Controles Internos sobre a identificação de novos riscos ou eventos que sejam relevantes e suas respectivas evoluções.

A Diretoria de Gestão de Riscos e Controles Internos está vinculada à Vice-Presidência de Sustentabilidade, Riscos e Compliance e é responsável por: (a) gerenciar o processo de gestão de riscos e controles internos, incluindo sua avaliação, consolidação, e priorização dos planos de ação; (b) exercer papel consultivo junto aos donos dos riscos, apoiando-os na identificação e tratamento; (c) desenvolver e disponibilizar as metodologias, ferramentas, infraestrutura e governança necessárias para suportar o gerenciamento de riscos; (d) monitorar e avaliar os eventos de risco relevantes e os respectivos desvios em relação ao apetite a risco estabelecido e aprovado; (e) reportar os riscos prioritários e respectivas exposições para o Conselho de Administração, com apreciação prévia do Comitê de Auditoria, Compliance e Riscos; e (g) patrocinar a gestão de riscos na Companhia.

O Dono do Risco (*risk owner*), que é o responsável direto pela gestão dos riscos associados às suas operações, bem como pela execução dos controles e implementação de medidas corretivas para o devido tratamento dos riscos, possui como responsabilidades: (a) identificar, mensurar, avaliar e gerenciar os eventos de risco, que podem influenciar o cumprimento dos objetivos estratégicos, operacionais, financeiros e de compliance da Motiva; (b) avaliar as alterações nos ambientes externos e internos, além de verificar o impacto nos riscos sob sua responsabilidade, e de avaliar a necessidade de planos de ação para garantir seu tratamento; (c) buscar aconselhamento da Diretoria de Gestão de Riscos e Controles Internos e/ou dos pontos focais das unidades de negócio quando identificar novos riscos ou alteração nos riscos atuais; (d) manter um efetivo ambiente de controle, por meio de abordagens preventivas e detectivas, em relação às atividades desenvolvidas internamente, atividades terceirizadas relevantes sob sua gestão e as relacionadas aos seus sistemas de informações; (e) propor e implantar os planos de ação para endereçamento dos apontamentos; e (f) participar de reuniões, quando convocados, para reporte de eventos de risco, dos respectivos desvios em relação ao apetite de risco estabelecido e aprovado, bem como dos respectivos planos de ação; (g) a Vice-Presidência de Sustentabilidade, Riscos e Compliance também é responsável pelo gerenciamento integrado dos riscos de Integridade da Motiva.

O Dono da Plataforma (Vice-Presidente da Plataforma de Negócio) é responsável por: (a) patrocinar a implantação desta política nas Unidades de Negócio sob sua responsabilidade; (b) ser responsável final pelo gerenciamento de riscos da Plataforma de Negócio sob sua responsabilidade; e (c) designar o Ponto Focal de Gestão de Riscos e Controles Internos das Unidades de Negócio sob sua responsabilidade.

O Ponto Focal de Gestão de Riscos e Controles Internos da Unidade de Negócio é a pessoa responsável por: (a) coordenar ações, promover a implantação e manutenção da política e fomentar a cultura de gerenciamento de riscos na Unidade de Negócio; (b) alinhar os resultados do processo com o responsável da Unidade de Negócio; (c) buscar orientação com a área de Gestão de Riscos e Controles Internos, quando necessário; (d) prover informações à Diretoria de Gestão de Riscos e Controles Internos; (e) apoiar

o Dono da Plataforma e os Donos de Riscos no desempenho das competências definidas na Política de Gerenciamento de Riscos; e (f) utilizar as metodologias, ferramentas, sistemas, infraestrutura e governança estabelecidas pela Diretoria de Gestão de Riscos e Controles Internos.

Com o desdobramento natural de iniciativas pioneiras já adotadas pela Motiva, a exemplo do ingresso no Novo Mercado da B3, o Conselho de Administração da Motiva aperfeiçoa continuamente os mecanismos de controle e da estrutura da governança corporativa da Companhia por meio das seguintes medidas:

- revisão de políticas e normas internas, bem como dos respectivos processos de Sustentabilidade, Riscos, Compliance e de Auditoria Interna, incluindo o Código de Conduta;
- revisão da governança da Companhia e mapeamento dos principais processos decisórios da Motiva;
- implementação e aprimoramento contínuos de portal de governança para os diversos fóruns de gestão da holding, Plataformas de Negócio e/ou de suas controladas;
- revisão do Programa de Integridade (conforme definido e amplamente descrito no item 5.3 deste Formulário de Referência) atualização das políticas e procedimentos relacionados, bem como a criação e implementação de novos processos.

Além destes itens, há a instauração de treinamentos periódicos e oficinas de atualização dos colaboradores, com o auxílio de um plano de comunicação, com o objetivo de capacitar, engajar e criar a cultura de Compliance.

Para a Motiva, todo empenho em governança representa criação de capital intelectual e um diferencial importante para a gestão em diferentes operações. Em um conjunto de políticas, funções, responsabilidades e processos, a Governança orienta e controla as ações adotadas pela Motiva para atingir seus objetivos de negócio, bem como supervisiona e acompanha o processo decisório nas instâncias da Plataforma de Negócio, Diretoria Executiva e Conselho de Administração.

Em relação aos Riscos de Mercado, além do Comitê de Estratégia, mencionado no item 5.1(b) “iii”, acima, Companhia possui uma área de Tesouraria Corporativa, dentro da Diretoria Financeira, as quais são responsáveis pela condução e acompanhamento das operações envolvendo instrumentos financeiros.

Em caso de desenquadramento de algum dos critérios previstos na Política Financeira e na Política de Dividendos e JCP, cabe à Diretoria de Finanças elaborar o plano de reenquadramento. Tal plano será submetido à aprovação da Diretoria Executiva que, estando de acordo, o recomendará ao Comitê de Estratégia para posterior apreciação do Conselho de Administração.

(c) a adequação da estrutura operacional e de controles internos para verificação da efetividade da política adotada

O Comitê de Auditoria, Compliance e Riscos tem como parte do seu escopo a avaliação do Plano de Auditoria Interna e a eficácia dos controles internos, propondo alterações quando necessário e a revisão e avaliação dos processos de controle, especialmente em áreas com alto potencial de risco, assegurando que a estratégia de gerenciamento de riscos reflita a visão do Conselho de Administração. Além disso, o Comitê monitora os riscos relativos à: elaboração das Demonstrações Financeiras Anuais e Intermediárias, ao Programa de Integridade, às transações com Partes Relacionadas e à auditoria interna.

A Comissão de Estudos e Aplicação de Medidas Disciplinares (“CEAMD”), instituída pela Motiva, faz parte do conjunto de procedimentos que asseguram a pronta interrupção de irregularidades ou infrações detectadas e a tempestiva remediação dos danos gerados que chegam ao conhecimento do Canal Confidencial, a exceção daqueles que sejam registrados em face das áreas da Vice-presidência de Sustentabilidade, Riscos e Compliance, Diretoria Executiva e membros do Conselho de Administração. Estes relatos, no caso, são encaminhados e tratados pelo Coordenador do Comitê de Auditoria, Compliance e Riscos ou pelo Presidente do Conselho de Administração, conforme o caso. Para mais informações sobre o CEAMD, vide item 5.3 deste Formulário de Referência.

Auditoria Interna Corporativa

A área de Auditoria Interna da Companhia se reporta diretamente ao Comitê de Auditoria, Compliance e Riscos. Tal iniciativa faz parte do processo de revisão de governança que visa fortalecer as melhores práticas de gestão.

A Auditoria Interna tem como objetivo prover segurança aos Acionistas e Diretores da Motiva, de forma que os riscos empresariais sejam minimizados em níveis aceitáveis, identificando oportunidades que possam contribuir para o aprimoramento das práticas operacionais de gestão e controles internos existentes, atuando de forma independente e ética, agregando valor aos negócios.

O escopo de atuação da Auditoria Interna é amplo e visa contribuir para a confiabilidade dos relatórios financeiros, salvaguarda dos ativos e conformidade com leis e regulamentos internos.

São responsabilidades da Auditoria Interna, entre outras:

- 1) Executar o plano anual de auditoria interna, aprovado pelo Conselho de Administração, programando e monitorando os trabalhos a serem realizados nas diversas áreas;
- 2) Observar o cumprimento dos instrumentos normativos e detectar os desvios de sua aplicação pela Companhia, sugerindo a sua correção;
- 3) Fazer o acompanhamento das auditorias e apresentar os relatórios que informem ao Comitê de Auditoria, Compliance e Riscos e à alta Administração a adequação e eficácia dos processos de gerenciamento de riscos, controles e governança o Grupo Motiva;
- 4) Aferir e validar a implementação e efetividade da gestão de riscos, compliance e controles internos da Companhia, por meio de acompanhamento e realização de testes periódicos nos processos, com ênfase nos riscos prioritários; e
- 5) Comunicar novos riscos à equipe de gestão de riscos e fragilidades para a equipe de controles internos.

As avaliações dos trabalhos conduzidos ocorrem por meio do acompanhamento do cronograma do Plano Anual de Auditoria Interna, apresentação dos resultados dos processos auditados e acompanhamento da evolução da implantação dos planos de ação oriundos dos processos auditados. O plano de auditoria interna é monitorado pelo Comitê de Auditoria, Compliance e Riscos, reportado periodicamente ao Conselho de Administração da Companhia

A sinergia entre as áreas de Compliance, Gestão de Riscos, Controles Internos, Auditoria Interna & Sustentabilidade é fundamental para condução das atividades da Companhia, demonstrando às áreas de negócio uma abordagem completa, de mapeamento dos riscos, identificação da fragilidade, solução da fragilidade e, por fim, implantação e normatização do controle.

5.2 - Descrição dos controles internos

a) as principais práticas de controles internos e o grau de eficiência de tais controles, indicando eventuais imperfeições e as providências adotadas para corrigi-las

Para tratar os controles internos, a Companhia conta com uma estrutura organizacional de gerenciamento de riscos bem definida, conforme descrito no item 5.1.b. “iii” deste Formulário de Referência.

Além disso, a estrutura corporativa da Companhia é composta por plataformas de negócio e por empresas nas quais a Motiva detém participação acionária, cada uma com Conselho de Administração, Diretoria e estrutura de gestão própria, e são responsáveis pela adequada estrutura de controles internos.

Nesse sentido, além daqueles já mencionados no item 5.1 deste Formulário de Referência, os objetivos do Comitê de Auditoria, Compliance e Riscos incluem: (i) supervisionar as atividades das áreas de riscos, controles internos, auditoria interna e controladoria, neste último caso no âmbito da elaboração das demonstrações financeiras da Companhia, podendo, inclusive, recomendar ao Conselho de Administração a substituição da empresa contratada para auditoria interna e auditoria externa, assim como outras mudanças que entender necessárias; (ii) monitorar a qualidade e integridade (a) dos mecanismos de controles internos, especialmente em áreas de elevado potencial de risco; (b) das informações trimestrais, demonstrações intermediárias e demonstrações financeiras da Companhia; e (c) das informações e medições divulgadas com base em dados contábeis ajustados e em dados não contábeis que acrescentem elementos não previstos na estrutura dos relatórios usuais das demonstrações financeiras; (iii) avaliar e monitorar as exposições de risco da Companhia, em conjunto com a área de Gestão de Riscos, podendo inclusive requerer informações detalhadas de políticas e procedimentos relacionados com (a) a remuneração da Administração; (b) a utilização de ativos da Companhia; e (c) as despesas incorridas em nome da Companhia; (iv) assegurar a independência, qualidade e adequação dos serviços prestados pelos auditores externo e interno; (v) assegurar, em conjunto com o Comitê de Estratégia, que a política e a estratégia de gerenciamento de riscos reflitam a visão da Companhia, incluindo o nível de apetite a risco e tolerância da Motiva; e (vi) avaliar a qualidade dos relatórios financeiros e os riscos envolvidos nos princípios contábeis utilizados, bem como avaliar os processos internos para identificação e gerenciamento dos principais riscos apontados nos relatórios financeiros e garantir que a Diretoria realize a comparação das práticas de informações financeiras da Motiva com de outras do setor.

Em 2022, as áreas de Controles Internos e de Gestão de Riscos foram unificadas, criando a Diretoria de Gestão de Riscos e Controles Internos, que se reporta diretamente à Vice-Presidência de Sustentabilidade, Riscos e Compliance.

O objetivo dos controles internos adotados para assegurar a elaboração das demonstrações financeiras da Motiva é fornecer garantia razoável em relação à confiabilidade dessas informações, em conformidade com a legislação e as normas aplicáveis.

O processo de controles internos da Motiva é baseado nos critérios estabelecidos pelo modelo COSO Controles Internos – Estrutura Integrada (2013) do *Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission*. A Administração da Companhia estabelece e revisa sua materialidade, seus riscos, mapeamento de processos, sistemas e segregação de tarefas, de forma a assegurar que as transações sejam registradas e reportadas por completo e corretamente.

As atividades de controle da Motiva incluem instruções, orientações e procedimentos para assegurar que as ações identificadas pela Administração para endereçar os riscos relevantes estão sendo realizadas com efetividade.

A efetividade dos controles é regularmente monitorada como parte da gestão, uma vez que controles inicialmente eficazes podem se tornar ineficazes devido a alterações no ambiente operacional. Mudanças

nos controles também podem ser necessárias em razão de mudanças nos processos, nos sistemas de tecnologia da informação ou de pessoal. A Administração da Companhia revisa continuamente seus procedimentos e políticas de controle, com o objetivo de mantê-los atualizados e adequados às necessidades da organização.

A área de Gestão de Riscos e Controles Internos, em constante interação com as áreas de Compliance e Auditoria Interna, apoia a Administração no processo de revisão de procedimentos e políticas de controle, buscando minimizar a probabilidade de ocorrências que possam impactar as demonstrações financeiras.

Trimestralmente é conduzido pela área de Gestão de Riscos e Controles Internos, o processo de autoavaliação, onde os gestores responsáveis pelos controles internos atestam ter conhecimento dos controles sob sua responsabilidade e que estes controles estão implementados e operando. Além disso, semestralmente, são conduzidos Testes de Efetividade dos controles chaves, pela área de Gestão de Riscos e Controles Internos, para avaliar a efetividade dos controles mapeados, garantindo que eles estejam mitigando os riscos, conforme planejado, e atendendo aos requisitos estabelecidos

Os Diretores da Companhia consideram satisfatório o grau de eficiência dos controles internos adotados para assegurar a elaboração das demonstrações financeiras. Além disso, permanecem atentos às novas tecnologias a fim de aprimorar continuamente os controles.

b) as estruturas organizacionais envolvidas

A estrutura organizacional da Companhia conta com a Diretoria de Gestão de Riscos e Controles Internos que integra a Vice-Presidência de Sustentabilidade, Riscos e Compliance. A vice-presidência reporta ao Conselho de Administração e conta com a supervisão do Comitê de Auditoria, Compliance e Riscos, conforme mencionado no item (a) acima.

A área de Gestão de Riscos e Controles Internos em conjunto com as áreas de Compliance e Auditoria Interna, assessora a Administração e a Diretoria no desempenho de suas atribuições relacionadas à adoção de estratégias, políticas e medidas voltadas à difusão da cultura de gestão de riscos e controles internos na Motiva.

Suas principais responsabilidades consistem em:

- (i) Gerenciar o processo de Gestão de Riscos e Controles Internos, incluindo sua avaliação, consolidação e priorização dos planos de ação;
- (ii) Exercer papel consultivo junto aos donos dos riscos, apoiando-os na identificação e tratamento;
- (iii) Desenvolver e disponibilizar as metodologias, ferramentas, sistemas, infraestrutura e governança necessárias para suportar o gerenciamento dos riscos e controles internos; e
- (iv) Reportar os riscos prioritários e respectivas exposições, bem como os controles internos para o Conselho de Administração, com apreciação prévia do Comitê de Auditoria, Compliance e Riscos.

As funções de Tecnologia da Informação, tanto para sistemas administrativos quanto para sistemas informatizados da operação dos negócios, são substancialmente centralizadas no CSC (Centro de Serviços Compartilhados), responsável por fornecer soluções de mercado com significativos ganhos de escala. Entre essas soluções, destaca-se o sistema integrado de gestão empresarial de classe mundial, que permite elevada segurança empresarial, integridade e rastreabilidade dos registros da Companhia.

De forma independente, a Auditoria Interna, gerenciada por equipe interna e executada por empresa de classe mundial, tem em suas atividades, dentre outras, garantir a veracidade das informações constantes nos registros da Companhia e de suas investidas.

A Auditoria Externa, também executada por empresa de classe mundial, não coincidente com a de Auditoria Interna, é contratada para emitir opinião sobre as demonstrações financeiras da Companhia, e, no escopo de seu trabalho, considera os controles internos relevantes para a elaboração e adequada apresentação destas demonstrações, para planejar os procedimentos de auditoria apropriados às circunstâncias, mas não para fins de expressar uma opinião sobre a eficácia desses controles internos.

c) se e como a eficiência dos controles internos é supervisionada pela administração do emissor, indicando o cargo das pessoas responsáveis pelo referido acompanhamento

Os controles internos relacionados à elaboração de demonstrações financeiras confiáveis são supervisionados pelo Comitê de Auditoria, Compliance e Riscos cujos objetivos e atribuições foram relatados acima.

O Comitê de Auditoria, Compliance e Riscos se reúne periodicamente com Diretores e colaboradores da Companhia, além dos auditores internos e externos, para discutir o funcionamento das respectivas áreas sob auditoria, eventuais deficiências em seus processos de trabalho e sistemas de controle, bem como os planos de ação e o respectivo acompanhamento.

O Comitê de Auditoria, Compliance e Riscos fundamenta seus julgamentos e opiniões considerando as informações recebidas das diretorias envolvidas na preparação das demonstrações financeiras e na gestão dos controles internos, além dos auditores internos e externos, reportando periodicamente os resultados ao Conselho de Administração da Companhia.

Trata-se de um processo contínuo, conduzido por profissionais em todos os níveis da Companhia, com a missão de identificar e administrar os eventos que possam impactar os negócios do Grupo.

d) deficiências e recomendações sobre os controles internos presentes no relatório circunstanciado, preparado e encaminhado ao emissor pelo auditor independente, nos termos da regulamentação emitida pela CVM que trata do registro e do exercício da atividade de auditoria independente

Os auditores independentes avaliaram os controles internos relevantes para a elaboração e divulgação das demonstrações financeiras da Companhia referentes ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, e emitiram carta de recomendação sobre os controles internos, apontando suas considerações (“Relatório Circunstanciado”).

A Companhia esclarece que não foram identificadas, no Relatório Circunstanciado, deficiências de controle que pudessem ser consideradas significativas e/ou com impactos relevantes nas demonstrações financeiras da Companhia.

e) comentários dos diretores sobre as deficiências apontadas no relatório circunstanciado preparado pelo auditor independente e sobre as medidas corretivas adotadas

A administração da Companhia discute anualmente, em conjunto com as aprovações das demonstrações financeiras, o Relatório Circunstanciado e as recomendações dos auditores independentes para buscar o aprimoramento constante dos seus controles internos, relacionados ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024.

Nesse sentido, a Companhia esclarece que não foram apresentadas deficiências significativas no relatório de controles internos sobre as demonstrações financeiras de 31 de dezembro de 2024.

Apesar de não haver deficiência significativa apontada pelo auditor independente no Relatório Circunstanciado, a administração da Companhia busca o aprimoramento constante dos seus controles

internos guiando-se também pelas recomendações do seu auditor independente quanto às deficiências de controles, e definiu planos de ação para a implementação das recomendações que julgou pertinentes. A implementação dos planos de ação é acompanhada pela área de Controles Internos. De acordo com a avaliação da administração, nenhuma das melhorias reportadas pelos auditores apresentam probabilidade ou magnitude com relação as distorções materiais que possam surgir nas demonstrações financeiras.

5.3 - Em relação aos mecanismos e procedimentos internos de integridade adotados pelo emissor para prevenir, detectar e sanar desvios, fraudes, irregularidades e atos ilícitos praticados contra a administração pública, nacional ou estrangeira, informar:

a) se o emissor possui regras, políticas, procedimentos ou práticas voltadas para a prevenção, detecção e remediação de fraudes e ilícitos praticados contra a administração pública, identificando, em caso positivo:

(i) os principais mecanismos e procedimentos de integridade adotados e sua adequação ao perfil e riscos identificados pelo emissor, informando com que frequência os riscos são reavaliados e as políticas, procedimentos e as práticas são adaptadas

(ii) as estruturas organizacionais envolvidas no monitoramento do funcionamento e da eficiência dos mecanismos e procedimentos internos de integridade, indicando suas atribuições, se sua criação foi formalmente aprovada, órgãos do emissor a que se reportam, e os mecanismos de garantia da independência de seus dirigentes, se existentes

(iii) se o emissor possui código de ética ou de conduta formalmente aprovado, indicando:

- se ele se aplica a todos os diretores, conselheiros fiscais, conselheiros de administração e empregados e se abrange também terceiros, tais como fornecedores, prestadores de serviço, agentes intermediários e associados**
- as sanções aplicáveis na hipótese de violação ao código ou a outras normas relativas ao assunto, identificando o documento onde essas sanções estão previstas**
- órgão que aprovou o código, data da aprovação e, caso o emissor divulgue o código de conduta, locais na rede mundial de computadores onde o documento pode ser consultado**

b) se o emissor possui canal de denúncia, indicando, em caso positivo:

- i. se o canal de denúncias é interno ou se está a cargo de terceiros**
- ii. se o canal está aberto para o recebimento de denúncias de terceiros ou se recebe denúncias somente de empregados**
- iii. se há mecanismos de anonimato e de proteção a denunciante de boa-fé**
- iv. órgão do emissor responsável pela apuração de denúncias**

A Motiva e suas controladas são signatárias do Pacto Global da ONU, em especial das iniciativas propostas pelo Grupo Temático Anticorrupção. A Motiva tem como princípio o respeito às leis e regulamentos aplicáveis aos seus negócios, bem como o compromisso com a ética e a integridade em todas as suas relações, sejam elas internas, externas, privadas ou públicas. Tais princípios fazem parte dos valores da Motiva - Cultura dos 3 “Is”, Integridade, Integração e Impacto - descritos em seu Código de Conduta. Adicionalmente, a Companhia conta com a Política de Empresa Limpa, que objetiva prevenir e combater o suborno e a corrupção em todas as suas operações, tanto no relacionamento com a Administração Pública, quanto na esfera dos relacionamentos privados.

As diretrizes do Código de Conduta e da Política da Empresa Limpa são aplicadas aos administradores, colaboradores e terceiros, que anualmente devem declarar expressamente o aceite aos seus termos. Tais documentos são revisados periodicamente, sempre que houver necessidade de atualizações nos processos e controles previstos. O Código de Conduta foi revisado pela Diretoria Executiva e aprovado pelo Conselho de Administração em 28 de maio de 2025, já a Política da Empresa Limpa foi aprovada em 27 de novembro de 2024. Tais documentos e as principais políticas da Motiva podem ser acessados pelo *website* da CVM (<https://sistemas.cvm.gov.br>) e pelo Site de Relação com Investidores da Companhia (<https://ri.motiva.com.br/>), clicando em “ESG”, na seção “Governança”, no ícone “Políticas, Estatuto, Código de Ética, Acordo de Acionistas e Outros Contratos” (<https://www.motiva.com.br/esg/governanca/#af9ab938ccf502c18e214034075ea3bc>).

Com o comprometimento e apoio da Administração, a Motiva reforça e aprimora continuamente o seu Programa de Integridade, criado em 2015, seguindo as diretrizes da Lei Anticorrupção e suas regulamentações (“Programa de Integridade”). O Programa de Integridade tem como objetivo orientar a todos os colaboradores, acionistas, administradores e terceiros, em todos os níveis, sobre a necessidade de desenvolvimento de negócios sustentáveis e em conformidade com as políticas e normas internas, bem como em cumprimento à legislação aplicável aos negócios da Companhia. O Programa de Integridade da Motiva tem os seguintes pilares: comprometimento da administração, autonomia e estrutura da Diretoria de Compliance, avaliação de riscos de terceiros e parceiros de negócios, políticas e procedimentos, comunicação e treinamento, controles internos e gestão de riscos, monitoramento contínuo, Canal Confidencial e medidas disciplinares.

Neste sentido, o Programa de Integridade contempla diversas políticas e normas que tratam da avaliação de riscos de terceiros, doações e patrocínios, brindes e presentes, interação com agentes públicos e conflitos de interesses. Constantemente são realizados treinamentos e campanhas de comunicação com o objetivo de engajar a todos na cultura de Integridade, que faz parte da estratégia do Grupo.

A Motiva e seu Conselho de Administração estão comprometidos com o aprimoramento contínuo de sua governança corporativa, que contempla iniciativas relacionadas a atualização e melhorias nos mecanismos de controle e da estrutura de governança da Companhia como um todo.

A busca por melhores práticas de mercado pela Motiva é constante, tendo conquistado, para todos os seus negócios, as Certificações Internacionais ISO 37001 - Norma Global do Sistema de Gestão Antissuborno e a ISO 37301 - Norma Global do Sistema de Gestão de Compliance, com foco em ESG, incluindo o processo de assecuração de reporte das emissões de gases de efeito estufa, condições dignas de trabalho, principalmente relacionados a segurança do trabalho, bem como a implementação das melhores práticas de mercado para o combate à corrupção ao suborno. O processo de manutenção das certificações é anual, e inclui auditorias que avaliam os riscos relacionados aos Sistemas de Gestão Antissuborno e de Compliance e a efetividade dos processos e controles mitigatórios, as obrigações relacionadas, melhorias contínuas e o acompanhamento realizado pelas estruturas de governança.

A Motiva atende, na elaboração, implementação e monitoramento deste Programa de Integridade, as mais rígidas regras de normas internacionais e previsões legais antissuborno e anticorrupção vigentes no Brasil e no mundo, em especial:

- Lei nº 12.846/13 (“Lei Anticorrupção”): Dispõe sobre a responsabilização administrativa e civil de pessoas jurídicas pela prática de atos contra a administração pública, nacional ou estrangeira, e dá outras providências.
- Decreto nº 11.129/2022: Regulamenta a Lei Anticorrupção.
- Decreto nº 12.304/2024: Regulamenta a Lei de Licitações, no tocante à avaliação de Programas de Integridade.
- FCPA (EUA): *Foreign Corrupt Practices Act*.
- ABNT ISO 37001:2017: Sistema de Gestão Antissuborno.
- ABNT ISO 37301:2021: Sistema de Gestão de Compliance

Mais detalhes a respeito do Programa de Integridade da Motiva podem ser acessados *website* da CVM (<https://sistemas.cvm.gov.br>) e pelo Site de Relação com Investidores da Companhia (<https://ri.motiva.com.br/>), clicando em “ESG”, na seção “Governança” e no ícone “Compliance” (<https://www.motiva.com.br/esg/governanca/>).

COMPROMETIMENTO DA ALTA ADMINISTRAÇÃO

A Diretoria de Compliance é responsável pela implementação, gestão e aprimoramento contínuo do Programa de Integridade. A Diretoria de Compliance faz parte da Vice-Presidência de Sustentabilidade,

Riscos e Compliance, que tem reporte direto ao Conselho de Administração, para reforçar sua autonomia e independência. O Programa de Integridade é pauta fixa das reuniões do Comitê de Auditoria, Compliance e Riscos Corporativos, no qual 100% dos membros são independentes, que assessora o Conselho de Administração e acompanha os detalhes da sua atualização, iniciativas e implementação, em todos os negócios. Temas relacionados ao Programa de Integridade e aos negócios da Motiva também são frequentemente apresentados nas reuniões da Diretoria Executiva, para avaliação e tratativas pertinentes.

CÓDIGO DE CONDUTA DE TERCEIROS E CLÁUSULA ANTISSUBORNO E ANTICORRUPÇÃO

Em relação aos fornecedores e parceiros, a Motiva estabeleceu diretrizes específicas no Código de Conduta de Terceiros e nas Cláusulas de Compliance, para todos os contratos, que podem incluir desde obrigações relacionadas ao combate à corrupção e suborno, até condições específicas, como determinação para que o fornecedor realize treinamentos, implemente seu próprio programa de integridade, faça auditorias independentes, obtenha certificações ou faça a adesão ao Pacto Brasil pela Integridade Empresarial (<https://www.gov.br/cgu/pt-br/assuntos/integridade-privada/pacto-brasil>).

PROJETO “HANDS ON INTEGRIDADE & ESG”

Preocupada com o desenvolvimento e alinhamento da cadeia de fornecedores a suas diretrizes de integridade e sustentabilidade, a Motiva desenvolveu uma qualificação específica para os parceiros estratégicos, chamada *Hands on Integridade & ESG*, em parceria com a Fundação Dom Cabral. 100% patrocinada pela Motiva, o programa tem o objetivo de qualificar executivos dos fornecedores em governança, riscos, compliance e sustentabilidade, para quem implementem processos, controles e melhores práticas em suas próprias empresas, reduzindo assim riscos reputacionais, financeiros e jurídicos para a própria Motiva.

CANAL CONFIDENCIAL

Desde 2015, a Motiva tem instituído um canal de denúncia, aberto a receber relatos de irregularidades.

O Canal Confidencial é amplamente divulgado em todas as políticas e procedimentos, site e intranet da Motiva, estando ao alcance de colaboradores e administradores, Terceiros, clientes e qualquer pessoa que se relacione com os negócios do grupo.

A Motiva possui norma específica sobre o Canal Confidencial, o tratamento de relatos, a aplicação de sanções e proibição de retaliação aos relatores de boa-fé, qual seja, a Política de Gestão de Consequências e Não Retaliação, que pode ser acessada pelo Site de Relação com Investidores da Companhia (<https://ri.motiva.com.br/>), clicando em “ESG”, na seção “Governança”, no ícone “Políticas, Estatuto, Código de Ética, Acordo de Acionistas e Outros Contratos”.

Nesse sentido, a Motiva tem como princípio a tolerância zero a atos de retaliação, direta ou indiretamente, por parte da liderança, ou de qualquer outra pessoa, contra denunciante de boa-fé, independente do cargo ou do resultado da apuração.

O Canal Confidencial da Motiva pode ser acessado pelos contatos abaixo:

Área de Compliance	compliance.equipe@motiva.com.br
Canal Confidencial Motiva	https://canalconfidencial.com.br/canalconfidencialmotiva/ Telefone: 0800 721 0759

O Canal Confidencial é administrado por uma empresa terceirizada, independente, e funciona 7 dias na

semana, 24 horas por dia. O *website* está disponível nos idiomas, português (BR), inglês e espanhol.

A empresa terceirizada recebe o relato e realiza triagem inicial, classificando o nível de impacto e definindo o fluxo para tratamento, a depender dos envolvidos e do conteúdo das alegações.

A Diretoria de Compliance da Motiva é responsável por tratar e investigar todos os relatos, bem como enviar os casos procedentes para deliberação da CEAMD – Comissão de Estudos e Aplicação de Medidas Disciplinares, a exceção daqueles que sejam registrados em face da Diretoria Executiva, do Conselho de Administração ou áreas da Vice-Presidência de Sustentabilidade, Riscos e Compliance, que possuem direcionamento a fluxo especial de tratamento.

Os colaboradores são encorajados a registrar qualquer fato, ato ou omissão que tenha transgredido ou esteja na iminência de transgredir alguma das normas e/ou políticas da Motiva, bem como quaisquer leis do país, devendo agir sempre de boa-fé.

CEAMD – COMISSÃO DE ESTUDOS E APLICAÇÃO DE MEDIDAS DISCIPLINARES

A CEAMD rege-se por Regimento Interno próprio e pela legislação aplicável e tem por finalidade promover uma cultura de Integridade, mediante deliberação de aplicação de medidas disciplinares em casos relevantes de descumprimento de leis, do Código de Conduta, da Política de Empresa Limpa, ou quaisquer outras situações antiéticas, bem como avaliar o aprimoramento dos controles internos com vistas à mitigação e remediação dos danos e riscos identificados.

A CEAMD faz parte do conjunto de procedimentos que asseguram a pronta interrupção de irregularidades ou infrações detectadas e a tempestiva remediação dos danos gerados que chegam ao conhecimento do Canal Confidencial, e é composta por 3 (três) membros efetivos com poder de voto,:

- (i) O Vice-Presidente de Sustentabilidade, Riscos e Compliance;
- (ii) Vice-Presidente de Pessoas e Desenvolvimento Organizacional; e
- (iii) Vice-Presidente Jurídico, Governança e Relações Governamentais.

Medidas disciplinares poderão ser aplicadas caso os administradores, colaboradores ou terceiros descumpram normas da Motiva, seja por violação dos padrões éticos da Companhia ou por descumprimento de leis ou regulamentos. Essas medidas poderão ser advertência verbal ou escrita, treinamentos, redução na remuneração variável a receber, suspensão, desligamento sem ou com justa causa, rescisão de contratos. A CEAMD também delibera medidas de remediação, como melhorias em processos e controles, com a finalidade de mitigar o risco de recorrências.

MONITORAMENTO INDEPENDENTE – CONCESSIONÁRIA RODONORTE – ACORDO DE LENIÊNCIA

Conforme Fato Relevante de 06/03/2019 (o qual está disponível no site Motiva RI), a controlada da Motiva Infraestrutura de Mobilidade S.A, Rodonorte - Concessionária de Rodovias Integradas S.A. celebrou Acordo de Leniência com o Ministério Público Federal - Procuradoria da República no Paraná, pelo qual a Rodonorte se comprometeu a (a) pagar o valor de R\$ 35.000.000,00 (trinta e cinco milhões de reais) a título de multa prevista na Lei de Improbidade, bem como a (i) arcar com R\$ 350.000.000,00 (trezentos e cinquenta milhões de reais), a título de redução em 30% (trinta por cento) da tarifa de pedágio em favor dos usuários de todas as praças de pedágio por ela operadas por, pelo menos, 12 (doze) meses ou até que seja alcançado o valor preterido e (ii) executar obras nas rodovias por ela operadas no valor total de R\$ 365.000.000,00 (trezentos e sessenta e cinco milhões de reais); e (b) se submeter a um processo de monitoria externa de Compliance nos termos ali contratados. O Acordo de Leniência foi celebrado no âmbito do PA nº 1.25.000.004899/2018-42, conduzido pelo Ministério Público Federal, que tinha por objeto apurar, entre outras questões, certos fatos envolvendo a Motiva e algumas de suas controladas.

Em 12 de junho de 2019 o processo de Monitoramento Independente previsto no Acordo de Leniência com o Ministério Público Federal - Procuradoria da República no Paraná foi iniciado na Rodonorte. Foram realizadas recomendações pelo Monitor Independente indicado pelo Ministério Público Federal para o Programa de Compliance da Rodonorte. Pelo menos 08 profissionais de um escritório de advocacia e uma Big Four compuseram o time do Monitor Independente.

Em 2020 a Área de Compliance implementou 93% das recomendações solicitadas pelo Monitoramento Independente em seu primeiro relatório e apenas 7% dessas recomendações sofreram reprogramações. Nenhuma recomendação constou em atraso ou não foi realizada.

Em 2021, a Área de Compliance realizou os desdobramentos das atividades que não haviam sido atendidas no ano de 2020, tendo implementado 20 recomendações (86%), das 23 solicitadas.

Em fevereiro de 2022, foi apresentado o Relatório Final pelo Monitor Independente, certificando que 100% das recomendações foram devidamente implementadas pela Companhia, com parecer favorável do Ministério Público Federal, tendo o procedimento sido arquivado em 12 de agosto de 2024.

c) número de casos confirmados nos últimos 3 (três) exercícios sociais de desvios, fraudes, irregularidades e atos ilícitos praticados contra a administração pública e medidas corretivas adotadas

Não há casos confirmados de desvios, fraudes, irregularidades e atos ilícitos praticados contra a administração pública nos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022.

d) caso o emissor não possua regras, políticas, procedimentos ou práticas voltadas para a prevenção, detecção e remediação de desvios, fraudes, irregularidades e atos ilícitos praticados contra a administração pública, identificar as razões pelas quais o emissor não adotou controles nesse sentido.

Não se aplica, tendo em vista que a Companhia adota regras, políticas, procedimentos e práticas para prevenção, detecção e remediação de fraudes e ilícitos praticados contra a administração pública.

5.4. Informar se, em relação ao último exercício social, houve alterações significativas nos principais riscos a que o emissor está exposto ou na política de gerenciamento de riscos adotada, comentando, ainda, eventuais expectativas de redução ou aumento na exposição do emissor a tais riscos

A Companhia adota como prática a avaliação contínua dos riscos aos quais está exposta e que possam impactar adversamente os seus negócios, sua situação financeira e os resultados das suas operações. Regularmente, são monitoradas as mudanças no cenário macroeconômico e setorial que possam influenciar suas atividades, adotando uma política de foco contínuo na disciplina financeira e gestão conservadora de caixa.

O Conselho de Administração aprovou a Política de Gerenciamento de Riscos em 02 de março de 2018 e sua última revisão foi aprovada em 29 de janeiro de 2025, entrando em vigor na mesma data, conforme descrita nos itens 5.1 a 5.3 deste Formulário de Referência, visando adequá-la à atual estrutura organizacional e às melhorias na governança corporativa em curso.

Em relação ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, a Companhia avançou significativamente na precificação de riscos e na definição do seu Value at Risk (“VaR”), com a implementação de modelos financeiros padronizados, alinhados ao planejamento estratégico de longo prazo. Esses modelos incorporaram métodos estatísticos robustos, como a Simulação de Monte Carlo baseada em dados históricos, permitindo análises abrangentes. Essa metodologia conferiu à Companhia uma abordagem preventiva e estratégica, com foco na redução de riscos e no suporte qualificado à tomada de decisão.

Ainda em 2024, a Companhia segue identificando desafios a serem enfrentados, como o aumento da inflação e da taxa de juros, que podem levar a um aumento nos preços de insumos essenciais para a realização dos investimentos previstos nos contratos de concessão, além de impactarem diretamente o custo financeiro da Companhia. Ademais, observa-se uma redução na oferta de fornecedores, produtos e serviços no mercado, quando comparado ao exercício social anterior, impulsionada, entre outros fatores, pelas dificuldades financeiras enfrentadas pelos fornecedores, decorrentes do impacto da taxa de juros e da restrição no acesso ao crédito para suas operações.

Adicionalmente, com o crescente uso de automações e o incremento da inteligência artificial, os ataques por cibercriminosos estão se tornando cada vez mais sofisticados, o que exige uma constante evolução dos mecanismos de proteção de dados e sistemas críticos, com soluções de segurança mais robustas, como *firewalls*, sistemas de detecção de intrusão e análise de comportamentos suspeitos. Nesse sentido, a Companhia atua continuamente para enfrentar o surgimento de novas vulnerabilidades e aumento das ameaças cibernéticas. Companhia atua continuamente para enfrentar o surgimento de novas vulnerabilidades e aumento das ameaças cibernéticas.

Além disso, a Companhia monitora o aumento de eventos climáticos extremos como tempestades, enchentes, secas e ondas de calor, associados às mudanças climáticas em curso. Esses eventos podem gerar custos adicionais para as controladas da Companhia e/ou redução das receitas, como ocorreu em 2024, em decorrência dos eventos climáticos no Estado do Rio Grande do Sul que impactaram significativamente a Companhia. Esse contexto exige da Companhia constante evolução do plano de adaptação a riscos climáticos, além de apresentar potencial para dificultar o cumprimento adequado de parâmetros e de cronogramas estabelecidos em contrato, o que pode resultar em exposição perante os Poderes Concedentes e na aplicação de penalidades e multas, com impacto nos resultados da Companhia.

5.5 - Fornecer outras informações que o emissor julgue relevantes

Todas as informações que a Companhia julga relevantes e pertinentes sobre este tópico foram apresentadas nos itens anteriores.