

Divulgação de Resultados – 2025

Goiânia, 06 de março de 2026 – A **Concebra – Concessionária das Rodovias Centrais do Brasil S.A.**, é uma sociedade anônima de capital aberto, com sede na cidade de Goiânia – GO, e possui como acionista a TPI – Triunfo Participações e Investimentos S.A., anuncia os resultados do exercício findo em 31 de dezembro 2025. Os dados de receita aqui divulgados são provenientes da arrecadação de pedágio¹, exceto quando especificado. Os resultados são comparados ao mesmo período do ano anterior, exceto quando mencionado.

Destaques

- **Segmento de rodovias: arrecadação de pedágio de R\$ 564 milhões¹.**
- **EBITDA ajustado de R\$ 177,5 milhões²;**

¹Receita bruta proveniente da arrecadação de pedágio nas praças que compõe a Concessão;

²Dados ajustados calculados a partir da exclusão da margem de construção (receita de construção – custo de construção – ICPC 01 e OCPC 05) e adição do rateio de despesas da controladora, atualização monetária do ativo financeiro, Impairment do Ativo Financeiro e Impairment do Ativo Intangível.

Mensagem da Administração

A **Concebra – Concessionária das Rodovias Centrais do Brasil S.A. (“Concebra”, “Companhia” ou “Concessionária”)** é uma sociedade anônima de capital fechado com registro na CVM, com sede na cidade de Goiânia, Goiás, e possui como acionista a TPI – Triunfo Participações e Investimentos S.A. (“TPI” ou “Controladora”). A Companhia que iniciou sua operação em janeiro de 2014, tem por objeto a exploração com exclusividade, sob o regime legal de concessão, do sistema rodoviário do trecho da BR 060, BR 153 e BR 262 DF/GO/MG, totalizando 733,30 km, sendo: 630,20 km da BR 060 e BR 153, desde o entroncamento com a BR 251, no Distrito Federal, até a divisa dos estados de Minas Gerais e São Paulo, e 103,10 km da BR 262, do entroncamento com a BR 153 ao entroncamento com a BR 050, em Uberaba, no estado de Minas Gerais, inclusive realizando a recuperação, manutenção, melhoramento, monitoração, conservação e operação.

Para a execução dos serviços conforme o Programa de Exploração da Rodovia (PER), a Concessionária conta com 15 bases operacionais que prestam serviços de atendimento ao usuário, 01 posto de pesagem veicular, 08 bases da polícia rodoviária federal, 04 lotes de manutenção e conservação e 07 praças de pedágio ao longo de 733,30 km da rodovia.

Extinta a concessão, retornam ao poder concedente todos os bens reversíveis, direitos e privilégios vinculados à exploração do sistema rodoviário, conforme prevê a Lei da Concessões nº 8987/1995.

Relicitação

De acordo com o programa nacional de concessão de rodovias federais, a Companhia assumiu a rodovia em janeiro de 2014, com a previsão de realizar investimentos significativos nos primeiros cinco anos da concessão, financiados, quase que em sua totalidade, pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). O modelo de Concessão tal como estava concebido, ou seja, concentração de investimentos no início da concessão e manutenção de tarifa de pedágio baixa, dependia, inexoravelmente, de investimento público a juros subsidiados.

Por ocasião do lançamento da licitação, o poder concedente incluiu no respectivo edital a oferta de contratação de financiamento de longo prazo em até 12 (doze) meses e após isso em 04 de setembro de 2013, foi publicada a Carta de Apoio dos Bancos Públicos, assinada pelo BNDES, pela Caixa Econômica Federal (CEF) e pelo Banco do Brasil (BB), dispondo condições excepcionalmente favorecidas e subsidiadas em relação ao mercado para os financiamentos para o setor de rodovias. Subsídio esse dado pelo governo federal a partir do BNDES que permitiria a execução dos investimentos concentrados nos primeiros 5 anos, conforme cronograma PER associado a manutenção de uma tarifa baixa de pedágio aos usuários.

Desta forma, ao candidatar-se à licitação e ao aceitar a assinatura do contrato, a Concessionária baseou-se na expectativa legítima de obtenção do financiamento que, de fato, era imprescindível à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão e ao sucesso do projeto, especialmente diante de um cronograma bastante apertado de investimentos, previsto para a execução das obras de ampliação e melhorias na rodovia nos primeiros 05 (cinco) anos de fruição da concessão.

Nesse contexto, no dia 24 de fevereiro de 2016, o BNDES aprovou o financiamento de longo prazo da Companhia, no valor de R\$ 3.600.000, com taxa de juros TJLP + 2,00% (com exceção do montante de R\$ 470.000 com taxa de juros TJLP + 3,74%), com carência de amortização até o final do ano de investimentos (previsto em 5 anos) e prazo de amortização de 20 anos.

Torna-se evidente assim que o financiamento governamental a juros subsidiados era, de fato e de direito, elemento essencial das condições da concorrência. No entanto, o total liberado de fato pelo BNDES à Concebra foi de apenas R\$ 690.000 a título de empréstimo ponte, ante R\$ 3,6 bilhões previstos e aprovados na data acima mencionada, correspondente ao empréstimo de longo prazo.

Após mudança de orientação de política pública por parte do poder concedente (Governo), o prometido financiamento de longo prazo foi indeferido, sendo declarado antecipadamente vencido o empréstimo ponte no dia 15 de dezembro de 2016 e foi, por conseguinte o principal motivo da inexecução contratual em sua plenitude.

O projeto como originalmente previsto pela ANTT e aprovado pelos órgãos, dependia, inexoravelmente do financiamento público a juros subsidiados.

Como não se confirmaram as condições inicialmente apresentadas para a obtenção de financiamento público, tendo sido liberados apenas empréstimos ponte de uma pequena parte do valor prometido, a Concessionária foi obrigada a arcar com parte considerável dos investimentos, em montante muito superior ao inicialmente previsto, desconfigurando e tornando inviáveis a execução das obrigações assumidas pela Concessionária.

Como a Concebra não era a única Concessionária que estava enfrentando tais dificuldades em seu Contrato, o Governo Federal estabeleceu a possibilidade de devolução amigável de contratos de concessão, por meio do processo de relicitação, disposto pela Medida Provisória nº 752, que posteriormente foi convertida na Lei nº 13.448/17 e regulamentada pelo Decreto nº 9.957/19 em agosto de 2019. Em dezembro de 2019, a ANTT publicou a Resolução nº 5.860/19 e posteriormente a Resolução nº 5.926/2021, estabelecendo a metodologia de cálculo dos valores indenizáveis em caso de extinção antecipada do contrato de concessão.

Em abril de 2020 ante a todos os desequilíbrios acometidos a Concebra e a falta de reequilíbrio adequado por parte da ANTT, a Concebra apresentou requerimento à ANTT para adesão à relicitação conforme previsto na mencionada Lei nº 13.448/17. No entanto, o processo ficou suspenso em razão da indefinição da tarifa. No mês de março de 2021, a Companhia decidiu por reapresentar o pedido de adesão à relicitação. Dentre outros fatores que justificam a decisão pela relicitação, destacam-se: a não solução dos diversos desequilíbrios do contrato de concessão; a drástica alteração no cenário econômico em relação ao previsto e considerado no momento da licitação; a impossibilidade da reprogramação dos investimentos decorrente da não conversão em lei da Medida Provisória nº 800/17; e, principalmente a imprevisível redefinição da política pública de financiamento de longo prazo, que frustrou a liberação de crédito prometido e aprovado, acarretando em consequências gravíssimas no equilíbrio econômico-financeiro da Concessionária.

No dia 22 de junho de 2021 conforme Deliberação nº 216, a Diretoria da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), considerando que a Relicitação seria a melhor alternativa regulatória para Concessionária, aprovou a proposta enviada pela Concebra. A decisão se deu durante a reunião do colegiado realizada por videoconferência e foi publicada no Diário Oficial da União no dia 23 de junho de 2021. Em 21 de setembro de 2021, foi publicada no Diário Oficial da União, a Resolução CPPI nº 191, que recomenda a qualificação no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), para fins de relicitação, do empreendimento público federal BR-060/153/262/DF/GO/MG, entre Brasília/DF, Fronteira/MG e Betim/MG.

No dia 22 de novembro de 2021 foi publicado no Diário Oficial da União o Decreto nº 10.864 de 19 de novembro de 2021, em que qualifica no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República (PPI), o empreendimento público federal do setor rodoviário BR-060/153/262/DF/GO/MG para fins de relicitação.

Em 17 de Fevereiro de 2022, a Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, deliberou aprovar a celebração do segundo termo aditivo ao Contrato de Concessão do Edital nº 004/2013, entre a ANTT e a Concebra – Concessionária das Rodovias Centrais do Brasil S/A. Em 22 de Fevereiro de 2022 foi publicado no Diário Oficial da União o extrato do termo aditivo.

O termo aditivo estabelecia as condições de prestação dos serviços de manutenção, conservação, operação e monitoração, e da execução dos investimentos essenciais contemplados no contrato de concessão originário, assim como as responsabilidades durante o período de transição e de transferência da concessão, a fim de garantir a continuidade e segurança dos serviços essenciais relacionados ao Empreendimento. Além disso, o Aditivo também determinava a suspensão das obrigações de investimentos previstas no Contrato de Concessão Originário não constantes em seu Anexo I e, ao fim de sua vigência ou a celebração do novo Contrato de Concessão entre a ANTT e o futuro concessionário, a controlada Concebra faria jus a uma indenização referente aos investimentos vinculados aos bens reversíveis (indenizáveis) não depreciados ou amortizados, calculados pelo custo histórico e atualizado pelo IPCA, assim como determina a resolução 5.860 de 3 de dezembro de 2019 (posteriormente revogada pela Resolução ANTT 6.063 de 13 de fevereiro 2025).

Convém mencionar ainda que, conforme previsto na resolução 5.860/2019 (posteriormente revogada pela Resolução 6.063/2025), o poder concedente contou com a contratação de um verificador independente para certificação dos valores a serem indenizados. O escopo do trabalho foi dividido em 08 produtos com objetivo de chegar-se ao valor da indenização pelos bens reversíveis e ainda não amortizados, a ser apresentado especificamente no denominado “Produto 2D.

No dia 20 de janeiro de 2026, a Companhia recebeu por intermédio da ANTT, o referido produto 2D, no qual o Verificador Independente estimou o valor de indenização em R\$ 831.181. A Administração ressalta que tal estimativa foi elaborada com base em premissas do rito original de relicitação, utilizando data-base junho de 2024 para a composição da base de ativos, não contemplando investimentos realizados posteriormente, tampouco refletindo as manifestações apresentadas pela Companhia na etapa de contraditório do produto anterior (2C).

Nesse contexto, e considerando que as tratativas perante a SECEX se encontram em andamento, pendente de deliberação do plenário da corte de contas, a Administração entende que o referido valor não representa, necessariamente, o resultado econômico final da Concessão. Ainda assim, conforme divulgado na Nota Explicativa nº 7, foi reconhecida a provisão para impairment do Ativo Financeiro com base nos valores apurados no Produto 2D, sem prejuízo de reavaliações futuras, à medida que haja avanços na definição dos termos finais.

O 2º Termo Aditivo esteve em vigor até 20 novembro de 2023 e findando sua vigência não foi realizado novo leilão bem como não foi celebrado novo termo aditivo entre as partes.

Em 21 de Novembro de 2023 foi interposta Ação Civil Pública pelo Ministério Público Federal, processo nº 1009673-31.2023.4.06.3802 (ACP), em trâmite na 4ª Vara Federal Cível e Criminal da SSJ de Uberaba-MG, que determinou a prorrogação da manutenção da prestação dos serviços do contrato de concessão até a conclusão do procedimento de relicitação e assunção do sistema rodoviário pelos futuros contratados ou até eventual otimização do Contrato de Concessão nos termos da Portaria nº 848, de 25/08/2023 do Ministério dos Transportes.

Considerando o encerramento da vigência do 2º Termo Aditivo e a Decisão acima mencionada, a Concessionária passou a reconhecer a receita integral proveniente da tarifa praticada como receita de arrecadação de pedágio a partir de 22 de novembro de 2023, em consonância com a interpretação técnica ICPC-01 item 20, conforme detalhado na Nota Explicativa nº 13.

Ainda, em 06 de junho de 2024, o Tribunal Regional Federal da 6ª Região em decisão ao Agravo de Instrumento nº 6000318-66.2023.4.06.0000/MG, suspende parcialmente os efeitos da decisão quanto a exigência da prestação da Garantia de Execução do Contrato previsto na Cláusula Sétima do 2º Termo Aditivo. Em 19 de dezembro de 2024, o Tribunal Regional Federal da 6ª região, ante ao Agravo de Instrumento nº 6000318-66.2023.4.06.0000/MG, interposto pela concessionária, deferiu o pedido de efeito suspensivo relacionado a eficácia da cláusula 5.4 do 2º Termo Aditivo. Diante do pedido de relicitação da Concebra, e por decisão de política pública do Poder Concedente, o trecho rodoviário objeto do Contrato de Concessão 004/2013, foi dividido em três novos trechos:

- BR-153/060, entre Goiânia/GO e o Distrito Federal, a ser concedido juntamente com o trecho da BR-040, de Cristalina/GO até o Distrito Federal, denominado Rota Pequi;
- BR-153/GO/MG, entre Goiânia/GO e Fronteira/MG, e BR-262, do entroncamento com a BR-153 até Uberaba/MG, denominado Rota Sertaneja; e
- BR-262/MG, entre Uberaba/MG e Betim/MG, denominado Rota do Zebu.

Em 11 de julho de 2024, o Ministério dos Transportes por meio do Ofício nº 597/2024, solicitou a Agência Nacional de Transportes Terrestre (ANTT), a suspensão da publicação do Edital do projeto de Concessão da Rota Sertaneja – BR 153/262/GO/MG (Hidrolândia/GO – Div. MG/SP – Uberaba/MG), considerando que se encontra em avaliação pela INFRA S.A a otimização contratual parcial do Contrato de Concessão administrado pela Concebra, referente ao trecho BR-153/262/MG/GO e BR-060/153/DF/GO.

No dia 22 de julho de 2024, conforme Deliberação nº 218, a Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) aprova o Edital de Concessão nº 3/2024, para Concessão Rodoviária do trecho da BR 262, denominado “Rota Zebu”, com início no entroncamento com a BR 381 em Betim até o entroncamento com a BR 050/464 em Uberaba, totalizando uma extensão de 438,9 quilômetros. Referido Edital foi publicado no Diário Oficial da União em 23 de julho de 2024.

Após a realização do leilão da Rota Zebu, em 31 de outubro de 2024, no qual o Consórcio Rotas do Brasil S.A. foi declarado vencedor, o processo avançou para a fase de homologação do resultado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Com a homologação concluída, a assinatura do Contrato de Concessão ocorreu em 14 de fevereiro de 2025, sendo sua publicação no Diário Oficial da União (DOU) realizada em 17 de fevereiro de 2025. A partir desse marco, teve início a fase de convivência e os procedimentos de transição para a gestão da rodovia, conforme as obrigações contratuais estabelecidas, processo que se concluiu com a efetiva assunção do trecho pelo novo concessionário, às 00:00 horas do dia 21 de março de 2025.

Em 24 de julho de 2025, a Diretoria Colegial da ANTT aprovou o Edital da Rota Sertaneja, para relicitação do trecho composto pelas rodovias BR 153/262/GO/MG, que totaliza 530,6 km atualmente administrado pela Concebra. O Leilão ocorreu em 06 de novembro e a Way Concessões SA foi considerada a vencedora do certame ao apresentar o maior desconto na tarifa básica de pedágio. A previsão de assinatura do contrato com o Poder Concedente é em 20 de fevereiro, caso o vencedor cumpra com os requisitos estabelecidos.

Conforme divulgado na nota explicativa nº 7, a Administração da Companhia avaliou de forma preliminar e identificou que os investimentos realizados em bens reversíveis no trecho da “Rota Sertaneja”, representam aproximadamente 58% da base dos ativos reversíveis que compõe o ativo financeiro.

A Administração avaliou os potenciais impactos operacionais decorrentes da exclusão deste trecho. Historicamente, a receita proveniente das praças de pedágio situadas na “Rota Sertaneja” representa aproximadamente 60% da receita total de arrecadação da Concebra.

Com início da operação pelo novo concessionário, a Companhia prevê uma redução proporcional em suas receitas de pedágio. No entanto, esta perda de receita será parcialmente compensada por uma redução correspondente nos custos operacionais e na necessidade de investimentos relacionados ao respectivo trecho. Dessa forma, espera-se que o impacto líquido na capacidade financeira da Concebra seja reduzido, mantendo a sustentabilidade econômica da Concessão.

Otimização Contrato de Concessão

Paralelo ao processo de relicitação, em 25 de agosto de 2023, o Governo Federal através do Ministério dos Transportes publicou a Portaria 848, na qual estabelece a política pública e os procedimentos relativos à readaptação e otimização dos contratos de concessão, no que se refere à exploração da infraestrutura de transporte rodoviário federal. Diante disto, em 28 de novembro de 2023 a Concebra protocolou junto ao Ministério dos Transportes proposta de otimização e readequação do Contrato de Concessão conforme previsto na respectiva Portaria. Em 07 de dezembro de 2023 o Ministério dos Transportes se manifestou favorável a pré-admissibilidade do Requerimento.

Em 10 de setembro de 2024, o Ministério dos Transportes, por meio da Portaria nº 862, e considerando a possibilidade de relicitação do trecho denominado de Rota Zebu, manifestou-se favorável à admissibilidade do requerimento de readaptação e otimização parcial do Contrato de Concessão das rodovias BR060/153/262/DF/GO/MG, do trecho do Distrito Federal até Goiânia/GO, da BR060; de Goiânia/GO até a divisa entre Minas Gerais e São Paulo, da BR153; e de Uberaba/MG até o entroncamento com a BR-153, da BR262/MG, para início da análise da vantajosidade pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), nos termos do artigo 10 da Portaria do Ministério dos Transportes nº 848, de 25 de agosto de 2023. Após aprovação da proposta de otimização contratual por parte da ANTT, em 22 de dezembro de 2024, o TCU admitiu a solicitação de solução consensual formulada pelo Diretor Geral da ANTT nos termos do art. 5º c/c art. 6º, da IN-TCU 91/2022. Posterior à aprovação da Corte de Contas, o TCU instaurou o Processo nº 024.992/2024-0, que passou a tratar formalmente da análise e deliberação sobre a readequação e otimização do Contrato de Concessão regido pelo Edital nº 004/2013. criando a Comissão de Solução Consensual (CSC) por meio da Portaria Segecex/TCU nº 7/2025.

A Comissão funcionou entre março e julho de 2025, reunindo representantes da SecexConsenso/TCU, SecexInfra, Ministério dos Transportes, ANTT, AGU e Concebra, e desenvolveu uma solução integrada de repactuação e modernização contratual, conforme relatado no documento final aprovado em setembro de 2025, abrangendo o trecho denominado “Rota Pequii”. Os demais trechos, Rota Zebu e Rota Sertaneja, conforme divulgado, seguiram o processo de relicitação, através de um novo certame.

O processo aguarda homologação final pelo Plenário do TCU, que deverá autorizar a assinatura do Termo de Autocomposição entre a ANTT, o Ministério dos Transportes, a Concebra e a TPI.



Triunfo

CONCEBRA

A Concessionária reafirma, portanto, seu compromisso em cooperar para a conclusão do acordo e permanecer como operadora durante o período de transição, até a efetiva implementação da nova modelagem contratual.

Por fim, gostaria de agradecer, mais uma vez, a todos os *stakeholders* pela confiança depositada.

Odenir José Sanches – CEO

Desempenho Pró-forma

Principais indicadores (em R\$ mil)	31/12/2025	31/12/2024	Δ
Receita Líquida*	485.337	602.550	-19,5%
EBTIDA	(183.755)	196.426	-193,5%
Margem EBTIDA	-37,86%	32,60%	-216,1%
EBTIDA Ajustado**	177.532	236.511	-24,9%
Margem EBTIDA Ajustado**	36,63%	39,41%	-7,1%
Resultado Financeiro	(101.927)	(106.863)	-4,6%
Lucros ou Prejuízos Líquidos do Negócio	(285.796)	36.542	-882,1%

*Receita Líquida é ajustada pelo efeito decorrente da contabilização dos custos de construção incorridos no período, de forma que a receita de construção está apresentada em base líquida, ou seja, a margem de construção.

**EBITDA ajustado exclui margem de construção e adiciona o rateio de despesas da controladora, atualização monetária do ativo financeiro, Impairment do Ativo Financeiro, Impairment do Ativo Intangível e a provisão para perdas esperadas de crédito.

Resultado – Visão Geral

A receita líquida ajustada apresentou uma redução de 19,5% no período. Esta redução é explicada substancialmente pelo impacto da efetiva assunção do trecho denominado “Rota Zebu” pelo novo concessionário, às 00:00 horas dia 21 de março de 2025, após a realização do leilão em 31 de outubro de 2024. Em 2025, o EBITDA apresentou uma redução de 24,9%, reflexo também da redução do trecho denominado “Rota Zebu”.

A Companhia apresentou prejuízo de R\$ 285,8 milhões no acumulado do período, sendo que deste montante R\$ 170,2 milhões se refere a provisão para impairment (líquida do IR/CSLL Diferido), do ativo financeiro e intangível.

Demonstração do Resultado do Exercício

(em R\$ mil)	31/12/2025	31/12/2024	Δ
(+) Receita Bruta	533.072	661.189	-19,4%
(-) Tributos	(47.735)	(58.639)	-18,6%
Receita Líquida	485.337	602.550	-19,5%
(-) Custos Operacionais	(278.858)	(353.356)	-21,1%
Custos com Mão de Obra	(51.919)	(60.986)	-14,9%
Custos com Operações	(81.105)	(93.950)	-13,7%
Custos com Engenharia	(3.769)	(3.576)	5,4%
Custos com Conservação	(142.065)	(194.844)	-27,1%
(=) Lucro operacional bruto	206.479	249.194	-17,1%
(-) Despesas Administrativas	(60.420)	(48.588)	24,4%
Rateio de Despesas Controladora	(7.789)	(8.907)	-12,6%
(+) Outras Receitas Operacionais	1.281	5.912	-78,3%
(-) Outras Despesas Operacionais	(323.306)	(1.185)	27183,2%
(=) EBTIDA	(183.755)	196.426	-193,5%
(=) % EBTIDA	-37,86%	32,60%	-216,1%
Margem de Construção	(633)	(2.347)	73,0%
Rateio de Despesas Controladora	7.789	8.907	-12,6%
Atualização Monetária Ativo Financeiro	30.988	33.526	-7,6%
Impairment do Ativo Intangível	23.491	-	100,0%
Impairment do Ativo Financeiro	234.353	-	100,0%
Provisão para perda esperada de créditos	65.299	-	100,0%
(=) EBTIDA Ajustado	177.532	236.511	-24,9%
(=) % EBTIDA Ajustado	36,63%	39,41%	-7,1%
(-) Depreciação e Amortização	(4.562)	(7.763)	-41,2%
(=) EBIT	(188.317)	188.662	-199,8%
(- / +) Resultado Financeiro	(101.927)	(106.863)	-4,6%
Receitas financeiras	1.192	1.398	-14,7%
Despesas financeiras	(103.119)	(108.260)	-4,7%
(=) Resultado Operacional	(290.244)	81.800	-454,8%
(=) Lucro Líquido Antes do IR (LAIR)	(290.244)	81.800	-454,8%
(-) Imposto Sobre o Lucro	4.448	(45.258)	-109,8%
(=) Lucros ou Prejuízos Líquidos do Negócio	(285.796)	36.542	-882,1%

Nota: As informações acima apresentadas, estão consolidadas, ou seja, contemplam as operações continuadas e descontinuadas.

Receita Líquida e Desempenho Operacional

(em R\$ mil)	31/12/2025	31/12/2024	Δ
(+) Receita Bruta	533.072	661.189	-19,4%
Receita de pedágios	563.600	692.471	-18,6%
Receita de remuneração do ativo financeiro	(30.988)	(33.526)	-7,6%
Margem de Construção	633	2.347	-73,0%
(-) Tributos	(47.735)	(58.639)	-18,6%
Receita Líquida	485.510	602.653	-19,4%
Margem de Construção	(633)	(2.347)	-73,0%
Receita Líquida Ajustada	484.876	600.306	-19,2%

Nota: Receita Líquida Ajustada desconsidera o efeito da Margem de Construção.

A receita líquida ajustada de rodovias totalizou R\$ 484,9 milhões no acumulado do período, 19,2% inferior ao registrado no mesmo período do ano anterior, reflexo da diminuição de 4 praças de pedágios referentes a Rota Zebu, com a efetiva assunção do trecho pelo novo concessionário, às 00:00 horas do dia 21 de março de 2025.

Abaixo segue demonstrativo do volume de arrecadação e tráfego observado pela Companhia no período acumulado de 2025, comparado com o mesmo período do ano anterior.

COMPOSIÇÃO VOLUME DE ARRECADAÇÃO	dez/25	dez/24	Δ%
Arrecadação	R\$ 563.600	R\$ 692.471	-18,61%
Eixo Equivalentes Passantes	79.566	98.455	-19,19%
Eixo Equivalentes Passantes - Veículos Pesados	53.715	68.619	-21,72%
Participação no Tráfego Total	68%	70%	-3,14%
Eixo Equivalentes Passantes - Veículos Leves	25.850	29.836	-13,36%
Participação no Tráfego Total	32%	30%	7,21%
Evasões	951	1.516	-37,25%

A receita de arrecadação em 2025 ficou 18,61% inferior ao ano de 2024, enquanto o tráfego de eixo equivalente passantes teve uma redução de 19,19% comparado ao ano anterior, reflexo da redução do trecho proporcional a Rota Zebu.

Custos e Despesas Operacionais

Custos Operacionais (em R\$ mil)	31/12/2025	31/12/2024	Δ
(-) Custos e Despesas Operacionais	(278.858)	(353.356)	-21,08%
Custos com Mão de Obra	(51.919)	(60.986)	-14,87%
Custos com Operações	(81.105)	(93.950)	-13,67%
Custos com Engenharia	(3.769)	(3.576)	5,39%
Custos com Conservação	(142.065)	(194.844)	-27,09%
Receitas/ Despesas Operacionais (em R\$ mil)	31/12/2025	31/12/2024	Δ
Receitas/ Despesas Operacionais	(390.234)	(52.768)	639,53%
(-) Despesas Administrativas	(60.420)	(48.588)	24,35%
Rateio de Despesas Controladora	(7.789)	(8.907)	-12,55%
(+) Outras Receitas Operacionais	1.281	5.912	-78,34%
(-) Outras Despesas Operacionais	(323.306)	(1.185)	27183,19%

Os custos e despesas operacionais somaram R\$278,8 milhões no acumulado do período, 21,8 % inferior ao mesmo período do ano anterior, reflexo da redução do trecho proporcional a Rota Zebu a partir do mês de março de 2025.

As outras despesas operacionais apresentaram um aumento relevante em 2025, em decorrência do reconhecimento de provisões para impairment do ativo financeiro e do ativo intangível e provisão para indenização por rescisão do Contrato de Empreitada Integral a Preço Global.

EBIT e EBITDA Ajustados

(em R\$ mil)	31/12/2025	31/12/2024	Δ
(=) EBTIDA	(183.755)	196.426	-193,5%
(=) % EBTIDA	-37,86%	32,60%	-216,1%
Margem de Construção	(633)	(2.347)	73,0%
Rateio de Despesas Controladora	7.789	8.907	-12,6%
Atualização Monetária Ativo Financeiro	30.988	33.526	-7,6%
Impairment do Ativo Intangível	23.491	-	100,0%
Impairment do Ativo Financeiro	234.353	-	100,0%
Provisão Perdas Créditos Liquidação Duvidosa - PCLD	65.304	-	100,0%
(=) EBTIDA Ajustado	177.537	236.511	-24,9%
(=) % EBTIDA Ajustado	36,63%	39,41%	-7,0%
(-) Depreciação e Amortização	(4.562)	(7.763)	-41,2%
EBIT Ajustado	172.974	228.748	-24,4%

Como resultado, o EBITDA ajustado, que exclui efeitos da margem de construção (receita de construção – custo de construção), adiciona o rateio de despesas da controladora, atualização do ativo financeiro, os impactos de impairment do ativo financeiro e do ativo intangível além da indenização relativa ao encerramento do Contrato de Empreitada Integral a Preço Global, totalizou R\$ 177,5 milhões no acumulado do exercício, o que representa uma redução de 24,9% em comparação ao mesmo período do exercício anterior.

Resultado Financeiro e Lucro (Prejuízo) líquido

(em R\$ mil)	31/12/2025	31/12/2024	Δ
Resultado Financeiro	(101.927)	(106.863)	-4,6%
Receitas financeiras	1.192	1.398	-15%
Despesas financeiras	(103.119)	(108.260)	-5%
(=) Resultado Operacional	(290.244)	81.800	-454,8%
(=) Lucro Líquido Antes do IR (LAIR)	(290.244)	81.800	-454,8%
(-) Imposto Sobre o Lucro	4.448	(45.258)	-110%
(=) Lucros ou Prejuízos Líquidos do Negócio	(285.796)	36.542	-882,1%

O resultado financeiro apresentou uma despesa 4,6% inferior no período acumulado do exercício comparado ao mesmo período do ano anterior, da redução do IPCA, que serve de base para atualização do empréstimo do BNDES bem como da atualização da tarifa excedente.

No período acumulado do ano a Companhia apresentou um prejuízo do exercício no montante de R\$ 285,8, comparado a um lucro líquido do exercício anterior de R\$ 36,5.



Triunfo
CONCEBRA

Do montante do prejuízo de 2025, R\$ 170,2 milhões se refere a provisão para impairment (líquida do IR/CSLL Diferido), do ativo financeiro e intangível.

Anexos

ATIVO - BALANÇO PATRIMONIAL (R\$ mil)

		31/12/2025	31/12/2024
Ativo circulante			
Caixa e equivalentes de caixa	3	13.805	7.144
Caixa vinculado	3	8.556	10.576
Clientes e operações a receber	4	31.539	40.943
Impostos a recuperar		513	281
Outros Creditos	5	1.778	6.419
Total do ativo circulante		56.191	65.363
Ativo não circulante			
Partes Relacionadas	6	-	53.661
Ativo Financeiro	7	883.465	1.191.861
Impostos e contribuições diferidos	17	39.256	34.808
Imobilizado		458	512
Intangível	8	17.507	40.601
Direitos de Uso		197	815
Total do ativo não circulante		940.883	1.322.258
Total do ativo		997.074	1.387.621

Anexos

PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO

		31/12/2025	31/12/2024
Passivo circulante			
Empréstimos e financiamentos	10	688.315	761.742
Fornecedores	9	34.477	31.887
Arrendamentos a pagar		720	1.566
Obrigações trabalhistas		14.262	12.620
Obrigações fiscais	11	12.866	20.863
Partes relacionadas	6	4.691	8.902
Outras obrigações		861	4.848
Total do passivo circulante		756.192	842.428
Passivo não circulante			
Empréstimos e financiamentos	10	233.603	245.633
Fornecedores	9	-	9.660
Arrendamentos a pagar		-	49
Obrigações Fiscais	11	15.702	13.652
Provisões para demandas judiciais	18	13.620	12.446
Total do passivo não circulante		262.925	281.440
Patrimônio líquido			
Capital Social	12	429.710	429.710
(-) Prejuízos acumulados		(451.753)	(165.957)
Total do Patrimônio Líquido		(22.043)	263.753
Total do passivo e patrimônio líquido		997.074	1.387.621

Considerações sobre Estimativas

Este documento pode incluir estimativas e declarações futuras e tem por embasamento, em grande parte, nossas expectativas atuais e projeções sobre eventos futuros e tendências financeiras que afetam ou podem afetar os nossos negócios. Embora acreditemos que essas estimativas e declarações futuras encontram-se baseadas em premissas razoáveis, muitos fatores importantes podem afetar de maneira significativa nossos resultados operacionais. Quaisquer considerações futuras, conforme significado previsto no “U.S. Private Securities Litigation Reform Act” de 1995 contemplam diversos riscos e incertezas, e não há garantias de que tais resultados venham a ocorrer.