

Divulgação de Resultados – 2024

Goiânia, 26 de março de 2025 – 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 2024. 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\$ 692 milhões¹.
 - EBITDA ajustado de R\$ 236,5 milhões²;

¹Receita bruta proveniente da arrecadação de pedágio nas 11 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 e da atualização monetária do ativo financeiro.



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 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 1.176,50 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 546,30 km da BR 262, do entroncamento com a BR 153 ao entroncamento com a BR 381, no estado de Minas Gerais e dos respectivos acessos, 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 24 bases operacionais que prestam serviços de atendimento ao usuário, 02 postos de pesagem veicular, 12 bases da polícia rodoviária federal, 06 lotes de manutenção e conservação e 11 praças de pedágio ao longo de 1.176,50 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 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.

Convém mencionar ainda que, conforme previsto na resolução 5.860/2019, 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 2B – Cálculo da indenização para os investimentos não depreciados em ativos reversíveis devido à concessionária. Embora o trabalho fora concluído, foi aberto o prazo para Contraditório e Ampla Defesa da Concessionária, que por sua vez realizou as considerações pertinentes sobre os montantes apurados.

Ato subsequente o Poder Concedente na figura da INFRA S.A realizou aditivo contratual junto ao verificador independente para os subsequentes trabalhos de apuração dos valores a serem indenizados, dentre os quais produtos 2C e 2D.

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 12.



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 concluirá com a efetiva assunção do trecho pelo novo concessionário, cuja previsão divulgada pela ANTT é de 21 de março de 2025.



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 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.

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. Após a admissão da solicitação de solução consensual pelo TCU, o processo segue para a fase de negociação entre as partes.

A Concessionária aguarda o avanço das próximas etapas do processo, e reafirma seu interesse em se manter à frente da Concessão por meio de um contrato reequilibrado.

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)	31/12/2024	31/12/2023	Δ
Receita Líquida	602.550	292.895	105,7%
EBTIDA	196.426	24.907	688,6%
Margem EBTIDA	32,60%	8,50%	283,4%
EBTIDA Ajustado*	236.511	322.315	-26,6%
Margem EBTIDA Ajustado*	39,41%	111,59%	-64,7%
Resultado Financeiro	(106.863)	(100.519)	6,3%
Lucros ou Prejuízos Líquidos do Negócio	36.542	(11.043)	-430,9%

*EBITDA ajustado exclui margem de construção e adiciona o rateio de despesas da controladora e a atualização monetária do ativo financeiro. receita líquida da arrecadação tarifa excedente.

Resultado – Visão Geral

A receita líquida ajustada apresentou um aumento de 105,7% no período. Este aumento é explicado substancialmente pelo impacto do reconhecimento integral da tarifa praticada como receita de arrecadação de pedágio, tendo em vista o fim da vigência do 2º Termo Aditivo em 21 de novembro de 2023. Adicional a isso, a partir do dia 19 de fevereiro de 2024, conforme previsto na Cláusula 5.3 do 2º Termo Aditivo, a tarifa foi reajustada em 6,35% para incorporar a variação do IPCA do período compreendido entre dezembro de 2021 a janeiro de 2023.

Em 2024, o EBITDA apresentou uma redução de 26,6%, reflexo do aumento no volume de intervenções de conservação do pavimento comparado ao ano de 2023.

A Companhia apresentou lucro líquido de R\$ 36,5 milhões no acumulado do período.



Demonstração do Resultado do Exercício

(em R\$ mil)	31/12/2024	31/12/2023	Δ
(+) Receita Bruta	661.189	321.933	105,4%
(-) Tributos	(58.639)	(29.038)	101,9%
Receita Líquida	602.550	292.895	105,7%
(-) Custos Operacionais	(353.356)	(244.033)	44,8%
Custos com Mão de Obra	(60.986)	(50.885)	19,9%
Custos com Operações	(93.950)	(92.864)	1,2%
Custos com Engenharia	(3.576)	(6.707)	-46,7%
Custos com Conservação	(194.844)	(93.578)	108,2%
(=) Lucro operacional bruto	249.194	48.860	410,0%
(-) Despesas Administrativas	(48.588)	(35.989)	35,0%
Rateio de Despesas Controladora	(8.907)	(6.248)	42,6%
(+) Outras Receitas Operacionais	5.912	18.620	-68,2%
(-) Outras Despesas Operacionais	(1.185)	(335)	253,6%
(=) EBTIDA	196.426	24.907	688,6%
(=) % EBTIDA	32,60%	8,50%	283,4%
Margem de Construção	(2.347)	(4.064)	-42,3%
Rateio de Despesas Controladora	8.907	6.248	42,6%
Receita Líquida Arrecadação Tarifa Excedente	-	277.485	-100,0%
Atualização Monetária Ativo Financeiro	33.526	17.738	89,0%
(=) EBTIDA Ajustado	236.511	322.315	-26,6%
(=) % EBTIDA Ajustado	39,41%	111,59%	-64,7%
(-) Depreciação e Amortização	(7.763)	(12.596)	-38,4%
(=) EBIT	188.662	12.312	1432,3%
(- / +) Resultado Financeiro	(106.863)	(100.519)	6,3%
Receitas financeiras	1.398	1.002	39,5%
Despesas financeiras	(108.260)	(101.521)	6,6%
(=) Resultado Operacional	81.800	(88.207)	-192,7%
(=) Lucro Líquido Antes do IR (LAIR)	81.800	(88.207)	-192,7%
(-) Imposto Sobre o Lucro	(45.258)	77.164	-158,7%
(=) Lucros ou Prejuízos Líquidos do Negócio	36.542	(11.043)	-430,9%

Receita Líquida e Desempenho Operacional

(em R\$ mil)	31/12/2024	31/12/2023	Δ
(+) Receita Bruta	661.189	321.933	105,4%
Receita de pedágios	692.471	335.651	106,3%
Receita de remuneração do ativo financeiro	(33.526)	(17.738)	89,0%
Margem de Construção	2.347	4.064	-42,3%
(-) Tributos	(58.639)	(29.038)	101,9%
Receita Líquida	602.653	292.939	105,7%
Margem de Construção	(2.347)	(4.064)	-42,3%
Receita Líquida Ajustada	600.306	288.875	107,8%

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

A receita líquida ajustada de rodovias totalizou R\$ 600,3 milhões no acumulado do período, 107% superior ao registrado no mesmo período do ano anterior, reflexo do reconhecimento integral da tarifa praticada como receita de arrecadação de pedágio, tendo em vista o fim da vigência do 2º Termo Aditivo em 21 de novembro de 2023.



Abaixo segue demonstrativo do volume de arrecadação e tráfego observado pela Companhia no período acumulado de 2024, comparado com o mesmo período do ano anterior.

COMPOSIÇÃO VOLUME DE ARRECADAÇÃO		dez/24		dez/23	Δ%
Arrecadação	R\$	692.471	R\$	335.651	106,31%
Eixo Equivalentes Passantes		98.455		95.563	3,03%
Eixo Equivalentes Passantes - Veículos Pesados		68.619		66.316	3,47%
Participação no Tráfego Total		70%		69%	0,43%
Eixo Equivalentes Passantes - Veículos Leves		29.836		29.248	2,01%
Participação no Tráfego Total		30%		31%	-0,99%
Evasões		1.516		853	77,73%

A receita de arrecadação em 2024 ficou 106,3% superior ao ano 2023, substancialmente pelo impacto do reconhecimento integral da tarifa praticada como receita de arrecadação de pedágio, tendo em vista o fim da vigência do 2º Termo Aditivo em 21 de novembro de 2023. Adicional a isso, a partir do dia 19 de fevereiro de 2024, conforme previsto na Cláusula 5.3 do 2º Termo Aditivo, a tarifa foi reajustada em 6,35% para incorporar a variação do IPCA do período compreendido entre dezembro de 2021 a janeiro de 2023.

O tráfego de eixo equivalente passantes teve um crescimento de 3,03% comparado ao ano anterior.

Custos e Despesas Operacionais

Custos Operacionais (em R\$ mil)	31/12/2024	31/12/2023	Δ
(-) Custos e Despesas Operacionais	(353.356)	(244.033)	44,80%
Custos com Mão de Obra	(60.986)	(50.885)	19,85%
Custos com Operações	(93.950)	(92.864)	1,17%
Custos com Engenharia	(3.576)	(6.707)	-46,68%
Custos com Conservação	(194.844)	(93.578)	108,22%
Receitas/ Despesas Operacionais (em R\$ mil)	31/12/2024	31/12/2023	Δ
Receitas/ Despesas Operacionais	(52.768)	(23.952)	410,02%
(-) Despesas Administrativas	(48.588)	(35.989)	35,01%
Rateio de Despesas Controladora	(8.907)	(6.248)	42,56%
(+) Outras Receitas Operacionais	5.912	18.620	-68,25%
(-) Outras Despesas Operacionais	(1.185)	(335)	253,60%

Os custos e despesas operacionais somaram R\$ 353,4 milhões no acumulado do período, 44 % superior ao mesmo período do ano anterior, reflexo do aumento no volume de intervenções de conservação do pavimento comparado ao ano de 2023.



EBIT e EBITDA Ajustados

(em R\$ mil)	31/12/2024	31/12/2023	Δ
(=) EBTIDA	196.426	24.907	688,6%
(=) % EBTIDA	32,60%	8,50%	283,4%
Margem de Construção	(2.347)	(4.064)	-42,3%
Rateio de Despesas Controladora	8.907	6.248	42,6%
Receita Líquida Arrecadação Tarifa Excedente	-	277.485	-100,0%
Atualização Monetária Ativo Financeiro	33.526	17.738	89,0%
(=) EBTIDA Ajustado	236.511	322.315	-26,6%
(=) % EBTIDA Ajustado	39,41%	111,59%	-64,7%
(-) Depreciação e Amortização	(7.763)	(12.596)	-38,4%
EBIT Ajustado	228.748	309.719	-26,1%

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 e a obrigação contratual de restituição da tarifa excedente, totalizou R\$ 236,5 milhões no acumulado do exercício, representando uma redução de 26,6% em relação ao mesmo período do ano anterior, reflexo do aumento no volume de intervenções de conservação do pavimento comparado ao ano de 2023

Resultado Financeiro e Lucro (Prejuízo) líquido

(em R\$ mil)	31/12/2024	31/12/2023	Δ
Resultado Financeiro	(106.863)	(100.519)	6,3%
Receitas financeiras	1.398	1.002	39%
Despesas financeiras	(108.260)	(101.521)	7%
(=) Resultado Operacional	81.800	(88.208)	-192,7%
(=) Lucro Líquido Antes do IR (LAIR)	81.800	(88.208)	-192,7%
(-) Imposto Sobre o Lucro	(45.258)	77.164	-159%
(=) Lucros ou Prejuízos Líquidos do Negócio	36.542	(11.043)	-430,9%

O resultado financeiro apresentou uma despesa 6,3% superior no período acumulado do exercício comparado ao mesmo período do ano anterior, reflexo da principalmente da atualização monetária (IPCA + TIR) da Receita Excedente arrecadada até 21 de novembro de 2023.

No período acumulado do ano a Companhia apresentou um lucro líquido do exercício no montante de R\$ 36.542, comparado a um prejuízo líquido do exercício anterior de R\$ (11.043).

O principal impacto do reconhecimento integral da tarifa praticada como receita de arrecadação de pedágio, tendo em vista o fim da vigência do 2º Termo Aditivo em 21 de novembro de 2023.



Anexos

ATIVO - BALANÇO PATRIMONIAL (R\$ mil)

		31/12/2024	31/12/2023
Ativo circulante			
Caixa e equivalentes de caixa	3	7.144	10.165
Caixa vinculado	3	10.576	8.306
Clientes e operações a receber	4	40.943	37.684
Impostos a recuperar		281	281
Outros Creditos	5	6.419	5.824
Total do ativo circulante		65.363	62.260
Ativo não circulante			
Partes Relacionadas	6	53.661	45.882
Ativo Financeiro	7	1.191.861	1.088.514
Outros créditos	5	-	16
Impostos e contribuições diferidos	16	34.808	75.588
Imobilizado		512	-
Intangível	8	40.601	153.177
Direitos de Uso		814	1.439
Total do ativo não circulante		1.322.258	1.364.675
Total do ativo		1.387.621	1.426.935



Anexos

PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO

		<u>31/12/2024</u>	<u>31/12/2023</u>
Passivo circulante			
Empréstimos e financiamentos	9	761.742	190.836
Fornecedores		31.887	24.619
Arrendamentos a pagar		1.566	2.073
Obrigações trabalhistas		12.621	8.016
Obrigações fiscais	10	20.863	20.355
Partes relacionadas	6	8.902	12.145
Outras obrigações		4.848	3.966
Total do passivo circulante		842.428	262.010
Passivo não circulante			
Empréstimos e financiamentos	9	245.633	917.980
Fornecedores		9.660	-
Arrendamentos a pagar		49	145
Obrigações Fiscais	10	13.652	9.850
Provisões para demandas judiciais	17	12.446	9.739
Total do passivo não circulante		291.440	937.714
Patrimônio líquido	11		
Capital Social		429.710	380.000
AFAC		-	49.710
(-) Prejuízos acumulados		(165.957)	(202.499)
Total do Patrimônio Líquido		263.753	227.211
Total do passivo e patrimônio líquido		1.387.621	1.426.935

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.