

CONCESSIONÁRIA ROTA DO OESTE S.A.

Relatório de revisão do auditor independente

Informações financeiras intermediárias
Em 31 de março de 2026

CONCESSIONÁRIA ROTA DO OESTE S.A.

Informações financeiras intermediárias Em 31 de março de 2026

Conteúdo

Relatório da Administração

Relatório de revisão do auditor independente sobre as informações financeiras intermediárias

Balancos patrimoniais intermediários

Demonstrações do resultado intermediárias

Demonstrações do resultado abrangente intermediárias

Demonstrações das mutações do patrimônio líquido intermediárias

Demonstrações dos fluxos de caixa intermediárias

Demonstrações do valor adicionado intermediárias

Notas explicativas da Administração às informações contábeis intermediárias

Comentário de Desempenho 1T26

Aos Acionistas

A administração da Concessionária Rota do Oeste S.A. (“Concessionária”, “Nova Rota”, “Companhia”) submete à apreciação o Comentário de Desempenho, acompanhado das Demonstrações Financeiras Intermediárias e do Relatório do Auditor Independente, relativos ao exercício findo em 31 de março de 2026, com os temas considerados relevantes para divulgação junto à sociedade, parceiros, investidores e usuários da rodovia.

O Comentário de Desempenho apresenta uma análise da performance da Concessionária e seus destaques no período analisado, visando um melhor atendimento aos nossos usuários. Este documento é elaborado com base nas boas práticas de apresentação, assim como as determinações legais da Lei nº 6.404/1976 (“Lei das S.A.”) e orientações da Comissão de Valores Mobiliários (“CVM”), considerando também as disposições estabelecidas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (“ANTT”) no Manual de Contabilidade do Serviço Público de Exploração da Infraestrutura Rodoviária Federal (“Manual de Contabilidade ANTT”).

1. Perfil da Companhia

A Concessionária Rota do Oeste S.A. (“Concessionária”, “Nova Rota”, “Companhia”) foi constituída em 27 de dezembro de 2013, com o propósito de explorar o lote da BR-163/MT, no trecho rodoviário com extensão total de 850,9 km – sendo 822,8 km na BR-163 e 28,1 km na BR-070, entre os municípios de Itiquira (divisa com o Mato Grosso do Sul) e Sinop – passando por 19 (dezenove) municípios do estado do Mato Grosso, entre eles a capital Cuiabá.

A Concessionária tem o objetivo de executar os serviços correspondentes às funções operacionais, de conservação, recuperação e de ampliação da BR-163 MT, por meio do Contrato de Concessão “Edital nº 003/2013, Parte VII”, assinado pela União, por intermédio da Agência Nacional de Transportes Terrestres (“ANTT”), e a Concessionária Rota do Oeste S.A. em 12 de março de 2014, com duração prevista de 30 (trinta) anos, contados a partir de 21 de março de 2014, data de assunção do contrato (“CONTRATO”).

O Termo de Ajustamento de Conduta na modalidade Plano de Ação (“TAC” ou “TAC Plano de Ação”), assinado em 4 de outubro de 2022 entre a Concessionária e a ANTT, viabilizou, em 05 de maio de 2023, a transferência da totalidade das ações da Companhia para a MT Participações e Projetos S.A. (“MTPAR”), sociedade de economia mista que tem como sócio majoritário o Governo do Estado de Mato Grosso, conforme regrado nos termos do Contrato de Compra e Venda de Ações avençado entre as partes.

A Nova Rota, até o trimestre findo em 30 de março de 2026 (1T26), é controlada diretamente pela MTPAR, conforme organograma abaixo:



Os principais investimentos em ampliação de capacidade e melhorias na BR-163/MT serão realizados em até 8 (oito) anos e estão regradados conforme o TAC Plano de Ação, assinado em 04 de outubro de 2022.

A Administração da Concessionária mantém o compromisso com o Poder Concedente e os Usuários da Rodovia no fiel e tempestivo cumprimento de todas as suas obrigações abarcadas no Contrato de Concessão e no TAC Plano de Ação.

1.1. Destaques Operacionais e Financeiros

A Companhia anuncia suas Informações Trimestrais para a data de referência do 1T26. As informações financeiras e operacionais abaixo são apresentadas de acordo com as normas e pronunciamentos da Comissão de Valores Mobiliários – CVM. As comparações, exceto onde indicado o contrário, referem-se ao trimestre findo em 31 de março de 2026, comparado com o mesmo período de 2025.

- Crescimento de 16,2% de tráfego em VEP¹/dia no 1T26 em relação ao 1T25.
- EBITDA ajustado no 1T26 totalizou R\$ 127.797 mil, com margem EBITDA de 66,7%, variação positiva de 11,1% ante o 1T25.
- Os investimentos no 1T26 totalizaram R\$ 358,306 mil, aumento de 25,24% frente a 1T25.

1.2. Perspectivas

Desde a troca de controle acionário para a MTPAR e início da eficácia do TAC Plano de Ação, a Administração da Concessionária envidou esforços junto às principais partes estratégicas e interessadas na execução dos investimentos repactuados com o Poder Concedente.

Até 31 de março de 2026, a Concessionária possuía oito frentes concomitantes de duplicação da BR-163/MT e havia disponibilizado aos Usuários: (i) 244 km de pista nova (duplicação); (ii) 02 (duas) pontes; (iii) 175 km de pista recuperada (pista antiga); (iv) 03 diamantes; (v) 1,91 de via marginal; (vi) 02 acessos; (vii) 02 adequações de parâmetros de pontes; (viii) 58 km de adequação do pavimento na multifaixa do segmento denominado 108 km como também nos perímetros urbanos dos municípios de Nova Mutum, Sorriso e de Sinop; (ix) 05 passarelas de pedestres; (x) 450 km de fibra óptica; (xi) 06 Bases definitivas do Sistema de Atendimento ao Usuário ("SAU"); (xii) 01 escritório da ANTT; (xiii) 260 novas câmeras de monitoramento – CFTV; (xiv) 45 unidades de equipamentos de detecção e sensoriamento de pista (SAT).

¹ VEP –Veículos Equivalentes Pagantes em Eixos: é uma unidade de medida de volume de tráfego pedagiado (número de veículos multiplicado pelo número de eixos pagantes).

Em relação ao relacionamento com o Poder Concedente, no 1T26, em 23 de janeiro de 2026, foi celebrado o 20º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão, que tem por objeto incluir nova obrigação contratual ao Contrato de Concessão Edital nº 003/2013, relativa à contratação de Verificador Independente, bem como à previsão de verba específica destinada à execução dos serviços de verificação. O Verificador Independente consiste em agente técnico especializado e imparcial, responsável por aferir o cumprimento das obrigações contratuais assumidas pela Concessionária, no que se refere aos parâmetros de desempenho, níveis de serviço e execução de investimentos, subsidiando o Poder Concedente, na fiscalização e na aplicação de mecanismos de regulação e reequilíbrio econômico-financeiro.

No período, destaca-se também a celebração do 21º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão, em 09 de março de 2026, que tem por objeto a inclusão no Programa de Exploração da Rodovia (PER), o escopo de Demolição de Edificações Inservíveis localizadas na faixa de domínio, face à ausência de previsão expressa sobre a destinação ou remoção dessas edificações no escopo contratual.

O aditivo estabelece critérios e procedimentos para a realização de demolições mediante a apresentação de justificativa técnica e prévia anuência da ANTT. As estruturas elegíveis incluem ativos desativados, obsoletos ou sem função operacional, como antigas praças de pedágio, unidades operacionais e edificações administrativas fora de uso.

2. Desempenho Econômico-Financeiro

2.1. Tráfego

O tráfego da BR-163/MT é totalmente influenciado pelo transporte de cargas e mercadorias da cadeia do agronegócio. Isso se deve à importância da região beneficiada pela rodovia, que é um polo produtor nacional de destaque de soja, milho e algodão, além da criação de gado. O Estado de Mato Grosso é um dos mais importantes centros de agricultura e pecuária do Brasil, sendo líder na produção de grãos no país.

Conforme o IMEA, as exportações de grãos em Mato Grosso cresceram 5,1% em março/2026, impulsionadas por soja e algodão, apesar da forte queda do milho. A colheita de soja está praticamente finalizada, e o VBP é estimado em R\$ 208,3 bilhões, com a soja liderando a produção.

Abaixo segue o quadro do volume, em milhares, de veículos absolutos (“VAB”) pedagiados no trecho concedido durante o primeiro trimestre de 2026 e sua variação com o primeiro trimestre de 2025, detalhado em Veículos Leves e Pesados.

VAB (em milhares)			
Categoria	1T26	1T25	Var. (%)
Pesados	4.709	3.638	12,1%
% Veic. Totais	55%	53%	1.9 p.p.
Leves	3.358	3.237	3,7%
% Veic. Totais	45%	47%	(1.9) p.p.
Total VAB	7.437	6.875	8,2%
VAB/Dia (VDMA)	83	76	8,2%

No primeiro trimestre de 2026, observou-se que o tráfego de Veículos Leves aumentou 3,7% em relação ao primeiro trimestre de 2025, enquanto o tráfego de Veículos Pesados registrou um acréscimo de 12,1%, totalizando um aumento geral em Veículos Absolutos de 8,2% em comparação ao mesmo período do ano passado.

Devido à predominância do tráfego de Veículos Pesados, a conversão para o Tráfego Equivalentes em Eixos Pagantes (“VEP”), que representam 89% do total no primeiro trimestre de 2026, o aumento total do Tráfego em VEP foi superior ao crescimento da categoria de Veículos Pesados, conforme demonstrado na tabela abaixo.

VEP (em milhares)			
Categoria	1T26	1T25	Var. (%)
Pesados	26.081	22.097	18%
% Veic. Eq. Totais	89%	87%	1.4 p.p.
Leves	3.329	3.206	3,8%
% Veic. Eq. Totais	11%	13%	(1,4) p.p.
Total VEP	29.410	25.303	16,2%
VEP/Dia (VDMAEq)	327	281	16,2%

Em conclusão, quando observado o fluxo de veículos em VEP, há um acréscimo de 16,2% no fluxo total de Tráfego no 1T26 comparado ao 1T25.

Conforme explicado anteriormente, isso se deve à proporção do VEP, que apresenta uma distribuição de 89% do total em eixos de veículos pesados. A safra recorde de soja 2025/26, somada à antecipação da colheita em relação a 2025, resultou na concentração do escoamento em um período mais curto. Como consequência, houve aumento da demanda por transporte em um intervalo reduzido de tempo, elevando o volume de tráfego observado nas vias.

2.2. Receitas

Descrição	1T26	1T25	Var. (%)
Receitas de Pedágio	206.852	160.089	29,2%
Receitas Acessórias e Outras	1.863	1.759	5,9%
Receita de Construção (ICPC 01)	358.306	286.087	25,2%
Receita Bruta (com ICPC 01)	567.021	447.935	26,6%
Tributos	(17.231)	(13.295)	29,6%
Outras deduções	(3)	(22)	(86,4%)
Receita Líquida (com ICPC 01)	549.787	434.617	26,5%
Receita Líquida (sem ICPC 01)	191.481	148.530	28,9%

No primeiro trimestre de 2026, a Receita de Pedágio apresentou um aumento de 29,2% em relação ao mesmo período de 2025, motivado principalmente pelo aumento de tráfego destacado no quadro do tópico 2.1.

A conta de Receitas Acessórias registrou um aumento de 5,9% em relação ao 1T25. A Receita de Construção, reconhecida conforme ICPC 01 (R1), representa o registro contábil das obras realizadas pela Companhia. No 1T26, houve um aumento de 25,2% sobre o primeiro trimestre de 2025, devido ao avanço nas obras de duplicação e melhorias na rodovia. Maiores detalhes quanto às frentes de serviço da Concessionária se encontram no tópico 2.7 Investimentos.

2.3. Custos e Despesa

Descrição	1T26	1T25	Var. (%)
Custos dos serviços	(46.667)	(45.393)	2,8%
Custos de obra de infraestrutura (ICPC 01)	(358.306)	(286.087)	25,2%
Depreciação e Amortização	(36.642)	(34.466)	6,3%
Despesas Gerais e Administrativas	(17.017)	(13.345)	27,5%
Provisão para Conserva Especial (ICPC 01)	(19.641)	(12.382)	58,6%
Total Custos e Despesas (com ICPC 01)	(478.273)	(391.673)	22,1%
Total Custos e Despesas (sem ICPC 01)	(100.326)	(93.204)	7,6%
Resultado Operacional (sem ICPC 01)	91.155	55.326	64,8%
Margem Operacional²	47,6%	37,2%	27,8%

² Margem Operacional é calculada sobre a Receita Líquida sem a Receita de Construção (ICPC 01).

O Custo dos Serviços apresentou um aumento de 2,8% no 1T26 comparado ao 1T25, reflexo, principalmente, do aumento na rubrica de Custos e Conservação da Rodovia.

O Custo de obra de infraestrutura, reconhecido como Custo de Construção conforme ICPC 01 (R1) apresentou aumento de 25,2% no 1T26 em relação ao 1T25, vide explicação no tópico 2.2. Receitas e detalhamento no tópico 2.7 Investimentos.

As Despesas Gerais e Administrativas cresceram 27,5% em comparação a 2025, reflexo principalmente, do aumento na rubrica de Salários e Encargos devido ao aumento de integrantes e aumento com custos de materiais e equipamentos.

2.4. EBITDA Ajustado

Descrição	1T26	1T25	Var. (%)
Receita Líquida (sem ICPC 01)	191.481	148.530	28,9%
(-) Custos dos serviços	(46.667)	(45.393)	2,8%
(-) Despesas Gerais e Administrativas	(16.591)	(13.345)	24,3%
(+) Provisões	(426)	(544)	(21,7%)
EBITDA	127.797	89.248	43,2%
Margem EBITDA³	66,7%	60,1%	11,1%

O EBITDA Ajustado no primeiro trimestre de 2026 foi de R\$ 127.797 mil, representando um aumento de 43,2% ante o indicador do 1T25. A margem EBITDA, calculada sobre a Receita Líquida Operacional, em 2026 foi de 66,7% contra 60,1% em 2025, apresentando um aumento de 6,6 ponto percentual.

A variação positiva do primeiro trimestre de 2026 ante 2025 é explicada, principalmente, pelo aumento da Receita Líquida (sem ICPC 01), conforme explicado no tópico.

2.5. Resultado Financeiro

Descrição	1T26	1T25	Var. (%)
Receitas de Aplicações Financeiras	42.998	12.608	241%
Descontos obtidos	4.121	1.285	220,7%
Outras Receitas Financeiras	4.133	209	1877,5%
Despesas Financeiras	(58.761)	(21.570)	172,4%
Resultado Financeiro Líquido	(7.509)	(7.468)	0,5%

As receitas provenientes de aplicações financeiras em 2026 apresentaram um crescimento de R\$ 30.390 mil, o que representa uma alta de 241% em comparação ao mesmo período de 2025,

³ Margem EBITDA é calculada sobre a Receita Líquida sem a Receita de Construção (ICPC 01).

explicado, principalmente, pelo maior volume em aplicações financeiras em 2026 em comparação a 2025, respeitado o recorte janeiro-março.

O aumento das despesas financeiras decorre, principalmente, dos desembolsos dos financiamentos ocorridos no 4T25. Neste item são registradas as despesas de juros e indexação do Financiamento de Longo Prazo da Concessionária. Mais detalhes sobre os Passivos Financeiros na Nota Explicativa específica desse tema.

2.6. Endividamento

Descrição	31/03/2026	31/03/2025	Var. (%)
(+) Dívida Bruta	3.413.433	1.638.037	108,4%
(+) Arrendamento mercantil operacional	50.745	8.914	469,3%
(-) Custos de Transação	(76.705)	(75.100)	2,1%
(-) Caixa e Equivalente de Caixa e Aplicações Financeiras	(1.169.195)	(994.949)	17,5%
(=) Dívida Líquida	2.218.278	576.902	284,5%

Ao final do primeiro trimestre de 2026, o endividamento líquido da Companhia apresentou um aumento de 284,5% em relação ao mesmo período do ano anterior, totalizando R\$ 2.218.278 mil. Esse resultado decorre do desembolso dos subcréditos A e B do contrato de financiamento junto ao BNDES, bem como da 2ª e 3ª séries da 2ª emissão de debêntures da Concessionária, realizadas no último trimestre de 2025, além do consumo de caixa em função dos investimentos nas obras de duplicação e melhorias na rodovia.

2.7. Investimentos

Os investimentos acumulados no primeiro trimestre de 2026 totalizaram R\$ 358.306 mil, os quais contemplam a Receita de Construção, custos com Conserva Especial, compras de materiais, máquinas, veículos, entre outros, tendo sido destinados principalmente em:

Principais Obras, por Trecho da Rodovia	
Trecho Norte - km 507 Ao km 855	Status em 31/03/2026
Duplicação Posto Gil a Nova Mutum	Em andamento
Duplicação Nova Mutum a Lucas do Rio Verde	Em andamento
Duplicação Lucas do Rio Verde a Sorriso	Em andamento
Duplicação Sorriso a Sinop	Em andamento
Duplicação Sinop ao km 855	Em andamento
Diamante 17 (Diamantino) - km 543,90	Concluído
Diamante 18 (Nova Mutum) - km 593,30	Concluído
Diamante 19 (Nova Mutum) - km 599,20	Concluído
Retorno em Desnível 03 (Nova Mutum) - km 602,20	Em andamento
Diamante 13 (Nova Mutum) - km 606,55	Em andamento
Diamante 20 (Lucas do Rio Verde) - km 644,00	Em andamento

Principais Obras, por Trecho da Rodovia

Diamante 21 (Lucas do Rio Verde) - km 659,96	Em andamento
Diamante 24 (Sorriso) - km 758,34	Em andamento
Diamante 15 (Sorriso) - km 782,94	Em andamento
Diamante 26 (Sinop) - km 814,04	Em andamento
Diamante 27 (Sinop) - km 831,50	Em andamento
Diamante 28 (Sinop) – km 833,30	Em andamento
Diamante 29 (Sinop) - km 838,80	Em andamento
Diamante 10 (Sinop) – km 844,00	Em andamento
Diamante 30 (Sinop) – km 854,213	Em andamento
Acesso 07 (Nova Mutum) – km 588,70	Concluído
Acesso 04 (Lucas do Rio Verde) – km 646,04	Em andamento
Acesso 09 (Sorriso) – km 773,64	Concluído
Marginal 03 (Nova Mutum) – km 592,63 ao km 593,63	Concluído
Marginal 03 e 04 (Nova Mutum) – km 601,2 ao km 602,245	Em andamento
OAE Rio Teles Pires – km 736,5	Em andamento
OAE Rio Celeste – km 785,90	Em andamento
OAE Rio Nandico – km 797,33	Em andamento
OAE Rio Caiabi – km 802,32	Em andamento
Fibra Óptica - km 592 ao km 640	Em Andamento
Passarela 01 (Lucas do Rio Verde) – km 688	Concluído
Passarela 02 (Nova Mutum) – km 595,62	Concluído
Passarela 04 (Sorriso) – km 752	Concluído
Passarela 08 (Sinop) – km 840	Concluído
Passarela 07 (Sinop) – km 828	Em Andamento
Passarela 10 (Sinop) – km 836	Em Andamento
Passarela 11 (Sinop) – km 838	Em Andamento
Escritório da ANTT (Sinop) – km 834,9	Concluído
Adequação de Parâmetros 60 Meses: Perímetro Urbano de Nova Mutum	Concluído
Adequação de Parâmetros 60 Meses: Perímetro Urbano de Sorriso	Concluído
Adequação de Parâmetros 60 Meses: Perímetro Urbano de Sinop	Concluído
Fibra Óptica - km 690 ao km 855	Concluído
Trecho Centro - km 261,9 Ao 320,9 km 321,3 Ao km 507	Status em 31/03/2026
Duplicação Rodovia dos Imigrantes – Trecho Cuiabá	Em andamento
Duplicação Rodovia dos Imigrantes – Trecho Várzea Grande	Em andamento
Duplicação Trecho 108 km – Várzea Grande a Rosário Oeste	Em andamento

Principais Obras, por Trecho da Rodovia	
Diamante 11 (Cuiabá) - km 322,9	Em andamento
Trevo 02 (Cuiabá) - km 329,1	Em andamento
OAE sobre o Rio Cuiabá – 3370,18	Em andamento
Marginal 01 (Cuiabá) - km 324,84 ao 326,92	Em andamento
Acesso 03 (Várzea Grande): km 338,7	Em andamento
Fibra Óptica - km 460 ao km 577,7	Concluído
Fibra Óptica - km 398 ao 460	Concluído
Fibra Óptica - km 120 ao 302	Concluído
Construção da base definitiva SAU 08 – km 357,8	Em andamento
Adequação de Parâmetros 60 Meses – Trecho 108 km 353,5 ao km 358,42 (BR-364)	Concluído
Construção da base definitiva SAU 09 – km 450,5	Concluído
Construção da base definitiva SAU 10 – km 451,2	Concluído
Construção da base definitiva SAU 11 – km 496,7	Concluído
Trecho Sul - km 0 Ao km 261,9	Status em 31/03/2026
Recuperação do Pavimento e Demais Disciplinas	Em andamento
Adequação de Parâmetros - OAE Rio Sozinho: km 24,43	Em andamento
Adequação de Parâmetros - OAE Rio Itiquira: km 29,98	Em andamento
Adequação de Parâmetros - OAE Rio Cachoeira: km 44,46	Em andamento
Adequação de Parâmetros - OAE Rio Ponte de Pedra: km 55,822	Em andamento
Adequação de Parâmetros - OAE Rio Ponte Anhumas: km 74,703	Em andamento
Fibra Óptica - km 0 ao 120	Em andamento
Adequação de Parâmetros 60 Meses – Trecho Sul: km 0 ao 130	Concluído
Reparos Profundos: Trecho DNIT entre Jaciara e Rondonópolis	Concluído

3. Informações da Companhia

3.1. Gestão de Pessoas

A Companhia possui uma cultura humanista, focada nas pessoas, e atua com base em conceitos como meritocracia, transparência e resultados. A base para a integração de pessoas dentro da empresa é feita sob a confiança nos integrantes e em sua capacidade de buscar seu autodesenvolvimento pessoal e profissional. Seus pilares são a orientação para resultados, a descentralização da gestão por meio da delegação planejada, e a educação pelo e para o trabalho.

No âmbito estratégico, sua finalidade é direcionar os esforços para geração de resultados e reforçar nossa cultura.

A Nova Rota terminou o primeiro trimestre de 2026 com um efetivo de 972 integrantes diretos (não incluindo estagiários e aprendizes).

3.2. Atendimento ao Usuário

A Nova Rota presta serviços de atendimento ao usuário, com a disponibilização de 18 bases operacionais, serviço de atendimento médico com 13 ambulâncias de resgate e 5 UTIs com médico, 19 viaturas de inspeção, 18 guinchos para atendimento a veículos de passeio e 8 para atendimento exclusivo a caminhões, além de 5 caminhões de combate a incêndio (caminhões-pipa) e 5 veículos para apreensão de animais.

Toda essa estrutura está disponível a todos os usuários da rodovia, assim como o telefone de emergência gratuito (0800 065 0163), que registrou 14.178 ligações pelo canal no 1T26, aumento de 6,15% em relação ao 1T25, que registrou 13.357 ligações. Adicionalmente, foram registradas 13.813 consultas via WhatsApp, além do Centro de Controle de Operações (“CCO”), que monitora a rodovia 24 horas por dia.

Durante o período de janeiro a março de 2026, o CCO registrou 32.680 ocorrências, um aumento de 1,6% em relação ao mesmo período de 2025, destacando-se:

- **17.695** acionamentos para atendimento mecânico e apoio operacional pelos veículos de inspeção de tráfego, guinchos e combate a incêndio, um aumento de 6,5% em relação ao mesmo período de 2025;
- **5.511** acionamentos para remoção de veículos, um aumento de 1,9% em relação ao mesmo período de 2025;
- **2.439** acionamentos para as ambulâncias, um aumento de 8,2% em relação ao mesmo período de 2025;
- A Concessionária atendeu, desde a implantação dos serviços operacionais, **1.324.649** ocorrências e sinistros.

3.3. Governança

A Concessionária Rota do Oeste S.A. é uma sociedade anônima, de propósito específico, de capital aberto, registrada na categoria “B” perante a CVM, criada sob a forma de subsidiária integral de sua então controladora, a OTP Rodovias S.A.

A estrutura de governança corporativa da Companhia está atualmente calçada em duas entidades principais: o Conselho de Administração e a Diretoria Executiva da Companhia.

De acordo com o Estatuto Social da Companhia, o Conselho de Administração deve ser composto por, no mínimo, três e, no máximo, seis membros efetivos e seus respectivos suplentes, a serem eleitos e destituídos, a qualquer tempo pela Assembleia Geral da Sociedade, com um mandato unificado de dois anos, sendo permitida a reeleição.

O Conselho de Administração tem sua atuação definida no âmbito institucional da organização, atuando na fixação da orientação geral dos negócios da Companhia, na análise dos relatórios

da administração, demonstrações contábeis e contas da diretoria, na convocação de assembleias, na aprovação do plano de negócios, entre outras atribuições.

A Diretoria é o órgão executivo e de representação da Companhia. Deve ser composta de, no mínimo, dois e, no máximo, quatro diretores eleitos e destituíveis a qualquer tempo pelo Conselho de Administração. Dentre eles, a função de Diretor Presidente e de Relações com Investidores é obrigatória, enquanto os demais, em número de até três, não possuem designação específica. Estes são eleitos pelo Conselho de Administração para um mandato de dois anos, admitida a reeleição.

A Companhia implantou, em 2014, um sistema de conformidade e, desde então vem aprimorando-o com o objetivo de estabelecer regras e procedimentos para assegurar a conformidade dos negócios com os requisitos legais e princípios de conduta ética, íntegra e transparente (“Sistema de Conformidade”). Esse sistema de conformidade inclui: (i) reporte do Responsável de Conformidade ao Conselho de Administração; ii) Comitê de Ética, com calendário de reuniões periódicas; iii) programa contínuo de capacitação e comunicação aos integrantes; iv) processo de análise reputacional de terceiros e o engajamento dos parceiros comerciais, por meio da inclusão de dispositivos contratuais, com a obrigatória adesão ao código de conduta do fornecedor e à cláusula anticorrupção; v) avaliação de riscos; vi) auditorias de processos; e vii) disponibilização de um canal de Linha de Ética gerenciado por empresa especializada e independente para recebimento de eventuais relatos sobre Desvios de Condutas.

Em 02 de maio de 2023, em atendimento a um dos itens do TAC Plano de Ação, indicado anteriormente neste relatório, foi concluída a transferência da totalidade das ações para a MT Participações e Projetos S.A. (“MTPAR”). Com a troca do controle acionário da Companhia, a Política de Conformidade e o Código de Ética e Conduta da Companhia foram submetidos à deliberação do Conselho de Administração, sendo integralmente ratificados pela nova gestão.

4. Responsabilidade Social

4.1. Desempenho Social

No primeiro trimestre de 2026, a Nova Rota gerou ingressos de recursos diretos aos cofres de 19 municípios limieiros, no valor de R\$ 9.876 mil, a título de ISSQN sobre a arrecadação do pedágio. Soma-se a esse montante R\$ 8.064 mil, a título de ISSQN sobre serviços de terceiros. A geração de ISS aos municípios possibilita um reforço no investimento em educação, saúde, infraestrutura, entre outras áreas, de acordo com a avaliação e a necessidade da administração.

4.2. Programas realizados no primeiro trimestre de 2026.

4.2.1. Responsabilidade Social: Campanha de Segurança Viária janeiro

Em janeiro, continuamos a campanha de segurança viária que teve seu início em agosto de 2025 e tem como objetivo promover a valorização da vida e a segurança na BR-163, sensibilizando motoristas e pedestres sobre o impacto de suas escolhas no trânsito. Por meio da ampliação do engajamento digital, busca-se disseminar uma cultura de desaceleração, prudência e respeito

mútuo, consolidando a Nova Rota do Oeste e a ANTT como referências em responsabilidade social. O foco central da iniciativa é a redução de sinistros e fatalidades, atuando no combate à imprudência e à desatenção, com o propósito de transformar a rodovia em um ambiente mais seguro e harmonioso para todos os usuários. A campanha abrange os 19 municípios interceptados pela Concessionária Nova Rota do Oeste. Além disso, a campanha destaca a conscientização sobre os riscos do excesso de velocidade, especialmente entre motociclistas. Com a mensagem central “A pressa vale a sua vida?”, as peças buscam provocar reflexão sobre comportamentos imprudentes no trânsito. No mês de janeiro de 2026, essa estratégia atingiu 225.480 impressões e resultou em 36.402 engajamentos, além de 500 cliques direcionados ao site institucional.



4.2.2. Responsabilidade Social: Condutores do Amanhã ações de janeiro

Em janeiro de 2026, foram iniciados os trabalhos da segunda edição do Projeto Condutores do Amanhã, que tem como principal objetivo promover a educação para o trânsito entre estudantes do 2º ano do Ensino Médio. Em parceria com o Governo de Mato Grosso, por meio da Seduc, foi definida a ampliação do projeto para 41 escolas, abrangendo 15 municípios limítrofes à BR-163, totalizando 153 turmas localizadas em unidades escolares próximas às margens da rodovia, atingindo um número de 5.495 alunos pelo projeto.

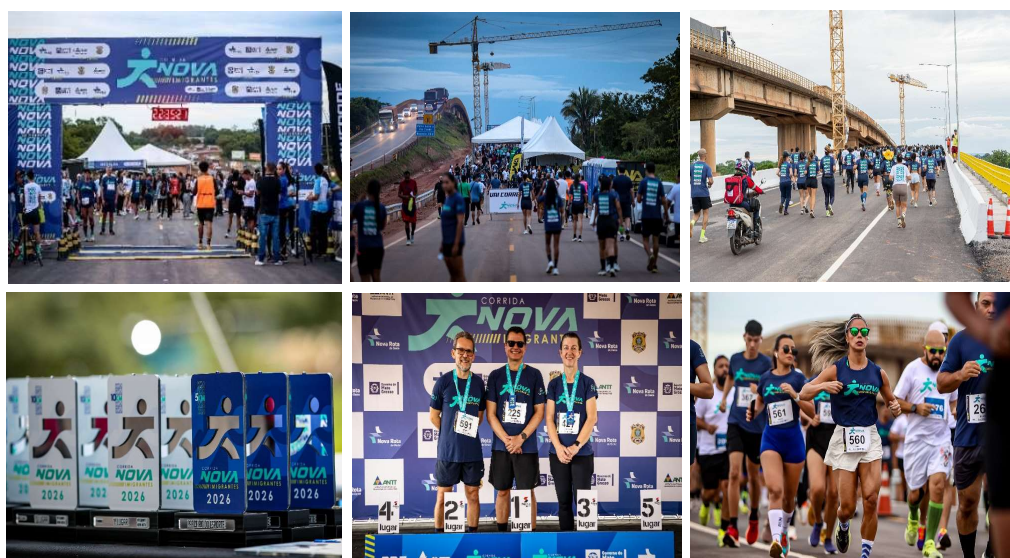
O projeto também passa a integrar a grade curricular dos alunos participantes, contemplando os seguintes componentes curriculares:

- Línguas – Itinerários Formativos – Aprofundamento em Língua Portuguesa
- Ciências da Natureza – Itinerários Formativos – Aprofundamento em Física
- Ciências Humanas – Itinerários Formativos – Aprofundamento em Geografia



4.2.3. Responsabilidade Social: 1ª Corrida da Nova Rota do Oeste em fevereiro

Em fevereiro de 2026, foi realizada a 1ª Corrida Nova Imigrantes, organizada pela área de Responsabilidade Social da Nova Rota do Oeste, reunindo cerca de 1.200 atletas em percursos de 5 km e 10 km. A largada ocorreu no município de Várzea Grande, com trajeto passando pelo novo trecho da Rodovia dos Imigrantes, incluindo a nova ponte sobre o Rio Cuiabá. O evento contou com o apoio de instituições públicas responsáveis pelo suporte logístico e pela segurança dos participantes. Além de incentivar a prática esportiva, a iniciativa evidenciou os avanços das obras de duplicação e reforçou a importância da infraestrutura rodoviária para a melhoria da mobilidade e da segurança viária na região. Participaram da ação: Nova Rota do Oeste, Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Polícia Rodoviária Federal (PRF), Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana de Cuiabá (Semob), Guarda Municipal de Várzea Grande, 4º Batalhão da Polícia Militar de Mato Grosso (PMMT) e Corpo de Bombeiros Militar do Estado de Mato Grosso (CBMMT).



4.2.4. Responsabilidade Social: Campanha de Segurança Viária de fevereiro

Em fevereiro de 2026, foi dada continuidade à campanha de Segurança Viária por meio da divulgação de peças educativas com orientações voltadas ao período de viagens durante o

Carnaval. As mensagens enfatizaram a importância de dirigir sem pressa, respeitar os limites de velocidade, dobrar a atenção com motociclistas, ciclistas e pedestres, realizar a revisão do veículo antes da viagem e conduzir de forma descansada. A campanha também reforçou a divulgação dos canais de atendimento ao usuário da concessionária, incentivando condutas responsáveis e contribuindo para viagens mais seguras ao longo da BR-163. Consolidando os resultados, a estratégia alcançou 205.942 pessoas, gerou 267.275 impressões totais e registrou 57.318 engajamentos ao longo do período. Além disso, foram contabilizados 490 cliques direcionados ao site institucional, reforçando o direcionamento estratégico da campanha.

4.2.5. Responsabilidade Social: Comissão Tripartite em março

Em 24 de março, a área de Responsabilidade Social promoveu, na sede da FIEMT – Federação das Indústrias no Estado de Mato Grosso, em Cuiabá/MT, reunião realizada das 14h às 18h, com a participação de 20 entidades representativas dos usuários e das comunidades. O encontro teve como finalidade promover o diálogo institucional, fortalecer o relacionamento com as partes interessadas e alinhar ações voltadas à melhoria contínua dos serviços prestados. Na ocasião, participaram representantes dos seguintes órgãos e entidades: ANTT, Famato, ATC, Aprosoja, Fenatac, OAB, AGER e Sindmat.



4.2.6. Responsabilidade Social: Diversidade, Inclusão, Equidade e Pertencimento em março

Em março de 2026, foi iniciado o Programa Fronteira 163, que tem como principal objetivo capacitar os novos integrantes que assumiram posições de liderança na organização. Ao todo, cerca de 51 profissionais participaram do processo de letramento. Nesse contexto, a área de Responsabilidade Social, em conjunto com a área de Pessoas e Organizações (P&O) da Nova

Rota do Oeste, promoveu uma formação sobre Liderança Inclusiva, abordando temas relacionados à Diversidade, Inclusão, Equidade e Senso de Pertencimento (DIEP) no ambiente de trabalho. A ação destacou o papel estratégico das lideranças na construção de uma cultura organizacional pautada no respeito, na ética e na valorização das diferenças. A iniciativa teve como objetivo sensibilizar e capacitar gestores e gestoras para atuarem como embaixadores da cultura organizacional, assegurando que os valores institucionais se traduzam em práticas cotidianas que promovam ambientes de trabalho seguros, respeitosos e inclusivos. A abordagem priorizou a reflexão sobre situações práticas do cotidiano organizacional, fortalecendo o papel das lideranças na promoção de ambientes que valorizem a diversidade em suas múltiplas dimensões, incluindo aspectos étnico-raciais, pessoas com deficiência, diversidade geracional, população LGBTQIAPN+ e equidade de gênero



4.2.7. Segurança Viária: Pare Pela Vida de janeiro a março

No período de janeiro a março, a área de Segurança Viária realizou o projeto Pare pela Vida, desenvolvido pela Nova Rota do Oeste em parceria com a Polícia Rodoviária Federal. A iniciativa tem como foco a fiscalização das condições dos veículos, com ênfase no sistema de freios, apresentando resultados relevantes para a segurança viária. No período, foram realizadas 45 ações, com impacto direto em 642 pessoas. O projeto, inclusive, foi reconhecido com o Prêmio da ANTT, na categoria Vias Seguras. As ações consistem na fiscalização de veículos de carga nas regiões de Rondonópolis, Campo Verde (no km 342 e na Delegacia 502 – km 319), Serra de São Vicente, em Santo Antônio de Leverger, Posto Gil e Sorriso trechos que apresentam elevada incidência de panes veiculares e ocorrências relacionadas à deficiência no sistema de freios. Ressalta-se, ainda, a importância das ações de conscientização dos motoristas quanto à manutenção preventiva dos veículos, contribuindo para a promoção de um trânsito mais seguro.



4.2.8. Segurança Viária: Blitz Educativa de janeiro a março

No período de janeiro a março, a área de Segurança Viária também realizou outras ações, como a blitz educativa, desenvolvida pela Nova Rota do Oeste em parceria com a Polícia Rodoviária Federal (PRF). As blitzes educativas ocorreram nos meses de janeiro e fevereiro, com foco na conscientização dos motoristas quanto a comportamentos seguros no trânsito, totalizando a vistoria de 55 veículos. Durante as abordagens, os condutores são orientados com base em situações reais identificadas por meio de monitoramento, sendo convidados a refletir sobre suas condutas e os riscos associados, além de receberem orientações educativas voltadas à prevenção de sinistros. Essas ações integram um conjunto de iniciativas permanentes da Concessionária voltadas à promoção da segurança viária, com foco na mudança de comportamento dos usuários e na redução de sinistros nas rodovias sob concessão.



4.2.9. Segurança Viária: Rota em ação

No período de janeiro a março, a área de Segurança Viária realizou ações de um projeto educativo voltado à conscientização sobre segurança no trânsito, com atuação em empresas

transportadoras, autoescolas, escolas e instituições de ensino superior. As iniciativas foram desenvolvidas no âmbito do programa Rota em Ação e contaram com a participação da Câmara Municipal de Jangada, da Secretaria de Transporte de Lucas do Rio Verde, da Prefeitura de Nobres, do SISPJUSP (Sindicato dos Servidores Públicos de Juscimeira), da Escola Estadual Tiradentes Cabo Vanilson, da Escola Dom Pedro, da Escola Estadual Irmã Diva, do Colégio Cathedral, da Escola Estadual Francisco Dourado, da Escola Arlinda Gomes e da Escola Estadual Eurico Gaspar Dutra.

A iniciativa tem como objetivo disseminar conhecimentos e boas práticas de direção segura, abordando temas como comportamento no trânsito, prevenção de sinistros e responsabilidade dos condutores. Como diferencial, as ações contam com o apoio de simulador, proporcionando aos participantes uma experiência prática e imersiva, que permite a compreensão dos riscos e das consequências de atitudes imprudentes. Dessa forma, o projeto contribui para a formação de condutores mais conscientes.



4.2.10. Segurança Viária: Programa Legado

O Programa Legado é uma iniciativa estruturada da Nova Rota do Oeste voltada à transformação da cultura de segurança viária ao longo da BR-163/MT, integrando diversos projetos educativos e ações humanizadas que atuam diretamente no comportamento dos usuários da rodovia. O LEGADO consolida, em uma arquitetura única, projetos que a Concessionária já desenvolve há anos, incorporando novas metodologias, identidade padronizada e visão de longo prazo. Cada iniciativa atua em um público específico, com abordagem própria e resultados complementares, formando um ecossistema de educação, cultura e transformação comportamental ao longo da rodovia. Com uma atuação ampla e contínua, o programa já realizou 205 ações em 2025, impactando diretamente cerca de 12 mil pessoas, entre caminhoneiros, estudantes, comunidades e usuários vulneráveis. Mais do que números, o Legado se destaca pelo seu impacto real na preservação de vidas, promovendo redução significativa de acidentes e óbitos, fortalecimento da consciência no trânsito e criação de uma cultura de cuidado que gera mudanças duradouras e salva vidas todos os dias.



4.3. Destaques Gerais de Sustentabilidade

No primeiro mês do trimestre, a Nova Rota reforçou seu compromisso com a qualidade e a melhoria contínua dos processos ao passar pela auditoria de manutenção das normas ISO 9001 e ISO 14001. Como resultado, a concessionária manteve ambas as certificações, evidenciando que o escopo do seu Sistema de Gestão permanece aderente aos requisitos das normas de referência. Esse resultado confirma a capacidade sistêmica da organização em atender às exigências aplicáveis aos serviços prestados, bem como à sua política e aos objetivos estabelecidos.

No mês de fevereiro, a concessionária participou da Oficina de Educação Ambiental promovida pela Secretaria de Estado de Meio Ambiente (SEMA/MT). O encontro (Figura 1) teve como principal objetivo a construção colaborativa de ações voltadas à prevenção do atropelamento de fauna nas rodovias. A iniciativa reuniu diversas instituições parceiras e promoveu discussões relevantes sobre soluções práticas para mitigação de impactos, estratégias de comunicação e conscientização, além de iniciativas de educação ambiental.

A participação da Nova Rota reforça seu posicionamento proativo na busca por soluções integradas, fortalecendo parcerias institucionais e contribuindo para a preservação da fauna ao longo do corredor rodoviário.

Em março, foram promovidas ações de conscientização alinhadas a datas ambientais relevantes, como o Dia Nacional das Mudanças Climáticas e o Dia Mundial da Água. As iniciativas tiveram como objetivo reforçar as práticas de mitigação já adotadas pela concessionária, além de incentivar o engajamento dos integrantes em ações sustentáveis.

Como parte das atividades do Dia Mundial da Água, foi realizado um Diálogo de Sustentabilidade, voltado à sensibilização e ao reforço de temas essenciais relacionados ao uso consciente desse recurso natural.



Destaca-se, ainda, a reafirmação da meta corporativa de redução de 20% no consumo de água até 2030, em consonância com as diretrizes de uso responsável e sustentável dos recursos naturais.

5. Relacionamento com os Auditores Independentes

Em conformidade com a Instrução CVM nº 162/22, as informações financeiras da Nova Rota foram auditadas pela Grant Thornton. Durante o período auditado, esta empresa não prestou outros serviços que não os relacionados com a auditoria externa.

As informações financeiras da Companhia estão de acordo com os critérios da legislação societária brasileira, a partir de informações financeiras auditadas. As informações não financeiras, assim como outras informações de caráter operacional deste relatório, não foram objeto de auditoria por parte dos auditores independentes.

A política da Companhia para a contratação de serviços de auditoria externa assegura que não haja conflito de interesses ou perda de independência dos auditores.

6. Agradecimentos

A administração da Concessionária registra seu agradecimento aos seus integrantes, ao seu novo controlador, aos usuários da rodovia, ao Governo Federal, através da ANTT, ao Governo do Estado de Mato Grosso e à Polícia Rodoviária Federal que, em conjunto, se empenham para possibilitar a realização deste empreendimento.

Conselho de Administração

José Aparecido dos Santos

Presidente do Conselho

Rogério Luiz Gallo

Membro do Conselho

Marcelo de Oliveira e Silva	Membro do Conselho
Guilherme Rehder Quintella	Membro do Conselho
Luiz Carlos Moreira Lima	Membro do Conselho
Rafael Vitale Rodrigues	Membro do Conselho

Diretoria Executiva

Luciano Uchoa Carneiro da Cunha	Diretor Presidente e de Relações com Investidores
Wilson Ferreira Medeiros	Diretor sem designação específica

Contador responsável

Gerente de Controladoria	Ademir Carbonez CRC 1SP168398/O-7 SP
--------------------------	---

A ADMINISTRAÇÃO

DECLARAÇÃO

Pelo presente instrumento, o diretor abaixo designado da Concessionária Rota do Oeste S.A ("Concessionária"), sociedade por ações, com sede na Av. Miguel Sutil, 15.160, Coophamil, Cuiabá/MT, inscrita no CNPJ 19.521.322/0001-04, para fins do disposto artigo 27 da Instrução CVM nº 080, de 29 de março de 2022 declara que revisou, discutiu e concorda com as opiniões expressas no parecer da Grant Thornton Auditores Independentes Ltda, relativamente às Informações Contábeis Intermediárias da Companhia referente ao trimestre findo em 31 de março de 2026.

Cuiabá, 13 de maio de 2026.

Signed by:

Luciano Uchoa Carneiro da Cunha

A9E543DE9EB5438...

Luciano Uchoa Carneiro da Cunha

Diretor Presidente e Diretor de Relações com Investidores

DECLARAÇÃO

Pelo presente instrumento, o diretor abaixo designado da Concessionária Rota do Oeste S.A ("Concessionária"), sociedade por ações, com sede na Av. Miguel Sutil, 15.160, Coophamil, Cuiabá/MT, inscrita no CNPJ 19.521.322/0001-04, para fins do disposto artigo 27 da Instrução CVM nº 080, de 29 de março de 2022 declara que revisou, discutiu e concorda com as Informações Contábeis Intermediárias da Companhia referente ao trimestre findo em 31 de março de 2026.

Cuiabá, 13 de maio de 2026.

Signed by:

Luciano Uchoa Carneiro da Cunha

A9E543DE9EB5438...

Luciano Uchoa Carneiro da Cunha

Diretor Presidente e Diretor de Relações com Investidores

Concessionária Rota do Oeste S.A.

Relatório do auditor independente sobre a revisão das
informações contábeis intermediárias em 31 de março de 2026

Ref.: Relatório nº 265DB-022-PB



Índice

	Página
Relatório do auditor independente sobre as demonstrações contábeis	3
Demonstrações contábeis	5
Notas explicativas da Administração às informações contábeis intermediárias referente ao trimestre findo em 31 de março de 2026	12

Relatório do auditor independente sobre as informações financeiras intermediárias

Grant Thornton Auditores Independentes Ltda.

Av. Eng. Luiz Carlos Berrini, 105 -
12º andar, Itaim Bibi - São Paulo (SP)
Brasil
T +55 11 3886-5100
www.grantthornton.com.br

Aos administradores e acionistas da
Concessionária Rota do Oeste S.A.
Cuiabá - MT

Introdução

Revisamos as informações financeiras intermediárias da Concessionária Rota do Oeste S.A. (“Companhia”), contidas no Formulário de Informações Trimestrais (ITR) referente ao trimestre findo em 31 de março de 2026, que compreendem o balanço patrimonial em 31 de março de 2026 e as respectivas demonstrações do resultado, do resultado abrangente, das mutações do patrimônio líquido e dos fluxos de caixa para o período de três meses findo naquela data, incluindo as notas explicativas.

A administração é responsável pela elaboração das informações financeiras intermediárias de acordo com a NBC TG 21 – Demonstração Intermediária e com a norma internacional “IAS 34– Interim Financial Reporting”, emitida pelo “International Accounting Standards Board (IASB)”, assim como pela apresentação dessas informações de forma condizente com as normas expedidas pela Comissão de Valores Mobiliários (CVM), aplicáveis à elaboração das Informações Trimestrais (ITR). Nossa responsabilidade é a de expressar uma conclusão sobre essas informações financeiras intermediárias com base em nossa revisão.

Alcance da revisão

Conduzimos nossa revisão de acordo com as normas brasileiras e internacionais de revisão de informações intermediárias (NBC TR 2410– Revisão de Informações Intermediárias Executada pelo Auditor da Entidade e ISRE 2410– *Review of Interim Financial Information Performed by the Independent Auditor of the Entity*, respectivamente). Uma revisão de informações intermediárias consiste na realização de indagações, principalmente às pessoas responsáveis pelos assuntos financeiros e contábeis e na aplicação de procedimentos analíticos e de outros procedimentos de revisão. O alcance de uma revisão é significativamente menor do que o de uma auditoria conduzida de acordo com as normas de auditoria e, conseqüentemente, não nos permitiu obter segurança de que tomamos conhecimento de todos os assuntos significativos que poderiam ser identificados em uma auditoria. Portanto, não expressamos uma opinião de auditoria.

Conclusão sobre as informações financeiras intermediárias

Com base em nossa revisão, não temos conhecimento de nenhum fato que nos leve a acreditar que as informações financeiras intermediárias incluídas nas informações trimestrais acima referidas não foram elaboradas, em todos os aspectos relevantes, de acordo com a NBC TG 21 e a IAS 34 aplicáveis à elaboração de Informações Trimestrais (ITR), e apresentadas de forma condizente com as normas expedidas pela Comissão de Valores Mobiliários (CVM), aplicáveis à elaboração das Informações Trimestrais (ITR).

Outros assuntos

Demonstrações do Valor Adicionado (DVA)

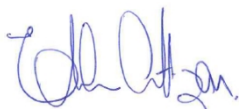
As informações financeiras trimestrais acima referidas incluem a Demonstração do Valor Adicionado (DVA) referente ao período de três meses findo em 31 de março de 2025, elaboradas sob a responsabilidade da Administração da Companhia e apresentadas como informação suplementar para fins de IAS 34. Essas demonstrações foram submetidas a procedimentos de revisão executados em conjunto com a revisão das informações trimestrais, com o objetivo de concluir se elas estão conciliadas com as informações financeiras intermediárias e registros contábeis, conforme aplicável, e se sua forma e conteúdo estão de acordo com os critérios definidos na NBC TG 09- Demonstração do Valor Adicionado. Com base em nossa revisão, não temos conhecimento de nenhum fato que nos leve a acreditar que essas demonstrações do valor adicionado não foram elaboradas, em todos os aspectos relevantes, segundo os critérios definidos nessa Norma e de forma consistente em relação às informações financeiras intermediárias tomadas em conjunto.

Auditoria e revisão dos valores correspondentes ao exercício e período comparativos

O exame das demonstrações contábeis da Companhia em 31 de dezembro de 2025 foi conduzido sobre a responsabilidade de outro auditor independente, que emitiu relatório de auditoria, sem modificações, em 14 de março de 2026. A revisão das informações contábeis intermediárias referentes ao período de três meses findo em 31 de março de 2025 foi conduzida sob a responsabilidade de outro auditor independente, que emitiu relatório de revisão sobre aquelas informações trimestrais, sem modificações, em 14 de maio de 2025.

São Paulo, 13 de maio de 2026

Grant Thornton Auditores Independentes Ltda.
CRC 2SP-025.583/O-1



Edinilson Attizani
Contador CRC 1SP-293.919/O-7

Concessionária Rota do Oeste S.A.

Balancos patrimoniais
em 31 de março de 2026 e 31 de dezembro de 2025

(Valores expressos em milhares de reais)

Ativo

	Notas	31/03/2026	31/12/2025
Ativo circulante			
Caixa e equivalentes de caixa	8	1.169.195	1.368.616
Contas a receber	9	51.334	43.283
Tributos a recuperar	-	27.836	18.396
Despesas antecipadas	10	8.697	6.494
Outros ativos	-	8.284	9.297
Total do ativo circulante		1.265.346	1.446.086
Ativo não circulante			
Imposto de renda e contribuição social diferidos	12	50.159	43.846
Despesas antecipadas	10	5.440	4.488
Depósitos judiciais	21	3.510	3.358
Tributos a recuperar	-	3.332	3.278
Imobilizado	13	8.414	8.596
Intangível	14	3.920.950	3.743.838
Ativo de contrato	15	1.852.090	1.688.324
Total do ativo não circulante		5.843.895	5.495.728
Total do ativo		7.109.241	6.941.814

As notas explicativas da Administração são parte das informações contábeis intermediárias.

Concessionária Rota do Oeste S.A.

Balancos patrimoniais
em 31 de março de 2026 e 31 de dezembro de 2025

(Valores expressos em milhares de reais)

Passivo e patrimônio líquido

	Notas	31/03/2026	31/12/2025
Passivo circulante			
Fornecedores	16	112.274	143.549
Empréstimos, financiamentos e debêntures	17	44.834	6.770
Arrendamento mercantil operacional	18	12.159	9.537
Salários e encargos sociais	19	31.749	26.135
Tributos a pagar	-	18.007	17.063
Outros passivos	20	5.309	1.950
Total do passivo circulante		224.332	205.004
Passivo não circulante			
Fornecedores	16	30.564	14.975
Empréstimos, financiamentos e debêntures	17	3.291.894	3.255.697
Arrendamento mercantil operacional	18	38.586	25.588
Provisão para contingências	21	9.891	9.465
Imposto de renda e contribuição social diferidos	12	58.929	52.836
Provisão de conserva especial	22	94.512	72.491
Tributos a pagar	-	679	880
Outros passivos	20	-	24
Total do passivo não circulante		3.525.055	3.431.956
Total do passivo		3.749.387	3.636.960
Patrimônio líquido			
Capital social	-	2.381.811	2.381.811
Reserva de incentivo fiscal	-	194.498	194.498
Reserva de lucros	-	783.545	728.545
Patrimônio líquido	23	3.359.854	3.304.854
Total do passivo e patrimônio líquido		7.109.241	6.941.814

As notas explicativas da Administração são parte das informações contábeis intermediárias.

Concessionária Rota do Oeste S.A.

Demonstrações do resultado para os trimestres findos em 31 de março de 2026 e 2025

(Valores expressos em milhares de reais)

	Notas	31/03/2026	31/03/2025
Receita líquida	24	549.787	434.617
Custo dos serviços	25	(460.823)	(377.962)
Lucro bruto		88.964	56.655
Gerais e administrativas	26	(17.450)	(13.712)
Outras receitas (despesas) operacionais, líquidas	27	1.655	367
Lucro operacional antes do resultado financeiro, líquido		73.169	43.310
Receitas financeiras	28	51.252	14.102
Despesas financeiras	28	(58.761)	(21.571)
Resultado financeiro, líquido		(7.509)	(7.469)
Lucro antes do imposto de renda e da contribuição social		65.660	35.841
Imposto de renda e contribuição social correntes	29	(10.880)	(5.689)
Imposto de renda e contribuição social diferidos	12	220	155
Lucro líquido do período		55.000	30.307
Lucro básico por lote de mil ações no fim do período - R\$	30	23,09	16,38

As notas explicativas da Administração são parte das informações contábeis intermediárias.

Concessionária Rota do Oeste S.A.

Demonstrações do resultado abrangente
para os trimestres findos em 31 de março de 2026 e 2025

(Valores expressos em milhares de reais)

	31/03/2026	31/03/2025
Lucro líquido do período	55.000	30.307
Resultado abrangente do exercício	55.000	30.307

As notas explicativas da Administração são parte das informações contábeis intermediárias.

Concessionária Rota do Oeste S.A.

Demonstrações das mutações do patrimônio líquido
para os trimestres findos em 31 de março de 2026 e 2025

(Valores expressos em milhares de reais)

	Reserva de lucros						Lucros acumulados	Patrimônio líquido
	Capital social	Reserva legal	Reserva de investimento	Dividendos mínimos obrigatórios não distribuídos	Reserva de incentivo fiscal			
Saldos em 1º de janeiro de 2025	2.031.811	30.953	391.699	112.697	148.037	-	2.715.197	
Lucro líquido do período	-	-	-	-	-	30.307	30.307	
Aumento de Capital Social	350.000	-	-	-	-	-	350.000	
Reserva de incentivo fiscal	-	-	-	-	-	-	-	
Dividendos mínimos obrigatórios não distribuídos	-	-	-	-	-	-	-	
Destinação do lucro	-	-	-	-	-	-	-	
Saldos em 31 de março de 2025	2.381.811	30.953	391.699	112.697	148.037	30.307	3.095.504	
Saldos em 1º de janeiro de 2026	2.381.811	42.936	527.609	158.000	194.498	-	3.304.854	
Lucro líquido do período	-	-	-	-	-	55.000	55.000	
Aumento de Capital Social	-	-	-	-	-	-	-	
Reserva de incentivo fiscal	-	-	-	-	-	-	-	
Dividendos mínimos obrigatórios não distribuídos	-	-	-	-	-	-	-	
Destinação do lucro	-	-	-	-	-	-	-	
Saldos em 31 de março de 2026	2.381.811	42.936	527.609	158.000	194.498	55.000	3.359.854	

As notas explicativas da Administração são parte das informações contábeis intermediárias.

Concessionária Rota do Oeste S.A.

Demonstrações dos fluxos de caixa para os trimestres findos em 31 de março de 2026 e 2025

(Valores expressos em milhares de reais)

	31/03/2026	31/03/2025
Fluxos de caixa das atividades operacionais		
Lucro antes do imposto de renda e da contribuição social	65.660	35.841
Ajustes		
Depreciação e amortização	36.642	34.463
Perda na baixa do Imobilizado e Intangível	-	(154)
Provisão para conserva especial	19.641	3.800
Provisão para contingência	426	(544)
Ajuste a valor presente	2.380	384
Juros e variações monetárias, líquidas	78.898	26.562
	203.647	100.352
Variações dos ativos e passivos		
Contas a receber	(8.051)	(10.355)
Tributos a recuperar	(9.494)	(807)
Despesas antecipadas	(3.155)	465
Outros ativos	1.013	(341)
Depósitos judiciais	(152)	(1.445)
Fornecedores	(25.144)	23.946
Salários e encargos sociais	5.614	4.740
Tributos a pagar	(2.133)	(3.048)
Outros passivos	3.335	(1.083)
Caixa gerado nas operações	165.480	112.424
Imposto de renda e contribuição social pagos	(8.004)	(3.306)
Juros pagos no financiamento	(3.384)	-
Caixa líquido gerado das atividades operacionais	154.092	109.118
Fluxo de caixa das atividades de investimento		
Aquisições de bens do ativo imobilizado	(290)	(124)
Adições ao intangível	(353.223)	(286.064)
Caixa líquido aplicado nas atividades de investimentos	(353.513)	(286.188)
Fluxo de caixa das atividades de financiamentos		
Partes relacionadas		
Empréstimos, financiamentos e debêntures		
Custos de captação a amortizar	-	(19.805)
Aumento de capital social	-	350.000
Caixa líquido gerado pelas atividades de financiamentos	-	330.195
Aumento líquido/(redução) de caixa e equivalentes de caixa	(199.421)	153.125
Caixa e equivalentes de caixa no início do exercício	1.368.616	841.824
Caixa e equivalentes de caixa no final do exercício	1.169.195	994.949
Aumento líquido/(redução) de caixa e equivalentes de caixa	(199.421)	153.125

As notas explicativas da Administração são parte das informações contábeis intermediárias.

Concessionária Rota do Oeste S.A.

Demonstrações do valor adicionado
para os trimestres findos em 31 de março de 2026 e 2025

(Valores expressos em milhares de reais)

	31/03/2026	31/03/2025
Receitas		
Receita de serviços	208.715	161.847
Receita de construção ICPC 01-R1	358.306	286.087
	567.021	447.934
Insumos adquiridos de terceiros		
Materiais, energia e outros	(35.034)	(25.502)
Custo de construção ICPC 01-R1	(358.306)	(286.087)
Serviços de terceiros e outros operacionais	(22.968)	(22.908)
Valor adicionado bruto	150.713	113.437
Depreciação e amortização	(36.642)	(34.463)
Valor adicionado líquido produzido pela Companhia	114.071	78.974
Valor adicionado recebido em transferência		
Receitas financeiras	51.252	14.102
Outros	1.655	367
Valor adicionado total a distribuir	166.978	93.443
Distribuição do valor adicionado		
Pessoal	21.473	18.995
Remuneração direta	18.209	15.942
Benefícios	2.289	2.259
FGTS	975	794
Impostos, taxas e contribuições	33.754	22.717
Federais	23.382	14.560
Estaduais	409	492
Municipais	9.963	7.665
Remuneração de capitais de terceiros	56.751	21.424
Juros	56.378	20.915
Aluguéis	373	495
Outras	-	14
Remuneração de capitais próprios	55.000	30.307
Lucro líquido do período	55.000	30.307
Valor adicionado distribuído	166.978	93.443

As notas explicativas da Administração são parte das informações contábeis intermediárias.

Conclusão sobre as informações financeiras intermediárias

Com base em nossa revisão, não temos conhecimento de nenhum fato que nos leve a acreditar que as informações financeiras intermediárias incluídas nas informações trimestrais acima referidas não foram elaboradas, em todos os aspectos relevantes, de acordo com a NBC TG 21 e a IAS 34 aplicáveis à elaboração de Informações Trimestrais (ITR), e apresentadas de forma condizente com as normas expedidas pela Comissão de Valores Mobiliários (CVM), aplicáveis à elaboração das Informações Trimestrais (ITR).

Outros assuntos

Demonstrações do Valor Adicionado (DVA)

As informações financeiras trimestrais acima referidas incluem a Demonstração do Valor Adicionado (DVA) referente ao período de três meses findo em 31 de março de 2025, elaboradas sob a responsabilidade da Administração da Companhia e apresentadas como informação suplementar para fins de IAS 34. Essas demonstrações foram submetidas a procedimentos de revisão executados em conjunto com a revisão das informações trimestrais, com o objetivo de concluir se elas estão conciliadas com as informações financeiras intermediárias e registros contábeis, conforme aplicável, e se sua forma e conteúdo estão de acordo com os critérios definidos na NBC TG 09- Demonstração do Valor Adicionado. Com base em nossa revisão, não temos conhecimento de nenhum fato que nos leve a acreditar que essas demonstrações do valor adicionado não foram elaboradas, em todos os aspectos relevantes, segundo os critérios definidos nessa Norma e de forma consistente em relação às informações financeiras intermediárias tomadas em conjunto.

Auditoria e revisão dos valores correspondentes ao exercício e período comparativos

O exame das demonstrações contábeis da Companhia em 31 de dezembro de 2025 foi conduzido sobre a responsabilidade de outro auditor independente, que emitiu relatório de auditoria, sem modificações, em 14 de março de 2026. A revisão das informações contábeis intermediárias referentes ao período de três meses findo em 31 de março de 2025 foi conduzida sob a responsabilidade de outro auditor independente, que emitiu relatório de revisão sobre aquelas informações trimestrais, sem modificações, em 14 de maio de 2025.

São Paulo, 13 de maio de 2026

Grant Thornton Auditores Independentes Ltda.
CRC 2SP-025.583/O-1



Edinilson Attizani
Contador CRC 1SP-293.919/O-7

1. Informações gerais

A Concessionária Rota do Oeste S.A. (“Companhia” ou “Nova Rota”), com sede em Cuiabá, Mato Grosso, é uma sociedade anônima de propósito específico e capital aberto. Foi constituída em 27 de dezembro de 2013 e iniciou suas operações em 06 de setembro de 2015. É responsável pela exploração do sistema rodoviário composto por 861,10 km de concessão da BR-163/MT, com prazo de concessão de 30 (trinta) anos, abrangendo 19 (dezenove) municípios no estado do Mato Grosso.

O Contrato de Concessão firmado com a União, por intermédio da Agência Nacional de Transportes Terrestres (“ANTT” ou “Poder Concedente”), tem como objeto 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. A Concessão é remunerada mediante cobrança de tarifa de pedágio, dentre outros.

A Concessão da BR-163/MT se destaca como componente logístico na produção agrícola da região e, portanto, são previstos investimentos em duplicação e demais melhorias, visando a fluidez na trafegabilidade da rodovia, a segurança e o conforto dos usuários.

Em 05 de janeiro de 2016, a Companhia pediu registro para categoria “B” à Comissão de Valores Mobiliários (CVM), o qual permite a emissão de qualquer valor mobiliário, exceto ações, não havendo pedido de oferta pública de distribuição concomitante. O registro foi deferido em 07 de junho de 2016.

O pedido de registro de Companhia Aberta foi motivado em razão da intenção da Companhia ampliar sua imagem institucional perante os seus credores, fornecedores, acionistas, funcionários, poder concedente e o mercado em geral, acessar e se consolidar no mercado de capitais brasileiras.

A Companhia é controlada diretamente pela MT Participações e Projetos S.A. (“MTPAR”), que detém 100% das ações representativas do capital social.

1.1. Retomada dos investimentos contratuais

A Companhia era controlada pela OTP Rodovias S.A até 02 de maio de 2023, quando, em atendimento as condicionantes do Termo de Ajustamento de Conduta – “TAC Plano de Ação” celebrado entre a Nova Rota e a ANTT, concluiu a transferência do controle acionário para MT Participações e Projetos S.A (“MTPAR”), sociedade de economia mista vinculada ao Governo do Estado do Mato Grosso e motivado pelo interesse público que permeia a principal rodovia em seu território, **(i)** concluiu os aportes dos valores para a retomada imediata dos investimentos em obras na rodovia, **(ii)** promoveu a reestruturação econômico-financeira por meio da integralização no capital social da Companhia dos mútuos em aberto com o acionista anterior, e por fim, **(iii)** reprogramou as metas das obras de duplicação e melhorias em até 08 anos, a partir da eficácia do TAC.

O investimento total a ser realizado abarca 336 km de duplicação, 34 OAEs (pontes, trevos, viadutos entre outros), passarelas e recuperação estrutural de 100% das pistas existentes entre a divisa de Mato Grosso do Sul ao município de Sinop/MT, além da aquisição de infraestrutura tecnológica de segurança viária, tais quais: 450 unidades de câmeras de circuito fechado de TV, 850 km de fibra óptica, sistema de sensoriamento de pista e postos de pesagem veicular distribuídos ao longo da Concessão.

A Companhia, sob administração da MT Participações e Projetos S/A (“MTPAR”), envidou seus melhores esforços para a retomada imediata dos investimentos na Rodovia BR-163/MT, como as obras de adequação de parâmetros nos trechos norte (km 507+000 ao km 855+000) e centro (km 321+300 ao km 453+600), intensificação dos serviços de manutenção do sistema rodoviário, e em 14 de julho de 2023 deu início às obras de duplicação entre os segmentos de Posto Gil a Nova Mutum (km 507+100 ao km 592+900).

Com vistas a promover a reprogramação do Cronograma de Execução do Termo de Ajustamento de Conduta - TAC Plano de Ação, mediante a alteração do Anexo B, cujas metas serão utilizadas para fins de acompanhamento e fiscalização pela ANTT, na forma da Cláusula Quinta, em 07 de março de 2024, foi celebrado entre a Nova Rota e a ANTT, o Primeiro Termo aditivo ao TAC Plano de Ação. A ANTT se manifestou favorável à reprogramação pretendida pela Companhia, pois as motivações expostas demonstraram ser conveniente, oportuna, vantajosa e de interesse público.

Importante ressaltar que a Companhia superou a meta de duplicação estabelecida no 1º ano do TAC (meta 8 km), e reforça o compromisso quanto ao cumprimento dos prazos e eficiência na gestão das obras de duplicação.

Em atendimento à cláusula 4.4 do TAC, foi celebrado entre a ANTT e a Companhia em 03 de maio de 2024, o Oitavo Termo Aditivo ao Contrato de Concessão para inclusão da Metodologia de Compartilhamento de Demanda – Risco Ferrovia (Anexo 11) e alteração das cláusulas contratuais pertinentes à ampliação do prazo da Concessão e estabelecimento da alocação de riscos relativos a eventuais impactos decorrentes da operação de novas ferrovias concorrentes com a BR-163/MT.

Em 30 de setembro de 2024 foi celebrado o Nono Termo Aditivo ao Contrato de Concessão para alteração de escopo do item 3.4.43 – Combate a incêndios e apreensão de animais na faixa de domínio e do modelo de veículo previsto no Apêndice F do PER.

Em 07 de outubro de 2024, foi celebrado o Décimo Termo Aditivo que tem por objetivo padronizar as datas de reajuste da tarifa de pedágio, com a definição do prazo de 180 (cento e oitenta) dias a partir da data de assinatura do Contrato de Concessão.

Em vistas ao atendimento da Cláusula Segunda, item vi. do TAC, que define a assunção dos segmentos sob responsabilidade do DNIT, em 11 de outubro de 2024, foi celebrado o 2º Termo de Arrolamento e Transferência de Bens entre a ANTT, DNIT e a Companhia, com a assunção do trecho Serra da Caixa Furada, compreendido entre o km 470+200 ao km 516+000 da BR-163/MT, com 45,8 km de extensão.

Em 04 de dezembro de 2024, foi celebrado o Décimo Primeiro Termo Aditivo ao Contrato de Concessão que tem por objetivo padronizar a metodologia de aplicação do Fator D e A, conforme proposto pela ANTT.

Em 12 de dezembro de 2024, foi celebrado o Décimo Segundo Termo Aditivo com a alteração de localização das Passarelas ID-01, ID-02, ID-04, ID-08 referente ao item 3.2.1.2 do PER.

Em 06 de janeiro de 2025, foi celebrado o Décimo Terceiro Termo Aditivo com a alteração de localização das obras de melhorias referente a 03 (três) seguimentos da Concessão Rodoviária, do km 507 ao km 601 BR-163/MT - Posto Gil a Nova Mutum, do km 601 ao km 681 BR-163/MT - Nova Mutum a Lucas do Rio Verde e do km 812 ao km 855 BR-163/MT - Trecho Sinop.

Em 05 de março de 2025, foi celebrado o Segundo Termo Aditivo ao TAC, que tem por objetivo padronizar a metodologia de aplicação do Fator D e A, conforme proposto pela ANTT.

Em 05 de março de 2025, foi celebrado o Terceiro Termo Aditivo ao TAC, que tem por objetivo revisão do Cronograma de Execução do TAC Plano de Ação, possibilitando o atendimento das obrigações por metas. As alterações promovidas por este termo aditivo não impactam o equilíbrio econômico-financeiro originalmente estabelecido no TAC - Plano de Ação ao Contrato do Edital de Concessão no 003/2013.

Em 12 de março de 2025, foi celebrado o Décimo Quinto Termo Aditivo para a inclusão da obrigação de implantação, manutenção e operacionalização dos 41 (quarenta e um) equipamentos controladores de velocidade [radares/redutores] anteriormente sob responsabilidade do Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes – DNIT, bem como a inclusão de 4 (quatro) novos equipamentos, totalizando 45 (quarenta e cinco) equipamentos, cujo valores terão seus efeitos econômico-financeiros a partir da data-base da Revisão Ordinária subsequente. Dessa forma, considerando a obrigação inicial estabelecida no PER de implantação de 12 equipamentos, com a inclusão dos novos equipamentos totaliza-se um montante de 57 equipamentos previstos no Apêndice F do PER.

Em 17 de abril de 2025, foi celebrado o Décimo Quarto Termo Aditivo para alteração da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) fixada originalmente no Contrato da Concessão, para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro decorrente da perda de receita pela da isenção dos eixos suspensos dos veículos de transporte de cargas que circularem vazios. Deste modo o risco pelas perdas decorrentes da isenção de eixos suspensos, de que trata o art. 17 da Lei no 13.103/201, não será mais objeto de reequilíbrio nas Revisões Ordinárias subsequentes da TBP, em virtude do aumento da TBP do contrato de concessão de R\$0,02638/km para R\$0,2908/km, representando um acréscimo de 10,24%.

Em 10 de julho de 2025, foi celebrado o Décimo Sexto Termo Aditivo ao Contrato referente ao Edital no 003/2013, alterando os Parâmetros Operacionais do Programa de Exploração da Rodovia (PER), anexo ao Contrato do Edital de Concessão no 003/2013 a fim de adotar aos Parâmetros Operacionais de 5ª Etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais (PROCROFE).

Em 11 de julho de 2025, foi celebrado o Décimo Sétimo Termo Aditivo ao Contrato referente ao Edital no 003/2013, visando disponibilizar serviços de conectividade 4G ao longo do sistema rodoviário da BR-163/MT, implantar Área de Escape na Serra de São Vicente, km 349+500 da BR-364/MT e Implantação de pista dupla na BR-163/MT, segmento entre o km 353+500 ao km 461+700, denominado Trecho 108 km, entre os municípios de Várzea Grande/MT e Rosário do Oeste/MT.

Em 15 de agosto de 2025, foi celebrado o Quarto Termo Aditivo ao TAC, que tem por objetivo corrigir os percentuais fixados para aplicação do Fator D na 10ª Revisão Ordinária, relativa ao Ano 11 de concessão do Contrato do Edital de Concessão no 003/2013, em razão da reprogramação do Cronograma de Execução - Anexo B, voltada à execução de 8 passarelas.

Em atendimento da Cláusula Segunda, item vi. do TAC, que define a assunção dos segmentos sob responsabilidade do DNIT, em 25 de agosto de 2025, houve a celebração do 3º Termo de Arrolamento e Transferência de Bens entre a ANTT, DNIT e a Nova Rota, transferindo à Companhia o segmento denominado Trecho 174 km, que se estende do km 130,2 ao km 325,8 da BR-163/MT, incluindo as variantes da Serra de São Vicente, totalizando 195,6 km de extensão, conforme inventário de bens fornecido pelo DNIT. Assim, com a assunção promovida pelo aditamento, o trecho concedido da BR-163/MT passa a ter a extensão total de 861,10 km.

Em 24 de setembro de 2025, foi publicada a Decisão SUROD no 1.114, de 16/09/2025 que aprovou a 10ª Revisão Ordinária e o Reajuste da TBP, com efeito econômico-financeiro a partir da data-base de reequilíbrio contratual de 21/09/2025, bem como a implementação dos efeitos econômico-financeiros decorrentes da 11ª e 12ª Revisões Extraordinárias da Tarifa Básica de Pedágio (TBP). Com base no Art. 5º da referida Decisão, a 10ª Revisão Ordinária entrou em vigência nas praças de pedágio a partir da zero hora do dia 27/09/2025.

Em 14 de novembro de 2025, foi celebrado o Décimo Oitavo Termo Aditivo ao Contrato referente ao Edital no 003/2013, alterando os Parâmetros de Pavimento do Programa de Exploração da Rodovia (PER), anexo ao Contrato do Edital de Concessão no 003/2013 nos termos da Instrução Normativa no 34 de 14 de novembro de 2024, de forma a garantir a conformidade com as condições mínimas de qualidade, segurança e durabilidade definidas pela ANTT.

Em 23 de janeiro de 2026, foi celebrado o Vigésimo Termo Aditivo ao Contrato de Concessão Edital no 003/2013, que tem por objeto incluir nova obrigação contratual relativa à contratação de Verificador Independente, bem como à previsão de verba específica destinada à execução dos serviços de verificação. O Verificador Independente consiste em agente técnico especializado e imparcial, responsável por aferir o cumprimento das obrigações contratuais assumidas pela Concessionária, no que se refere aos parâmetros de desempenho, níveis de serviço e execução de investimentos, subsidiando o Poder Concedente, na fiscalização e na aplicação de mecanismos de regulação e reequilíbrio econômico-financeiro.

Em 09 de março de 2026, foi celebrado o Vigésimo Primeiro Termo Aditivo ao Contrato referente ao Edital no 003/2013, que tem por objeto a inclusão no Programa de Exploração da Rodovia (PER), o escopo de Demolição de Edificações Inservíveis localizadas na faixa de domínio, face à ausência de previsão expressa sobre a destinação ou remoção dessas edificações no escopo contratual. O aditivo estabelece critérios e procedimentos para a realização de demolições mediante a apresentação de justificativa técnica e prévia anuência da ANTT. As estruturas elegíveis incluem ativos desativados, obsoletos ou sem função operacional, como antigas praças de pedágio, unidades operacionais e edificações administrativas fora de uso.

1.2. Passivo Regulatório – Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

A Companhia possuía autos de infração lavrados pela ANTT nos quais a Agência alegava o descumprimento de determinadas obrigações previstas no contrato de concessão firmado e no Programa de Exploração da Rodovia (PER), pela suspensão das obras de infraestrutura e da duplicação, decorrentes da não liberação do financiamento de longo prazo. Atualmente, em razão da eficácia do TAC, o passivo regulatório da Nova Rota está suspenso e será extinto quando do cumprimento integral das obrigações previstas no ajuste, conforme cláusula terceira do referido instrumento.

Em decorrência da celebração do TAC, a Nova Rota renunciou às pretensões formuladas na arbitragem, e em 12 de junho de 2023, tornou-se pública pela Câmara de Comércio Internacional (“CCI”) - *International Court of Arbitration*, a Sentença Arbitral Homologatória, extinguindo, com resolução de mérito, o Procedimento Arbitral no CCI 23960/GSS/PFF.

Em relação aos processos administrativos em trâmite no TCU, conforme regrado na Cláusula 3.1 “vi” do TAC, em 31 de maio de 2023, os Ministros da Corte acordaram em autorizar a ANTT a suspender os efeitos tarifários decorrentes das determinações proferidas no âmbito dos processos TC no 032.830/2016-5 (Acórdão no 1100/2023) e no 023.217/2015-4 (Acórdão no 1111/2023) e extinguir os efeitos tarifários das determinações supracitadas no caso de cumprimento integral do Termo de Ajustamento de Conduta.

1.3. Governança e Compliance

A Companhia mantém o padrão de conformidade que abrange todos os pilares de um eficaz programa de conformidade, além do compromisso de constante reavaliação das ferramentas e controles, de modo a identificar falhas e promover a melhoria contínua dos procedimentos internos.

2. Declaração de conformidade

As informações contábeis intermediárias contidas nas presentes informações trimestrais foram preparadas de acordo com a NBC TG 21 – Demonstração Intermediária e com a norma internacional IAS 34 – *Interim Financial Reporting*, emitida pelo *International Accounting Standards Board* (IASB), apresentadas de forma condizente com as normas expedidas pela Comissão de Valores Mobiliários, aplicáveis à elaboração das Informações Trimestrais (ITR).

Conforme Ofício Circular CVM/SNC/SEP no 03/2011, a Companhia optou por apresentar as práticas contábeis e notas explicativas neste ITR de forma resumida nos casos de redundância em relação ao apresentado nas demonstrações contábeis anuais. A Companhia declara que as principais práticas contábeis, julgamentos, estimativas e premissas contábeis significativas adotadas na apresentação e elaboração, são as mesmas que as divulgadas nas demonstrações contábeis anuais do exercício findo em 31 de dezembro de 2025.

Todos os valores apresentados nestas informações trimestrais estão expressos em milhares de reais, exceto quando indicado de outra forma.

2.1. Resumo das políticas contábeis materiais

A preparação das informações financeiras intermediárias requer o uso de certas estimativas contábeis críticas e o exercício de julgamento por parte da Administração da Companhia no processo de aplicação das suas práticas contábeis. Não ocorreram mudanças significativas nas premissas e julgamentos por parte da Administração da Companhia no uso das estimativas para preparação destas informações em relação àquelas utilizadas nas demonstrações contábeis de 31 de dezembro de 2025.

A emissão das informações financeiras intermediárias foi autorizada pela Diretoria da Companhia em 13 de maio de 2026.

2.2. Moeda funcional e moeda de apresentação

Os itens incluídos nas informações financeiras intermediárias são mensurados usando a moeda do principal ambiente econômico, no qual a Companhia atua (“a moeda funcional”). A moeda funcional e de apresentação da Companhia é o Real.

3. Estimativas e julgamentos financeiros críticos

As estimativas e os julgamentos financeiros são continuamente avaliados e baseiam-se na experiência histórica e em outros fatores, incluindo expectativas de eventos futuros, consideradas razoáveis para as circunstâncias.

3.1. Estimativa do valor justo

Pressupõe-se que os saldos das contas a receber de clientes e contas a pagar aos fornecedores pelo valor contábil, menos a perda (*impairment*), quando aplicável, estejam próximos de seus valores justos. O valor justo dos passivos financeiros, para fins de divulgação, é estimado mediante o desconto dos fluxos de caixa contratuais futuros pela taxa de juros vigente no mercado, que está disponível para instrumentos financeiros similares.

4. Gestão de risco financeiro

a) Considerações gerais

A Companhia participa em operações envolvendo instrumentos financeiros, incluindo caixa e equivalentes de caixa, aplicações financeiras, contas a receber, contas a pagar aos fornecedores, e empréstimos e financiamentos, com o objetivo de administrar a disponibilidade financeira de suas operações.

b) Gerenciamentos de riscos

A Companhia está exposta aos riscos de liquidez, em virtude da possibilidade de não ter caixa suficiente para atender suas necessidades operacionais, aos riscos de mercado, decorrentes de variações de taxas de juros e ao risco de crédito, decorrente da possibilidade de inadimplemento de sua contraparte em aplicações financeiras e contas a receber.

A Companhia adota procedimentos de gestão de riscos de liquidez, de mercado e de crédito, através de mecanismos do mercado financeiro que buscam minimizar a exposição dos ativos e passivos da Companhia, protegendo a rentabilidade dos contratos e o patrimônio.

c) Risco de liquidez

A previsão de fluxo de caixa é realizada pela Companhia, sendo sua projeção monitorada continuamente, a fim de garantir e assegurar as exigências de liquidez, os limites ou cláusulas dos contratos de empréstimo e caixa suficiente para atendimento às necessidades operacionais do negócio.

O excesso de caixa gerado pela Companhia é investido em contas correntes com incidência de juros, depósitos a prazo e depósitos de curto prazo, escolhendo instrumentos com vencimentos apropriados ou liquidez suficiente para fornecer margem, conforme determinado pelas previsões acima mencionadas.

Os saldos de empréstimos e financiamentos reconhecidos pela Companhia estão substancialmente relacionados ao atendimento das condições precedentes previstas contratualmente para as liberações de recursos no âmbito do Contrato de Financiamento junto ao BNDES (“FINEM BNDES”).

Notas explicativas da Administração às informações contábeis intermediárias

Referente ao trimestre findo em 31 de março de 2026 (valores expressos em milhares de reais, exceto quando indicado de outra forma)

A tabela a seguir analisa os passivos financeiros não derivativos da Companhia, por faixas de vencimento, correspondentes ao período remanescente entre a data do balanço patrimonial e a data contratual do vencimento. Os valores divulgados na tabela são os fluxos de caixa não descontados contratados:

Notas	Valor contábil	Fluxo de caixa					
		contratual	Até 1 ano	De 1 a 2 anos	De 2 a 5 anos	Acima de 5 anos	
Saldos em 31 de março de 2026							
Passivos financeiros não derivativos							
Fornecedores	16	142.838	142.838	112.274	20.094	363	10.107
Empréstimos, financiamentos e debêntures	17	3.336.728	3.291.894	44.834	-	-	3.291.894
Total		3.479.566	3.434.732	157.108	20.094	363	3.302.001
Saldos em 31 de dezembro de 2025							
Passivos financeiros não derivativos							
Fornecedores	16	158.524	158.524	143.549	1.532	174	13.269
Empréstimos, financiamentos e debêntures	17	3.262.467	3.255.697	6.770	-	-	3.255.697
Total		3.420.991	3.414.221	150.319	1.532	174	3.268.966

- Os valores incluídos na tabela são os fluxos de caixa não descontados contratuais, esses valores são conciliados com os valores divulgados no balanço patrimonial para empréstimos e financiamentos, fornecedores e outros passivos.
- As faixas de vencimento apresentadas não são determinadas pela norma, e sim baseadas em uma opção da Administração.
- A análise dos vencimentos aplica-se somente aos instrumentos financeiros e, portanto, não estão incluídas as obrigações decorrentes de legislação.

d) Exposição a riscos de taxas de juros e índice de inflação

A Companhia está exposta ao risco de variação de taxas de juros, e ao índice de inflação, o que pode causar um aumento em sua despesa financeira com o provisionamento de juros futuros.

A Companhia celebrou em 2024 os Instrumentos de reestruturação do endividamento existente e do Financiamento de Longo Prazo, conforme detalhado na nota explicativa no 17. Além de determinar as principais condições jurídicas e operacionais dos passivos financeiros da Companhia, os contratos determinam também a remuneração financeira dos saldos devedores.

Análise de sensibilidade

Os instrumentos financeiros de longo prazo da Companhia podem sofrer variações de valor justo em decorrência da flutuação dos indexadores de correção, quais sejam, o Índice de Preços ao Consumidor Amplo e a Taxa Referencial, principais exposições de risco de mercado da Companhia.

Em atendimento ao Resolução CVM no 121/2022, que aprovou a consolidação do CPC 40 (R1) - Instrumentos Financeiros, e a Revisão no 02/2012 do Manual de Contabilidade da ANTT, a Companhia apresenta na análise de sensibilidade três cenários, sendo um provável e dois que possam representar efeitos adversos para a Companhia. Abaixo estão detalhados os indexadores e seus cenários de sensibilidade.

Indicador (taxas ao ano)	Cenário I	Cenário II	Cenário III
	Provável	Adverso Possível	Adverso Extremo
Sensibilidade (média 2025-30)	Base	+10%	+20%
IPCA	3,71%	4,08%	4,45%
TR	1,61%	1,77%	1,93%

Notas explicativas da Administração às informações contábeis intermediárias

Referente ao trimestre findo em 31 de março de 2026 (valores expressos em milhares de reais, exceto quando indicado de outra forma)

Para os dois cenários adversos dos indexadores de mercado, foram consideradas uma alta de 10% sobre as projeções apresentadas acima como cenário adverso possível (cenário II) e de 20% como cenário adverso extremo (cenário III).

Na tabela a seguir estão detalhadas as variações nas despesas financeiras resultantes das variações nos indexadores dos contratos de financiamento dos cenários acima.

Instrumentos	Vencimento	Risco	Cenário I Provável	Cenário II Adverso Possível	Cenário III Adverso Extremo
1ª Emissão Debêntures	jan/44	Alta da TR	19.690	20.569	21.450
2ª Emissão Debêntures	dez/43	Alta do IPCA	71.752	72.979	74.207

As operações dos instrumentos de financiamento de longo prazo são realizadas pela área de estruturação financeira e tesouraria da Companhia, por meio de avaliação e estratégia de operações previamente aprovadas pela Diretoria e deliberadas pelo Acionista.

As análises de sensibilidade acima têm por objetivo ilustrar a sensibilidade às mudanças em variáveis de mercado nos instrumentos financeiros da Companhia, tendo sido estruturada com base em premissas e pressupostos em relação a eventos futuros. A Administração da Companhia revisa regularmente as premissas utilizadas e estimativas nos cálculos de gestão do risco de liquidez, no entanto, a liquidação das transações envolvendo essas estimativas poderá resultar em valores diferentes dos estimados, devido à natureza projetiva da análise e às mudanças inerentes de mercado.

A Companhia não operou com instrumentos financeiros derivativos durante o período findo em 31 de março de 2026.

e) Exposição a riscos de crédito

As operações que sujeitam a Companhia à concentração de risco de crédito residem nas contas correntes bancárias e aplicações financeiras, onde a Companhia fica exposta ao risco da instituição financeira envolvida. Visando gerenciar esse risco, a Companhia mantém contas correntes bancárias e aplicações financeiras com instituições graduadas em agências de rating de crédito como empresas de excelente crédito.

5. Gestão de capital

A Companhia monitora o capital com base no índice de alavancagem financeira. Esse índice corresponde à dívida líquida dividida pelo capital total. A dívida líquida, por sua vez, corresponde ao total de empréstimos e financiamentos (incluindo empréstimos e financiamentos e arrendamento mercantil operacional, de curto e longo prazos, conforme demonstrado no balanço patrimonial), subtraído do montante de caixa e equivalentes de caixa e aplicações financeiras. O capital total é apurado através da soma do patrimônio líquido, conforme demonstrado no balanço patrimonial, com a dívida líquida.

Os índices de endividamento podem ser assim sumarizados:

	Notas	31/03/2026	31/12/2025
Empréstimos, financiamentos e debêntures	17	3.336.728	3.262.467
Arrendamento mercantil operacional	18	50.745	35.125
Caixa e equivalentes de caixa	8	(1.169.195)	(1.368.616)
Dívida líquida		2.218.278	1.928.976
Total do patrimônio líquido	23	3.359.854	3.304.854
Total do capital próprio e de terceiros		5.578.132	5.233.830
Índice de alavancagem financeira - %		40%	37%

Notas explicativas da Administração às informações contábeis intermediárias

Referente ao trimestre findo em 31 de março de 2026 (valores expressos em milhares de reais, exceto quando indicado de outra forma)

6. Instrumentos financeiros por categoria

	Notas	Ativos e passivos mensurados ao custo amortizado	
		31/03/2026	31/12/2025
Ativos, conforme o balanço patrimonial			
Ativo circulante			
Caixa e equivalentes de caixa	8	1.169.195	1.368.616
Contas a receber	9	51.334	43.283
Total		1.220.529	1.411.899
Passivos, conforme o balanço patrimonial			
Passivo circulante			
Fornecedores	16	112.274	143.549
Empréstimos, financiamentos e debêntures	17	44.834	6.770
Arrendamento mercantil operacional	18	12.159	9.537
Outros passivos	20	5.309	1.950
Total		174.576	161.806
Passivo não circulante			
Fornecedores	16	30.564	14.975
Empréstimos, financiamentos e debêntures	17	3.291.894	3.255.697
Arrendamento mercantil operacional	18	38.586	25.588
Outros passivos	20	-	24
Total		3.361.044	3.296.284
Total		3.535.620	3.458.090

7. Qualidade do crédito dos ativos financeiros

A Companhia mantém seus ativos financeiros em instituições financeiras de primeira linha. A qualidade do crédito dos ativos financeiros que não estão vencidos ou que não estão performados podem ser avaliadas mediante referência às classificações externas de crédito (se houver) ou as informações históricas sobre os índices de inadimplência de contrapartes:

	31/03/2026	31/12/2025
Contas a receber		
Contrapartes sem classificação externa de crédito		
Pedágios	50.717	42.806
Receitas acessórias	617	477
Total de contas a receber	51.334	43.283
Caixa e equivalentes de caixa e aplicações financeiras		
Contrapartes com classificação externa de crédito		
Instituição financeira	1.046.284	1.301.785
Total de aplicações financeiras	1.046.284	1.301.785
Contrapartes sem classificação externa de crédito		
Caixa geral	4	4
Numerários em trânsito	479	551
Fundo de troca	476	502
Bancos conta movimento	118.649	62.558
Aplicações financeiras	3.303	3.216
Total de caixa e equivalentes de caixa	122.911	66.831
Total de caixa e equivalentes de caixa e aplicações financeiras	1.169.195	1.368.616

8. Caixa e equivalentes de caixa

	31/03/2026	31/12/2025
Caixa geral	4	4
Numerários em trânsito	479	551
Fundo de troco	476	502
Bancos conta movimento	118.649	62.558
Aplicações financeiras (i)	1.049.587	1.305.001
Total	1.169.195	1.368.616

(i) As aplicações financeiras referem-se substancialmente a certificados de depósito bancário (CDBs), operações compromissadas e fundos de investimento com liquidez diária, mantidos em instituições financeiras de primeira linha. As aplicações são classificadas como de baixo risco, não apresentam risco de crédito relevante, possuem liquidez imediata e não estão sujeitas a restrições ou vinculadas a garantias. São remuneradas à taxa de mercado com base na variação percentual dos Certificados de Depósito Interbancário (CDI). Em 31 de março de 2026, o percentual de remuneração das aplicações financeiras varia entre 95% e 108% do CDI. A Companhia mantém recursos de aplicação financeira no curto prazo para cumprir o cronograma de obras de infraestrutura.

9. Contas a receber

	31/03/2026	31/12/2025
Automatic Vehicle Identification ("AVI")	49.516	41.664
Receitas acessórias	617	477
Vale pedágio	1.201	1.142
Total	51.334	43.283

As contas a receber são representadas, substancialmente, por recebíveis de pedágio eletrônico e vale pedágio.

Em 31 de março de 2026, a Administração, com base em sua avaliação de risco de crédito, entende que não se faz necessária a constituição de provisão para perdas de crédito esperadas. Considerando que o contas a receber é referente à cobrança de pedágio, com pagamento aprovado na origem e com prazos de recebimentos já definidos.

10. Despesas antecipadas

	31/03/2026	31/12/2025
Seguros a apropriar (i)	12.818	9.752
Vale alimentação	1.319	1.230
Total	14.137	10.982
Ativo circulante	8.697	6.494
Ativo não circulante	5.440	4.488

(i) Com a eficácia do TAC e a retomada das obras, foi realizada a contratação de seguro garantia de concessões públicas com vigência de 05 anos (Nota Explicativa nº 32).

Notas explicativas da Administração às informações contábeis intermediárias

Referente ao trimestre findo em 31 de março de 2026 (valores expressos em milhares de reais, exceto quando indicado de outra forma)

11. Honorários da diretoria e Conselho de Administração

A remuneração paga aos administradores estatutários e ao Conselho de Administração da Companhia, em 31 de março de 2026 e 2025, totalizou:

	31/03/2026	31/03/2025
Salários	755	634
Encargos	151	127
Previdência complementar	24	20
Outros	24	21
Total	954	802

12. Imposto de renda e contribuição social diferidos

Os saldos de ativos e passivos diferidos estão apresentados a seguir:

	31/12/2025	Resultado	31/03/2026
Ativo fiscal diferido			
Direito de uso	19.110	1.120	20.230
Provisão para Manutenção Especial - ICPC01	23.251	6.678	29.929
Juros, IOF, custos de transação capitalizados e AVP	1.485	(1.485)	-
Total	43.846	6.313	50.159
Passivo fiscal diferido			
Arrendamento mercantil operacional	(19.654)	(984)	(20.638)
Juros, IOF, custos de transação capitalizados e AVP	(40.204)	(6.740)	(46.944)
Participação nos lucros e resultados - PLR	5.002	1.486	6.488
Provisão para contingências	2.020	145	2.165
Total	(52.836)	(6.093)	(58.929)
Total	(8.990)	220	(8.770)

Como base tributável do imposto de renda e da contribuição social sobre o lucro líquido decorre não apenas no lucro que pode ser gerado, mas também da existência de receitas não tributáveis, despesas não dedutíveis, e outras variações, não existe uma correlação imediata entre o resultado da Companhia e o resultado de imposto de renda e contribuição social. Portanto, a expectativa da utilização desses créditos fiscais não deve ser tomada como único indicativo de resultados futuros da Companhia.

A expectativa da Administração da Companhia quanto à realização das diferenças temporárias, a ser amortizado para fins tributários, está prevista para ocorrer da seguinte forma:

	31/03/2026	31/03/2025
2026	2.960	4.056
2027	4.712	4.934
2028 em diante	1.098	-
Total	8.770	8.990

Notas explicativas da Administração às informações contábeis intermediárias

Referente ao trimestre findo em 31 de março de 2026 (valores expressos em milhares de reais, exceto quando indicado de outra forma)

13. Imobilizado

	Computadores e periféricos	Equipamentos e instalações	Móveis e utensílios	Veículos	Total
Custo	8.577	4.818	1.098	1.217	15.710
Depreciação acumulada	(4.393)	(1.316)	(697)	(708)	(7.114)
31 de dezembro de 2025	4.184	3.502	401	509	8.596
Adições	187	109	-	(6)	290
Depreciação	(305)	(107)	(13)	(47)	(472)
Saldo contábil	4.066	3.504	388	456	8.414
Custo	8.764	4.927	1.098	965	15.754
Depreciação acumulada	(4.698)	(1.423)	(710)	(509)	(7.340)
31 de março de 2026	4.066	3.504	388	456	8.414
Taxas anuais de depreciação (%)	20	10	5 a 10	20	
Vida útil	5	10	10	5	

A depreciação do imobilizado está alocada na demonstração do resultado dos períodos (Notas Explicativas nºs 25 e 26).

14. Intangível

O ativo intangível da Companhia é substancialmente composto por investimentos realizados no âmbito do contrato de concessão rodoviária, relacionados à recuperação, operação e melhoramentos da infraestrutura concedida, os quais serão reversíveis ao poder concedente ao término da concessão.

Tais ativos são reconhecidos em conformidade com a ICPC 01 (R1) – Contratos de Concessão e amortizados com base na curva estimada de tráfego ao longo do prazo da concessão, refletindo o padrão esperado de consumo dos benefícios econômicos futuros.

As rubricas de recuperação, operação e melhoramentos representam, respectivamente, investimentos destinados à restauração, manutenção operacional e ampliação da infraestrutura concedida.

	Recuperação	Operação	Melhoramentos	Software	Direito de uso de arrendamento	Total
Custo	2.047.277	320.714	1.893.263	10.132	105.936	4.377.322
Amortização	(295.419)	(44.305)	(217.631)	(4.835)	(71.294)	(633.484)
31 de dezembro de 2025	1.751.858	276.409	1.675.632	5.297	34.642	3.743.838
Adições	51.709	34.863	43.829	226	23.825	154.452
Amortização	(14.894)	(4.042)	(13.597)	(344)	(8.602)	(41.479)
Transferência	1.151	-	62.988	-	-	64.139
Saldo contábil	1.789.824	307.230	1.768.852	5.179	49.865	3.920.950
Custo	2.100.136	355.023	2.000.082	10.358	129.762	4.595.361
Amortização	(310.312)	(47.793)	(231.230)	(5.179)	(79.897)	(674.411)
31 de março de 2026	1.789.824	307.230	1.768.852	5.179	49.865	3.920.950
Taxas anuais de amortização (%)				20		

15. Ativo de contrato

	Recuperação	Operação	Melhoramentos	Obras em andamento	Softwares	Adiantamentos a fornecedores	Total
31/12/2025	50.071	-	1.637.763	490	-	-	1.688.324
Adições (i)	7.468	-	220.437	-	-	-	227.905
Transferência	(1.151)	-	(62.988)	-	-	-	(64.139)
31/03/2026	56.388	-	1.795.212	490	-	-	1.852.090

(i) O aumento significativo de saldo está diretamente relacionado à retomada dos investimentos na Rodovia BR-163/MT com as obras de adequação de parâmetros técnicos e operacionais previstos no contrato de concessão, intensificação dos serviços de manutenção do sistema rodoviário e obras de duplicação.

O IFRS 15 (CPC 47) estabelece que uma entidade deve reconhecer a receita para representar a transferência (ou promessa) de bens ou serviços a clientes de forma a refletir a consideração de qual montante espera trocar por aqueles bens ou serviços. Portanto, a entidade reconhece a receita somente quando (ou se) a obrigação de performance for cumprida, ou seja, quando o “controle” dos bens ou serviços de determinada operação é efetivamente transferido ao cliente.

A norma também determina que quando a Companhia concluir a *performance* por meio da transferência de bens ou serviços ao cliente antes do pagamento da contraprestação ou antes que o pagamento seja devido, a entidade deve apresentar este direito como ativo de contrato. O ativo de contrato é definido pela norma como o direito à contraprestação em troca de bens ou serviços transferidos ao cliente quando esse direito está condicionado a algo além da passagem do tempo como por exemplo o seu desempenho futuro.

16. Fornecedores

	31/03/2026	31/12/2025
Fornecedores nacionais	18.644	9.804
Prestadores de serviços	124.194	148.720
Total	142.838	158.524
Passivo circulante	112.274	143.549
Passivo não circulante	30.564	14.975

O aumento significativo nas obrigações junto a prestadores de serviços decorre, principalmente da continuidade e intensificação das obras de duplicação, recuperação e manutenção da rodovia para atendimento do cronograma de obras pactuado com a ANTT.

Tais obrigações referem-se, majoritariamente, a fornecedores de serviços de engenharia, obras civis, pavimentação, sinalização, terraplenagem e demais serviços técnicos especializados.

Notas explicativas da Administração às informações contábeis intermediárias

Referente ao trimestre findo em 31 de março de 2026 (valores expressos em milhares de reais, exceto quando indicado de outra forma)

17. Empréstimos, financiamentos e debêntures

	Moeda	Encargos financeiros	31/03/2026	31/12/2025
1ª Emissão - Série Única (b)	R\$	TR + 0,00% a.a.	1.034.014	1.029.236
2ª Emissão - 1ª Série (c)	R\$	IPCA + 7,7178% a.a.	650.088	629.731
2ª Emissão - 2ª Série (c)	R\$	IPCA + 7,1750% a.a.	1.231.885	1.194.767
2ª Emissão - 3ª Série (c)	R\$	IPCA + 7,1750% a.a.	327.150	317.293
Empréstimos e financiamentos (c)	R\$	IPCA + 6,43% a.a. + 2,01% a.a.	170.296	168.402
Custos de captação a amortizar (d)	R\$	-	(76.705)	(76.962)
Total			3.336.728	3.262.467
Passivo circulante			44.834	6.770
Passivo não circulante			3.291.894	3.255.697

a) Movimentação

	31/03/2026	31/12/2025
Saldo inicial	3.262.467	1.556.432
Captação de debêntures - 2ª emissão	-	1.502.999
Captação de empréstimos e financiamentos	-	161.367
Juros provisionados	45.801	85.395
Juros pagos	(3.384)	(59.714)
Variações monetárias	31.587	32.022
Despesas financeiras	-	5.633
Custos de captação a amortizar	-	(22.335)
Amortização custos de transação	257	668
Saldo final	3.336.728	3.262.467

b) 1ª Emissão de Debêntures

Em 02 de maio de 2023 a MTPAR FIDC NP assumiu como único credor da Nova Rota, quitando as obrigações da Companhia junto aos credores mediante Cessão dos Créditos e Direitos dos credores.

Ao longo dos exercícios de 2023 e 2024 a Nova Rota negociou as condições do instrumento de estruturação da dívida do MTPAR FIDC NP, celebrando em 18 de novembro de 2024 a Escritura Particular da 1ª (Primeira) Emissão de Debêntures Conversíveis em Ações, em Série Única, da Espécie Subordinada, cujo único debenturista é o MTPAR FIDC NP.

A Escritura da 1ª Emissão estabelece condições específicas aos seus debenturistas, dada a sua natureza subordinada aos instrumentos do Financiamento de Longo Prazo da Companhia. Dentre elas, destacam-se, **(i)** cessão e alienação das debêntures somente mediante anuência do BNDES; **(ii)** possibilidade de conversão das debêntures em ações da Companhia; **(iii)** a não previsão de hipóteses de vencimento antecipado; **(iv)** não há cronograma de pagamentos das debêntures, mas sim mecânicas de amortizações e resgates antecipados mediante cumprimento das condições de *completion* dos instrumentos de longo prazo.

A remuneração das debêntures da 1ª Emissão se dá pela variação das taxas médias diárias da Taxa Referencial acrescidos de *spread* de 0,00% a.a. (zero por cento), sem cronograma de amortizações e pagamentos de juros, tendo seu vencimento no dia 31 de janeiro de 2044.

Esta emissão não conta com garantias de quaisquer naturezas pela Companhia.

c) Estrutura de Capital – Longo Prazo

Em 22 de novembro a Companhia celebrou os Instrumentos do Financiamento de Longo Prazo, quais sejam, **(i)** a Escritura da 2ª (Segunda) Emissão de Debêntures Simples, Não Conversíveis em Ações, da Espécie com Garantia Real (“2ª Emissão de Debêntures”, individualmente um “Instrumento do Financiamento de Longo Prazo”); **(ii)** celebrado junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES (“BNDES”) o Contrato de Financiamento no 24.2.0321.1 (“FINEM BNDES”, individualmente um “Instrumento do Financiamento de Longo Prazo” e, em conjunto com a 2ª Emissão de Debêntures, os “Instrumentos do Financiamento de Longo Prazo”); e **(iii)** contratos de garantias reais e contrato de suporte do acionista.

No total dos dois Instrumentos de Financiamento de Longo prazo, a Companhia aprovou o montante de crédito de R\$ 5.350.000.000,00 (cinco bilhões, trezentos e cinquenta milhões de reais), sendo R\$ 4.875.000.000,00 (quatro bilhões, oitocentos e setenta e cinco milhões de reais) pela 2ª Emissão de Debêntures e R\$ 475.000.000,00 (quatrocentos e setenta e cinco milhões de reais) pelo FINEM BNDES.

A 2ª Emissão de Debêntures da Nova Rota foi enquadrada pelo Ministério dos Transportes como projeto prioritário de infraestrutura no dia 24 de setembro de 2024, portanto contam com o incentivo fiscal previsto no artigo 2º da Lei no 12.431, de 24 de junho de 2011, conforme alterada (“Lei 12.431”), no Decreto no 11.964, de 26 de março de 2024, conforme alterada (“Decreto 11.964”), na Resolução do Conselho Monetário Nacional (“CMN”) no 5.034, de 21 de julho de 2022, conforme alterada (“Resolução CMN 5.034”), da Resolução CMN nº 4.751, de 26 de setembro de 2019, conforme alterada (“Resolução CMN 4.751”), ou de normas posteriores que as alterem, substituam ou complementem.

A totalidade dos recursos captados na 2ª Emissão de Debêntures será aplicada em **(a)** reembolso de gastos, despesas ou dívidas relacionadas aos investimentos na Concessão realizados a partir de 08 de maio de 2023 até 15 de novembro de 2024 (data de emissão das debêntures da 2ª Emissão); e **(b)** investimentos futuros relativos à exploração da Concessão até a data de conclusão das obras de ampliação de capacidade e melhorias.

A 2ª Emissão de Debêntures da Nova Rota está organizada em 09 (nove) séries, sendo que foram objeto de oferta pública sob regime misto de garantia firme para as debêntures da 1ª (primeira) Série e de melhores esforços para as demais séries.

A 2ª Emissão não possui fiança ou garantia até o *completion* dos investimentos de recuperação e ampliação de capacidade e melhorias na BR-163/MT.

O início da oferta pública das debêntures ocorreu em 16 de dezembro de 2024, sendo devidamente informado ao mercado, e encerrado em 17 de dezembro com o procedimento de *bookbuilding* para determinação da remuneração da 1ª Série de debêntures da 2ª Emissão.

A remuneração da 1ª Série é de IPCA + 7,7178% a.a. (sete inteiros, sete mil cento e setenta e oito décimos de milésimos por cento), enquanto a remuneração da 2ª até a 9ª Série é de IPCA + 7,1750% a.a. (sete inteiros, mil setecentos e cinquenta décimos de milésimos por cento), a serem pagos em parcelas semestrais a partir de junho de 2025. Por fim, as debêntures da 2ª Emissão possuem cronograma de amortizações semestrais com início em junho de 2030.

Em 17 de dezembro de 2024 ocorreu a integralização da totalidade das debêntures da 1ª Série da 2ª Emissão, sendo 600.000 (seiscentas mil) debêntures ao valor nominal unitário de R\$ 1.000,00 (mil reais) cada uma, totalizando R\$ 600.000.000,00 (seiscentos milhões de reais) disponibilizados para a Nova Rota.

As demais séries da 2ª Emissão possuem condições de integralização que incluem, dentre outros eventos, aportes de capital pela Acionista atual, cumprimento de metas de avanço físico de obras, e comprovação do reequilíbrio de novos investimentos ao Contrato de Concessão.

A 2ª Emissão de Debêntures conta com Garantias Reais da Companhia, quais sejam, **(i)** a Cessão Fiduciária de Direitos Creditórios da Concessão; e **(ii)** a Alienação Fiduciária das Ações da Companhia. Ambas as garantias são compartilhadas entre o BNDES e os titulares das debêntures da 2ª Emissão.

Notas explicativas da Administração às informações contábeis intermediárias

Referente ao trimestre findo em 31 de março de 2026 (valores expressos em milhares de reais, exceto quando indicado de outra forma)

A Companhia recebeu no dia 17 de março de 2025, pela Acionista, o aporte no valor de R\$ 350.000.000,00 (trezentos e cinquenta milhões de reais) em atendimento às obrigações descritas no Contrato de Financiamento, na cláusula 12a, inciso X, bem como na Escritura da 2a Emissão de Debêntures, subcláusula 7.1.2, alínea “i”, que foi integralizado no Capital Social no 18 de março de 2025.

Em outubro de 2025, após cumprimento das condições precedentes previstas, a liberação de recursos de R\$ 120.000.000,00 (cento e vinte milhões de reais) referentes a liberação parcial do Subcrédito A e integral do Subcrédito B do Contrato de Financiamento com o BNDES (“FINEM BNDES”). Ainda em outubro, ocorreu a integralização parcial das 2a série e integral da 3a série, no montante de R\$ 1.080.000.000,00 (um bilhão e oitenta milhões de reais), referentes a 2a Emissão de Debêntures da Nova Rota, totalizando, portanto, entrada de recursos através da estrutura de financiamento de longo prazo no valor de R\$ 1.200.000.000,00 (um bilhão e duzentos milhões de reais).

Em dezembro de 2025, ocorreram as liberações de recursos remanescentes do Subcrédito A do Contrato de Financiamento com o BNDES (“FINEM BNDES”) no valor de R\$ 47.000.000,00 (quarenta e sete milhões de reais), e na sequência a integralização da segunda tranche da 2a série da 2a Emissão de Debêntures, no valor de R\$ 422.999.310,28 (quatrocentos e vinte e dois milhões novecentos e noventa e nove mil trezentos e dez reais e vinte e oito centavos).

Nos termos do cronograma contratual, a Companhia realizou os seguintes pagamentos: **(i)** em junho de 2025, juros da 2ª emissão de debêntures; **(ii)** em dezembro de 2025, juros da 2a emissão de debêntures e do financiamento com BNDES; **(iii)** em março de 2026, juros do financiamento com BNDES.

d) Custos de captação a amortizar

O custo da captação do financiamento de longo prazo será amortizado ao longo da vigência dos contratos, utilizando-se, para tal, o método da taxa de juros efetiva, conforme CPC 12.

A apropriação dos custos é feita mensalmente, para distribuir ao longo do tempo os gastos incorridos para a obtenção dos recursos, de modo a refletir de forma precisa os custos financeiros no resultado da Companhia.

e) Prazos de vencimento

O montante das operações das Debêntures de longo prazo tem a seguinte composição, por ano de vencimento:

Ano de vencimento	31/03/2026			31/12/2025		
	Saldo a amortizar	Custo de Transação	Saldo Líquido a Amortizar	Saldo a amortizar	Custo de Transação	Saldo Líquido a Amortizar
2026 (i)	50.283	(1.130)	49.153	51.364	(1.184)	50.180
2027	53.713	(1.207)	52.506	54.208	(1.249)	52.959
2028	57.278	(1.287)	55.991	59.351	(1.368)	57.983
2029	59.512	(1.337)	58.175	60.792	(1.401)	59.391
2030	80.915	(1.818)	79.097	83.784	(1.931)	81.853
2031	75.543	(1.698)	73.845	78.478	(1.809)	76.669
2032	69.415	(1.560)	67.855	67.770	(1.562)	66.208
2033	81.003	(1.820)	79.183	84.766	(1.954)	82.812
2034	83.956	(1.887)	82.069	83.643	(1.928)	81.715
2035	139.139	(3.127)	136.012	136.116	(3.137)	132.979
2036	156.144	(3.509)	152.635	151.508	(3.491)	148.017
2037 em diante	2.506.532	(56.325)	2.450.207	2.427.649	(55.948)	2.371.701
Saldo	3.413.433	(76.705)	3.336.728	3.339.429	(76.962)	3.262.467

(i) Refere-se ao período de 01 de abril de 2026 a 31 de dezembro de 2026.

f) Garantias

Conforme mencionado nos itens anteriores, a Companhia celebrou contratos de Cessão Fiduciária dos Direitos Creditórios da Concessão e Alienação Fiduciária de suas Ações para serem compartilhadas entre o BNDES e os Debenturistas da 2ª Emissão.

A Companhia não dispõe de garantia ou fiança até o *completion* dos investimentos de recuperação e ampliação de capacidade e melhorias na BR-163/MT.

A 1ª Emissão de Debêntures não possui garantia dada pela Companhia.

g) Principais compromissos assumidos (covenants)

Os instrumentos de financiamento de longo prazo celebrados pela Companhia possuem compromissos e obrigações assumidas que abrangem desde aspectos econômico-financeiros até aspectos de parâmetros operacionais dos serviços prestados no Contrato de Concessão.

Os compromissos e obrigações assumidos pela Companhia podem ser exigidos durante todo o prazo de vigência dos instrumentos de financiamento de longo prazo, ou divididos em dois períodos de exigência: o primeiro é o período compreendido pela execução das obras financiadas de ampliação de capacidade e melhorias (“período pré-*completion* do projeto financiado” ou “período anterior à conclusão físico-financeira do projeto financiado”); e o segundo período, iniciado a partir da conclusão dos investimentos financiados de ampliação de capacidade e melhorias (“período pós-*completion* do projeto financiado” ou “período posterior à conclusão físico-financeira do projeto financiado”).

Os *covenants* financeiros da Companhia, são a relação Patrimônio Líquido/Ativo Total, Índice de Liquidez Mínima e ICSD (este último sendo aplicável após o *completion* do TAC) e são monitorados mensalmente por meio do modelo financeiro da Companhia, com reporte recorrente à alta liderança.

Os *covenants* não financeiros são acompanhados de forma contínua, considerando eventos que possam afetar obrigações contratuais, como questões socioambientais, licenciamentos e cronograma de investimentos. Havendo impactos relevantes, os credores são comunicados tempestivamente.

Em relação às obras de ampliação de capacidade e melhorias do TAC Plano de Ação, a Companhia assumiu, junto ao BNDES e os Debenturistas da 2ª Emissão, a obrigação de concluir as obras de recuperação e ampliação de capacidade e melhorias estabelecidas no TAC Plano de Ação até 31 de dezembro de 2030.

Durante toda a vigência dos instrumentos de financiamento de longo prazo, como forma de viabilizar aos Credores a garantia real de seus direitos creditórios, a Companhia deverá manter contas vinculadas e administradas por instituição financeira que recebem e distribuem os ingressos operacionais e não-operacionais da Companhia, reservando nelas recursos financeiros referente aos próximos vencimentos de obrigações de cada instrumentos.

Durante o período pré-*completion* do projeto financiado, a Companhia não deverá distribuir lucros ou pagar dividendos aos seus Acionistas, reduzir seu capital social, ou realizar amortizações extraordinárias da 1ª Emissão de Debêntures.

Durante o período pós-*completion* do projeto financiado, a Companhia deverá atender a *covenants* financeiros (Índice de Cobertura do Serviço da Dívida – ICSD, caixa mínimo), parâmetros mínimos de qualidade do Sistema Rodoviário, solicitar anuência dos Credores para distribuição de dividendos acima de parâmetro mínimo, reduções de capital, ou amortizações extraordinárias da 1ª Emissão de Debêntures.

Em 31 de março de 2026 a Companhia cumpriu as cláusulas de “*covenants*” aplicáveis ao período.

18. Arrendamento mercantil operacional

Os passivos de arrendamentos referem-se a contratos de arrendamento de máquinas, equipamentos e edifícios, com prazo superior a 12 meses, considerados de valor substancial e de uso exclusivo pela Companhia.

Tais contratos são reconhecidos inicialmente pelo valor presente das contraprestações futuras previstas contratualmente, descontadas pela taxa incremental de financiamento aplicável, a qual corresponde a 10,76% ao ano.

As despesas financeiras decorrentes da apropriação dos juros sobre os passivos de arrendamentos, referentes à reversão do ajuste a valor presente, são reconhecidas no “Resultado financeiro” da demonstração do resultado do período.

O aumento relevante no saldo do passivo de arrendamento decorre, principalmente, da celebração de novos contratos de arrendamentos, sobretudo relacionados à locação de máquinas, equipamentos e estruturas de apoio operacional, necessários à execução das obras de adequação de parâmetros, à intensificação dos serviços de manutenção do sistema rodoviário e à retomada das obras de duplicação na Rodovia BR-163/MT.

	31/03/2026	31/12/2025
Saldo inicial	35.125	11.354
Adições	23.825	33.790
Apropriação de juros	1.253	1.339
Baixas	(9.458)	(11.358)
Saldo final	50.745	35.125
Passivo circulante	12.159	9.537
Passivo não circulante	38.586	25.588

19. Salários e encargos sociais

	31/03/2026	31/12/2025
Encargos sociais e trabalhistas	3.083	3.533
Participação nos lucros e resultados	19.082	14.711
Provisões de férias e encargos	9.584	7.891
Total	31.749	26.135

20. Outros passivos

	31/03/2026	31/12/2025
Multas (i)	386	575
Seguros a pagar	4.488	1.396
Outras contas a pagar	435	3
Total	5.309	1.974
Passivo circulante	5.309	1.950
Passivo não circulante	-	24

(i) Multas ao Poder Concedente decorrente de autos de infração não abarcados no TAC Plano de Ação, parcelados em 60 meses fundamentado na Resolução ANTT 5.830 de 10 de outubro de 2018.

21. Provisão para contingências

A Companhia é parte em ações judiciais perante vários tribunais, envolvendo questões trabalhistas, cíveis e outros assuntos. A Administração, com base em informações de seus assessores jurídicos, constituiu provisão em montante considerado suficiente para cobrir as prováveis perdas estimadas com as ações em curso, como se segue:

	31/03/2026	31/12/2025
Reclamações cíveis	5.821	5.941
Reclamações trabalhistas	546	-
Outras contingências	3.524	3.524
Total	9.891	9.465

a) Movimentação

	Contingências cíveis	Contingências trabalhistas	Contingências regulatórios	Saldo total
Saldo inicial	5.941	-	3.524	9.465
Provisão	853	546	-	1.399
Reversão	(973)	-	-	(973)
Saldo final	5.821	546	3.524	9.891

A Companhia tem ações de natureza cível no montante de R\$ 16.761 e trabalhista no montante de R\$ 1.363, totalizando R\$ 18.124 envolvendo risco de perda que foram classificados pela Administração como possíveis, com base na avaliação de seus consultores jurídicos em 31 de março de 2026 (31 de dezembro de 2025 – R\$ 24.463).

Em 31 de março de 2026, a Companhia apresenta R\$ 3.510 (31 de dezembro de 2025 - R\$ 3.358) na rubrica de “Depósitos judiciais” referente a processos de ações trabalhistas e cíveis.

22. Provisão para conserva especial

A provisão para manutenção e recuperação da infraestrutura é constituída considerando os gastos com a recomposição de parâmetros da Rodovia, previstos no contrato de concessão para o período de sete anos, descontados ao valor presente a uma taxa média de 10,60% a.a., com base na projeção de mercado do IPCA e CDI. O planejamento dos ciclos de conserva especial é vinculado ao cronograma de duplicação.

O aumento da provisão para conservação especial em 31 de março de 2026, quando comparado ao exercício anterior, decorre principalmente da atualização do planejamento dos ciclos de manutenção da Rodovia, vinculados ao cronograma de duplicação previsto no contrato de concessão, bem como da revisão das estimativas de custos futuros necessários para recomposição dos parâmetros contratuais da infraestrutura.

Em 31 de março de 2026, os saldos de provisão para manutenção e recuperação da infraestrutura estão apresentados a seguir:

	31/03/2026	31/12/2025
Provisão de conserva especial	92.512	72.491
Total	92.512	72.491

a) Movimentação

	31/03/2026	31/12/2025
Saldo inicial	72.491	17.072
Provisão de conserva especial	32.549	103.790
Constituição de provisão ajuste a valor presente	(10.528)	(39.789)
Baixa de provisão de conserva especial	-	(8.582)
Saldo final	94.512	72.491

23. Patrimônio Líquido

a) Capital social

Em 31 de março de 2026 o capital social subscrito e integralizado da Companhia é de R\$ 2.381.811, dividido em 2.381.810.533 ações ordinárias, nominativas e sem valor nominal.

Acionista	Quantidade de ações ordinárias	Capital social	
		31/03/2026	31/12/2025
MT Participações e Projetos S.A.	2.381.810.533	2.031.811	2.031.811
Total	2.381.810.533	2.031.811	2.031.811

b) Destinação do lucro

Consoante legislação brasileira, as importâncias apropriadas às reservas de lucros são determinadas como descrito a seguir:

(i) Reserva de Incentivos Fiscais

Consoante Lei Complementar nº 124, de 27 de junho de 2007, a Companhia é beneficiária do Regime de Redução de 75% do IRPJ, inclusive adicionais não restituíveis, calculados com base no lucro da exploração, com início em 31 de dezembro de 2019 e término em 31 de dezembro de 2027, na forma do artigo 1º da MP no 2.199-14/2001, com redação dada pelo art. 32 da Lei nº 11.196/2005 e nova redação dada pelo art. 69 da Lei no 12.775/2012, conforme Laudo Constitutivo nº 202/2018, da Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (Sudam), constante do Processo Administrativo Fiscal no 59004.002543/2018-10.

O referido benefício está limitado exclusivamente à atividade de exploração do sistema viário, conforme Contrato de Concessão com a ANTT (Contrato no 003/2013), do setor de infraestrutura - transporte, definido como prioritário para o desenvolvimento regional, conforme art. 2º, Inciso I do Decreto nº 4.212/2002, com início do prazo de vigência em 27 de dezembro de 2013 e término em 27 de dezembro de 2043.

Seguindo os preceitos do artigo 18 da Lei nº 11.941/09, em 31 de março de 2026, a Companhia apresenta o montante de R\$ 194.498 (R\$ 194.498 em 31 de dezembro de 2025) referente à Reserva de Incentivos Fiscais.

(ii) Reserva legal

A reserva legal é constituída anualmente como destinação de 5% do lucro líquido do exercício e não poderá exceder a 20% do capital social. A reserva legal tem por fim assegurar a integridade do capital social e somente poderá ser utilizada para compensar prejuízo e aumentar o capital. Em 31 de março de 2026 a Companhia apresenta o montante de R\$ 42.936 (R\$ 42.936 em 31 de dezembro de 2025).

(iii) Reserva de investimento

A reserva de investimento, refere-se à retenção do saldo remanescente de lucros acumulados, a fim de atender ao plano de investimento da Companhia. Em 31 de março de 2026 a Companhia apresenta o montante de R\$ 527.609 (R\$ 527.609 em 31 de dezembro de 2025).

(iv) Dividendos

Aos acionistas é garantido estatutariamente dividendos mínimos de 25% calculado sobre o lucro líquido do exercício, ajustado em conformidade com a legislação societária vigente. Contudo, conforme estipulado contratualmente, até a emissão do Completion, a Companhia está impedida de realizar qualquer distribuição de recursos aos acionistas, incluindo dividendos, juros sobre o capital próprio, antecipações, resgates, recompras ou bonificações de ações. Em 31 de março de 2026 a Companhia apresenta o montante de R\$ 158.000 (R\$ 158.000 em 31 de dezembro de 2025).

24. Receita líquida

	31/03/2026	31/03/2025
Receitas de AVI (“Automatic Vehicle Identification”) (i)	1.863	1.759
Receitas de vale pedágio (ii)	182.604	137.549
Receitas em numerário	16.068	12.781
Receitas acessórias	8.180	9.758
Receita operacional	208.715	161.847
Receita de construção ICPC 01-R1 (iii)	358.306	286.087
Receita bruta	567.021	447.934
Tributos sobre serviços de operação	(17.231)	(13.295)
Outras deduções	(3)	(22)
Receita líquida	549.787	434.617

(i) Oriundas da captação de sinais através de sensor eletrônico, as receitas por meio de sistema eletrônico de pagamento “Automatic Vehicle Identification” (AVI) são calculadas e registradas através do reconhecimento eletrônico dos veículos cadastrados e faturadas para os usuários via empresas especializadas.

(ii) As transações de vale pedágio representam pagamentos efetuados pelos usuários, mediante créditos de vale pedágio previamente adquiridos das empresas habilitadas. Houve uma redução significativa na receita de vale pedágio em relação ao mesmo período do exercício anterior, em razão da descontinuidade das formas de pagamento previstas na Resolução no 6.024, de 3 de agosto de 2023, da ANTT.

(iii) Em 31 de março de 2026 e 2025, a Companhia reconheceu, R\$ 358.306 e R\$ 286.087, respectivamente, como receita de construção ICPC 01 (R1) - Contratos de concessão. Na apuração do valor justo da sua contraprestação, a Companhia utilizou o custo total incorrido com as obras de infraestrutura. O aumento da receita de construção é referente a continuidade das obras de duplicação e recuperação da rodovia para atendimento do cronograma de obras junto a ANTT.

25. Custo dos serviços

	31/03/2026	31/03/2025
Depreciação e amortização	(36.209)	(34.096)
Despesas com veículos	(4.144)	(3.400)
Despesas com viagens	(93)	(74)
Gastos gerais	(3.895)	(4.054)
Materiais e equipamentos	(1.144)	(1.321)
Provisão para conserva especial (Nota Explicativa nº 22)	(19.641)	(12.382)
Salários e encargos	(15.071)	(14.238)
Seguros	(2.062)	(1.973)
Serviços de terceiros	(20.258)	(20.337)
Total	(102.517)	(91.875)
Custo de construção ICPC 01-R1 (i)	(358.306)	(286.087)
Total	(460.823)	(377.962)

(i) Em 31 de março de 2026 e 2025, a Companhia reconheceu, R\$ 358.306 e R\$ 286.087, respectivamente, como custo de construção ICPC 01 (R1) - Contratos de concessão. O valor justo da contraprestação foi mensurado com base no custo total incorrido com as obras de infraestrutura. O aumento do custo de construção decorre da continuidade das obras de duplicação e recuperação da rodovia para atendimento do cronograma de obras junto a ANTT.

Notas explicativas da Administração às informações contábeis intermediárias

Referente ao trimestre findo em 31 de março de 2026 (valores expressos em milhares de reais, exceto quando indicado de outra forma)

26. Despesas gerais e administrativas

	31/03/2026	31/03/2025
Depreciação e amortização	(433)	(367)
Despesas com viagens	(196)	(311)
Gastos gerais	(3.580)	(3.286)
Materiais e equipamentos	(1.514)	(1.111)
Provisão para contingências	(426)	544
Salários e encargos	(9.574)	(7.711)
Serviços de terceiros	(1.397)	(1.232)
Taxas de meios de pagamentos	(330)	(238)
Total	(17.450)	(13.712)

27. Outras receitas (despesas) operacionais, líquidas

	31/03/2026	31/03/2025
Custo na venda de imobilizado e intangível	(6)	-
Outras receitas	1.096	252
Receita na venda de imobilizado	183	-
Venda de sucata	382	115
Total	1.655	367

28. Resultado financeiro, líquido

	31/03/2026	31/03/2025
Receitas financeiras		
Receita de aplicações financeiras	42.998	12.608
Descontos obtidos	4.121	1.285
Outras	4.133	209
Total	51.252	14.102
Despesas financeiras		
Ajuste a valor presente	(2.380)	(384)
Arrendamento mercantil operacional	(1.149)	(252)
Custos de transação	(423)	(619)
Juros sobre atraso	(199)	(224)
Juros sobre empréstimos (Nota Explicativa nº 17)	(52.198)	(19.404)
Outras	(2.412)	(688)
Total	(58.761)	(21.571)
Resultado financeiro, líquido	(7.509)	(7.469)

29. Imposto de renda e contribuição social correntes

Reconciliação da despesa de imposto de renda e da contribuição social

Os valores de imposto de renda e contribuição social demonstrados no resultado apresentam a seguinte reconciliação em seus valores à alíquota nominal:

	31/03/2026		31/03/2025	
	Imposto de Renda	Contribuição Social	Imposto de Renda	Contribuição Social
Lucro antes do imposto de renda e da contribuição social	65.660	65.660	35.841	35.841
Adições temporárias	38.390	38.390	21.776	21.776
Adições permanentes	268	268	55	55
Exclusões	(37.963)	(35.574)	(20.936)	(20.936)
Base cálculo	66.355	68.744	36.736	36.736
Imposto de renda (25%) e Contribuição social (9%)	16.585	6.188	9.179	3.306
Programa alimentação trabalhador (PAT)	-	-	(220)	-
Despesa corrente de imposto de renda e contribuição	16.585	6.188	8.959	3.306
Incentivos fiscais (SUDAM)	(11.893)	-	(6.576)	-
Imposto de renda e contribuição social devida	4.692	6.188	2.383	3.306
Total Imposto de Renda e Contribuição social		10.880		5.689

30. Lucro básico

O lucro básico por lote de mil ações é calculado mediante a divisão do lucro atribuível aos acionistas da Companhia, pela quantidade média ponderada de ações emitidas durante o período findo em 31 de março de 2026 e 2025:

	31/03/2026	31/03/2025
Lucro do período	55.000	30.307
Quantidade média ponderada de ações (milhares)	2.381.811	1.850.167
Lucro básico por lote de mil ações	23,09	16,38

31. Demonstração do fluxo de caixa

A seguir, demonstramos os efeitos de transações que não afetaram o caixa, cujos ajustes foram efetuados na demonstração do fluxo de caixa. Caso as operações tivessem afetado o caixa, seriam apresentadas nas rubricas do fluxo de caixa a seguir:

	31/03/2026	31/03/2025
Fornecedores	9.458	2.761
Efeito no caixa líquido das atividades operacionais	9.458	2.761
Arrendamento operacional	(9.458)	(2.761)
Efeito no caixa líquido das atividades de financiamento	(9.458)	(2.761)

32. Seguros

A Companhia mantém contratos de seguros com coberturas consideradas pela Administração suficientes para cobrir os riscos inerentes de suas atividades e para atender as obrigações do contrato de concessão, com condições estabelecidas pela ANTT.

O contrato de concessão exige manter em vigor, no mínimo, os seguintes seguros: **(i)** seguro de danos materiais; **(ii)** seguro de responsabilidade civil; e **(iii)** seguro garantia do poder concedente.

Em 31 de março de 2026, a Companhia apresenta as seguintes coberturas de seguros contratadas com terceiros:

Modalidade	Cobertura	Vigência
Garantia de concessões públicas	509.795	abr/23 a mai/28
Risco operacional	350.100	dez/25 a dez/27
Responsabilidade civil	80.000	dez/24 a dez/26
Responsabilidade civil - Pontes	15.000	jul/25 a set/26
Risco de administradores e diretores	40.000	out/25 a abr/27
Risco de engenharia - Pontes	56.260	jul/25 a set/26
Risco de engenharia - SAUs	31.000	jun/24 a mai/26
Seguro de veículos	110% tabela FIPE	set/25 a set/26

33. Impactos da reforma tributária

Reforma tributária sobre o consumo (LC 214/2025)

A Emenda Constitucional nº 132/2023, promulgada em 20 de dezembro de 2023, instituiu ampla reforma no sistema de tributação sobre o consumo no Brasil (“Reforma Tributária”), promovendo a substituição dos tributos atualmente incidentes sobre bens e serviços - PIS, Cofins, ICMS, ISS e IPI — por um novo modelo baseado no conceito de Imposto sobre Valor Agregado (IVA Dual), composto pela Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS), de competência federal, e pelo Imposto sobre Bens e Serviços (IBS), de competência estadual e municipal, além da criação do Imposto Seletivo (IS).

Em 16 de janeiro de 2025, foi sancionada a Lei Complementar no 214/2025, que regulamentou a implementação e operacionalização dos novos tributos, estabelecendo regras relativas aos fatos geradores, bases de cálculo, regimes tributários, governança e mecanismos de apuração, arrecadação e fiscalização, incluindo a criação do Comitê Gestor do IBS.

Nos termos da legislação vigente, os principais aspectos do novo modelo tributário são resumidos a seguir:

- CBS (Contribuição sobre Bens e Serviços): tributo federal que substituirá o PIS e a Cofins, com vigência a partir de 2027, sendo previsto período de testes durante o exercício de 2026, no qual haverá apenas destaque informativo nos documentos fiscais;
- IBS (Imposto sobre Bens e Serviços): tributo estadual e municipal que substituirá o ICMS e o ISS, com implantação gradual a partir de 2027 e implementação plena prevista para 2033;
- Imposto Seletivo (IS): tributo federal incidente sobre bens e serviços considerados prejudiciais à saúde ou ao meio ambiente, com vigência a partir de 2027; e
- Manutenção restrita do IPI: o IPI permanecerá de forma transitória e restrita, aplicável principalmente às operações envolvendo a Zona Franca de Manaus, com extinção total prevista para 2033.

A legislação instituiu ainda regimes diferenciados e específicos, prevendo redução de alíquotas para determinados setores, mecanismos de devolução parcial de tributos (“cashback”) para famílias de baixa renda e período de transição para adaptação dos entes federativos e das empresas.

Reforma dos incentivos e benefícios fiscais (LC 224/2025)

A Lei Complementar nº 224/2025, de 26 de dezembro de 2025, estabeleceu novas diretrizes para a concessão, revisão, redução e controle de incentivos e benefícios de natureza tributária, financeira ou creditícia concedidos pela União Federal, aplicáveis, entre outros, ao IRPJ, CSLL, PIS, Cofins, IPI, Imposto de Importação e Contribuição Previdenciária Patronal, estabelecendo, entre outros aspectos:

- critérios mais restritivos para concessão, ampliação e prorrogação de benefícios e incentivos fiscais;
- redução linear de 10% dos benefícios fiscais existentes;
- alterações específicas na tributação de determinados setores e operações, incluindo fintechs, juros sobre capital próprio e apostas de quota fixa (“bets”); e
- regras de responsabilidade solidária no recolhimento de tributos incidentes sobre operações de apostas.

Avaliação dos impactos para a Companhia

A reforma tributária tem como objetivos principais a simplificação do sistema tributário, o aumento da transparência, a melhoria da eficiência econômica e o estímulo ao crescimento econômico de longo prazo, por meio da unificação de tributos, da ampliação da base tributável e da introdução de mecanismos como o “cashback” tributário para famílias de baixa renda.

A Nova Rota acompanha continuamente a evolução da regulamentação aplicável à reforma tributária, cuja fase de transição teve início em 2026, com efeitos progressivos ao longo dos exercícios subsequentes. Nesse contexto, a implementação do novo modelo poderá impactar a carga tributária incidente sobre as operações e receitas da Companhia.

Atualmente, a Companhia é tributada pelo regime do Lucro Real, estando sujeita, em regra, ao regime não cumulativo de PIS e Cofins, com alíquotas combinadas de 9,25%, além da incidência do ISS, cuja alíquota média é de aproximadamente 5% sobre as receitas de prestação de serviços.

Até a data de elaboração destas informações financeiras intermediárias, a Administração não concluiu a mensuração quantitativa dos impactos econômicos e financeiros decorrentes da implementação da reforma tributária, em função das incertezas ainda existentes, especialmente no que se refere:

- à definição final das alíquotas da CBS e do IBS;
- às regras operacionais de creditamento;
- à regulamentação complementar nos âmbitos federal, estadual e municipal; e
- à aplicação de regimes específicos ao setor de concessões rodoviárias.

A Administração segue monitorando a evolução normativa e regulatória e avaliará, de forma contínua e tempestiva, os potenciais impactos sobre sua posição patrimonial e financeira, desempenho operacional e fluxos de caixa.

Adequações operacionais

Em atendimento às exigências das novas obrigações acessórias previstas para o período de transição da reforma tributária, a Companhia promoveu, ao longo do primeiro trimestre de 2026, adequações em seus sistemas e processos fiscais. Dentre as principais iniciativas, destacam-se a adaptação dos layouts de documentos fiscais eletrônicos e a implementação da Nota Fiscal de Serviços Eletrônica específica para cobrança de pedágio (NFS-e Vias), aplicável às concessionárias de rodovias.

Essas medidas visam assegurar a conformidade com as exigências regulatórias vigentes e preparar a Companhia para a plena operacionalização do novo modelo tributário.

34. Eventos subsequentes

Em 1o de abril de 2026 a Companhia recebeu o montante de R\$ 350.000.000,00 (trezentos e cinquenta milhões de reais), a título de aporte de capital, com ordem de pagamento bancário emitida pela acionista controladora em 31 de março de 2026.

O aporte foi realizado em atendimento às obrigações previstas na cláusula 12a, inciso XI, do Contrato de Financiamento e na subcláusula 7.1.2, alínea “j”, da Escritura da 2a Emissão de Debêntures, tendo sido integralmente destinado à integralização do capital social da Companhia.

Por se tratar de evento subsequente ao encerramento do período, não houve reconhecimento de efeitos nas presentes demonstrações financeiras.

* * *