



ferrovial

For a world on the move

EXPRESS LANE



EAST

ENTRANCE

1/4 MILE

LEFT LANE

Ferrovial SE y Sociedades Dependientes

Informe de Resultados Financieros No Auditados
Enero-marzo 2024

AVISO LEGAL

Esta presentación ha sido elaborada por Ferrovial SE (la «Sociedad», «nosotros» o «nos» y, junto con sus filiales, el «Grupo») con el único fin expresado en la misma. Al acceder a esta presentación, usted reconoce que ha leído y entendido las siguientes declaraciones. Ni esta presentación ni ninguna de las informaciones contenidas en la misma constituyen o forman parte de una oferta de compra, venta o canje de ningún valor, ni una solicitud de oferta de compra, venta o canje de ningún valor, ni una recomendación o asesoramiento en relación con ningún valor de la Sociedad, y no deben interpretarse como tales.

En esta presentación, a menos que se especifique lo contrario, los términos «Ferrovial», la «Sociedad» y el «Grupo» se refieren a Ferrovial SE, individualmente o junto con sus filiales consolidadas, según el contexto (o, a menos que se indique lo contrario, si se refieren al período anterior a la finalización de la fusión inversa el 16 de junio de 2023, a Ferrovial, S.A., la antigua entidad matriz del Grupo, individualmente o junto con sus filiales consolidadas, según el contexto).

Ni esta presentación ni los resultados anteriores obtenidos por el equipo directivo del Grupo constituyen una garantía de los resultados futuros de la Sociedad y no puede garantizarse que el equipo directivo del Grupo vaya a tener éxito en la aplicación de la estrategia de inversión del Grupo.

Afirmaciones prospectivas

Esta presentación incluye ciertas afirmaciones, expectativas, estimaciones y proyecciones facilitadas por la Sociedad y otras fuentes que la Sociedad considera fiables, así como afirmaciones de las opiniones e intenciones de la Sociedad sobre acontecimientos futuros. Las afirmaciones incluidas en esta presentación que no sean afirmaciones de hechos anteriores, incluidas, a título enunciativo y no limitativo, las relativas a la situación financiera, la estrategia empresarial, los planes y los objetivos de la gestión de la Sociedad para futuras operaciones, son afirmaciones prospectivas. En algunos casos, se puede identificar las afirmaciones prospectivas mediante términos como «puede», «será», «debería», «esperar», «planear», «anticipar», «podría», «pretender», «proponerse», «objetivo», «proyecto», «contemplar», «crear», «estimar», «predecir», «potencial» o «continuar», o el negativo de estos términos u otras expresiones similares, aunque no todas las afirmaciones prospectivas contienen estas palabras. Dichas afirmaciones, expectativas, estimaciones y proyecciones reflejan diferentes hipótesis de la Sociedad sobre los resultados previstos y están condicionadas por importantes incertidumbres y contingencias empresariales, económicas y de la competencia, así como por riesgos conocidos y desconocidos, muchos de los cuales escapan al control de la Sociedad y son imposibles de predecir. Por consiguiente, no puede garantizarse que tales afirmaciones, expectativas, estimaciones y proyecciones se vayan a hacer realidad. Cualquier pronóstico realizado o contenido en este documento, y los resultados reales, probablemente variarán y esas variaciones pueden ser significativas. La Sociedad no declara ni garantiza la exactitud o integridad de las afirmaciones, expectativas, estimaciones y proyecciones contenidas en esta presentación, ni que se vaya a cumplir ningún pronóstico realizado o contenido en la misma. Nuestras afirmaciones prospectivas están supeditadas a determinados riesgos e incertidumbres, entre los que se incluyen los siguientes:

- riesgos relacionados con nuestras operaciones diversificadas;
- riesgos relacionados con nuestras adquisiciones, desinversiones y otras operaciones estratégicas que podamos emprender, incluida la desinversión prevista de nuestra participación en el aeropuerto de Heathrow;
- el impacto de las presiones competitivas en nuestro sector y la fijación de precios, incluida la falta de certidumbre a la hora de ganar concursos de licitación competitiva;
- condiciones y acontecimientos económicos generales y el impacto que puedan tener en nosotros, incluidos, a título enunciativo pero no limitativo, los aumentos de las tasas de inflación y de los tipos de interés, el aumento de los costes de los materiales, los ataques a la ciberseguridad, otras repercusiones persistentes derivadas del COVID-19, así como los conflictos entre Rusia y Ucrania y los de Oriente Próximo;
- nuestra capacidad para obtener financiación adecuada en el futuro según sea necesario;
- nuestra capacidad para mantener el cumplimiento de los requisitos de cotización continua de las bolsas de valores en las que cotizan y se negocian nuestras acciones comunes;
- litigios y otras reclamaciones de terceros o investigaciones por parte de los distintos organismos reguladores a los que podamos vernos sometidos y sobre los que tengamos la obligación de informar;
- nuestro éxito en la gestión de los riesgos relacionados con los puntos anteriores;
- nuestra capacidad para cumplir con nuestros compromisos ESG;
- impacto de cualquier cambio en los regímenes o normativas fiscales existentes ahora o en el futuro; y
- Otros riesgos e incertidumbres, incluidos los enumerados en Punto 3. Información Clave, D. Factores de Riesgo en la declaración de registro de la Sociedad en el Formulario 20-F presentado ante la Comisión del Mercado de Valores de los Estados Unidos («SEC») en relación con su reciente cotización en los Estados Unidos, que puede consultarse en la página EDGAR de la SEC.

Además, algunos datos e información del sector contenidos en esta presentación proceden de fuentes del sector. La Sociedad no ha llevado a cabo ninguna investigación independiente para confirmar la exactitud o integridad de dichos datos e información, algunos de los cuales pueden basarse en estimaciones y juicios subjetivos. Por consiguiente, la Sociedad no ofrece ninguna declaración ni garantía en cuanto a dicha exactitud o integridad.

Esta presentación se refiere únicamente a la fecha de hoy y, salvo que lo exija la ley, la Sociedad no se compromete a actualizar ninguna afirmación prospectiva para reflejar acontecimientos o circunstancias futuros.

La información contenida en esta presentación no ha sido auditada, revisada ni verificada por el auditor externo del Grupo. La información incluida en la presente debería considerarse, por lo tanto, de manera conjunta y en combinación con el resto de la información públicamente disponible sobre el Grupo en su conjunto.

Medidas Alternativas de Rendimiento

Además de la información financiera elaborada siguiendo las Normas Internacionales de Información Financiera («NIIF»), esta presentación puede incluir ciertas medidas alternativas de rendimiento («APM», por sus siglas en inglés, o «medidas no NIIF»), según se definen en las Directrices sobre Medidas Alternativas de Rendimiento emitidas por la Autoridad Europea de Valores y Mercados el 5 de octubre de 2015, que difieren de la información financiera presentada por el Grupo en sus estados financieros e informes que contienen información financiera. Entre las medidas no NIIF antes mencionadas se encuentran: «RE ajustado», «Margen RE ajustado», «RBE ajustado», «Margen RBE ajustado», «Crecimiento comparable o 'Like-for-Like'», «Cartera», «Deuda Neta Consolidada» y «Liquidez ex-proyectos de infraestructuras». Estas medidas no NIIF están diseñadas para complementar y no deben considerarse superiores a las medidas calculadas con arreglo a las NIIF. Aunque las medidas no NIIF mencionadas no son medidas del rendimiento operativo, una alternativa a los flujos de caja o una medida de la situación financiera según las NIIF, son utilizadas por la dirección del Grupo para revisar el rendimiento operativo y la rentabilidad, con fines de toma de decisiones y para asignar recursos. Además, algunas de estas medidas no NIIF, como la «Deuda Neta Consolidada», son utilizadas por la dirección del Grupo para explicar la evolución de nuestro endeudamiento global y ayudar a nuestra dirección a tomar decisiones relacionadas con nuestra estructura financiera. Asimismo, es utilizada por los analistas y las agencias de calificación para comprender mejor el endeudamiento que mantiene el Grupo. Las medidas no NIIF incluidas en esta presentación se facilitan únicamente con fines informativos y no deben interpretarse como asesoramiento de inversión, financiero o de otro tipo.

El Grupo considera que las citadas medidas no NIIF, que son utilizadas por la dirección del Grupo para tomar decisiones financieras, operativas y de planificación, proporcionan información financiera útil que debe considerarse adicional a los estados financieros elaborados de conformidad con la normativa contable que aplica (NIIF-UE) a la hora de evaluar su rendimiento. Estas medidas no NIIF son coherentes con los principales indicadores utilizados por la comunidad de analistas e inversores en los mercados de capitales. Sin embargo, no tienen ningún significado estandarizado y, por lo tanto, es poco probable que sean comparables a medidas con nombres similares presentadas por otras empresas. No han sido auditadas, revisadas ni verificadas por el auditor externo del Grupo. Para más detalles sobre la definición, explicación sobre el uso y conciliación de las medidas no NIIF, véase el apartado «Medidas alternativas de rendimiento» del Informe Anual Integrado de Ferrovial SE (incluidos los Estados Financieros Consolidados y el Informe de Gestión) correspondiente al ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2023 y al Punto 5. Análisis y Perspectivas Operativas y Financieras, A. Resultados Operativos, B. Medidas no NIIF: Resultados Operativos y B. Liquidez y Recursos de Capital, 6. Medidas no NIIF: Liquidez y Recursos de Capital en la declaración de registro de la Sociedad en el Formulario 20-F presentado ante la SEC en relación con su reciente cotización en Estados Unidos, que puede consultarse en la página EDGAR de la SEC.

Información adicional

La Sociedad está sujeta a los requisitos de información y presentación de informes de la Ley del Mercado de Valores de 1934 de Estados Unidos, en su versión modificada, aplicable a los emisores privados extranjeros y, de conformidad con la misma, está obligada a presentar informes y otra información a la SEC en relación con su actividad, situación financiera y otras cuestiones. Se puede acceder a los registros de la Sociedad visitando EDGAR en el sitio web de la SEC en <http://www.sec.gov>.



Resultados de Ferrovial enero-marzo 2024

ASPECTOS DESTACADOS 1T 2024

- Los ingresos de 407 ETR alcanzaron los 330 millones de dólares canadienses, un aumento del +11.8% en comparación con 1T 2023. Este crecimiento incluye un aumento del +16.7% en los ingresos por peajes atribuido tanto a la implementación de nuevas tarifas desde el 1 de febrero de 2024, como a la tendencia positiva en los volúmenes de tráfico (+7,1%), debido a un aumento general de la movilidad combinados con una mejora en las condiciones meteorológicas.
- Todas las Managed Lanes registraron un notable crecimiento en los ingresos por transacción en comparación con 1T 2023, con las MLs de Texas superando la última actualización del soft cap para 2024 (+3.4%): NTE 35W aumentó +19.6%, LBJ +8.4% y NTE +5.9%. Este mismo indicador creció un +14.8 en I-77 y un +55.0% en I-66, donde no hay un límite de precio. Este último experimentó un aumento tanto en el tráfico como en los ingresos.
- Aeropuertos: el tráfico mejoró en todos los activos frente a 1T 2023, con Heathrow registrando el mayor tráfico de su historia con 19 millones de pasajeros (+9.5%). La evolución del tráfico de AGS fue buena en comparación con 1T 2023 (+8.4%), Dalaman registró un tráfico en línea con 1T 2023. En marzo, AGS llegó a un acuerdo con los prestamistas para refinanciar su deuda existente (757 millones de libras).
- El Resultado de Explotación ajustado de Construcción alcanzó los 32 millones de euros en 1T 2024, mostrando una mejora en la rentabilidad en toda la división con un margen de RE ajustado del 2,1% frente al 1,0% en 1T 2023. La cartera en niveles máximos, con un menor peso de proyectos grandes de diseño y construcción, alcanzó 15.390 millones de euros (+0,3% en términos comparables), sin incluir contratos pre-adjudicados por un importe aproximado de 2.450 millones de euros.
- Sólida situación financiera: altos niveles de liquidez en sociedades de ex-proyectos de infraestructuras hasta los 4.908 millones de euros y una deuda neta ex proyectos de infraestructuras de -667 millones de euros. El consumo de caja proviene principalmente de la remuneración al accionista (-254 millones de euros) y de inversiones (-143 millones de euros), derivadas de las aportaciones de capital en New Terminal One (-74 millones de euros), junto con AGS tras la refinanciación de su línea de crédito (-47 millones de euros).

OPERACIONES CORPORATIVAS

- El 18 de marzo, Ferrovial acordó adquirir una participación del 24% en IRB Infrastructure Trust por una inversión total de 740 millones de euros. Esta adquisición no está todavía reflejada en las cuentas.
- El 4 de abril, Ferrovial se adjudicó el Anillo Vial Periférico de Lima (Perú), en la que se espera que Ferrovial realice una aportación de entre 140 y 210 millones de dólares.
- En abril de 2024, Ferrovial ha recibido 176 millones de euros relacionados con el vendor loan de Amey tras su desinversión cerrada en 2022.
- El 3 de mayo, Ferrovial completó el proceso de revisión regulatorio para listar en Nasdaq. El 9 de Mayo, Ferrovial comenzó a cotizar en el Nasdaq.
- El 7 de mayo, Ferrovial presentó su oferta para el proyecto SR-400 (Atlanta, Georgia).

PRINCIPALES HITOS DE SOSTENIBILIDAD

- Ferrovial es una de las primeras empresas en unirse a las recomendaciones del Taskforce on Nature-related Financial Disclosures (TNFD) en su compromiso con la conservación de la naturaleza y los ecosistemas "Earlier Adopters".
- Ferrovial presentó la Estrategia Climática a votación consultiva de la Junta de Accionistas de 2024 con más del 93,2% de aprobación.
- Ferrovial ha sido reconocida como una de las empresas líderes a nivel mundial en materia medioambiental de acuerdo con la CDP (Carbon Disclosure Project). También ha sido incluida en la "A List" en materia de cambio climático y en la "A List" en materia de agua.

CUENTA DE RESULTADOS

(Millones de euros)	MAR-24	MAR-23
Ventas	1.879	1.805
RBE Ajustado*	254	189
Amortización de inmovilizado	-102	-95
RE Ajustado*	152	94
Deterioros y enajenación de inmovilizado	0	0
Resultado operativo	152	94

VENTAS

(Millones de euros)	MAR-24	MAR-23	VAR.	COMPARABLE*
Autopistas	277	223	24,2%	30,1%
Aeropuertos	5	4	2,3%	2,7%
Construcción	1.476	1.445	2,2%	0,4%
Energía	53	49	6,3%	6,6%
Otros	70	84	-17,2%	-10,9%
Ventas	1.879	1.805	4,1%	3,5%

RBE AJUSTADO*

(Millones de euros)	MAR-24	MAR-23	VAR.	COMPARABLE*
Autopistas	203	158	28,7%	36,2%
Aeropuertos	-9	-10	7,0%	7,0%
Construcción	68	42	60,4%	44,8%
Energía	-5	-2	-162,4%	-152,0%
Otros	-4	1	n.s.	n.s.
RBE Ajustado*	254	189	34,1%	37,6%

RE AJUSTADO*

(Millones de euros)	MAR-24	MAR-23	VAR.	COMPARABLE*
Autopistas	147	100	46,6%	53,7%
Aeropuertos	-10	-11	2,8%	2,7%
Construcción	32	14	129,5%	77,1%
Energía	-7	-4	-80,4%	-78,9%
Otros	-10	-6	-67,6%	-57,5%
RE Ajustado*	152	94	61,6%	63,2%

DEUDA NETA CONSOLIDADA*

(Millones de euros)	MAR-24	DIC-23
Deuda Neta Consolidada de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras*	-667	-1.121
Deuda Neta Consolidada de sociedades de proyectos de infraestructuras*	7.201	7.100
Autopistas	6.751	6.688
Resto	451	411
Deuda Neta Consolidada*	6.535	5.979

TRÁFICO

	MAR-24	MAR-23	VAR.
407 ETR**	514	480	7,1%
NTE ***	9	9	2,2%
LBJ ***	11	10	7,4%
NTE 35W***	12	8	44,7%
I-77***	10	9	9,0%
I-66***	7	6	17,8%
Heathrow****	19	17	9,5%
AGS****	2	2	8,4%
Dalaman****	0	0	0,0%

VKT (kilómetros recorridos) *Transacciones ****Pasajeros

*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y la conciliación de la medida NIIF más directamente comparable, consultar el apartado V de las Medidas Alternativas de Rendimiento.

Autopistas

Ventas **277 M€** **+30,1%** Comparable*

RBE Ajustado* **203 M€** **+36,2%** Comparable*

Ventas **87%** **11%1%1%**

EE.UU. ESPAÑA PORTUGAL MATRICES

407 ETR (43,23%, puesta en equivalencia)

La información financiera aquí presentada correspondiente al primer trimestre de 2024 se basa y está en consonancia con, los estados financieros consolidados no auditados de 407 ETR correspondientes al primer trimestre de 2024, publicados el 25 de Abril de 2024.

TRÁFICO

	MAR-24	MAR-23	VAR.
Longitud media (km)	21,62	21,31	1,4%
Trafico/trayecto (mn)	23,78	22,53	5,8%
VKTs (mn)	514	480	7,1%
Ingreso medio por trayecto (CAD)	13,72	12,73	7,8%

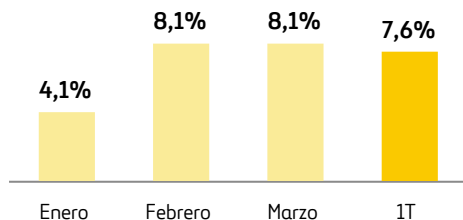
VKT (kilómetros recorridos)

En 1T 2024, los VKTs aumentaron un **+7,1%** frente a 1T 2023, debido al incremento de la movilidad, los desplazamientos en hora punta están aumentando en línea con el resto del tráfico, combinado con una mejora de las condiciones meteorológicas derivados de menos eventos invernales. Efectos de calendario casi neutrales (62 días laborables en 1T 2024 vs 63 días laborables en 1T 2023), el impacto positivo en febrero (año bisiesto) se vio compensado principalmente por el impacto negativo en marzo (Semana Santa en marzo 2024 frente a abril en 2023).

Evolución del tráfico VKT trimestral frente a 1T 2023:

	ENERO	FEBRERO	MARZO	1T
EVOLUCIÓN 1T	6,9%	12,8%	2,6%	7,1%
EFFECTO CALENDARIO	2,8%	4,7%	-5,5%	-0,5%

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE 407 ETR SIN EFECTO CALENDARIO:



PyG

(Millones de dólares canadienses)	MAR-24	MAR-23	VAR.
Ventas	330	295	11,8%
RBE	279	242	15,2%
Margen RBE	84,7%	82,2%	
RE	252	218	15,6%
Margen RE	76,4%	73,8%	

Las ventas se incrementaron un **+11,8%** en 1T 2024, alcanzando 330 millones de dólares canadienses.

- Ingresos de peajes** (93,6% del total): **+16,7%** hasta 309 millones de dólares canadienses debido al aumento del tráfico y de las tarifas, en vigor desde el 1 de febrero de 2024.
- Ingresos de cuota** (6,4% del total): **-18,8%** hasta 21 millones de dólares canadienses, como resultado de la disminución de los intereses netos y de las cuotas de cumplimiento, debido a la implementación de un nuevo sistema CRM que implica una pausa temporal en el devengo de los ingresos mencionadas anteriormente que se espera que se restablezcan a finales de 2024 / principios de 2025.
- Ingresos por contratos** obtenidos en 2023 relacionados con la reconfiguración de la tecnología de peaje en carretera vinculados con la cancelación del peaje de las autopistas 412 y 418. El contrato se completó el 1 de junio de 2023.

(millones de dólares canadienses)	MAR-24	MAR-23	VAR.
Ingresos de peaje	309	264	16,7%
Ingresos de cuota	21	26	-18,8%
Ingresos por contratos	0	4	-100,0%
Ventas	330	295	11,8%

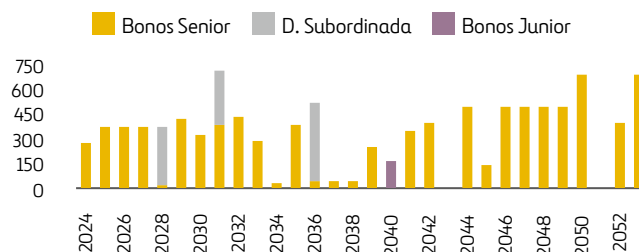
OPEX -3,8%, menores costes con respecto al 1T 2023 debido a los gastos por contratos en 2023, relacionados con la reconfiguración de la tecnología de peaje en carretera vinculados con la cancelación del peaje de las autopistas 412 y 418. Además de menores gastos de operaciones de sistemas debido a menores costes de consultoría relacionados con el proyecto de planificación de recursos empresariales y gestión de relaciones con los clientes de la compañía que entró en vigor durante el 1T 2024. Compensado por mayores costes de operaciones con clientes gracias a una mayor provisión para pérdidas de dudoso cobro debido a mayores ventas.

RBE +15,2%, como resultado del aumento del tráfico y las ventas.

Dividendos: no se abonaron dividendos a los accionistas en 1T 2024 ni en 1T 2023. En el Consejo de Administración celebrado en abril, se aprobó un dividendo de 175 millones de dólares canadienses para el 2T 2024 (+16,7% más alto que en 2T 2023).

Deuda neta a cierre de marzo: 9.358 millones de dólares canadienses (coste medio 4,20%). El 53% de la deuda vence después de 2038. Los próximos vencimientos de bonos: 273 millones de dólares canadienses en 2024, 374 millones en 2025 y 380 millones en 2026.

Vencimientos de bonos de 407ETR (millones dólares canadienses)



Calificación crediticia de 407 ETR

- S&P:** "A" (Deuda Senior), "A-" (Deuda Junior) y "BBB" (Deuda subordinada) con perspectiva estable, reafirmada el 31 de julio 2023.
- DBRS:** "A" (Deuda Senior), "A low" (Deuda Junior) y "BBB" (Deuda subordinada) con perspectiva estable, reafirmada el 28 de junio 2023.

Tarifas 407 ETR

407 ETR aplicó una nueva lista de tarifas el 1 de febrero de 2024, tras un congelamiento de tarifas durante cuatro años desde febrero de 2020. Para más información sobre las nuevas tarifas, visite la página web de la 407 ETR en 407etr.com.

Schedule 22

La pandemia COVID-19 constituye un evento de Fuerza Mayor según las disposiciones del Contrato de Concesión y Arrendamiento de Terrenos (CGLA), y por lo tanto la 407 ETR no está sujeta a pagos del Schedule 22 hasta el final del evento de fuerza mayor.

El incremento de la tarifa de 407 ETR, en vigor desde el 1 de febrero de 2024, pone fin al evento de Fuerza Mayor, de tal manera que el pago del Schedule 22 aplica a partir de 2025, y se pagaría a la Provincia en 2026. No se aplica pago de Schedule 22 para el año 2024.

*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y la conciliación de la medida NIIF más directamente comparable, consultar el apartado V de las Medidas Alternativas de Rendimiento.

MANAGED LANES DE TEXAS (EE.UU.)

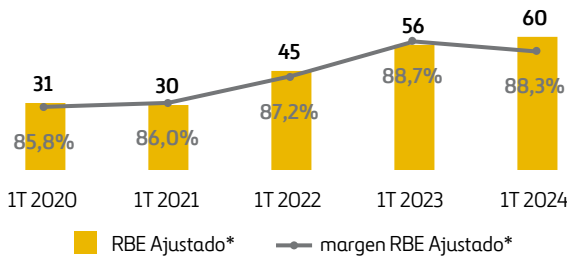
NTE 1-2 (63,0%, consolidación global)

En 1T 2024, el tráfico se incrementó un +2,2% vs 1T 2023. El tráfico ha mejorado ligeramente durante el primer trimestre del año debido a la mejora de las condiciones meteorológicas, a pesar de que el inicio de los trabajos de ampliación de capacidad afectó negativamente principalmente en marzo.

(Millones de dólares americanos)	MAR-24	MAR-23	VAR.
Transacciones (mn)	9	9	2,2%
Tarifa media por transacción (dólares)	7,5	7,0	5,9%
Ventas	68	63	8,2%
RBE Ajustado*	60	56	7,6%
Margen RBE Ajustado*	88,3%	88,7%	
RE Ajustado*	53	49	9,0%
Margen RE Ajustado*	77,4%	76,9%	

La **tarifa media por transacción** alcanzó los 7,5 dólares en 1T 2024 frente a los 7,0 dólares en 1T 2023 (+5,9%), impactado positivamente por mayores tarifas.

Evolución del RBE ajustado de NTE (millones de dólares)



La **deuda neta de NTE** a marzo de 2024 alcanzó los 1.238 millones de dólares (1.263 millones en diciembre de 2023), con un coste medio de 4,46% (incluyendo la financiación de los trabajos de ampliación de capacidad de NTE).

Trabajos de ampliación de capacidad de NTE: como consecuencia del éxito del proyecto, dicha ampliación de capacidad se han tenido que aplicar antes de lo previsto inicialmente. Las obras de construcción para este proyecto comenzaron a finales de 2023, y se prevé que la construcción comience en 2024 y finalice a principios de 2027. Ferrovial Construcción y Webber actuarán como contratista de diseño-construcción.

Calificación crediticia

	PAB	Bonos
Moody's	Baa1	Baa1
FITCH	BBB	BBB

LBJ (54,6%, consolidación global)

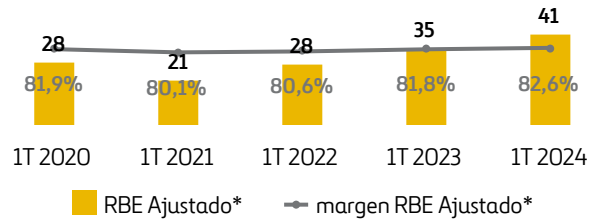
En 1T 2024, el tráfico se incrementó un +7,4% vs 1T 2023. El tráfico ha mejorado gracias a una mayor movilidad en la zona debido a la mejora de las condiciones meteorológicas. Sin embargo, las obras en curso en la zona (I-635 Este) siguen afectando al tráfico.

(Millones de dólares americanos)	MAR-24	MAR-23	VAR.
Transacciones (mn)	11	10	7,4%
Tarifa media por transacción (dólares)	4,7	4,3	8,4%
Ventas	50	43	16,3%
RBE Ajustado*	41	35	17,4%
Margen RBE Ajustado*	82,6%	81,8%	
RE Ajustado*	33	28	16,8%
Margen RE Ajustado*	66,3%	66,0%	

La **tarifa media por transacción** alcanzó los 4,7 dólares en 1T 2024 frente a los 4,3 dólares en 1T 2023 (+8,4%), impactado positivamente por mayores tarifas.

*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y la conciliación de la medida NIIF más directamente comparable, consultar el apartado V de las Medidas Alternativas de Rendimiento.

Evolución del RBE ajustado de LBJ (millones de dólares)



La **deuda neta de LBJ** a marzo de 2024 alcanzó los 2.001 millones de dólares (2.018 millones en diciembre de 2023), con un coste medio de 4,03%.

Calificación crediticia

	PAB	TIFIA	Bonos
Moody's	Baa2	Baa2	Baa2
FITCH	BBB	BBB	BBB

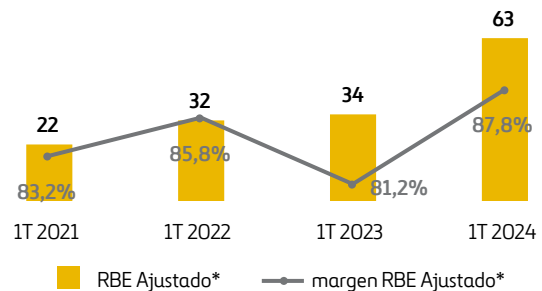
NTE 35W (53,7%, consolidación global)

En 1T 2024, el tráfico de NTE 35W se incrementó +44,7% vs 1T 2023, esta aceleración se debe a la apertura al tráfico de NTE 3C en junio de 2023 y a la mejora de las condiciones meteorológicas. El tráfico en la NTE 35W excluyendo el impacto del Segmento 3C registró un incremento de +17,6% vs 1T 2023.

(Millones de dólares americanos)	MAR-24	MAR-23	VAR.
Transacciones (mn)	12	8	44,7%
Tarifa media por transacción (dólares)	6,1	5,1	19,6%
Ventas	72	41	72,8%
RBE Ajustado*	63	34	86,9%
Margen RBE Ajustado*	87,8%	81,2%	
RE Ajustado*	53	28	91,3%
Margen RE Ajustado*	73,9%	66,7%	

La **tarifa media por transacción** en 1T 2024 alcanzó 6,1 dólares frente a 5,1 dólares en 1T 2023 (+19,6%), impactado positivamente por mayores tarifas, y por mayor proporción de los vehículos pesados.

Evolución del RBE ajustado de NTE 35W (millones de dólares)



La **deuda neta de NTE 35W** a marzo 2024 alcanzó los 1.613 millones de dólares (1.624 millones en diciembre de 2023), con un coste medio de 4,67% (incluyendo el segmento NTE 3C).

Calificación crediticia

	PAB	TIFIA
Moody's	Baa1	Baa1
FITCH	BBB+	BBB+

I-77 (72,2%, consolidación global)

En 1T 2024, el tráfico se incrementó +9,0% vs 1T 2023, mostrando un sólido rendimiento gracias a la mejora de las condiciones meteorológicas. El 28 de marzo de 2024, la I-77 registró el tráfico diario más alto desde su apertura.

(Millones de dólares americanos)	MAR-24	MAR-23	VAR.
Transacciones (mn)	10	9	9,0%
Tarifa media por transacción (dólares)	2,3	2,0	14,8%
Ventas	23	18	24,9%
RBE Ajustado*	16	13	23,9%
Margen RBE Ajustado*	68,7%	69,3%	
RE Ajustado*	13	10	19,6%
Margen RE Ajustado*	55,0%	57,5%	

La **tarifa media por transacción** en 1T 2024 alcanzó 2,3 dólares frente a los 2,0 dólares de 1T 2023 (+14,8%), impactado por mayores tarifas.

La **deuda neta de I-77** a marzo de 2024 alcanzó 188 millones de dólares (202 millones de dólares en diciembre 2023), con un coste medio de 3,65%.

El 25 de abril, I-77 completó la emisión de 371 millones de dólares en *senior secured notes*, que se utilizarán principalmente para refinanciar TIFIA aumentando la vida promedio de la deuda pendiente. El coste de la nueva deuda al vencimiento es del 6,57%.

Calificación crediticia

	PAB	TIFIA
FITCH	BBB	BBB
DBRS	BBB	BBB

I-66 (55,7%, consolidación global)

En 1T 2024, el tráfico se incrementó +17,8% vs 1T 2023, con el tráfico en periodo de *ramp up* constante.

(Millones de dólares americanos)	MAR-24	MAR-23	VAR.
Transacciones (mn)	7	6	17,8 %
Tarifa media por transacción (dólares)	6,6	4,2	55,0 %
Ventas	48	26	82,2 %
RBE Ajustado*	37	18	105,7 %
Margen RBE Ajustado*	77,2%	68,4%	
RE Ajustado*	21	-4	n.s.
Margen RE Ajustado*	43,1%	-14,6%	

La **tarifa media por transacción** en 1T 2024 alcanzó 6,6 dólares frente a 4,2 dólares en 1T 2023 (+55,0%) impactado positivamente por mayores tarifas y también ayudado por una mayor contribución del tráfico de vehículos pesados.

La **deuda neta de I-66** a marzo de 2024 alcanzó los 1.605 millones de dólares (1.622 millones en diciembre de 2023), con un coste medio de 3,57%.

Calificación crediticia

	PAB	TIFIA
Moody's	Baa3	Baa3
FITCH	BBB	BBB

IRB (24,86%, puesta en equivalencia)

Los resultados de Ferrovial de 1T 2024 y 1T 2023 no incluyen la contribución de IRB para ese periodo, debido al calendario financiero de IRB.

En marzo de 2024, Ferrovial acordó adquirir una participación del 24% en IRB Infrastructure Trust, un vehículo de inversión que posee una cartera de 14 concesiones de autopistas de peaje en India con un pipeline comprometido de 1 concesión adicional, por una inversión total de 740 millones de euros (teniendo en cuenta un tipo de cambio de 89,0 EUR/INR). Ferrovial va a adquirir esta participación a las filiales de GIC, que actualmente poseen una participación del 49% en IRB Infrastructure Trust. Tras el cierre de la operación, las filiales de GIC conservarán una participación del 25% en IRB Infrastructure Trust e IRB Infrastructure Developers mantendrá su participación actual del 51%. Esta adquisición no se ve reflejada todavía en las cuentas.

*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y la conciliación de la medida NIIF más directamente comparable, consultar el apartado V de las Medidas Alternativas de Rendimiento.

OTRAS AUTOPISTAS

Tras el periodo objeto del informe, el 4 de abril, el Consorcio Anillo Vial Periférico formado por Ferrovial, Acciona y Sacyr fue seleccionado para desarrollar el proyecto Anillo Vial Periférico de Lima (Perú) bajo el formato de concesión con una inversión de 3.400 millones de dólares. Esta cantidad incluye aportaciones de fondos públicos por parte de la Administración. Ferrovial, a través Cintra, posee una participación del 35%, mientras que Sacyr y Acciona cuentan con un 32,5% cada una. Este proyecto comprende el diseño, financiación, construcción, gestión y mantenimiento de una autopista urbana de peaje de 34,8 km. Se prevé que Ferrovial realice una aportación de capital de entre 140 y 210 millones de dólares aproximadamente.

ACTIVOS EN CONSTRUCCIÓN

(Millones de euros)	CAPITAL INVERTIDO	CAPITAL COMPROMETIDO PENDIENTE	DEUDA NETA 100%	PARTICIP. CINTRA
Puesta en Equivalencia				
Activos financieros	59	27	1.558	
Ruta del Cacao	59	0	317	30,0 %
Silvertown Tunnel	0	27	1.241	22,5 %

- **Ruta del Cacao (Colombia):** 152 km de los cuales 81 km son de nuevas autopistas de peaje, construcción de 16 puentes, 2 viaductos y 2 túneles con una longitud combinada de 6 km. La concesión tiene una duración de 25 años. Los trabajos de diseño y construcción están completos en un 98,2% en base al valor ganado a 31 de marzo de 2024.
- **Túnel de Silvertown (Londres, Reino Unido):** proyecto de pago por disponibilidad y plazo de concesión de 25 años. Construcción de un túnel de 1,4 km de doble calzada que se construirá bajo el río Támesis. Se prevé que las obras finalicen en 2025. Los trabajos de diseño y construcción se encuentran completos en un 89,4% a 31 de marzo de 2024.

PROYECTOS EN LICITACIÓN

Ferrovial mantiene el foco en EE.UU. como principal mercado, y el Grupo continúa prestando atención a iniciativas privadas:

- El 7 de mayo, Ferrovial presentó su oferta para el proyecto SR-400 Managed Lanes en Atlanta (Georgia).
- Seguimiento activo de varios proyectos en otros estados. (Virginia, Tennessee y Carolina del Norte). Estos proyectos se encuentran en distintos grados de desarrollo y se espera que salgan al mercado en los próximos meses. Algunos de ellos incluyen estructuras de Managed Lanes.

Además de en EE.UU, Cintra se encuentra activa en otras zonas geográficas en las que podría realizar inversiones selectivas.

Aeropuertos

HEATHROW (25%, puesta en equivalencia) – Reino Unido

La información financiera anual aquí presentada correspondiente al ejercicio terminado el primer trimestre de 2024 se basa y está en consonancia con los estados financieros consolidados auditados de Heathrow (SP) correspondientes al ejercicio terminado el primer trimestre de 2024, publicados el 24 de abril de 2024.

Tráfico

(Millones de pasajeros)	MAR-24	MAR-23	VAR.
Reino Unido	1,1	1,0	10,0%
Europa	7,2	6,6	9,1%
Intercontinental	10,2	9,3	9,8%
Total	18,5	16,9	9,5%

Heathrow recibió 18,5 millones de pasajeros en 1T 2024 (+9,5% vs 1T 2023). El sólido rendimiento durante un periodo del año tradicionalmente más tranquilo se debió en parte al crecimiento en las rutas comerciales clave como Delhi y Mumbai, al fuerte tráfico en Norteamérica y al incremento de la demanda en Asia Oriental que creció un 40% respecto a 1T 2023. Se prevé que las vacaciones de verano registren el mayor tráfico de su historia, y Heathrow cuenta con un sólido plan operativo para que el aeropuerto siga funcionando con fluidez, incluso si se materializan huelgas innecesarias. La previsión de pasajeros de Heathrow para 2024 ha aumentado hasta 82,4 millones, reflejando el sólido rendimiento.

PyG HEATHROW SP

Ventas	808 M€	-0,7%
RBE ajustado	443 M€	-8,8%

Ventas: -0,7% en 1T 2024, hasta los 808 millones de libras.

- Aeronáutico:** -5,5% respecto a 1T 2023. El descenso se debe a la reducción de las tarifas para H7 establecidas por la CAA, parcialmente compensada por el aumento del número de pasajeros.
- Comerciales:** +12,8% frente a 1T 2023, a causa del mayor número de pasajeros salientes y un mayor rendimiento general de los parkings.
- Otros ingresos:** +4,2% frente a 1T 2023. Otros ingresos han aumentado debido al aumento de otros cargos regulados (ORC) por el mayor número de pasajeros, compensado por la disminución de los ingresos procedentes del *Access Surface*.

Contribución a ventas:



Costes operativos ajustados (ex. depreciaciones y amortizaciones y excepcionales): +11,3% hasta 365 millones de libras (328 millones de libras en 1T 2023). Gastos de personal (+22,6%), que incluyen gastos correspondientes a horas extra, contratación y formación, han aumentado debido a la necesidad de colaboradores adicionales para hacer frente a la mayor demanda. El aumento de los gastos operativos y de mantenimiento se debe principalmente a mayores niveles de recursos destinados a los pasajeros con movilidad reducida, la limpieza y el mantenimiento y los descuentos pagados por la calidad de servicio. Por último, los estrictos controles de los costes y la estabilidad de los precios de la energía han permitido mantener estables los costes de los servicios públicos y otros costes.

El **RBE ajustado** disminuyó un -8,8% alcanzando los 443 millones de libras frente a los 486 millones de libras del 1T 2023, resultando en un margen RBE ajustado del 54,8% (1T 2023: 59,7%).

Heathrow SP y HAH

(Millones de libras)	Ventas			RBE Ajustado			Margen RBE Ajustado		
	MAR-24	MAR-23	VAR.	MAR-24	MAR-23	VAR.	MAR-24	MAR-23	Var. (pbs)
Heathrow SP	808	814	-0,7%	443	486	-8,8%	54,8%	59,7%	-484
Excepcionales y Ajustes	0	0		2	0	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Total HAH	808	814	-0,7%	445	486	-8,4%	55,0%	59,7%	-462

Deuda neta HAH: el coste medio de la deuda externa de Heathrow en FGP Topco, HAH sociedad matriz fue de 7,5% a marzo 2024 (8,7% en diciembre 2023).

(Millones de libras)	MAR-24	MAR-23	VAR.
ADI Finance 2	75	75	-%
Subordinada	2.143	2.028	5,7%
Grupo securitizado	15.974	16.517	-3,3%
Caja y ajustes	-2.422	-2.418	0,2%
Total	15.770	16.203	-2,7%

La tabla superior hace referencia a FGP Topco, sociedad cabecera de HAH.

En 1T 2024, Heathrow emitió con éxito un **bono vinculado a la sostenibilidad** (SBL) de Clase B a 8 años por valor de 350 millones de libras. Fue el primer SLB en libras de Heathrow y el primer SLB en el mercado de libras esterlinas en incluir todos los alcances de emisiones. Heathrow también emitió un bono de Holdco a 7 años por valor de 400 millones de libras en Heathrow Finance, el mayor nacional que Heathrow Finance ha llevado a cabo en su historia. Los reembolsos en 1T 2024 incluyeron la devolución de un bono de Clase B de 600 millones de libras en febrero y un bono de Heathrow Finance de 300 millones de libras en marzo.

Regulatory Asset Base (RAB): a 31 de marzo 2024, el RAB fue de 20.058 millones de libras (19.804 millones en diciembre de 2023).

Perspectivas: la fuerte demanda en 1T y la tendencia continuada probablemente harán que Heathrow supere la previsión de pasajeros actual. Por tanto, Heathrow ha revisado sus previsiones de tráfico para 2024 hasta 82,4 millones de pasajeros. En consecuencia, se prevé que el RBE ajustado de 2024 se sitúe en 1.938 millones de libras. Heathrow proporcionará la previsión actualizada junto a una previsión financiera correspondiente en el informe para inversores de junio.

Principales avances en regulación: el 28 de marzo de 2024, Heathrow presentó su respuesta formal a la consulta de la CAA sobre "Establecimiento de futuros controles de precios – revisión del enfoque". Tras la revisión independiente del Departamento de Transporte (DfT) sobre la CAA publicada en 2023, en la que se recomendaba que el regulador revisara el proceso, la gobernanza y la "mecánica" para llevar a cabo la regulación económica. Aunque la revisión global de la CAA es considerablemente amplia, Heathrow ha subrayado los puntos en los que se necesitan mejoras en el enfoque, la orientación y la toma de decisiones. La CAA se ha comprometido a publicar su respuesta durante la primavera de 2024. Esto debería impulsar nuevas acciones para H8, incluidos planes de plazos más detallados a partir del plan indicativo de alto nivel inicial de la CAA.

Además, el 20 de marzo de 2024, la CAA publicó una nueva consulta sobre "Cuestiones Finales H7". La consulta aborda tanto las cuestiones que la CMA remitió a la CAA a través de sus Determinaciones Finales de octubre de 2023 de los recursos de la Decisión Final sobre el control de precios en H7 (DF) como las cuestiones que la CAA no pudo resolver antes de tomar la DF de marzo de 2023. Entre otras cuestiones, la consulta propone ajustes a una serie de elementos de la DF, incluido el enfoque para calcular el ajuste del "AK" de los ingresos correspondientes a 2020-2021 y la "prima indexada" usada para calcular el coste de la deuda para el WACC en H7, por ejemplo. Según la CAA, en su conjunto, los cambios propuestos darían lugar a una reducción de los ingresos de en torno a 184 millones de libras (IPC 2020) y conllevarían una reducción del 6% de las tarifas nominales correspondientes a 2025 y 2026.

El proceso de consulta se cerró el 1 de mayo de 2024. Si las respuestas al proceso de consulta indican que la CAA necesita proponer un enfoque que difiera sustancialmente de lo establecido en la consulta, la CAA volverá a consultar antes de tomar una decisión.

Venta de la participación de Ferrovial

El 28 de noviembre de 2023, Ferrovial anunció que había alcanzado un acuerdo para la venta de toda su participación (en torno al 25%) en FGP Topco, la sociedad matriz de Heathrow Airport Holdings Ltd., por un importe de 2.368 millones de libras esterlinas. Se ha llegado al acuerdo con dos compradores diferentes, Ardian y The Public Investment Fund, que adquirirían la participación de Ferrovial de aproximadamente el 15% y el 10% respectivamente, mediante vehículos individuales.

El 16 de enero de 2024, Ferrovial anunció que, de conformidad con el Acuerdo de Accionistas de FGP Topco, algunos de los accionistas de FGP Topco han ejercido sus derechos de acompañamiento (*tag-along*), por lo que el 60% del total del capital social emitido por FGP Topco está disponible para la venta. Actualmente, las partes están viendo opciones para cumplir los derechos ejercidos. Aunque Heathrow reconoce la existencia de una cláusula de cambio de control en los bonos emitidos por Heathrow Finance plc. y el carácter permanente de las negociaciones, Heathrow en este momento no está al tanto de ninguna información que le pueda llevar a pensar que se vaya a activar la cláusula de cambio de control.

AGS (50%, puesta en equivalencia) - Reino Unido

Tráfico: el número de pasajeros aumentó hasta los 2,1 millones de pasajeros en 1T 2024, un +8,4% más que en 1T 2023, a medida que se recupera el tráfico en los tres aeropuertos.

(Millones de pasajeros)	MAR-24	MAR-23	VAR.
Glasgow	1,5	1,3	11,0%
Aberdeen	0,5	0,5	0,2%
Southampton	0,2	0,2	11,6%
Total AGS	2,1	2,0	8,4%

Ventas se incrementaron un +14,4% impulsado por una combinación del aumento del número de pasajeros y mejores rentabilidades.

El **RBE ajustado** experimentó una sólida evolución (+41,7%), alcanzando los 10 millones de libras en 1T 2024 (7 millones de libras en 1T 2023).

(Millones de libras)	MAR-24	MAR-23	VAR.
Ventas AGS	42	37	14,4%
Glasgow	26	22	17,9%
Aberdeen	13	12	7,7%
Southampton	4	3	14,5%
RBE Ajustado* AGS	10	7	41,7%
Glasgow	8	6	43,5%
Aberdeen	3	3	9,6%
Southampton	-1	-1	21,1%
Margen RBE Ajustado* AGS	23,8%	19,2%	
Glasgow	31,2%	25,7%	
Aberdeen	23,8%	23,4%	
Southampton	-24,8%	-36,0%	

La posición de tesorería ascendía a 17 millones de libras a 31 de marzo de 2024 (65 millones de libras a 31 de diciembre de 2023).

La deuda neta de AGS alcanzó 616 millones de libras a 31 de marzo de 2023 (693 millones de libras a 31 de diciembre de 2023).

Refinanciación de la deuda de AGS: el 14 de marzo de 2024, AGS alcanzó un acuerdo con un grupo de prestamistas para refinanciar su deuda actual, con vencimiento el 18 de junio de 2024 y un principal pendiente de 757 millones de libras. El acuerdo se cerró el 21 de marzo.

La nueva línea comprende un préstamo a plazo de 646,4 millones de libras, una línea de gasto de capital de 50 millones de libras y una línea de crédito renovable de 15 millones de libras. La línea tiene un plazo de 5 años y los intereses se calculan utilizando como referencia el SONIA más un margen adicional. El acuerdo contempla que la línea esté sujeta a *covenants de lock-up* e incumplimiento, así como a barridos de saldos que se aplicarían, durante los primeros cuatro años, en la medida en que AGS no alcance determinados ratios de apalancamiento, así como durante el quinto año, independientemente del ratio de apalancamiento de dicho año. El impacto de la volatilidad de SONIA en el tipo de interés de la línea han sido cubiertos mediante los swaps de tipos de interés ya contratados para fijar el coste. Se permiten las distribuciones a los accionistas de AGS siempre que se cumplan determinados ratios de apalancamiento y *lock-up*.

La antigua deuda pendiente en virtud del mecanismo de deuda se amortizó utilizando una combinación de los fondos del nuevo préstamo a plazo según el acuerdo de refinanciación, una aportación de capital de 80 millones de libras (40 millones de libras correspondientes a la aportación de Ferrovial ya aportada) y efectivo de AGS. La aportación de Ferrovial se financió mediante un préstamo de accionistas.

Dalaman (60%, consolidación global) - Turquía

Tráfico: el aeropuerto registró los 0,3 millones de pasajeros en 1T 2024 en línea con el tráfico de pasajeros en 1T 2023, incluyendo pocos días de temporada alta que ya había empezado a mediados de marzo. El primer trimestre es temporada baja, lo que representa un periodo muy estable, dado que el turismo nacional y el internacional, que es el principal impulsor del aeropuerto, es mínimo.

Los ingresos alcanzaron los 3 millones de euros. El RBE ajustado fue de -2 millones de euros debido a un gasto operativo lineal a lo largo del año, mientras que los ingresos se concentran en la temporada alta, siendo el inicio de la misma a mediados de marzo.

(Millones de euros)	MAR-24	MAR-23	VAR.
Ventas	3	2	12,4%
RBE Ajustado*	-2	-1	-12,7%
Margen RBE Ajustado*	n.r.	n.r.	
RE Ajustado*	-3	-2	-24,7%
Margen RE Ajustado*	n.r.	n.r.	

La posición de tesorería ascendió a 12 millones de euros a 31 de marzo de 2024 (18 millones de euros a 31 de diciembre de 2023).

La deuda neta de Dalaman alcanzó los 94 millones de euros a 31 de marzo de 2024 (96 millones de euros a 31 de diciembre de 2023).

NTO en JFK (49%, puesta en equivalencia) - EE.UU.

A 31 de marzo de 2024, Ferrovial ha contribuido con 374 millones de dólares de capital a la NTO (New Terminal One). Las aportaciones comprometidas de Ferrovial para el proyecto ascienden a 1.142 millones de dólares.

El desarrollo del proyecto avanza actualmente dentro de las expectativas. En 1T 2024, el techo y el muro cortina comenzaron antes de lo previsto. Se espera que la terminal entre en explotación en 2026, y el contrato de concesión finaliza en 2060.

Durante 1T 2024, NTO firmó nuevos acuerdos con EVA Air y Air Serbia. Se han establecidos acuerdos a largo plazo con 7 aerolíneas, que representan aproximadamente el 30% del tráfico estimado para 2027. Adicionalmente, en la actualidad existen negociaciones avanzadas con un grupo de operadores internacionales líderes.

(Millones de euros)	CAPITAL INVERTIDO	CAPITAL COMPROMETIDO PENDIENTE	DEUDA NETA 100%	PARTICIP. FERROVIAL
NTO	347	712	1.841	49%

*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y la conciliación de la medida NIIF más directamente comparable, consultar el apartado V de las Medidas Alternativas de Rendimiento.

Construcción

Ventas **1.476 M€** **+0,4% Comparable***

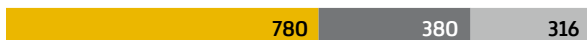
RE Ajustado* **32 M€** **2,1% Margen RE ajustado***

Las **ventas** alcanzaron un +0,4% comparable con unos ingresos del 33% en Norteamérica y del 26% en Polonia. Con fines comparativos, las cifras de 1T 2023 se han reexpresado excluyendo la actividad de Soluciones Energéticas, ya que se ha integrado dentro de la división de Energía desde enero de 2024 (47 millones de euros de ingresos y -1 millón de euros de RE ajustado).

Ventas en 1T 2024 (1.476 millones de euros) y var. comparable vs 1T 2023:

Comparable* **+4,6%** **-15,2%** **+14,1%**

(millones de euros)



■ F. Construcción ■ Budimex ■ Webber

En 1T 2024, el **RE ajustado** de Construcción alcanzó 32 millones de euros frente a los 14 millones de euros en 1T 2023, alcanzando un margen RE ajustado del 2,1% (1,0% en 1T 2023).

1T 2024 RE ajustado y margen RE ajustado, y variación comparable vs. 1T 2023:

MAR-24	RE Ajustado*	RE var. comparable %*	Margen RE Ajustado*
Budimex	27	18,3%	7,2%
Webber	8	40,7%	2,5%
F. Construcción	-4	n.s.	-0,5%
RE Ajustado*	32	77,1%	2,1%

Desglose por subdivisiones:

- **Budimex:** las ventas disminuyeron un -15,2% (comparable) debido principalmente a la finalización de algunos contratos de la actividad de Edificación, así como a una cartera diferente de contratos de Obra Civil en curso, todavía no compensados con la ejecución de nuevos contratos adjudicados a finales del año pasado y principios del actual. El margen RE ajustado alcanzó un 7,2% en 1T 2024 frente a 5,1% de 1T 2023, favorecido por una cartera rentable.
- **Webber:** las ventas aumentaron un 14,1% (comparable) debido principalmente a las actividades de Obra Civil, como consecuencia de numerosas adjudicaciones en 2023. El margen RE ajustado fue de 2,5% (2,0% en 1T 2023) gracias a las actividades de obra civil y de mantenimiento de infraestructuras.
- **F.Construcción:** las ventas aumentaron un +4,6% (comparable) debido a la ejecución de proyectos, aún en fases iniciales, como la línea de metro de Ontario (Canadá), el Metro de París (Francia) o el puente de Coffs Harbour (Australia), que compensan la finalización de grandes contratos en Norteamérica (I-66 en Virginia, I-285 en Georgia o NTI 3C en Dallas).

El RE ajustado se situó en -4 millones de euros (-13 millones de euros en 1T 2023), mostrando una mejora en comparación con trimestres anteriores, debido principalmente a la ausencia de costes en las obras de finalización de grandes proyectos de EE.UU., aunque todavía con pérdidas debido a los elevados costes de licitación y a la baja rentabilidad de los nuevos proyectos en sus fases iniciales.

Cartera en 1T 2024 y var. comparable vs. diciembre 2023:

(millones de euros)

Comparable* **-2,3%** **+8,3%** **-1,1%**



■ F. Construcción ■ Budimex ■ Webber

La **cartera en niveles máximos**, con un peso mucho menor de proyectos grandes de diseño y construcción, alcanzó 15.390 millones de euros (+0,3% en términos comparables frente a diciembre 2023). El segmento de obra civil continuó siendo el de mayor representación (70%) y mantuvo un criterio muy selectivo en su presentación a concursos.

La participación de la cartera de construcción (excluyendo Webber y Budimex) con otras áreas del Grupo alcanzó un 7% en marzo 2024 (8% en diciembre de 2023).

La cartera a marzo de 2024 no incluye contratos pre-adjudicados o pendientes del cierre comercial o financiero, por importe de cerca de 2.450 millones de euros, correspondiendo principalmente a contratos de Budimex, Webber y Perú (Anillo Vial Periférico de Lima, Perú).

DETALLES PyG (millones de euros)

CONSTRUCCIÓN	MAR-24	MAR-23	VAR. COMPARABLE*	
Ventas	1.476	1.445	2,2%	0,4%
RBE Ajustado*	68	42	60,4%	44,8%
Margen RBE Ajustado*	4,6%	2,9%		
RE Ajustado*	32	14	129,5%	77,1%
Margen RE Ajustado*	2,1%	1,0%		
Cartera*/**	15.390	15.179	1,4%	0,3%

BUDIMEX	MAR-24	MAR-23	VAR. COMPARABLE*	
Ventas	380	412	-7,9%	-15,2%
RBE Ajustado*	36	29	23,8%	12,9%
Margen RBE Ajustado*	9,5%	7,1%		
RE Ajustado*	27	21	30,1%	18,3%
Margen RE Ajustado*	7,2%	5,1%		
Cartera*/**	3.618	3.301	9,6%	8,3%

WEBBER	MAR-24	MAR-23	VAR. COMPARABLE*	
Ventas	316	280	12,8%	14,1%
RBE Ajustado*	19	15	25,1%	26,5%
Margen RBE Ajustado*	6,1%	5,5%		
RE Ajustado*	8	6	39,1%	40,7%
Margen RE Ajustado*	2,5%	2,0%		
Cartera*/**	4.282	4.233	1,2%	-1,1%

F. CONSTRUCCIÓN	MAR-24	MAR-23	VAR. COMPARABLE*	
Ventas	780	752	3,7%	4,6%
RBE Ajustado*	13	-2	-749,8%	n.s.
Margen RBE Ajustado*	1,7%	-0,3%		
RE Ajustado*	-4	-13	-72,6%	n.s.
Margen RE Ajustado*	-0,5%	-1,7%		
Cartera*/**	7.491	7.646	-2,0%	-2,3%

*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y la conciliación de la medida NIIF más directamente comparable, consultar el apartado V de las Medidas Alternativas de Rendimiento.

**Cartera vs Diciembre 2023. La cartera a partir de Dic. 2023 difiere del informado en 2023, ya que la cartera de Soluciones Energéticas se incluye en la cartera de la división de Energía a partir de 2023 en adelante.

Deuda neta consolidada

DEUDA NETA CONSOLIDADA*

(Millones de euros)	MAR-24	DIC-23
Caja y equivalentes de sociedades ex-proyectos de infraestructuras	-4.105	-4.584
Deuda financiera corriente y no corriente de sociedades ex-proyectos de infraestructuras	3.438	3.449
Otros de sociedades ex-proyectos de infraestructuras**	0	15
Deuda Neta Consolidada de sociedades ex-proyectos de infraestructuras*	-667	-1.121
Caja y equivalentes de sociedades de proyectos de infraestructuras	-236	-204
Deuda financiera corriente y no corriente de sociedades de proyectos de infraestructuras	8.163	7.915
Otros de sociedades de proyectos de infraestructuras***	-726	-612
Deuda Neta Consolidada de sociedades de proyectos de infraestructuras*	7.201	7.100
Deuda Neta Consolidada*	6.535	5.979

DEUDA FINANCIERA CORRIENTE Y NO CORRIENTE

MAR-24 (Millones de euros)	Sociedades de ex-proyectos de infraestructuras	Sociedades de proyectos de infraestructuras	Consolidado
Deuda financiera corriente y no corriente	3.438	8.163	11.601
% fijo	92,5 %	98,9%	97,0%
% variable	7,5 %	1,1%	3,0%
Tipo medio	2,5 %	4,3%	3,8%
Vencimiento medio (años)	3	19	14

Deuda neta consolidada de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras

DEUDA NETA

Caja y equivalentes	-4.105 M€
Deuda y otros	3.438 M€
Deuda neta consolidada de sociedades de proyectos de ex-infraestructuras*	-667 M€

LIQUIDEZ* (millones de euros)

(Millones de euros)	MAR-24
Caja y equivalentes	4.105
Deuda no dispuesta	787
Otros	16
Total Liquidez ex proyectos de infraestructura	4.908

VENCIMIENTOS DE DEUDA (millones de euros)

2024*	2025	2026	> 2027
802	754	793	1.060

(*)En 2024, la deuda ex-proyectos de infraestructuras incluye ECP (Euro Commercial Paper) con saldo contable a 31 de marzo de 2024 de 485 millones de euros con un tipo medio de 3,94% y vencimiento en 2024.

RATING

Standard & Poor's	BBB / stable
Fitch Ratings	BBB / stable

*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y la conciliación de la medida NIIF más directamente comparable, consultar el apartado V de las Medidas Alternativas de Rendimiento.

**Otras sociedades de proyectos de infraestructura incluyen caja restringida no corriente, saldos de cobertura de forwards y cross currency swaps, saldos de posiciones intragrupo y otros activos financieros a corto plazo, como se explica en la sección 2.1 (Deuda Neta Consolidada) del apéndice de Medidas Alternativas de Rendimiento.

***Otras sociedades de proyectos de infraestructura incluyen préstamos a corto y largo plazo, caja restringida no corriente y saldos de posiciones intragrupo, como se explica en la sección 2.1 (Deuda Neta Consolidada) del apéndice de Medidas Alternativas de Rendimiento.

DEUDA NETA CONSOLIDADA DE SOCIEDADES DE EX-PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS (millones de euros)

		FLUJOS DE CAJA -480 M€											
		FLUJO DE CAJA DE (UTILIZADO EN) OPERACIONES -101 M€		FLUJO DE CAJA DE (UTILIZADO EN) INVERSIONES -89 M€		FLUJO DE CAJA DE (UTILIZADO EN) FINANCIACIÓN -290 M€							
		16	3	(54)	(66)	(143)	55	0	(254)	(49)	13		
4,584												4,105	
		CAMBIOS EN DEUDA Y OTROS COMPONENTES DE LA DEUDA +26 M€											
-3,464	DEUDA Y OTROS											-3,438	DEUDA Y OTROS

Deuda neta consolidada e ex-proyectos de Infraestructuras a diciembre 2023	Dividendos de proyectos	Flujo de Caja Operativo de Construcción (ex-impuestos, ex-dividendos)	Otros flujos de caja de (utilizado en) operaciones (antes de impuestos)	Pago de impuestos	Flujos de caja de inversión (utilizado en) operaciones (ex-intereses recibidos y ex-desinversiones)	Intereses recibidos y otros flujos de inversión	Desinversiones	Remuneración al accionista	Otros flujos de caja de (utilizado en) financiación	Efecto de tipo de cambio en tesorería y equivalentes	Deuda neta consolidada e ex-proyectos de Infraestructuras a marzo 2024
--	-------------------------	---	---	-------------------	---	---	----------------	----------------------------	---	--	--

(*) En abril de 2024, Ferrovial ha recibido 176 millones de euros relacionados con el vendor loan de Amey después de cerrar su desinversión en 2022.
 (**) Debido al redondeo, las cifras pueden no coincidir exactamente.

Deuda financiera corriente y no corriente y Otros ex-proyectos de infraestructura	3,464 M€	Variación de la deuda a corto y largo plazo (-11 millones de euros)	3,438 M€
Deuda Neta Consolidada de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras	-1.121 M€	Otros cambios en la deuda neta consolidada (-15 millones de euros)	-667 M€

La deuda neta consolidada de Ferrovial incluye la deuda neta consolidada de Budimex al 100%, que alcanzó los -864 millones de euros en diciembre de 2023 y los -924 millones de euros en marzo de 2024.

La caja y equivalentes de sociedades ex-proyectos de infraestructuras alcanzó los 4.105 millones de euros en marzo de 2024 frente a 4.584 millones de euros en diciembre 2023. Los principales factores de este cambio han sido:

- **Dividendos de proyectos:** 16 millones de euros, incluyendo 6 millones de euros de Autopistas y 10 millones de euros por el repago de un préstamo de un proyecto de Budimex.
- **Flujo de caja de operaciones de Construcción (antes de impuestos y excluyendo dividendos):** 3 millones de euros con Budimex mostrando un fuerte desempeño debido a una rentabilidad excepcional y al fondo de maniobra.
- Los **pagos de impuestos** alcanzaron los -66 millones de euros, incluyendo -25 millones de euros de retención fiscal sobre los dividendos pagados desde Canadá, junto con el impuesto sobre sociedades y los tipos impositivos de las filiales que operan en otras jurisdicciones.
- Las **inversiones** alcanzaron -143 millones de euros, principalmente relacionados con la división de Aeropuertos incluyendo -74 millones de euros de las aportaciones de capital en NTO, junto -47 millones de euros invertidos en AGS por refinanciar su actual línea de crédito.
- **Intereses recibidos y otros flujos de inversión** alcanzando los 55 millones de euros.
- **Remuneración al accionista:** -254 millones de euros de la recompra de acciones como resultado del programa de recompra de acciones aprobado el 30 de noviembre de 2023.
- **Otros flujos de caja de (utilizados en) financiación** se situaron en -49 millones de euros, incluyendo -20 millones de euros procedentes de flujos de intereses.
- **Efecto de tipo de cambio en tesorería y equivalentes** por 13 millones de euros.

Anexo I – Remuneración al accionista

DIVIDENDO FLEXIBLE

El 9 de mayo de 2024, Ferrovial SE anuncia un dividendo a cuenta de 0,3033 euros por acción. Se pagará en efectivo o en acciones a elección del accionista, con cargo a reservas. No habrá derechos negociables en relación con el dividendo flexible.

Las acciones de Ferrovial cotizarán ex-dividendo a partir del 20 de mayo de 2024 en las bolsas de valores de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia (las "Bolsas Españolas"), en Euronext Amsterdam, mercado regulado de Euronext Amsterdam N.V. ("Euronext Amsterdam"), y en Nasdaq's Global Select Market (Nasdaq). En cumplimiento de los requisitos de cotización aplicables, la fecha de registro del dividendo (dividend record date) será el 21 de mayo de 2024.

El número acciones de Ferrovial necesario para recibir una acción nueva de Ferrovial (el "Ratio") se determinará en función del precio medio ponderado por volumen (VWAP) de todas las acciones de Ferrovial negociadas en las Bolsas Españolas los días 3, 4 y 5 de junio de 2024. Ferrovial calculará el Ratio de forma que el valor bruto en euros del dividendo en acciones sea aproximadamente igual al dividendo bruto en efectivo.

El Ratio y el número de nuevas acciones de Ferrovial que se emitirán en el marco del dividendo flexible se anunciarán al mercado el 19 de junio de 2024.

Los accionistas de Ferrovial podrán elegir entre recibir el dividendo en efectivo o en nuevas acciones desde el 22 de mayo de 2024 hasta:

1. El 5 de junio de 2024 a las 17:30 (Central European Summer Time, "CEST"), en relación con las acciones de Ferrovial que se detentan a través de una entidad depositaria participante en (i) Nederlands Centraal Instituut voor Giraal Effectenverkeer B.V. ("Euroclear Nederland"), o (ii) la Sociedad de Gestión de los Sistemas de Registro, Compensación y Liquidación de Valores, S.A. Unipersonal ("Iberclear"); y

2. El 5 de junio de 2024 a las 17:00 (Eastern Time, "ET"), en relación con las acciones de Ferrovial que se posean a través de una entidad depositaria participante en The Depository Trust Company ("DTC"), o como titular de acciones en forma nominativa directamente en el registro de acciones de Ferrovial ("Forma Nominativa").

RECOMPRA Y AMORTIZACIÓN DE ACCIONES

El 30 de noviembre de 2023, la Sociedad anunció la puesta en marcha de un programa de recompra de acciones de hasta 34 millones de acciones por un importe máximo de 500 millones de euros, con el fin de cancelar las acciones recompradas. El programa se autorizó para el periodo comprendido entre el 1 de diciembre de 2023 y el 1 de mayo de 2024 (ambos inclusive). El 30 de abril de 2024, la Sociedad anunció la finalización de este programa de recompra. En el marco de este programa se recompraron un total de 12.255.493 acciones propias, lo que representa el 1,65% del capital social emitido.

La Sociedad celebró su Junta General de Accionistas el 11 de abril de 2024. La Junta General de Accionistas autorizó al Consejo, por un periodo de 18 meses a partir de la fecha de la Junta (hasta el 10 de octubre de 2025 inclusive), a lo siguiente:

- Emitir acciones y conceder derechos de suscripción de acciones (i) con fines generales y (ii) con fines para el dividendo flexible, hasta un máximo del 10% y del 5%, respectivamente, del capital social emitido de la Sociedad en la fecha de la Junta General de Accionistas.
- Limitar o excluir el derecho de suscripción preferente de acciones (i) con fines generales y (ii) a efectos del dividendo flexible, hasta un máximo del 10% y del 5%, respectivamente, del capital social emitido de la Sociedad en la fecha de la Junta General de Accionistas.
- Adquirir acciones hasta un máximo del 10% del capital social emitido de la Sociedad en la fecha de la Junta General de Accionistas.
- Anular acciones en el número que determine el Consejo. La cancelación podrá realizarse en uno o varios tramos.

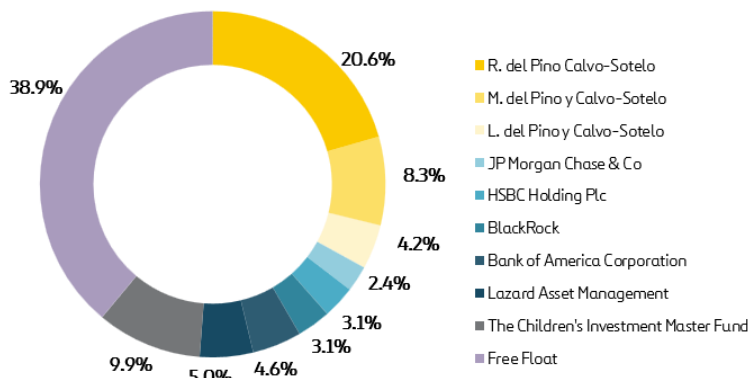
El 11 de abril de 2024, Ferrovial anunció la puesta en marcha de un nuevo programa de recompra de acciones propias. El programa de recompra tiene los siguientes términos:

- Finalidad: cancelar las acciones de Ferrovial a recomprar, reduciendo el capital social de la Sociedad.
- Inversión neta máxima: 500 millones de euros. En ningún caso el número de acciones a adquirir bajo el programa excederá de 37 millones de acciones, representativas aproximadamente del 4,995% del capital social de Ferrovial a la fecha del anuncio.
- Duración: del 2 de mayo de 2024 al 31 de diciembre de 2024 (ambos incluidos).

Ferrovial era titular de 11.416.951 acciones propias a finales de marzo de 2024. El capital social emitido de Ferrovial a 31 de marzo de 2024 era de 7.406.883,65 euros, totalmente suscrito y desembolsado. El capital social estaba integrado por 740.688.365 acciones ordinarias de una única clase, de un céntimo de euro (0,01 euros) de valor nominal cada una.

Anexo II – Estructura accionarial

Participaciones significativas de Ferrovial SE inscritas en el registro público de la Autoridad Holandesa de los Mercados Financieros (AFM - Autoriteit Financiële Markten) a 31 de marzo de 2024:



Anexo III – Detalles por autopistas

AUTOPISTAS – INTEGRACIÓN GLOBAL

(Millones de euros)	TRÁFICO (IMD)			VENTAS			RBE AJUSTADO*			MARGEN RBE AJUSTADO*		DEUDA NETA 100%	PARTICIP.
Integración Global	MAR-24	MAR-23	VAR.	MAR-24	MAR-23	VAR.	MAR-24	MAR-23	VAR.	MAR-24	MAR-23	MAR-24	
NTE**	9	9	2,2%	63	59	6,9%	56	52	6,4%	88,3%	88,7%	1.147	63,0%
LBJ**	11	10	7,4%	46	40	14,9%	38	32	16,0%	82,6%	81,8%	1.855	54,6%
NTE 35W**/**	12	8	44,7%	66	39	70,7%	58	31	84,7%	87,8%	81,2%	1.495	53,7%
I-77**	10	9	9,0%	21	17	23,4%	14	12	22,5%	68,7%	69,3%	174	72,2%
I-66**	7	6	17,8%	44	25	80,1%	34	17	103,3%	77,2%	68,4%	1.487	55,7%
TOTAL EEUU				240	179	34,1%	200	145	38,1%			6.159	
Autema	17.812	18.447	-3,4%	19	18	1,4%	17	16	1,5%	89,4%	89,3%	588	76,3%
Aravia	37.282	36.186	3,0%	11	11	-3,0%	7	9	-26,3%	64,4%	84,8%	7	100,0%
TOTAL ESPAÑA				29	29	-0,2%	23	26	-8,5%			596	
Azores****		11.276			8			7			87,7%		89,2%
Via Livre				4	4	2,2%	1	1	13,6%	22,6%	20,4%	-5	84,0%
TOTAL PORTUGAL				4	12	-68,9%	1	8	-89,5%				-5
TOTAL MATRICES Y OTROS*****				4	3	28,2%	-21	-20	-3,5%				
TOTAL AUTOPISTAS				277	223	24,2%	203	158	28,7%	73,4%	70,8%	6.751	

*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y la conciliación de la medida NIIF más directamente comparable, consultar el apartado V de las Medidas Alternativas de Rendimiento. ** Tráfico en millones transacciones. ***NTE 35W incluye la contribución de NTE 3C (apertura al tráfico al final del mes de junio 2023). ****Desinversión de Azores completada en diciembre de 2023. *****Las ventas y el RBE ajustado incluyen matrices y otros, mientras que la deuda neta se refiere solo a Next Move.

AUTOPISTAS – PUESTA EN EQUIVALENCIA (CIFRAS AL 100%)

(Millones de euros)	TRÁFICO (IMD)			VENTAS			RBE			MARGEN RBE		DEUDA NETA 100%	PARTICIP.
Puesta en Equivalencia	MAR-24	MAR-23	VAR.	MAR-24	MAR-23	VAR.	MAR-24	MAR-23	VAR.	MAR-24	MAR-23	MAR-24	
407 ETR (Km recorridos, millones)	514	480	7,1%	225	203	10,9%	191	167	14,2%	84,7%	82,2%	6.403	43,2%
M4	35.364	34.908	1,3%	9	8	7,5%	5	5	8,6%	57,5%	56,9%	41	20,0%
M3	42.826	42.026	1,9%	3	4	-11,8%	2	2	-13,1%	45,6%	46,3%	17	20,0%
A-66 Benavente Zamora				6	6	3,6%	6	6	1,8%	88,8%	90,4%	143	25,0%
Serrano Park				2	2	-3,4%	1	1	9,3%	73,4%	64,8%	29	50,0%
EMESA				55	45	22,0%	34	26	32,4%	62,3%	57,4%	172	10,0%
Toowomba				6	7	-5,0%	1	1	-3,4%	22,7%	22,3%	204	40,0%
OSARs				2	13	-87,3%	1	0	n.s.	83,7%	-0,5%	207	50,0%
Zero ByPass (Bratislava)				9	9	-1,1%	8	8	-1,5%	85,7%	86,1%	795	35,0%

Anexo IV – Evolución del tipo de cambio

Tipo de cambio expresado en unidades de moneda por euro, significando las variaciones negativas depreciaciones del euro y las variaciones positivas apreciaciones del euro.

	TIPO DE CAMBIO (CIERRE BALANCE)	Var. 2024-2023	TIPO DE CAMBIO MEDIO (PYG)	Var. 2024-2023
Libra Esterlina	0,8549	-2,7%	0,8562	-3,0%
Dólar Americano	1,0790	-0,5%	1,0857	1,2%
Dólar Canadiense	1,4614	-0,3%	1,4638	0,9%
Zloty Polaco	4,2898	-8,3%	4,3324	-8,0%
Dólar Australiano	1,6553	2,1%	1,6511	5,1%
INR - Rupia India	89,8734	0,4%	90,1839	2,2%

Anexo V – Medidas Alternativas de Rendimiento

Este informe de resultados trimestrales presenta información financiera y operativa seleccionada que no ha sido auditada. Esta información ha sido preparada conforme con las NIIF-UE y la Parte 9 del Libro 2 del Código Civil neerlandés. Además, en este informe de resultados trimestrales, la Dirección proporciona otras medidas financieras seleccionadas no reguladas por las NIIF, a las que nos referimos como "APMs" (Medidas Alternativas de Rendimiento) de acuerdo con las directivas de la Autoridad Europea de Valores y Mercados (ESMA) o "medidas no NIIF". En este informe de resultados trimestrales hemos considerado las siguientes medidas no NIIF:

- Medidas no NIIF relacionadas con los resultados operativos, incluyendo Resultado de Explotación (RE) ajustado, y margen Resultado de Explotación (RE) ajustado, Resultado Bruto de Explotación (RBE) Ajustado y Margen Resultado Bruto de Explotación (RBE) Ajustado, Crecimiento Comparable o "Like-for-like" ("Lfl"), Ajustes a Valor Razonable y Cartera.
- Medidas no NIIF relacionadas con la liquidez y los recursos de capital, incluida la deuda neta consolidada y la liquidez ex-proyectos de infraestructuras.

Estas medidas no basadas en las NIIF no se auditan y no deben considerarse alternativas a la información incluida en este informe de resultados trimestrales, como el resultado de explotación, los ingresos, la caja generada por las actividades de explotación o cualquier otra medida de rendimiento derivada conforme con las NIIF como medidas del rendimiento de explotación o los flujos de caja operativos o la liquidez. Creemos que estas medidas no NIIF son métricas comúnmente utilizadas por los inversores para evaluar nuestro rendimiento y el de nuestros competidores. Creemos además que la divulgación de estas medidas es útil para los inversores, ya que estas medidas forman la base de cómo nuestro equipo ejecutivo y el Consejo evalúan nuestro rendimiento. Al divulgar estas medidas, creemos que creamos para los inversores una mayor comprensión y un mayor nivel de transparencia en la forma en que nuestro equipo directivo opera y nos evalúa, y facilita las comparaciones de los resultados del período actual con períodos anteriores. Aunque en el sector en el que operamos se utilizan ampliamente medidas similares, las medidas financieras que utilizamos pueden no ser comparables a las medidas de denominación similar utilizadas por otras empresas, ni pretenden sustituir a las medidas de rendimiento o situación financieras elaboradas de conformidad con las NIIF-UE.

1. Medidas no NIIF: Resultados de explotación

1.1 Resultado de Explotación (RE) ajustado y margen Resultado de Explotación (RE) ajustado

El RE ajustado se define como nuestro beneficio/(pérdida) de explotación del periodo, excluyendo el deterioro y enajenación de activos fijos. Conciliamos el RE ajustado con el beneficio/(pérdida) de explotación en lugar del beneficio/(pérdida) neto porque es la medida más directamente comparable presentada de conformidad con las NIIF-UE en este informe de resultados trimestrales. El RE ajustado es una medida financiera no conforme a las NIIF y no debe considerarse como una alternativa a cualquier otra medida de nuestro rendimiento financiero calculada conforme a las NIIF. El RE ajustado no tiene un significado normalizado y, por lo tanto, no puede compararse con el RE ajustado de otras empresas.

El margen RE ajustado se define como el RE ajustado dividido por nuestros ingresos del periodo correspondiente.

La conciliación detallada de nuestras siguientes tablas establece una conciliación del RE ajustado con nuestro beneficio/(pérdida) neto de explotación puede encontrarse en la información financiera seleccionada contenida en <https://www.ferrovial.com/es/accionistas-e-inversores/informacion-financiera/informacion-financiera-trimestral/> (Documento Excel: Q1 2024 Medidas de Rendimiento Alternativas). Incluye la conciliación de nuestras subdivisiones de Construcción, Autopistas de peaje de EE.UU. y Aeropuertos.

1.2 Resultado Bruto de Explotación (RBE) ajustado y margen Resultado Bruto de Explotación (RBE) ajustado

El RBE ajustado se define como nuestro beneficio/(pérdida) neto de explotación del periodo, excluyendo el deterioro y las enajenaciones y pérdidas de valor de activos fijos y los cargos por depreciación y amortización de activos fijos y derechos de uso de arrendamientos. Conciliamos el RBE ajustado con el beneficio/(pérdida) de explotación en lugar del beneficio/(pérdida) neto porque es la medida más directamente comparable presentada de conformidad con las NIIF-UE en este informe de resultados trimestrales. El RBE ajustado es una medida financiera no conforme a las NIIF y no debe considerarse como una alternativa al resultado de explotación/(pérdida), o a cualquier otra medida de nuestro rendimiento financiero calculada de conformidad con las NIIF. Utilizamos el RBE ajustado para proporcionar un análisis de nuestros resultados operativos, excluyendo la depreciación y la amortización, ya que son variables no monetarias, que pueden variar sustancialmente de una empresa a otra en función de las políticas y la valoración contables de los activos. El RBE ajustado se utiliza como una aproximación al flujo de caja operativo antes de impuestos y refleja la generación de caja antes de la variación del capital circulante.

El RBE Ajustado es una medida ampliamente utilizada para seguir nuestro rendimiento y rentabilidad, así como para evaluar cada uno de nuestros negocios y el nivel de endeudamiento comparando el RBE Ajustado con la Deuda Neta Consolidada. Sin embargo, el RBE Ajustado no tiene un significado estandarizado y, por lo tanto, no puede compararse con el RBE Ajustado de otras empresas.

El Margen de RBE Ajustado se define como el RBE Ajustado dividido por nuestros ingresos del período en cuestión.

La conciliación detallada de nuestro RBE ajustado con nuestro beneficio/(pérdida) de explotación puede consultarse en la información financiera seleccionada que figura en <https://www.ferrovial.com/es/accionistas-e-inversores/informacion-financiera/informacion-financiera-trimestral/> (Documento Excel: Q1 2024 Medidas de Rendimiento Alternativas). Incluye la conciliación de nuestras subdivisiones de Construcción, Autopistas de peaje de EE.UU. y Aeropuertos.

1.3 Comparable o "Like-for-like" ("Lfl") Growth

El Crecimiento Comparable, también denominado Crecimiento "Like-for-like" ("Lfl"), corresponde a la variación relativa interanual en términos comparables de las cifras de ingresos, RE Ajustado y RBE Ajustado.

El crecimiento comparable o "Like-for-like" ("Lfl") es una medida financiera no conforme a las NIIF y no debe considerarse como una alternativa a los ingresos, el beneficio/(pérdida) de explotación o cualquier otra medida de nuestro rendimiento financiero calculada conforme a las NIIF. El crecimiento comparable o "Like-for-like" ("Lfl") se calcula ajustando cada año, de acuerdo con las siguientes reglas:

- Eliminación del efecto del tipo de cambio, calculando los resultados de cada periodo al tipo del periodo en curso.
- Eliminación del impacto de deterioro de los activos fijos del RE ajustado de cada periodo.
- En el caso de enajenación de alguna de nuestras empresas y pérdida de control de esta, eliminación de los resultados de explotación de la empresa enajenada cuando se produzca efectivamente el impacto, para lograr la homogeneización del resultado de explotación.
- Eliminación de los costes de reestructuración en todos los periodos. En las adquisiciones de nuevas empresas que se consideren materiales, eliminación en el periodo actual de los resultados de explotación de dichas empresas, salvo en el caso de que esta eliminación no sea posible debido al alto nivel de integración con otras unidades de reporte. Las empresas significativas son aquellas cuyos ingresos representan $\geq 5\%$ de los ingresos de la unidad de reporte antes de la adquisición.

- En caso de cambios en el modelo contable de un contrato o activo específico, cuando sean significativos, la aplicación del mismo modelo contable al resultado de explotación del ejercicio anterior.
- Eliminación de otros impactos no recurrentes (principalmente relacionados con impuestos y recursos humanos) considerados relevantes para una mejor comprensión de nuestros resultados subyacentes en todos los periodos.

Utilizamos el Crecimiento Comparable o "Like-for-like" ("Lfl") para proporcionar una medida más homogénea de la rentabilidad subyacente de los negocios, excluyendo elementos no recurrentes que inducirían a una interpretación errónea del crecimiento reportado, impactos tales como movimientos en los tipos de cambio, o cambios en el perímetro de consolidación que distorsionan la comparabilidad de la información. Además, creemos que nos permite proporcionar información homogénea para una mejor comprensión del rendimiento de cada uno de nuestros negocios.

La conciliación detallada de nuestros ingresos en términos comparables con nuestros ingresos, RE/RBE ajustado en términos comparables con nuestro beneficio/(pérdida) de explotación, por división de negocio, puede encontrarse en la información financiera seleccionada contenida en <https://www.ferrovial.com/es/accionistas-e-inversores/informacion-financiera/informacion-financiera-trimestral/> (Documento Excel: Q1 2024 Medidas de Rendimiento Alternativas).

1.4 Cartera

La Cartera corresponde a nuestros ingresos pendientes de ejecución correspondientes a aquellos contratos de la división de Construcción que tenemos firmados y sobre los que tenemos certeza sobre su futura ejecución. La Cartera se calcula sumando los contratos del año en curso al saldo de la Cartera de contratos del final del año anterior, menos los ingresos reconocidos en el año en curso. El ingreso total de un contrato corresponde al precio o tarifa acordada correspondiente a la entrega de bienes y/o a la prestación de los servicios contemplados. Si la ejecución de un contrato está pendiente del cierre de una financiación, los ingresos de dicho contrato no se añadirán al cálculo de la Cartera hasta que se cierre dicha financiación.

Utilizamos la cartera como indicador de nuestros ingresos futuros, ya que refleja, para cada contrato, los ingresos finales menos el importe neto del trabajo realizado.

No existe una medida financiera comparable a la cartera en las NIIF. Esta conciliación se basa en que el valor de la cartera de una obra concreta, que está compuesta de su valor de contratación menos los trabajos de construcción realizados, que es el principal componente de la cifra de ventas. Por lo tanto, no es posible presentar una conciliación de la cartera con nuestros estados financieros. Consideramos que la diferencia entre la obra ejecutada y los ingresos consignados para la División de Construcción en los Estados Financieros es atribuible al hecho de que éstos están sujetos, entre otros, a los siguientes ajustes (i) ajustes de consolidación, (ii) cargos a empresas conjuntas, (iii) venta de maquinaria y (iv) Confirmación de ingresos.

2. Medidas no NIIF: Liquidez y recursos de capital

2.1 Deuda neta consolidada

La Deuda Neta Consolidada corresponde a nuestro saldo neto de caja y equivalentes (incluida la caja restringida a corto y largo plazo) menos la deuda financiera (deuda bancaria y obligaciones, incluida la deuda a corto y largo plazo), incluido un saldo relacionado con derivados de tipo de cambio (que cubre tanto la emisión de deuda en moneda distinta de la utilizada por la empresa emisora como las posiciones de caja expuestas al riesgo de tipo de cambio). Los pasivos por arrendamiento financiero no forman parte de la Deuda Neta Consolidada. La Deuda Neta Consolidada es una medida financiera que no se basa en las NIIF y no debe considerarse como una alternativa a los ingresos netos o a cualquier otra medida de nuestro rendimiento financiero calculada con arreglo a las NIIF.

Además, desglosamos nuestra deuda neta en dos categorías:

- Deuda neta de proyectos de infraestructuras: deuda neta correspondiente a nuestros proyectos de infraestructuras, sin recurso al accionista o con recurso limitado a las garantías otorgadas.
- Deuda neta ex-proyectos de infraestructuras: deuda neta correspondiente a nuestros otros negocios, incluidos nuestros holdings y otras empresas que no se consideran proyectos de infraestructuras. La deuda incluida generalmente tiene recurso.

También analizamos la evolución de nuestra Deuda Neta Consolidada de ex-proyectos de infraestructuras, separada en las siguientes partidas:

1. la variación de caja y equivalentes de caja ;
2. la variación de nuestras deudas a corto y largo plazo durante el período correspondiente; y cambios en partidas financieras adicionales que consideramos parte de nuestra Deuda Neta Consolidada de ex-proyectos de infraestructuras , incluyendo cambios de caja restringida a largo plazo, cambios en el saldo relacionado con derivados de tipo de cambio, cambios en saldos de posiciones intragrupo y cambios en otros activos financieros a corto plazo.

La conciliación de la Deuda Neta Consolidada con nuestra caja y equivalentes de caja, así como los cambios en la Deuda Neta Consolidada de sociedades ex-proyectos a nuestro flujo consolidado pueden encontrarse en la información financiera seleccionada contenida en <https://www.ferrovial.com/es/accionistas-e-inversores/informacion-financiera/informacion-financiera-trimestral/> (Documento Excel: Q1 2024 Medidas de Rendimiento Alternativas).

2.2 Liquidez ex-proyectos de infraestructuras

La Liquidez ex-proyectos de infraestructuras corresponde a la suma de la caja y equivalentes de caja obtenidos de nuestras sociedades ex-proyectos de infraestructuras, la caja restringida a largo plazo, así como las líneas de crédito comprometidas a corto y largo plazo que permanecen no dispuestas al final de cada periodo (correspondientes a créditos concedidos por entidades financieras que pueden ser dispuestos por nosotros dentro de los términos, importe y otras condiciones acordadas en cada contrato) y los flujos de caja de instrumentos de cobertura forwards.

Utilizamos la liquidez ex-proyectos de infraestructuras para determinar nuestra liquidez para hacer frente a cualquier compromiso financiero en relación con nuestros proyectos ex infraestructuras.

La conciliación detallada de la liquidez ex-infra se puede encontrar en la información financiera seleccionada contenida en el <https://www.ferrovial.com/es/accionistas-e-inversores/informacion-financiera/informacion-financiera-trimestral/> (Documento Excel: Q1 2024 Medidas de Rendimiento Alternativas).