



ferrovial

For a world on the move

Ferrovial SE y Sociedades Dependientes

Informe de Gestión

Resultados enero-septiembre 2023

AVISO LEGAL

Este informe puede contener afirmaciones a futuro sobre la sociedad. Dichas afirmaciones se basan en las estimaciones y previsiones financieras, así como en los supuestos subyacentes a las mismas, los informes sobre planes, objetivos y expectativas, que remiten, entre otras cosas, a estimaciones sobre el futuro crecimiento de las diferentes líneas de negocio y la actividad internacional, la cuota de mercado, los resultados financieros y otros aspectos relativos a la actividad y situación de la sociedad. Dichas afirmaciones a futuro no constituyen, por su naturaleza, ninguna garantía sobre el futuro rendimiento, puesto que están sujetas a riesgos e incertidumbres, y otros factores importantes que podrían provocar hechos o resultados diferentes de los expresados en dichas afirmaciones a futuro. Salvo de conformidad con sus obligaciones jurídicas o reglamentarias, la sociedad no se compromete a actualizar ni revisar ninguna afirmación a futuro para reflejar cambios en acontecimientos, condiciones ni circunstancias en los que se base cualquier afirmación.

Este informe y la información en él contenida, no debe interpretarse como una oferta de compra, venta o canje, o una solicitud de una oferta de compra, venta o canje de valores, o una recomendación o asesoramiento sobre ningún valor.



Resultados de Ferrovial enero-septiembre 2023

- **El tráfico en 407 ETR se incrementó en un +16,7% en 9M 2023 frente a 9M 2022**, debido principalmente al levantamiento por parte de la provincia de Ontario de todas las restricciones relacionadas con el COVID-19 que estaban en vigor durante 1T 2022, lo que provocó un aumento de la movilidad y de los desplazamientos a los lugares de trabajo en 2023. En 3T 2023, el crecimiento del tráfico también se vio favorecido por un aumento de las actividades de construcción de rehabilitación en la Autopista 401. Las ventas fueron de 1.120 millones de dólares canadienses, incrementándose un +16,1% debido a la tendencia positiva de los volúmenes de tráfico.
- **Las Managed Lanes mostraron un fuerte crecimiento del tráfico en 9M 2023.** Todas las Managed Lanes (MLs) registraron un sólido crecimiento en el ingreso medio por transacción vs 9M 2022 con las MLs en Texas superando la última actualización del soft cap (+6,5% en 2023): LBJ +10,8%, NTE 35W +13,0% y NTE +8,4%. Este mismo indicador se incrementó en un +31,8% en la I-77, esta autopista no tiene límite tarifario. I-66 alcanzó unos ingresos medios por transacción de 5,3 dólares en 9M 2023, con el tráfico y los ingresos en periodo de ramp up.
- **El tráfico en Heathrow y Dalaman se situó en niveles superiores a pre-pandemia en el mes de Septiembre.** Heathrow recibió 59,4 millones de pasajeros en 9M 2023 (+34,4% vs 9M 2022), el tráfico sigue mejorando frente a los niveles de 2019 alcanzando un -2,6% en 9M 2023 vs 9M 2019. El número de pasajeros en septiembre estanco se situó por primera vez por encima de los niveles pre-pandemia (+4,4% vs septiembre 2019). AGS mostró una evolución positiva del tráfico vs 9M 2022 (+14,9%), mientras que el tráfico respecto a los niveles de 2019 sigue mejorando (-25,1%). Dalaman mostró una sólida evolución, superando 2019 (+3,8% vs 2019).
- **El Resultado de Explotación de Construcción se situó en 35 millones de euros** frente a los 38 millones de euros en 9M 2022, afectado por las obras de finalización de los grandes proyectos en las fases finales en EE.UU., parcialmente compensado por la sólida evolución de Budimex (6,6% margen RE). El margen RE alcanzó 0,7% vs 0,8% en 9M 2022. La cartera alcanzó 14.968 millones de euros (+0,9% comparable), sin incluir contratos pre-adjudicados por un importe aproximado de 2.500 millones de euros.
- **Sólida situación financiera:** altos niveles de liquidez hasta los 4.915 millones de euros y una posición neta de caja ex-infraestructuras (635 millones de euros). El mayor consumo de caja en 9M 2023 fue de 511 millones de euros correspondientes a la recompra del Bono Híbrido, parcialmente compensado por los 396 millones de euros de dividendos procedentes de proyectos de infraestructura, incluida la primera distribución de dividendos de NTE 35W (216 millones de euros).

CUENTA DE RESULTADOS

(Millones de euros)	SEP-23	SEP-22
VENTAS	6.221	5.555
RBE	700	533
Amortización de inmovilizado	-307	-228
RE antes de deterioros y enajenación de inmovilizado	393	305
Deterioros y enajenación de inmovilizado	0	-6
RE después de deterioros y enajenación de inmovilizado	393	299

VENTAS

(Millones de euros)	SEP-23	SEP-22	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	781	563	38,7%	41,2%
Aeropuertos	69	41	68,4%	11,2%
Construcción	5.140	4.764	7,9%	8,5%
Infr. Energéticas y Movilidad	253	216	16,7%	16,8%
Otros	-21	-29	28,6%	29,3%
Total Ventas	6.221	5.555	12,0%	12,3%

RBE

(Millones de euros)	SEP-23	SEP-22	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	577	407	41,9%	44,3%
Aeropuertos	23	-2	n.s.	n.s.
Construcción	132	118	11,7%	7,9%
Infr. Energéticas y Movilidad	10	19	-47,4%	n.s.
Otros	-42	-9	n.s.	n.s.
Total RBE	700	533	31,3%	34,1%

RE (antes de deterioro y enajenación del inmovilizado)

(Millones de euros)	SEP-23	SEP-22	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	406	280	44,9%	40,1%
Aeropuertos	6	-9	166,9%	86,4%
Construcción	35	38	-9,0%	-18,4%
Infr. Energéticas y Movilidad	-5	10	-149,1%	65,6%
Otros	-48	-14	-240,0%	-240,2%
Total RE	393	305	29,0%	31,1%

RBE PROPORCIONAL (cifras comparables)

(Millones de euros)	SEP-23	SEP-22	VAR.
Autopistas	741	603	22,9%
Aeropuertos	524	374	40,0%
Construcción	97	80	20,7%
Infr. Energéticas y movilidad	25	10	152,3%
Otros	-42	-9	n.s.
Total RBE	1.345	1.058	27,0%

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA (PNT)

(Millones de euros)	SEP-23	DIC-22
PNT ex-proyectos infraestructura	635	1.439
PNT proyectos infraestructura	-7.221	-7.219
Autopistas	-6.850	-6.852
Resto	-372	-367
Posición neta de tesorería total	-6.586	-5.781

TRÁFICO

	vs 9M 2022	vs 9M 2019
407 ETR (km recorridos)	16,7%	-7,6%
NTE*	10,3%	16,6%
LBJ*	9,8%	-9,1%
NTE 35W*	14,4%	22,6%
I-77*	19,9%	n.s.
Heathrow	34,4%	-2,6%
AGS	14,9%	-25,1%
Dalaman	15,8%	3,8%

*Transacciones

RESULTADO CONSOLIDADO

- **Ventas** se situaron en 6.221 millones de euros (+12,3% comparable) apoyado en el incremento en ventas de Construcción (+8,5% comparable) y de Autopistas (+41,2% comparable).
- **RBE** alcanzó 700 millones de euros (+34,1% comparable) apoyado en una mayor contribución de Autopistas (+44,3% comparable), en particular las autopistas americanas con un RBE de 535 millones de euros.

RESULTADOS DIVISIONALES

Autopistas: las ventas crecieron un +41,2% comparable y el RBE un +44,3% comparable. El RBE se situó en 577 millones de euros.

- **Las Managed Lanes en Texas:** mostraron un sólido crecimiento del tráfico en 9M 2023 vs 9M 2022, NTE +10,3%, LBJ +9,8% y NTE 35W +14,4%, esta última registra una evolución positiva tras la apertura al tráfico de NTE 3C el 20 de junio, compensando las obras de construcción de la ampliación en 1T y 2T. El tráfico en la NTE 35W excluyendo el impacto del segmento 3C registró un incremento de +5,6% vs 9M 2022. En la NTE y NTE 35W, el tráfico superó los niveles pre-pandemia (2019), mientras el tráfico de LBJ continúa por debajo de los niveles de 2019, principalmente por las obras de construcción desarrolladas en la zona. Todas las MLs lograron crecimiento en el ingreso medio por transacción frente a 9M 2022: NTE 35W +13,0%, LBJ +10,8% y NTE +8,4%.

- **NTE** generó unas ventas de 213 millones de dólares (+19,7%), apoyado en mayor tráfico y tarifas más altas. El RBE ascendió a 188 millones de dólares (+19,8%). El margen RBE fue de 88,2% (88,1% en 9M 2022).
- **LBJ** registró unas ventas de 143 millones de dólares (+21,7%), apoyado en mayor tráfico y tarifas más altas. El RBE ascendió a 119 millones de dólares (+23,6%), y un margen RBE de 83,0% (81,7% en 9M 2022).
- **NTE 35W** alcanzó unas ventas de 160 millones de dólares (+29,4%) apoyado en mayor tráfico y tarifas más altas. El RBE ascendió a 137 millones de dólares (+28,3%), con un margen RBE del 85,3% (86,1% en 9M 2022).
- **I-77 Managed Lanes** registró un incremento del tráfico de +19,9% frente a 9M 2022. Las ventas alcanzaron 67 millones de dólares (+56,6% vs 9M 2022) con un incremento significativo en el ingreso por transacción (+31,8% vs 9M 2022). El RBE fue de 48 millones de dólares, con un margen RBE del 71,8% (60,1% en 9M 2022).

- En **I-66 Managed Lanes**, las ventas y el tráfico continúan en periodo de *ramp up*. Las ventas alcanzaron 116 millones de dólares en 9M 2023. El RBE ascendió a 89 millones de dólares, con un margen RBE del 76,3%.

- **407 ETR** mostró un aumento del tráfico en 9M 2023 (+16,7% vs 9M 2022), debido principalmente al levantamiento por parte de la provincia de Ontario de todas las restricciones relacionadas con el COVID-19 que estaban en vigor durante 1T 2022, lo que provocó un aumento de la movilidad y de los desplazamientos a los lugares de trabajo en 2023. En 2T y 3T 2023, el crecimiento del tráfico también se vio favorecido por un aumento de las actividades de construcción de rehabilitación en la Autopista 401. Las ventas fueron de 1.120 millones de dólares canadienses, incrementándose un +16,1% debido a la continua recuperación de los volúmenes de tráfico cuando se levantaron las restricciones en 2022. El RBE ascendió a 969 millones de dólares canadienses (+16,1%) con un margen RBE de 86,5%.

Aeropuertos: el tráfico ha mostrado una sólida mejora en 9M 2023 vs 9M 2022 en todos los activos. Heathrow alcanzó un -2,6% en 9M 2023 vs 9M 2019, registrando un +4,4% en el tráfico estanco de septiembre, el primer mes por encima de los niveles pre-pandemia.

- **Heathrow:** las ventas se incrementaron +30,1% y el RBE ajustado +35,9% vs. 9M 2022. Heathrow recibió 59,4 millones de pasajeros en 9M 2023 aumentando un +34,4% respecto al 9M 2022.

- **AGS:** las ventas se incrementaron +19,4% vs. 9M 2022 impulsado por el mayor tráfico en los tres aeropuertos (+14,9% vs. 9M 2022) junto con mayor rentabilidad. El RBE registró un fuerte crecimiento del +34,9% vs 9M 2022.

- **Dalaman** registró unas ventas de 62 millones de euros impulsadas por la evolución positiva del tráfico debido a la estacionalidad del aeropuerto. El RBE se situó en 47 millones de euros. El tráfico alcanzó 4,4 millones de pasajeros (+15,8% vs 9M 2022).

Construcción incrementó las ventas un +8,5% comparable. El RE alcanzó 35 millones de euros vs. 38 millones de euros en 9M 2022, afectado por las obras de finalización de los grandes proyectos en fases finales en EE.UU., parcialmente compensado por la sólida evolución positiva de Budimex (6,6% margen RE). El margen RE se situó en 0,7% vs 0,8% en 9M 2022. La cartera alcanzó 14.968 millones de euros (+0,9% comparable), sin incluir contratos pre-adjudicados por un importe aproximado de 2.500 millones de euros.

DIVIDENDOS DE PROYECTOS

Los dividendos recibidos de proyectos alcanzaron 396 millones de euros en 9M 2023 (164 millones de euros en 9M 2022) destacando:

- **407 ETR:** Ferrovial recibió 89 millones de euros en 9M 2023 (63 millones de euros en 9M 2022). En el Consejo de Administración de octubre, se aprobó un dividendo de 650 millones de dólares canadienses (al 100%) para el 4T 2023.
- **Managed Lanes Texas:** Ferrovial recibió 285 millones de euros, incluyendo el primer reparto de dividendos de NTE 35W (216 millones de euros), junto con NTE (54 millones de euros) y LBJ (16 millones de euros), frente a 59 millones de euros en 9M 2022.
- **Resto Autopistas:** 19 millones de euros en 9M 2023 (147 millones de euros en 9M 2022), destacando 7 millones de euros de las autopistas australianas, 4 millones de euros de las autopistas españolas y 2 millones de euros de las autopistas irlandesas.
- **Heathrow:** no se abonaron dividendos en 9M 2023 ni 9M 2022.

POSICIÓN FINANCIERA

En 9M 2023, la caja neta ex-infra ascendió a 635 millones de euros vs. 1.439 millones en diciembre 2022. La deuda neta de proyectos de infraestructuras se situó en 7.221 millones de euros (7.219 millones de euros en diciembre 2022). La deuda neta consolidada alcanzó 6.586 millones de euros (5.781 millones de euros en diciembre 2022).

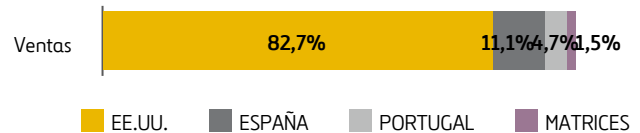
PRINCIPALES HITOS DE SOSTENIBILIDAD

La sostenibilidad sigue estando en la base de nuestra estrategia. En 9M 2023:

- Ferrovial recibió el reconocimiento de **Top 'Employer' 2023** como una de las mejores empresas para trabajar en España.
- Ferrovial emitió su **primer bono sostenible** (500 millones de euros).
- Ferrovial presentó la **Estrategia Climática** a votación consultiva de la Junta de Accionistas de 2022 con más del 90% de aprobación.
- Ferrovial ha sido incluida en el **S&P Global's Sustainability Yearbook 2023**.
- Ferrovial incluida en el **índice global FTSE4Good por vigésimo año consecutivo**.
- Ferrovial ha firmado su **programa anual de ayudas sociales**, el cual contará con más de 52.000 beneficiarios. El objetivo es mejorar el acceso al agua potable, contribuir a la lucha contra la inseguridad alimentaria y paliar la pobreza.
- **Heathrow continúa impulsando la función del combustible de aviación sostenible (SAF)**. Tras el éxito de 2022, se ha aumentado el incentivo del 0,5% al 1,5% en 2023, experimentando una vez más un exceso de demanda.
- **Heathrow es el primer aeropuerto en recibir la validación por parte de SBTi de sus objetivos de reducción de las emisiones de carbono para 2030**.

Autopistas

Ventas	781	+41,2%	Comparable
RBE	577	+44,3%	Comparable



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

TRÁFICO

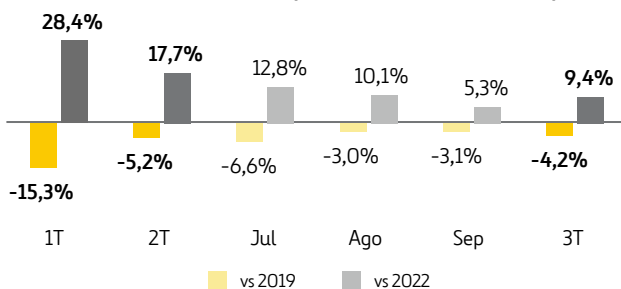
	SEP-23	SEP-22	VAR.
Longitud media (km)	22,94	22,60	1,5%
Trafico/trayecto (mn)	82,51	71,80	14,9%
VKTs (mn)	1.893	1.622	16,7%
Ingreso medio por trayecto (CAD)	13,26	13,29	-0,2%

VKT (kilómetros recorridos)

En 9M 2023, los VKTs aumentaron un +16,7% frente a 9M 2022, debido principalmente al levantamiento por parte de la provincia de Ontario de todas las restricciones relacionadas con el COVID-19 que estaban en vigor durante 1T 2022, lo que provocó un aumento de la movilidad y de los desplazamientos a los lugares de trabajo en 2023. En 2T y 3T 2023, el crecimiento del tráfico también se vio favorecido por un aumento de las actividades de construcción de rehabilitación en la Autopista 401.

En comparación con 2019, los volúmenes de tráfico en el 3T 2023 siguieron siendo inferiores (-4,2%), pero mostraron una tendencia positiva frente a trimestres anteriores, gracias al aumento de movilidad en la zona.

Evolución del tráfico mensual y trimestral frente a 2022 y 2019



Management continúa haciendo seguimiento de la recuperación gradual del tráfico y estima que no tendrá un impacto a largo plazo en la situación financiera de la compañía.

PyG

(Millones de dólares canadienses)	SEP-23	SEP-22	VAR.
Ventas	1.120	965	16,1%
RBE	969	834	16,1%
Margen RBE	86,5%	86,5%	
RE	896	761	17,7%
Margen RE	80,0%	78,9%	

Las ventas se incrementaron un +16,1% en 9M 2023, alcanzando 1.120 millones de dólares canadienses.

- **Ingresos de peajes** (91,7% del total): +15,5% hasta 1.026 millones de dólares canadienses, debido al aumento de los viajes y los VKTs respecto a 9M 2022.
- **Ingresos de cuota** (7,1% del total): +4,6% hasta 79 millones de dólares canadienses debido al aumento del tráfico.
- **Ingresos por contratos** (1,2% del total) alcanzaron 14 millones de dólares canadienses en 9M 2023, relacionados con la reconfiguración de la tecnología de peaje en carretera relacionado con la cancelación del peaje de las autopistas 412 y 418. El contrato se completó el 1 de junio de 2023.

OPEX (+15,9%), mayores gastos de operaciones de sistemas debido a mayores costes de consultoría y licencias, principalmente relacionados con el proyecto de planificación de recursos empresariales y gestión de relaciones con los clientes de la compañía. Mayores costes de operaciones con clientes derivados de una mayor provisión para pérdidas de dudoso cobro, mayores costes de facturación y de gastos bancarios, debido al aumento del tráfico. También, los costes operativos de las autopistas aumentaron debido principalmente a mayores costes de mantenimiento de las estructuras.

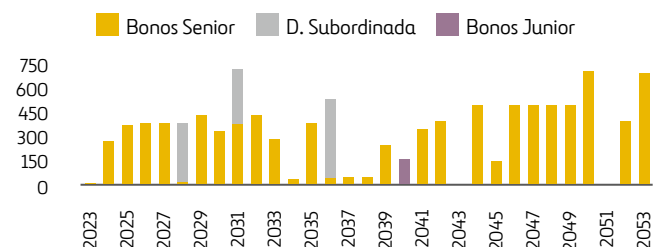
RBE +16,1%, como resultado del aumento del tráfico. El margen RBE se mantuvo en línea con el 9M 2022 y fue del 86,5%.

Dividendos: 300 millones de dólares canadienses se abonaron a los accionistas en 9M 2023. Se aprobó un dividendo de 650 millones de dólares canadienses para el 4T 2023.

En 9M 2022, los dividendos repartidos alcanzaron los 200 millones de dólares canadienses.

Deuda neta a cierre de septiembre: 8.953 millones de dólares canadienses (coste medio 4,20%). Un 47% de la deuda tiene un vencimiento superior a 15 años. Los próximos vencimientos de bonos: 14 millones de dólares canadienses en 2023, 272 millones de dólares canadienses en 2024 y 373 millones de dólares canadienses en 2025.

Vencimientos de los bonos de 407 ETR



Calificación crediticia de 407 ETR

- **S&P:** "A" (Deuda Senior), "A-" (Deuda Junior) y "BBB" (Deuda subordinada) con perspectiva estable (24 de febrero de 2022).
- **DBRS:** "A" (Deuda Senior), "A low" (Deuda Junior) y "BBB" (Deuda subordinada) con perspectiva estable, reafirmada el 28 de junio de 2023.

Tarifas 407 ETR

Las tarifas no han variado desde febrero de 2020.

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.

407 ETR y la provincia de Ontario acordaron que el evento de Fuerza Mayor finaliza cuando los volúmenes de tráfico en la 407 ETR y vías adyacentes alcancen niveles pre-pandemia (medidos como el promedio de 2017 a 2019), o cuando haya un incremento en las tarifas o en los cargos a los usuarios.

Al finalizar el evento de Fuerza Mayor, la 407 ETR estará sujeta al pago de Schedule 22, si aplica, a partir del año siguiente. Este acuerdo puede consultarse en la página web de 407 ETR.

MANAGED LANES DE TEXAS (EE.UU.)

En 9M 2023, el tráfico en todas las MLs continuó mejorando, mostrando una sólida evolución vs 9M 2022. El tráfico en NTE 35W registró un sólido rendimiento, incluido el segmento 3C con el tráfico en periodo de ramp up después de la apertura anticipada en junio, parcialmente compensado por el impacto negativo sobre el tráfico de las obras de construcción antes de la apertura. El tráfico superó los niveles pre-pandemia (2019) en NTE y NTE 35W, mientras el tráfico de LBJ continúa por debajo de los niveles de 2019, principalmente por las obras de construcción desarrolladas en la zona. Todas las MLs registraron un crecimiento del ingreso medio por transacción frente a 9M 2022 por encima de la inflación, impulsado por mayores tarifas y el soft cap vinculado a la inflación.

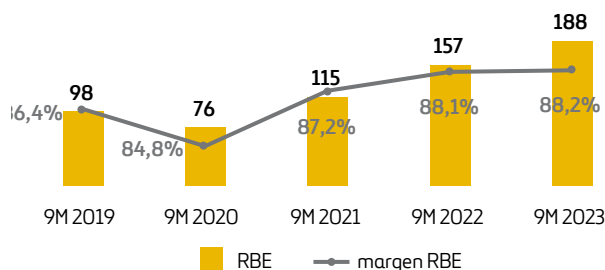
NTE 1-2 (63,0%, consolidación global)

En 9M 2023, el tráfico se incrementó un +10,3% vs 9M 2022. El tráfico ha mejorado gracias a una mayor movilidad desde que en 1T 2022 se vio afectado por Ómicron.

(Millones de dólares americanos)	SEP-23	SEP-22	VAR.
Transacciones (mn)	29	27	10,3%
Tarifa media por transacción (dólares)	7,2	6,6	8,4%
Ventas	213	178	19,7%
RBE	188	157	19,8%
Margen RBE	88,2%	88,1%	
RE	164	127	28,7%
Margen RE	76,9%	71,5%	

La **tarifa media por transacción** en 9M 2023 alcanzó los 7,2 dólares frente a los 6,6 dólares en 9M 2022 (+8,4%), impactado positivamente por mayores tarifas.

Evolución del RBE de NTE



La **deuda neta de NTE** a septiembre de 2023 alcanzó 1.211 millones de dólares (1.223 millones de dólares en diciembre de 2022), a un coste medio de 4,46% (incluyendo la financiación de la configuración definitiva de NTE).

Cierre financiero de la configuración definitiva de NTE: el consorcio NTE, dirigido por Cintra, ha emitido 414,2 millones de dólares mediante Private Activity Bonds (PABs). Los fondos principalmente están destinados a la financiación de la construcción de determinadas mejoras de capacidad que exige el Acuerdo de Desarrollo Integral con el Departamento de Transporte de Texas (TxDOT). Debido al éxito del proyecto, estas mejoras de capacidad se aplicarán antes de lo previsto inicialmente. Una vez completada esta operación, las obras comenzarán de inmediato y se prevé que finalicen 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

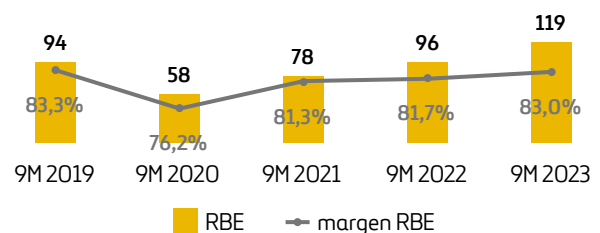
LBJ (54,6%, consolidación global)

En 9M 2023, el tráfico se incrementó un +9,8% vs 9M 2022, pero aún está por debajo de los niveles de 2019. El tráfico ha mejorado gracias a una mayor movilidad desde que en 1T 2022 se vio afectado por Ómicron.

(Millones de dólares americanos)	SEP-23	SEP-22	VAR.
Transacciones (mn)	32	29	9,8%
Tarifa media por transacción (dólares)	4,4	4,0	10,8%
Ventas	143	117	21,7%
RBE	119	96	23,6%
Margen RBE	83,0%	81,7%	
RE	97	71	35,8%
Margen RE	67,8%	60,7%	

La **tarifa media por transacción** en 9M 2023 alcanzó los 4,4 dólares frente a los 4,0 dólares en 9M 2022 (+10,8%), impactado positivamente por mayores tarifas.

Evolución del RBE de LBJ



La **deuda neta de LBJ** a septiembre de 2023 alcanzó 1.999 millones de dólares (2.020 millones de dólares en diciembre 2022), con un coste medio del 4,03%.

Calificación crediticia

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

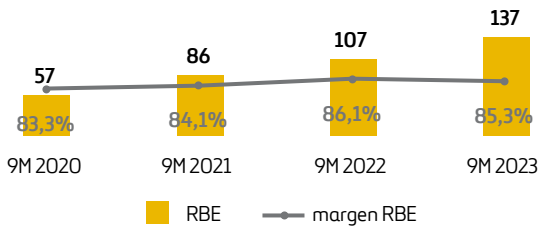
NTE 35W (53,7%, consolidación global)

En 9M 2023, el tráfico de NTE 35W se incrementó +14,4% vs 9M 2022, mostrando una evolución positiva gracias a la apertura al tráfico de NTE 3C el 20 de junio, compensando el impacto de las obras de construcción relacionadas con la ampliación en 1T y 2T. El tráfico en la NTE 35W excluyendo el impacto del segmento 3C registró un incremento de +5,6% vs 9M 2022.

(Millones de dólares americanos)	SEP-23	SEP-22	VAR.
Transacciones (mn)	29	26	14,4%
Tarifa media por transacción (dólares)	5,4	4,8	13,0%
Ventas	160	124	29,4%
RBE	137	107	28,3%
Margen RBE	85,3%	86,1%	
RE	117	85	38,3%
Margen RE	73,1%	68,3%	

La **tarifa media por transacción** en 9M 2023 alcanzó 5,4 dólares frente a 4,8 dólares en 9M 2022 (+13,0%), impactado positivamente por mayores tarifas.

Evolución del RBE de NTE 35W



La **deuda neta de NTE 35W** a septiembre 2023 alcanzó 1.586 millones de dólares (1.233 millones de dólares en diciembre de 2022), a un coste medio de 4,93% (incluyendo el segmento NTE 3C).

Calificación crediticia

	PAB	TIFIA
Moody's	Baa2	Baa2
FITCH	BBB	BBB

I-77 (72,2%, consolidación global)

En 9M 2023, el tráfico se incrementó +19,9% frente a 9M 2022, mostrando una fuerte recuperación pese al impacto en tráfico por el repunte de la variante Ómicron en 1T 2022.

(Millones de dólares americanos)	SEP-23	SEP-22	VAR.
Transacciones (mn)	31	25	19,9%
Tarifa media por transacción (dólares)	2,2	1,6	31,8%
Ventas	67	43	56,6%
RBE	48	26	87,2%
Margen RBE	71,8%	60,1%	
RE	41	19	119,7%
Margen RE	61,4%	43,8%	

La **tarifa media por transacción** en 9M 2023 alcanzó 2,2 dólares frente a los 1,6 dólares de 9M 2022 (+31,8%), impactado por mayores tarifas.

La **deuda neta de I-77** a septiembre de 2023 alcanzó 216 millones de dólares (257 millones de dólares en diciembre 2022), a un coste medio del 3,65%.

Calificación crediticia

	PAB	TIFIA
FITCH	BBB	BBB
DBRS	BBB	BBB

I-66 (55,7%, consolidación global)

En 9M 2023, el tráfico alcanzó 21 millones de transacciones, con el tráfico en periodo de *ramp up*.

(Millones de dólares americanos)	SEP-23
Transacciones (mn)	21
Tarifa media por transacción (dólares)	5,3
Ventas	116
RBE	89
Margen RBE	76,3%
RE	22
Margen RE	19,3%

La **tarifa media por transacción** en 9M 2023 alcanzó 5,3 dólares.

La **deuda neta de I-66** a septiembre de 2023 alcanzó 1.602 millones de dólares (1.644 millones de dólares en diciembre de 2022), a un coste medio del 3,57%.

Calificación crediticia

	PAB	TIFIA
Moody's	Baa3	Baa3
FITCH	BBB	BBB



IRB (24,86%, puesta en equivalencia)

De acuerdo con la legislación india, la última información disponible corresponde al cierre del primer trimestre del ejercicio fiscal de 2024 de IRB, que comprende desde abril 2023 hasta marzo 2024. En consecuencia, los estados financieros consolidados a nueve meses de Ferrovial solo incluyen la aportación de la sociedad en de la primera mitad del 2023 (es decir, desde enero a junio, seis meses).

(Millones de euros)	SEP-23	SEP-22	VAR.
Ventas	386	448	-13,9%
RBE	193	246	-21,5%
Margen RBE	50,1%	55,0%	
RE	142	199	-28,5%
Margen RE	36,8%	44,3%	

OTRAS AUTOPISTAS

Azores (Portugal): Ferrovial ha alcanzado un acuerdo para vender su participación (89,2%) a los fondos de infraestructuras Horizon y RiverRock. La transacción asciende a 42,6 millones de euros. Ferrovial seguirá prestando servicios técnicos a la concesionaria durante dos años prorrogable de común acuerdo. El cierre de la operación está supeditado a la aprobación de las autoridades portuguesas y los prestamistas.

ACTIVOS EN CONSTRUCCIÓN

(Millones de euros)	CAPITAL INVERTIDO	CAPITAL COMPROMETIDO PENDIENTE	DEUDA NETA 100%	PARTICIP. CINTRA
Integración Global				
Activos intangibles	1.001	0	-3.016	
I-66*	921	0	-1.515	55,7 %
NTE 35W**	81	0	-1.500	53,7 %
Puesta en Equivalencia				
Activos financieros	58	27	-1.439	
Ruta del Cacao	58	0	-327	30,0 %
Silvertown Tunnel	0	27	-1.112	22,5 %

* Capital invertido y comprometido incluye la adquisición del 5.704% de participación adicional (EUR162mn).

** Capital invertido y comprometido referido al Segmento 3C. Deuda neta 100%: incluye los 3 segmentos.

- **Ruta del Cacao (Colombia):** 152 km de los cuales 81 km son de nuevas autopistas de peaje, incluyendo la 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 estaban completos en un 97,7% a 30 de septiembre de 2023.
- **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 80,6% a 30 de septiembre de 2023.

PROYECTOS EN LICITACIÓN

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

- Pre-calificación en SR400 Managed Lanes en Atlanta (Georgia).
- Seguimiento activo de varios proyectos en otros estados. 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

Tráfico

(Millones de pasajeros)	SEP-23	SEP-22	VAR.
Reino Unido	3,1	2,4	29,2%
Europa	23,7	18,8	26,1%
Intercontinental	32,6	23,0	41,7%
Total	59,4	44,2	34,4%

Heathrow recibió 59,4 millones de pasajeros en 9M 2023 (+34,4% vs 9M 2022), lo que supone un aumento sustancial del tráfico en comparación con el mismo periodo de 2022.

El tráfico continúa mostrando una sólida recuperación frente a los niveles de 2019 alcanzando un -2,6% en 9M 2023 vs 9M 2019. El tráfico de septiembre estanco fue el primer mes por encima de los niveles pre-pandemia (+4,4% vs septiembre de 2019).

Los mercados en los que opera Heathrow están mostrando una sólida evolución en comparación con 2019, con notables mejoras en Norteamérica y Latinoamérica, África y Asia Pacífico. El impacto positivo de estas rutas comerciales y de turismo enfatiza el papel fundamental que desempeña Heathrow al conectar toda Gran Bretaña con el crecimiento mundial. La región de Asia Pacífico ha experimentado un repunte significativo del número de pasajeros, especialmente al reabrirse las fronteras a principios del año. En septiembre, la región alcanzó el 94% del volumen de pasajeros experimentado durante el mismo mes de 2019, lo que supone una recuperación sustancial.

El turismo entrante experimentó un aumento notable durante este periodo, y los viajes de negocios también se incrementaron y alcanzaron el 27% en 9M 2023 vs 25% en 9M 2022. Aunque continúa en aumento, esta cifra sigue situándose por debajo del nivel pre-pandemia del 32% registrado en 2019.

El principal aeropuerto de Gran Bretaña recuperó su puesto como el «aeropuerto más conectado del mundo», lo que proporciona un empujón al potencial de crecimiento y a la prosperidad del país. Con conexiones a más de 214 destinos y otros más que se incorporarán este invierno cuando comiencen los vuelos a Perú y a Turkmenistán, Heathrow conecta toda Gran Bretaña con el crecimiento mundial.

Heathrow fue nombrado el «Mejor aeropuerto de Europa» y ocupa el tercer lugar en el mundo según Business Traveller.

En 9M 2023, Heathrow consiguió una puntuación del Airport Service Quality (ASQ) de 3,99 de un máximo de 5,00. Está en línea con el mismo período del año pasado a pesar del aumento en el número de pasajeros, pero por debajo de los niveles vistos en 2019. En general, el 74% de los pasajeros encuestados entre enero y septiembre de 2023 calificaron su satisfacción general con Heathrow como "Excelente" o "Muy buena", un resultado estable en comparación con 2022, con la proporción de calificaciones "Pobre" que se mantienen bajas en solo el 1%.

Heathrow SP y HAH

(Millones de libras)	Ventas			RBE			Margen RBE		
	SEP-23	SEP-22	VAR.	SEP-23	SEP-22	VAR.	SEP-23	SEP-22	Var. (pbs)
Heathrow SP	2.739	2.106	30,1%	1.701	1.252	35,9%	62,1%	59,4%	267
Excepcionales y Ajustes	0	1	n.s.	3	5	-43,5%	n.s.	n.s.	n.s.
Total HAH	2.739	2.107	30,0%	1.704	1.257	35,6%	62,2%	59,7%	256

PyG HEATHROW SP

Ventas	2.739	+30,1%
RBE ajustado	1.701	+35,9%

Ventas: +30,1% en 9M 2023, hasta los 2.739 millones de libras.

- **Aeronáutico:** +36,1% respecto a 9M 2022, principalmente debido al crecimiento de pasajeros, así como por el aumento de la rentabilidad de los pasajeros establecida por la tarifa de la CAA. El ingreso aeronáutico por pasajero aumentó un +1,3%, hasta 30,96 libras (30,56 libras en 9M 2022).
- **Retail:** +24,5% frente a 9M 2022, con un fuerte crecimiento en todas las áreas debido al mayor número de pasajeros salientes. Las ventas de retail por pasajero disminuyeron un -7,4%, hasta 8,65 libras (9,34 libras en 9M 2022) principalmente por la cancelación de las compras libres de IVA y los ingresos procedentes de los aparcamientos.
- **Otros ingresos:** +12,9% frente a 9M 2022. El fuerte crecimiento de los ingresos de Heathrow Express se debe al aumento del número de pasajeros, compensado por la normalización del medio de transporte de los pasajeros y el aumento de la competencia de la Elizabeth Line. Los aumentos de ingresos inmobiliarios se debieron a la renovación del contrato de alquiler de la terminal.

Contribución a ventas:



Costes operativos ajustados (ex. depreciaciones y amortizaciones y excepcionales): +21,5% hasta 1.038 millones de libras (854 millones de libras en 9M 2022). Heathrow incrementó sus gastos de personal en línea con la recuperación de capacidad, debido a que se están creando recursos para un mayor volumen de pasajeros. Esto incluye costes asociados a colaboradores adicionales, horas extra, contratación y formación. El aumento de los costes operativos se debe principalmente a los recursos destinados a terceros, el fomento de la resiliencia operativa, así como los descuentos abonados por "Medidas, Objetivos e Incentivos". El aumento en mantenimiento está motivado en gran medida por la limpieza y la conservación de terminales, zonas de tránsito aéreo y equipajes. Las tarifas siguen en línea con años anteriores. Por último, los servicios públicos y otros costes también se han visto afectados por el mayor consumo y los precios más altos de la energía.

El **RBE ajustado** aumentó un +35,9% alcanzando los 1.701 millones de libras frente a los 1.252 millones de libras del 9M 2022, resultando en un margen RBE del 62,1% (9M 2022 59,4%).

Deuda neta HAH: el coste medio de la deuda externa de Heathrow en FGP Topco, HAH sociedad matriz, fue del 9,8% en septiembre de 2023, siendo consistente con diciembre 2022, teniendo en cuenta todas las coberturas por tipo de interés, tipo de cambio e inflación.

(Millones de libras)	SEP-23	DIC-22	VAR.
ADI Finance 2	826	839	-1,5%
Subordinada	1.995	2.320	-14,0%
Grupo securitizado	16.130	15.981	0,9%
Caja y ajustes	-3.267	-3.035	7,6%
Total	15.684	16.106	-2,6%

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

Posición de liquidez: Heathrow mantiene liquidez suficiente para hacer frente a sus necesidades de flujo de caja, según el escenario base, durante el periodo de funcionamiento de la empresa. El Grupo tenía una liquidez total disponible de 4.600 millones de libras, que comprendía 2.000 millones de libras en efectivo en Heathrow SP, 1.200 millones de libras en efectivo en Heathrow Finance, así como de deuda no dispuesta de la línea de crédito *revolving* por 1.380 millones de libras.

Regulatory Asset Base (RAB): a septiembre de 2023, el RAB era de 19.953 millones de libras (19.182 millones en diciembre de 2022). El ratio de apalancamiento de Heathrow Finance era del 79,4% (82,3% en diciembre 2022) con un covenant del 92,5%.

Principales avances en regulación: el 17 de octubre, la CMA publicó su Determinación final sobre los recursos del H7 presentados por Heathrow, British Airways, Virgin Atlantic y Delta. En general, la CMA consideró que la CAA no se equivocaba en la mayoría de los aspectos de su Decisión final del H7 que había sido objeto de recurso. Sin embargo, la CMA consideró que la CAA se había equivocado en tres elementos específicos:

- La CAA se equivocaba en la forma en que aplicó mecánicamente el Factor AK, que fue introducido por la CAA para recuperar los ingresos que se «recuperaron en exceso» frente a la rentabilidad máxima permitida en 2020 y 2021.
- La CAA cometió un error en un aspecto relativamente menor de su cálculo del coste de la deuda.
- En su previsión de pasajeros, la CAA se equivocó en relación con el cálculo del factor de impacto.

La CMA confirmó que los tres errores se habían remitido y devuelto a la CAA para que los vuelva a analizar. La CMA emitirá una orden que exigirá a la CAA que garantice que estos se estudian de inmediato, aunque se prevé que el resultado forme parte del límite de precios de Heathrow a partir de 2025.

Proyectos de expansión

Heathrow está llevando a cabo una revisión interna del trabajo realizado y de las diversas circunstancias en las que se encuentra el sector de la aviación, lo que permitirá a Heathrow avanzar con las recomendaciones adecuadas. El ANPS del gobierno sigue prestando apoyo regulatorio a los planes para una tercera pista y las infraestructuras asociadas necesarias para dar apoyo a la ampliación del aeropuerto.

Perspectivas

Después de un buen verano, Heathrow ha revisado la previsión de tráfico de 2023 y la ha situado en 79,3 millones de pasajeros, y Heathrow prevé que el tráfico en 2024 esté en línea con 2019. En consecuencia, se prevé que el RBE ajustado de 2023 se sitúe en torno a los 2.200 millones de libras. En su próximo informe para inversores, que publicará en diciembre, Heathrow ofrecerá una previsión financiera actualizada para 2023 y 2024.

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

Tráfico: el número de pasajeros aumentó hasta los 7,9 millones de pasajeros, un +14,9% más que en 9M 2022, mostrando una fuerte recuperación pese al impacto en tráfico por la variante Ómicron en 1T 2022. El tráfico respecto a los niveles de 9M 2019, se sitúa en un -25,1%.

(Millones de pasajeros)	SEP-23	SEP-22	VAR.
Glasgow	5,6	5,0	13,2%
Aberdeen	1,7	1,5	17,5%
Southampton	0,6	0,5	24,5%
Total AGS	7,9	6,9	14,9%

Ventas se incrementaron un +19,4% impulsado por el mayor tráfico en los aeropuertos junto con una mayor rentabilidad.

El **RBE** experimentó una sólida evolución (+34,9%), alcanzando los 52 millones de libras (39 millones de libras en 9M 2022).

(Millones de libras)	SEP-23	SEP-22	VAR.
Total Ventas AGS	149	125	19,4%
Glasgow	97	80	22,3%
Aberdeen	39	34	15,1%
Southampton	12	11	12,2%
Total RBE AGS	52	39	34,9%
Glasgow	42	33	27,4%
Aberdeen	12	9	34,2%
Southampton	-2	-3	45,6%
Total Margen RBE	35,1%	31,1%	
Glasgow	43,5%	41,8%	
Aberdeen	29,7%	25,5%	
Southampton	-13,9%	-28,7%	

La **posición de tesorería** ascendía a 56 millones de libras a 30 de septiembre 2023 (52 millones de libras a 31 de diciembre de 2022).

La **deuda neta bancaria de AGS** alcanzó 700 millones de libras a 30 de septiembre de 2023 (706 millones de libras a 31 de diciembre de 2022).

Dalaman (60%, consolidación global) – Turquía

Tráfico: el aeropuerto alcanzó los 4,4 millones de pasajeros en 9M 2023 (3,8 millones en 9M 2022), mostrando un incremento del +15,8% vs 9M 2022. Los niveles de tráfico se situaron por encima de los niveles pre-pandemia, aumentando un +3,8% frente a 9M 2019.

El crecimiento respecto al 9M 2022 se produjo tanto en las rutas nacionales (+15,5%) como en las internacionales (+15,6%). El tráfico de pasajeros internacionales es mayor en 9M 2023, puesto que la temporada alta empezó antes en 2023.

Los ingresos alcanzaron los 62 millones de euros. El RBE fue de 47 millones de euros. Esto está relacionado tanto con la estacionalidad del gasto como con el mayor porcentaje de pasajeros internacionales del aeropuerto. El RBE después del canon de concesional se situó en 33 millones de euros en 9M 2023. El RBE proforma del 2019 de 28 millones de euros, también incluía canon concesional.

(Millones de euros)	SEP-23
Ventas	62
RBE	47
Margen RBE	75,9%
RE	31
Margen RE	49,6%

La **posición de tesorería** ascendió a 42 millones de euros a 30 de septiembre de 2023 (10 millones de euros a 31 de diciembre de 2022).

La **deuda neta de Dalaman** alcanzó los 69 millones de euros a 30 de septiembre de 2023 (103 millones de euros a 31 de diciembre de 2022).

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

A 30 de septiembre de 2023, Ferrovial ha contribuido con 214 millones de dólares de capital en NTO (New Terminal One). Ferrovial contribuirá un total desde el inicio de 1.142 millones de dólares durante el período de construcción.

El desarrollo del proyecto sigue avanzando según las expectativas. Las obras de encapsulamiento del tren aéreo siguen su curso y se espera que finalicen durante el 2023. Se espera que la terminal entre en explotación en 2026, y el contrato de concesión finaliza en 2060.

(Millones de euros)	CAPITAL INVERTIDO	CAPITAL COMPROMETIDO PENDIENTE	DEUDA NETA 100%	PARTICIP. FERROVIAL
NTO	197	878	-1.589	49%



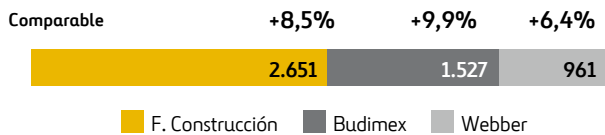
Construcción

Ventas **5.140** **8,5%** LfL

RE **35** **0,7%** Margen RE

Las **ventas** alcanzaron un +8,5% comparable con las tres divisiones incrementando sus ventas, destacando la actividad de Budimex y España. La facturación internacional supuso el 81%, centrado en Norteamérica (31%) y Polonia (30%).

Ventas en 9M 2023 (5.140 millones de euros) y var. comparable vs 9M 2022:



En 9M 2023, el **RE** alcanzó 35 millones de euros vs 38 millones de euros en 9M 2022, alcanzando un margen RE similar al del mismo periodo de 2022 (0,7% vs 0,8% con 9M 2022).

9M 2023 RE y margen RE, y variación comparable vs. 9M 2022:

SEP-23	RE	RE var. comparable %	RE mg
Budimex	101	14,4%	6,6%
Webber	27	-10,4%	2,8%
F. Construcción	-93	n.s.	-3,5%
Total RE	35	-18,4%	0,7%

Desglose por subdivisiones:

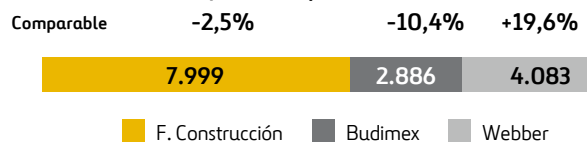
- **Budimex:** las ventas se incrementaron un +9,9% (comparable) gracias a las actividades de obra civil debido a una cartera diversa de contratos en progreso y a la mejora de las previsiones gracias al buen tiempo y a los nuevos proyectos adjudicados del año anterior. El margen RE alcanzó un 6,6% en 9M 2023 mejorando frente a 6,3% de 9M 2022. En 2022, la rentabilidad estuvo impactada por la incertidumbre de la guerra en Ucrania y el aumento de los precios del acero y otros materiales, así como los problemas con algunos suministros (favorecidos también por los acuerdos de indexaciones tanto en contratos de carreteras como de ferrocarriles).
- **Webber:** las ventas aumentaron un 6,4% (comparable) debido principalmente a las actividades de obra civil como consecuencia de un mayor volumen de adjudicaciones de obra nueva y del aumento de las ventas en la actividad de tratamientos de agua, parcialmente compensado por la retirada definitiva de la actividad de edificación no residencial. El margen RE fue de 2,8% (3,3% en 9M 2022). Este último incluyendo el impacto positivo de la fase final de grandes proyectos de obra civil.
- **F. Construcción:** las ventas aumentaron un +8,5% (comparable) destacando el mercado español, con un crecimiento tanto en obra civil como en edificación no residencial; así como el mercado australiano, principalmente debido a la ejecución de las obras del Metro de Sídney y del puente de Coffs Harbour, compensando el descenso de la actividad en Norteamérica al coincidir con la finalización de grandes contratos (I-66 en Virginia o NTE 3C en Dallas) con fases aún muy incipientes de nuevos contratos (Metro de Toronto en Canadá o I-35 en San Antonio).

El RE se situó en -93 millones de euros (-79 millones de euros en 9M 2022), el descenso en la rentabilidad en Ferrovial Construcción se debe en gran medida al impacto de los trabajos de finalización de grandes proyectos en EE.UU., cuya firma final está prevista para este año. La estimación de costes para estos proyectos es superior a lo previsto previamente. Las anteriores estimaciones se basaban en nuestra experiencia a la hora de finalizar otros proyectos de tamaño y complejidad similares. En cambio, muchas de las actividades en estos proyectos pendientes se realizaron sin seguir el

orden previsto debido a las exigencias del cliente. Asimismo, la postura de dichos clientes con respecto a la lista de tareas pendientes y los trabajos de finalización, aunque todavía está en negociación, ha superado ampliamente nuestras expectativas, que una vez más se basaban en nuestra experiencia previa con este tipo de proyectos.

Por último, la sociedad cree firmemente que tiene derecho a recuperar de dichos clientes una parte importante de los costes incurridos a través de reclamaciones que ya han sido presentadas al cliente y están pendientes de resolución.

Cartera en 9M 2023 y var. comparable vs. diciembre 2022:



La **cartera** alcanzó 14.968 millones de euros (+0,9% en términos comparables frente a diciembre 2022). El segmento de obra civil continuó siendo el de mayor representación (70%) y mantuvo un criterio muy selectivo en su presentación a concursos. La cartera internacional representó el 83% del total.

La participación de la cartera de construcción (excluyendo Webber y Budimex) con otras divisiones alcanzó un 8% en línea con diciembre de 2022. Aunque esta cifra debería aumentar en los próximos años.

La cartera a septiembre de 2023 no incluye contratos pre-adjudicados o pendientes del cierre comercial o financiero por importe de cerca de 2.500 millones de euros, correspondientes principalmente a los contratos de Budimex (2.125 millones de euros) y Webber (325 millones de euros).

DETALLES PyG (millones de euros)

CONSTRUCCIÓN	SEP-23	SEP-22	VAR. COMPARABLE	
Ventas	5.140	4.764	7,9%	8,5%
RBE	132	118	11,7%	7,9%
Margen RBE	2,6%	2,5%		
RE	35	38	-9,0%	-18,4%
Margen RE	0,7%	0,8%		
Cartera	14.968	14.743	1,5%	0,9%
BUDIMEX	SEP-23	SEP-22	VAR. COMPARABLE	
Ventas	1.527	1.358	12,5%	9,9%
RBE	126	109	15,2%	12,4%
Margen RBE	8,2%	8,1%		
RE	101	86	17,4%	14,4%
Margen RE	6,6%	6,3%		
Cartera	2.886	3.181	-9,3%	-10,4%
WEBBER	SEP-23	SEP-22	VAR. COMPARABLE	
Ventas	961	924	4,0%	6,4%
RBE	55	60	-9,0%	-6,9%
Margen RBE	5,7%	6,5%		
RE	27	31	-12,4%	-10,4%
Margen RE	2,8%	3,3%		
Cartera	4.083	3.372	21,1%	19,6%
F. CONSTRUCCIÓN	SEP-23	SEP-22	VAR. COMPARABLE	
Ventas	2.651	2.483	6,8%	8,5%
RBE	-49	-51	-5,1%	n.s.
Margen RBE	-1,8%	-2,1%		
RE	-93	-79	18,5%	n.s.
Margen RE	-3,5%	-3,2%		
Cartera	7.999	8.189	-2,3%	-2,5%

RE antes de deterioro y enajenación del inmovilizado.
Cartera frente a diciembre 2022.

Infraestructuras Energéticas y Movilidad

En 2021, Ferrovial creó la división de Infraestructuras Energéticas y Movilidad para explorar oportunidades de negocio sostenible. Durante su tercer año en funcionamiento, el negocio ya está desarrollando proyectos en ambas áreas Infraestructuras Energéticas y Movilidad, al tiempo que gestiona actividades de economía circular en Reino Unido y de servicios en Chile.

Infraestructuras Energéticas: Ferrovial cuenta con una línea de transmisión ya operativa en Chile, adquirida en 2016, y dos proyectos en construcción, Centella y Tap Mauro. En España, Ferrovial tiene una planta fotovoltaica de 50 MWp, ubicada en Sevilla, en fase de puesta en marcha, que se prevé que alcance la fecha de operación comercial en el 4T, así como una cartera de proyectos de generación en fases iniciales de desarrollo que superan los 3 GW.

Movilidad: Zity es el principal activo de esta actividad. Se trata de una empresa de car sharing eléctrico, que ya opera en Madrid, París, Lyon y Milán. La flota está compuesta por vehículos que se recargan con energía 100% renovable. Ferrovial tiene una participación del 50% junto con Renault. Además, Ferrovial posee una participación minoritaria en Inspiration Mobility. Esta empresa norteamericana invierte en el sector del vehículo eléctrico, tanto en coches como en infraestructuras de recarga asociadas.

Además, la división también incluye las actividades excluidas de la desinversión de Servicios. Estas actividades incluyen los cuatro centros de tratamiento de residuos sólidos urbanos ubicados en Reino Unido, la actividad centrada en la prestación de servicios a la gran minería del cobre en Chile y la participación del 24,7% en Serveo, empresa española centrada en la prestación de servicios a clientes públicos y privados.



En 9M 2023, las ventas de la división de Infraestructuras Energéticas y Movilidad alcanzaron los 253 millones de euros (216 millones de euros en 9M 2022), procedentes principalmente de las actividades relacionadas con el tratamiento de residuos en el Reino Unido y las actividades de servicios en Chile. En 9M 2023, el RBE alcanzó los 10 millones de euros (19 millones de euros en 9M 2022).



Posición de Tesorería

DEUDA BRUTA CONSOLIDADA

DEUDA BRUTA SEP-23	EX-INFRA	INFRA	CONSOLIDADO
Deuda Bruta (millones de euros)	-3.499	-8.282	-11.781
% fijo	92,5 %	96,8%	95,5%
% variable	7,5 %	3,2%	4,5%
Tipo medio	2,5 %	4,3%	3,8%
Vencimiento medio (años)	3	23	17

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA CONSOLIDADA

(Millones de euros)	SEP-23	DIC-22
Deuda Financiera Bruta	-11.781	-11.682
Deuda Bruta Ex-proyectos	-3.499	-3.716
Deuda Bruta Proyectos	-8.282	-7.967
Tesorería	5.195	5.902
Tesorería Ex-proyectos	4.134	5.154
Tesorería Proyectos	1.061	748
Posición neta de tesorería total	-6.586	-5.781
Posición Neta Tesorería Ex-proyectos	635	1.439
Posición Neta Tesorería Proyectos	-7.221	-7.219
Posición neta de tesorería total	-6.586	-5.781

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA (millones de euros)

Caja bruta	4.134
Deuda bruta	-3.499
Posición neta de tesorería	635

LIQUIDEZ (millones de euros)

CAJA BRUTA	DEUDA NO DISPUESTA
4.134	780
Total liquidez	4.915

VENCIMIENTOS DE DEUDA (millones de euros)

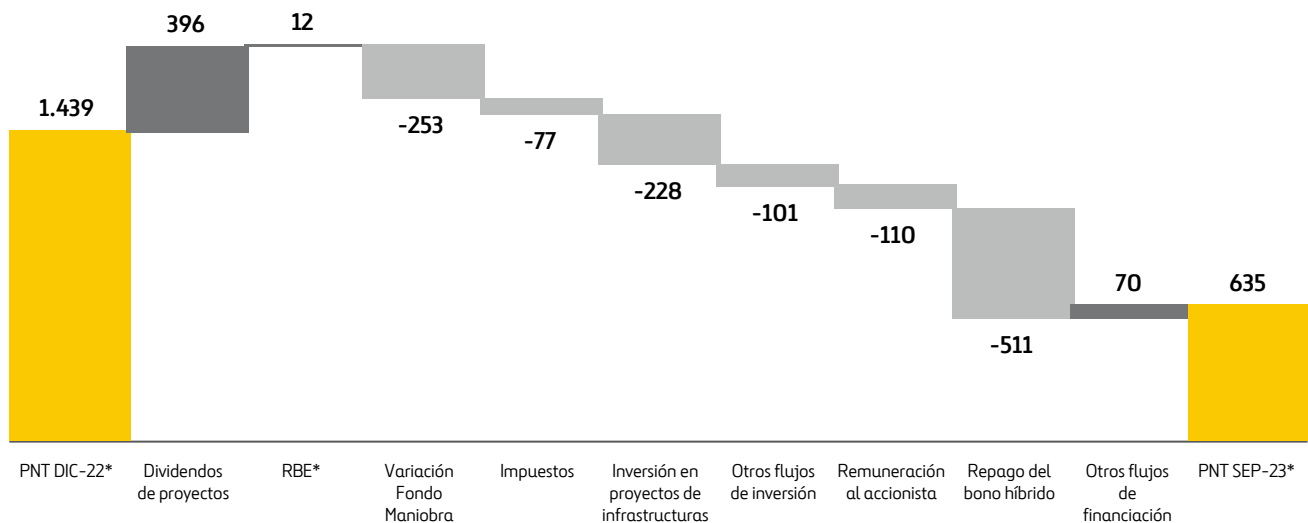
501	320	756	1.864
2023*	2024	2025	> 2026

(*En 9M 2023, la deuda ex-proyectos de infraestructuras incluye ECP (Euro Commercial Paper) con saldo contable restante a 30 de septiembre 2023 de 500 millones de euros con un tipo medio de 3,86%.

RATING

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

DESGLOSE DEL FLUJO CAJA EX-INFRAESTRUCTURAS



*La posición neta de tesorería de Ferrovial incluye la posición neta de tesorería de Budimex al 100% que alcanzaba 667 millones de euros en diciembre 2022 y 617 millones de euros en septiembre 2023.

Posición neta de tesorería excluyendo proyectos de infraestructura: alcanzó los 635 millones de euros en septiembre de 2023 frente a 1.439 millones de euros en diciembre 2022. Los principales factores de este cambio han sido:

- **Dividendos de proyectos:** 396 millones de euros, principalmente por los dividendos de Autopistas, destacando el primer reparto de dividendos de la NTE 35W (216 millones de euros), junto con 89 millones de euros de 407 ETR, 54 millones de euros de NTE, 16 millones de euros de LBJ y 12 millones de euros del resto de autopistas.
- **RBE:** 12 millones de euros, incluyendo principalmente el RBE ex-infra de Construcción y oficinas centrales.
- **La evolución negativa del fondo de maniobra** se situó en -253 millones de euros en 9M 2023, incluyendo -193 millones de euros de capital circulante de Construcción.
- **La inversión en proyectos de infraestructuras** alcanzó 228 millones de euros en 9M 2023, destacando 140 millones de euros de equity invertido en NTO, junto con los 53 millones de euros invertidos en I-66 Managed Lanes, los 35 millones de euros invertidos en NTE 3C.
- **Remuneración al accionista:** -110 millones de euros en 9M 2023, incluyendo el programa de recompra de acciones.
- **Recompra del bono híbrido:** -511 millones de euros incluyendo la recompra del bono híbrido alcanzando un total de 471 millones tras la aceptación del 94,28% del importe total de la emisión (500 millones de euros), junto con la deuda a corto plazo de 29 millones de euros y el pago del cupón (11 millones de euros).

Anexo I – Detalles por autopistas

AUTOPISTAS – INTEGRACIÓN GLOBAL

(Millones de euros)													
Integración Global	TRÁFICO (IMD)			VENTAS			RBE			MARGEN RBE		DEUDA NETA 100%	
	SEP-23	SEP-22	VAR.	SEP-23	SEP-22	VAR.	SEP-23	SEP-22	VAR.	SEP-23	SEP-22	SEP-23	PARTICIP.
NTE*	29	27	10,3%	197	168	17,1%	173	148	17,2%	88,2%	88,1%	-1.145	63,0%
LBJ*	32	29	9,8%	132	111	19,0%	110	91	20,9%	83,0%	81,7%	-1.890	54,6%
NTE 35W**	29	26	14,4%	148	117	26,5%	126	101	25,4%	85,3%	86,1%	-1.500	53,7%
I-77*	31	25	19,9%	62	40	53,2%	44	24	83,1%	71,8%	60,1%	-204	72,2%
I-66*/***	21			107			82			76,3%		-1.515	55,7%
TOTAL EEUU				645	436	47,9%	535	363	47,3%			-6.255	
Autema	17.177	16.377	4,9%	52	47	10,8%	46	40	13,8%	88,4%	86,2%	-590	76,3%
Aravia	38.682	35.078	10,3%	35	32	6,8%	29	28	4,4%	85,0%	87,0%	-9	100,0%
TOTAL ESPAÑA				86	79	9,2%	75	68	9,9%			-599	
Azores****	12.041	11.294	6,6%	27	24	10,4%	23	21	10,2%	88,4%	88,6%	0	89,2%
Via Livre				10	13	-21,9%	2	4	-58,9%	17,1%	32,4%	8	84,0%
TOTAL PORTUGAL				37	37	-1,2%	25	26	-1,5%				8
TOTAL MATRICES				12	10	20,9%	-56	-51	-10,2%				
TOTAL AUTOPISTAS				781	563	38,7%	577	407	41,9%	73,9%	72,3%	-6.849	

* Tráfico en millones transacciones. ** Incluye contribución de NTE 3C (apertura al tráfico al final del mes de junio 2023). Deuda neta 100%: incluye los 3 segmentos. *** I-66 Managed Lanes abrió su primer tramo al tráfico en septiembre de 2022, y a finales de noviembre de 2022, se abrió el proyecto al completo al tráfico. ****Azores reclasificada como mantenida para la venta en 2T 2023 (deuda neta -EUR259mn a 30 septiembre 2023).

AUTOPISTAS – PUESTA EN EQUIVALENCIA (CIFRAS AL 100%)

(Millones de euros)													
Puesta en Equivalencia	TRÁFICO (IMD)			VENTAS			RBE			MARGEN RBE		DEUDA NETA 100%	
	SEP-23	SEP-22	VAR.	SEP-23	SEP-22	VAR.	SEP-23	SEP-22	VAR.	SEP-23	SEP-22	SEP-23	PARTICIP.
407 ETR (Km recorridos, millones)	1.893	1.622	16,7%	768	708	8,6%	665	612	8,6%	86,5%	86,5%	-6.236	43,2%
M4	31.740	30.350	4,6%	28	25	12,9%	15	13	13,7%	54,5%	54,1%	-48	20,0%
M3	36.713	34.733	5,7%	9	14	-38,9%	2	8	-72,2%	25,0%	55,1%	-29	20,0%
A-66 Benavente Zamora				20	19	7,4%	17	17	5,2%	87,1%	88,9%	-150	25,0%
Serrano Park				5	5	9,7%	4	3	14,1%	67,5%	64,9%	-28	50,0%
EMESA				132	131	0,8%	76	80	-4,7%	57,6%	60,9%	-165	10,0%
IRB				386	448	-13,9%	193	246	-21,5%	50,1%	55,0%	-1.135	24,9%
Toowomba				19	21	-6,8%	4	5	-5,4%	22,4%	22,0%	-210	40,0%
OSARs				23	11	102,6%	4	15	-76,3%	15,6%	133,3%	-211	50,0%
Zero ByPass (Bratislava)				28	4	n.s.	23	-1	n.s.	81,0%	-16,3%	-806	35,0%

Anexo II – 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. 2023-2022	TIPO DE CAMBIO MEDIO (PYG)	Var. 2023-2022
Libra Esterlina	0,8666	-1,2%	0,8706	2,5%
Dólar Americano	1,0573	7,9%	1,0832	2,3%
Dólar Canadiense	1,4357	5,9%	1,4573	6,9%
Zloty Polaco	4,6249	-4,8%	4,5833	-2,3%
Dólar Australiano	1,6431	7,3%	1,6207	7,4%
INR - Rupia India	88,1544	10,6%	89,2471	8,7%

Anexo III – Remuneración al accionista

DIVIDENDO FLEXIBLE

Tras la aprobación de la fusión transfronteriza entre Ferrovial, S.A. (como sociedad absorbida) y Ferrovial International SE (como sociedad absorbente), quedaron sin efecto los scrip dividend aprobados por la Junta General de Accionistas de Ferrovial, S.A. el 13 de abril de 2023, sin perjuicio de los acuerdos que la sociedad resultante de la fusión pueda adoptar en su momento para dar continuidad a la política de retribución al accionista del Grupo Ferrovial.

La Junta General y el Consejo de Administración de Ferrovial acordaron, con anterioridad a la fusión, la posibilidad de llevar a cabo uno o varios scrip dividend en términos similares a los acordados por Ferrovial, S.A. y de forma consistente con la legislación holandesa y las prácticas del mercado.

El 22 de junio de 2023, Ferrovial S.E. anunció un dividendo flexible a cuenta de 0,2871 euros por acción de Ferrovial, a pagar en efectivo o en acciones a elección de los accionistas. No hubo derechos negociables en relación con el dividendo flexible.

Adicionalmente, el 16 de octubre de 2023, Ferrovial S.E. anunció un segundo dividendo flexible a cuenta de 0,4276 euros por acción. El reparto del resultado será pagadero en efectivo o en acciones a elección del accionista, con cargo a las reservas de Ferrovial. No hubo derechos negociables en relación con el dividendo flexible.

AMORTIZACIÓN DE ACCIONES

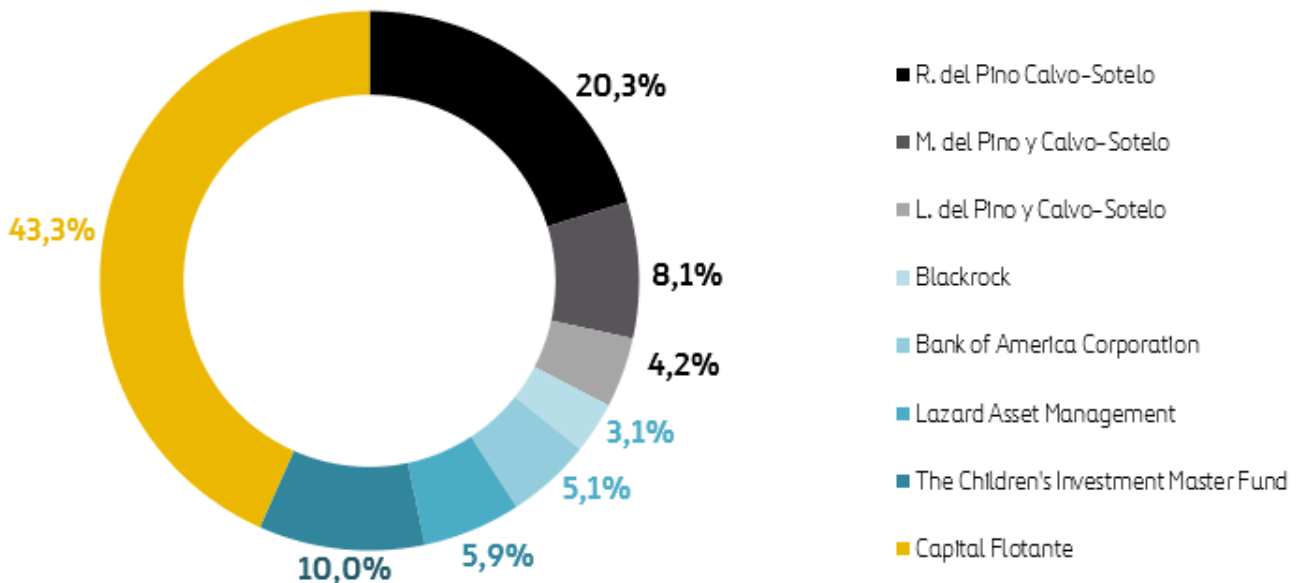
El Consejo de Administración de Ferrovial, S.A. celebrado el 28 de febrero de 2023 aprobó un programa de recompra de acciones propias de hasta 34 millones de acciones por un importe máximo de 500 millones de euros, que fue ratificado por la Junta General de Accionistas de Ferrovial, S.A. celebrada el 13 de abril de 2023. Asimismo, la Junta General aprobó la reducción del capital social de Ferrovial, S.A. mediante la amortización de (i) las acciones propias existentes a la fecha del acuerdo; y (ii) las acciones propias a adquirir en el marco del programa de recompra. Dichos acuerdos quedaron sin efecto tras la fusión transfronteriza entre Ferrovial, S.A. y Ferrovial International SE, sin perjuicio de los acuerdos que la sociedad resultante de la fusión pueda adoptar en su momento para dar continuidad a la política de retribución al accionista del Grupo Ferrovial.

La Junta General de Ferrovial acordó, con anterioridad a la fusión, la compra de acciones propias de Ferrovial SE y la amortización de las acciones en autocartera en uno o varios tramos.

Ferrovial mantenía 2.859.310 acciones propias a finales de septiembre de 2023. La cifra de capital social de Ferrovial a 30 de septiembre de 2023 es de 7.324.946,78 euros, totalmente suscrito y desembolsado. El capital social está integrado por 732.494.678 acciones ordinarias de una única clase, de un céntimo de euro (0,01 euros) de valor nominal cada una.

Anexo IV – 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 30 de septiembre de 2023:



Anexo V – Medidas Alternativas de Rendimiento

La compañía presenta sus resultados de acuerdo con la normativa contable generalmente aceptada (NIIF). Adicionalmente, la Dirección proporciona en el Informe de Gestión de junio otras medidas financieras no reguladas en las NIIF, denominadas APM's (Alternative Performance Measures), según las Directrices del European Securities and Markets Authority (ESMA). La Dirección utiliza estos APM's en la toma de decisiones y para evaluar el rendimiento de la compañía. A continuación, se detallan los desgloses requeridos por el ESMA para cada APM sobre definición, reconciliación, explicación del uso, comparativa y coherencia. Se proporciona información más detallada en la página web corporativa: <http://www.ferrovial.com/es/accionistas-e-inversores/informacion-financiera/informacion-financiera-trimestral/>. Adicionalmente, en dicha página web se proporciona la reconciliación del Crecimiento Comparable, Cartera y Resultados proporcionales.

EBITDA = Resultado bruto de explotación (RBE)

- **Definición:** resultado de explotación antes de dotaciones a la amortización de inmovilizado y activos por derecho de uso de arrendamientos.
- **Reconciliación:** la compañía presenta el cálculo del EBITDA en la Cuenta de Resultados Consolidada como: Resultado bruto de explotación = Total Ingresos de Explotación - Total Gastos de Explotación (excluyendo los relativos a la dotación de la amortización del inmovilizado y de los activos por derecho de uso que se reportan en una línea separada).
- **Explicación del uso:** el EBITDA/RBE proporciona un análisis de los resultados operativos excluyendo la depreciación y amortización, al ser variables que no representan caja y que pueden variar sustancialmente de compañía a compañía, dependiendo de las políticas contables y del valor contable de los activos. El EBITDA es la mejor aproximación al flujo de caja operativo antes de impuestos y refleja la generación de caja antes de la variación del fondo de maniobra. Se utiliza el EBITDA como punto de partida para calcular el flujo de caja añadiendo la variación del fondo de maniobra. Por último, es un indicador APM ampliamente utilizado por inversores a la hora de valorar negocios (valoración por múltiplos), así como por agencias de rating y acreedores para evaluar el nivel de endeudamiento comparando el EBITDA con la deuda neta.
- **Comparativa:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular el EBITDA es el mismo que el año anterior.

CRECIMIENTO COMPARABLE ("LIKE FOR LIKE GROWTH" LFL)

- **Definición:** variación relativa interanual en términos comparables de la cifra de ventas, el EBITDA/RBE, el resultado de explotación y la cartera. El comparable se calcula ajustando el año actual y el anterior acorde a las siguientes reglas:
 - Eliminación del efecto por tipo de cambio, calculando los resultados de ambos periodos con el tipo del período actual.
 - Eliminación del resultado financiero de ambos periodos, de los cambios en el valor razonables de derivados y otros activos y pasivos financieros.
 - Eliminación del resultado de explotación de ambos periodos del impacto por deterioros de inmovilizado y resultados por desinversiones en compañías (corresponde con la cifra reportada en la línea "deterioros y enajenación de inmovilizado").
 - En el caso de desinversiones de compañías y pérdidas de control, la homogeneización del resultado operativo se realiza eliminando los resultados operativos de la compañía vendida cuando el impacto ocurrió el año anterior, o si ocurre en el año bajo análisis, considerando el mismo número de meses en ambos periodos.
 - Eliminación en ambos periodos de los costes de reestructuración.
 - En adquisiciones de nuevas compañías, que se consideren materiales, eliminando en el periodo actual los resultados operativos derivados de esas compañías, excepto en el caso de que dicha eliminación no sea posible por el alto grado de

integración con otras unidades de reporting (compañías materiales son aquellas cuya cifra de ventas representa $\geq 5\%$ de la cifra de ventas de la unidad de reporte antes de la adquisición).

- En el caso de cambio en el modelo contable de un contrato o activo, cuando este sea material, la homogeneización se realiza aplicando el mismo modelo contable al resultado operativo del año anterior.
- Eliminación en ambos periodos de otros impactos no recurrentes (principalmente relacionados con impactos fiscales y de personal) considerados relevantes para un mejor entendimiento de los resultados subyacentes de la compañía.
- Con respecto a los negocios de la división de Servicios que se encuentran en venta o han sido vendidos en el ejercicio actual, los cuales en la Cuenta de Resultados Consolidada se presentan como actividades discontinuadas, para un mejor seguimiento de la evolución de sus resultados, en el Informe de Gestión se presentan de forma separada sus Ventas, EBITDA/RBE y la cartera, a pesar de que estén clasificados como actividades discontinuadas.
- Nota: los nuevos contratos en el negocio de Autopistas que entren en explotación no se consideran adquisiciones y, por lo tanto, no se ajustan en el comparable.
- **Reconciliación:** el crecimiento comparable se presenta en columnas separadas en la sección Evolución de los negocios del Informe de Gestión y su reconciliación en el Anexo proporcionado en la web.
- **Explicación del uso:** el comparable es utilizado para proporcionar una medida más homogénea del rendimiento subyacente de los negocios, excluyendo aquellos elementos no recurrentes que inducirían a una malinterpretación de los crecimientos reportados, o impactos como variaciones en el tipo de cambio o cambio en el perímetro de consolidación que distorsionan la comparabilidad de la información. Permite, adicionalmente, presentar la información homogénea asegurando así su uniformidad, proporcionando un mejor entendimiento de la evolución de cada uno de los negocios.
- **Comparativas:** el crecimiento comparable se desglosa sólo para el período actual comparado con el período anterior.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular el crecimiento comparable es el mismo que el año anterior.

AJUSTES POR VALOR RAZONABLE

- **Definición:** los ajustes a la Cuenta de Resultados Consolidada relativa a resultados procedentes de: cambios en el valor razonable de derivados y otros activos y pasivos financieros, deterioro de activos e impacto de los dos elementos previos en participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia.
- **Reconciliación:** un desglose detallado de los Ajustes por Valor Razonable se incluye en la Cuenta de Resultados Consolidada (ver Cuenta de Resultados Consolidada del Informe de Gestión Intermedio de septiembre).
- **Explicación del uso:** los Ajustes por Valor Razonable pueden resultar útiles para inversores y analistas financieros al evaluar la rentabilidad subyacente de la compañía, al ser capaces de excluir

elementos que no generan caja y que pueden variar sustancialmente de un año a otro debido a la metodología contable de cálculo del valor razonable.

- **Comparativas:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular los ajustes de valor razonable es el mismo que el año anterior.

DEUDA NETA CONSOLIDADA

- **Definición:** es el saldo neto de tesorería y equivalentes (incluyendo caja restringida a corto y largo plazo), menos deudas financieras a corto y largo plazo (deuda bancaria y bonos), incluyendo el saldo relativo a derivados por tipo de cambio que cubren tanto emisión de deudas en moneda distinta de la moneda de la sociedad emisora como posiciones de caja con riesgo de cambio. El pasivo por arrendamientos (por la aplicación de la norma NIIF 16) no forma parte de la Deuda Neta Consolidada.
- **Reconciliación:** la reconciliación detallada viene desglosada en el apartado de Deuda Neta del Informe de Gestión Intermedio de septiembre.
- **Explicación del uso:** es un indicador financiero utilizado por inversores, analistas financieros, agencias de rating, acreedores y otras partes para determinar la posición de endeudamiento de una compañía. Adicionalmente, se desglosa la Deuda Neta en dos categorías:
 - Deuda neta de proyectos de infraestructuras. Es la deuda asegurada (“ring-fenced”) que no posee recurso para el accionista o con recurso limitado a las garantías otorgadas. Es la deuda correspondiente a las sociedades consideradas Proyecto.
 - Deuda neta ex proyectos. Es la deuda neta del resto de los negocios, incluyendo compañías holding del grupo y del resto de negocios que no tengan el tratamiento de sociedades Proyecto. La deuda incluida en este cálculo es con recurso, y es, por lo tanto, la medida utilizada por inversores, analistas financieros y agencias de rating para valorar el apalancamiento, fortaleza financiera, flexibilidad y riesgos de la Compañía.
- **Comparativas:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular la deuda neta es el mismo que el año anterior.

LIQUIDEZ EX PROYECTOS

- **Definición:** es la suma de la tesorería y equivalentes ex proyectos y de las líneas de crédito a corto y largo plazo comprometidas no dispuestas al final del periodo que corresponden a créditos concedidos por entidades financieras que podrán ser dispuestos por la Compañía en los plazos, importe y resto de condiciones acordadas en el contrato.
- **Reconciliación:** la reconciliación viene desglosada en el Informe de Gestión Intermedio de septiembre.
- **Explicación del uso:** es un indicador financiero utilizado por inversores, analistas financieros, agencias de rating, acreedores y otras partes para determinar la liquidez de la que la compañía dispone para hacer frente a cualquier compromiso.
- **Comparativas:** la compañía no presenta comparativas de años anteriores por no considerar relevante la información.
- **Coherencia:** se establece por primera vez el criterio para explicar la liquidez del Grupo.

VARIACIÓN DEL FONDO DE MANIOBRA

- **Definición:** es la medida que explica la conciliación entre el RBE y el flujo de caja operativo antes de impuestos. Proviene de la parte del resultado bruto no convertible en efectivo principalmente por cambios en el saldo de deudores y deudas comerciales.

- **Reconciliación:** la variación del fondo de maniobra se presenta en el Informe de Gestión “PNT & Flujo de Caja ex-infraestructuras”.
- **Explicación del uso:** la variación del fondo de maniobra refleja la capacidad de la compañía para convertir el Resultado bruto de explotación antes de impuestos en caja. Es el resultado de las actividades de la compañía relacionadas con la gestión de existencias, cobro de clientes y pagos a proveedores. Es útil para usuarios e inversores porque permite medir tanto la eficiencia como la situación financiera a corto plazo de la compañía.
- **Comparativas:** la compañía presenta comparables de años anteriores.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular la variación del fondo de maniobra es el mismo que el año anterior.

CARTERA

- **Definición:** los ingresos pendientes de ejecución correspondientes a contratos que la compañía tiene firmados a la fecha y sobre los que tiene certeza respecto a su futura ejecución. Los ingresos totales de un contrato se corresponden con el precio acordado o canon correspondiente a la entrega de bienes y/o prestación de servicios acordados. En el caso de que la puesta en marcha de un contrato esté pendiente del cierre de su financiación, los ingresos de dicho contrato no se suman a la cartera hasta el momento en que la financiación esté cerrada. La cartera se calcula sumando los contratos del año actual al saldo de la cartera de contratos de finales del año anterior, restando, posteriormente, los ingresos reconocidos en el año actual.
- **Reconciliación:** la cartera se presenta en la sección Principales cifras de Construcción del Informe de Gestión. No hay ninguna medida financiera comparable en NIIF. La reconciliación entre las cifras totales y las cifras proporcionales viene desglosada en el Anexo proporcionado en la web. Dicha conciliación se realiza en base a que el valor de cartera de una obra determinada se compone del valor de contratación de la misma menos la obra ejecutada, la cual es el principal componente de la cifra de ventas. La diferencia entre la obra ejecutada y la cifra de ventas de Construcción reportada en los Estados Financieros de Ferrovial se debe a que en la última se añaden los ajustes de consolidación suplidos, venta de maquinaria, ingresos por confirming y otros ajustes. Adicionalmente a las adjudicaciones y a la obra ejecutada, también impacta sobre el movimiento entre la cartera a origen (correspondiente al ejercicio anterior) y la cartera final (del ejercicio en curso), el impacto por tipo de cambio de las adjudicaciones realizadas en el pasado en moneda distinta al euro, las rescisiones (se da si hay finalización anticipada de un control), o los movimientos por cambio de perímetro, tal y como se muestra en las tablas al final del presente documento.
- **Explicación del uso:** La Dirección cree que la cartera es un indicador útil respecto a los ingresos futuros de la compañía, ya que la cartera para una obra determinada será la venta final de dicha obra menos la obra ejecutada neta a origen.
- **Comparativas:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular la cartera es el mismo que el año anterior.

RESULTADOS PROPORCIONALES

- **Definición:** los resultados proporcionales de Ferrovial se calculan como la contribución de cada entidad participada a los resultados consolidados en función del porcentaje de participación que ostenta Ferrovial en dichas entidades, independientemente del criterio de consolidación utilizado. Esta información se prepara para las ventas y para el resultado bruto de explotación.
- **Reconciliación:** la reconciliación entre las cifras totales y las cifras proporcionales viene desglosada en el Anexo proporcionado en la web.

- **Explicación del uso:** los resultados proporcionales pueden resultar útiles para inversores y analistas financieros con el objeto de entender cuál es el peso real de las diferentes divisiones del grupo en los resultados operativos del mismo, especialmente teniendo en cuenta el peso que tienen en el valor del grupo determinados activos consolidados por puesta en equivalencia como la autopista 407 ETR en Toronto y el aeropuerto de Heathrow. Es un indicador que presentan otros competidores con participaciones significativas en proyectos de infraestructura consolidados por puesta en equivalencia. También permite reflejar la contribución real de obras o contratos de sociedades que se consolidan por global pero en las que no se ostenta el 100% de la participación.
- **Comparativas:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular los resultados proporcionales no es el mismo que el año anterior, por ello se ha adaptado el 2022 al criterio empleado en 2023. En Informe de Gestión de septiembre del ejercicio 2022, los resultados proporcionales seguían un criterio más simplificado, en el que sólo se consolidaban por proporcional los resultados de los proyectos de infraestructuras. La razón que ha provocado el cambio es la posible relevancia que pueda tener para los inversores conocer la contribución real de los negocios del resto de divisiones del Grupo, principalmente Construcción.

DIVIDENDOS RECIBIDOS

- **Definición:** incluye el cobro de dividendos recibidos de sociedades que se integran por puesta en equivalencia, así como los intereses cobrados de préstamos otorgados a sociedades puestas en equivalencia, al efecto de determinadas coberturas de tipo de cambio relacionadas con los dividendos cobrados, así como por el cobro de dividendos de los proyectos de actividades discontinuadas.
- **Adicionalmente,** con el objeto de poder dar una explicación más apropiada de la tesorería generada, el Grupo separa los “flujos de caja excluidos los proyectos de infraestructuras”. En este sentido, la definición de dividendos recibidos que se considera dentro de estos “flujos de caja excluidos los proyectos de infraestructuras” se amplía al cobro de dividendos de los proyectos de infraestructuras de sociedades que se integran por consolidación global o proporcional, así como como otros conceptos asimilables a los mismos, principalmente intereses de deuda subordinada y préstamos participativos, las devoluciones de capital, deuda y préstamos, así como los préstamos recibidos de estos proyectos cuya probabilidad de devolución sea remota.
- **Reconciliación:** los dividendos recibidos se presentan en el Informe de Gestión “PNT & Flujo de Caja ex-infraestructuras”, que incluyen todos los dividendos recibidos de proyectos de infraestructuras, independientemente del método de consolidación de estos.
- **Explicación del uso:** Los dividendos recibidos han sido históricamente una de las principales fuentes generadoras de caja del Grupo Ferrovial, y es un indicador muy apropiado para evaluar el rendimiento financiero y operativo de los distintos proyectos de infraestructuras en los que participa el Grupo Ferrovial.
- **Comparativas:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.
- **Coherencia:** la definición de Dividendos Recibidos incluida en el Informe de Gestión se ha modificado para especificar que incluyen los préstamos recibidos de estos proyectos cuya probabilidad de devolución sea remota.