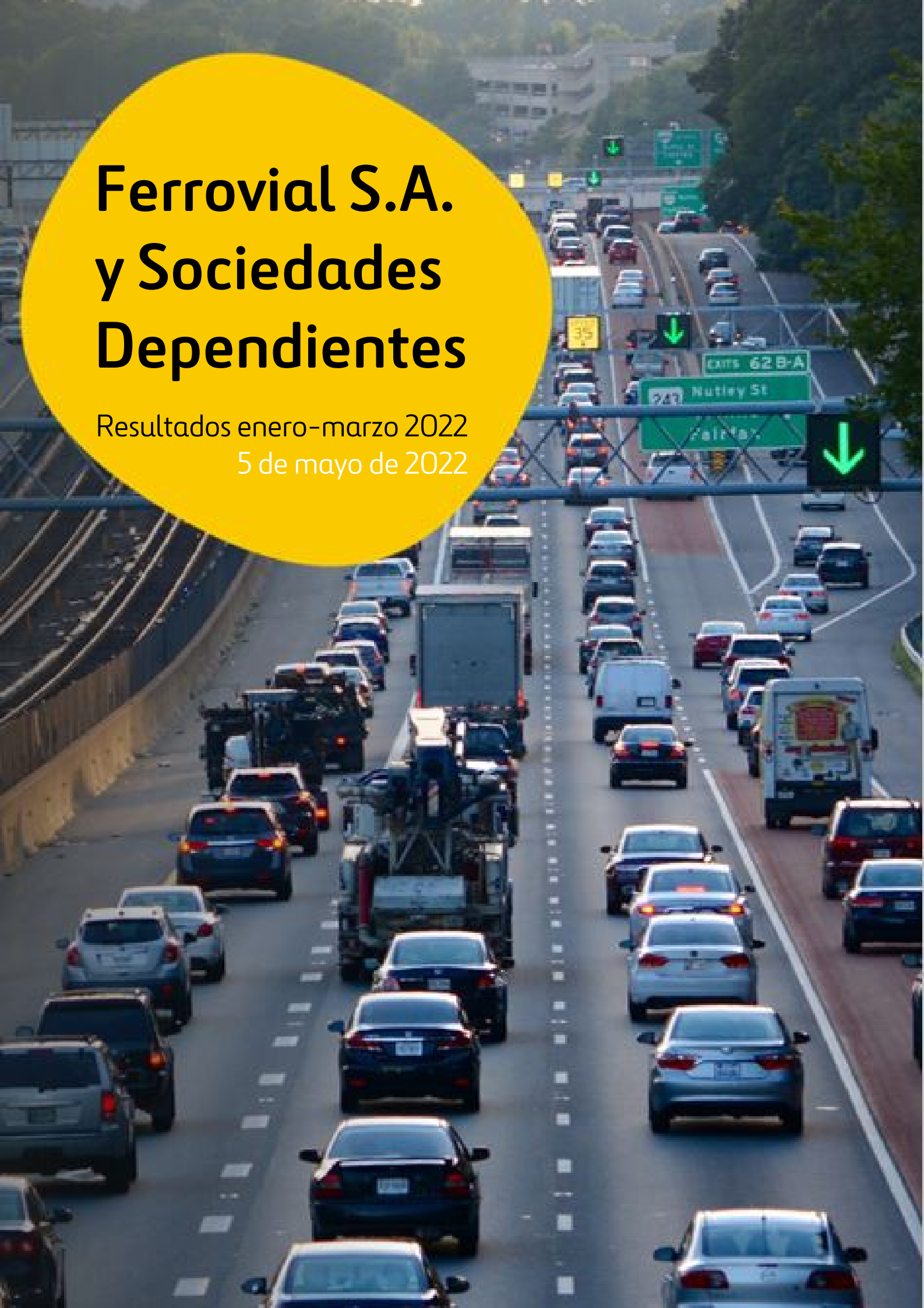


Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Resultados enero-marzo 2022
5 de mayo de 2022



AVISO LEGAL

La información financiera de 1T 2022 que se incluye en el presente informe refleja el impacto del brote de COVID-19, principalmente desde la segunda mitad de marzo de 2020. Habida cuenta de la incertidumbre respecto al ritmo y magnitud de recuperación de la actividad, no es posible predecir cómo influirá la crisis sanitaria en los estados financieros de 2022 del Grupo Ferrovial, sobre todo en relación con los test de deterioro de activos, el valor razonable de las actividades discontinuadas o las provisiones por contratos onerosos. Ferrovial seguirá vigilando de cerca las condiciones comerciales y las futuras pruebas sobre los impactos económicos de carácter más general.

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.



Ferrovial resultados enero – marzo 2022

- **Las Managed Lanes (MLs) en Estados Unidos mostraron una sólida recuperación a pesar de Ómicron y las condiciones climatológicas.** El volumen de tráfico de NTE, NTE 35W e I-77 se situó en línea (NTE) o por encima (NTE 35W & I-77) de los niveles de 2019. LBJ continúa mejorando, pero el tráfico está aún por debajo de los niveles de 2019. Las tarifas más altas y una mayor proporción de vehículos pesados (NTE 35W) favorecieron una evolución aún más sólida en las ventas, alcanzando un crecimiento de doble dígito en el ingreso medio por transacción frente a 1T 2021: NTE 35W +25,2%, NTE +21,4%, LBJ +11,0% y I-77 +44,9%.
- **La evolución del tráfico en 407 ETR se vio muy afectada por Ómicron durante 1T 2022,** aunque el tráfico mejoró en marzo de 2022 cuando se levantaron las restricciones. Mayores ventas (+39,9% respecto a 1T 2021) debido al aumento de los niveles de tráfico gracias al levantamiento de las restricciones.
- **El tráfico de los aeropuertos mostró un comienzo de año lento debido a las restricciones en los viajes relacionadas con Ómicron, pero la demanda se recuperó en marzo** tras la retirada de las restricciones a los viajes en Reino Unido (Heathrow -46% y AGS -49% respecto a 1T 2019). El tráfico de Heathrow y AGS en marzo fue el más alto desde el comienzo de la pandemia.
- **El RE de Construcción se situó en 10 millones de euros** frente a los 20 millones de euros en 1T 2021, a causa del impacto de la inflación sobre los precios de los suministros y los subcontratos, y un impacto positivo extraordinario en 1T 2021 (desinversión de una máquina tuneladora). Margen RE del 0,8% frente al 1,6% del 1T 2021. La cartera alcanzó máximos históricos de 12.231 millones de euros.
- **Sólida situación financiera:** mostrando altos niveles de liquidez hasta los 6.456 millones de euros y una robusta posición neta de caja ex-infraestructuras (2.204 millones de euros).

CUENTA DE RESULTADOS

(Millones de euros)	MAR-22	MAR-21
VENTAS	1.573	1.424
RBE	133	122
Amortización de inmovilizado	-67	-62
RE antes de deterioros y enajenación de inmovilizado	66	61
Deterioros y enajenación de inmovilizado	0	0
RE después de deterioros y enajenación de inmovilizado	66	61

VENTAS

(Millones de euros)	MAR-22	MAR-21	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	158	109	44,7%	38,1%
Aeropuertos	0	0	-29,1%	-29,1%
Construcción	1.387	1.290	7,6%	4,3%
Otros	28	25	10,2%	7,3%
Total Ventas	1.573	1.424	10,5%	7,0%

RBE

(Millones de euros)	MAR-22	MAR-21	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	109	73	48,8%	41,0%
Aeropuertos	-11	-5	-115,0%	-114,9%
Construcción	36	48	-23,8%	-22,9%
Otros	-1	7	-116,0%	-113,5%
Total RBE	133	122	8,7%	4,7%

RE*

(Millones de euros)	MAR-22	MAR-21	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	70	41	68,3%	58,0%
Aeropuertos	-11	-5	-113,5%	-113,4%
Construcción	10	20	-48,6%	-48,5%
Otros	-3	4	-174,4%	-31,7%
Total RE	66	61	8,1%	1,5%

*RE antes de deterioro y enajenación del inmovilizado

RBE PROPORCIONAL

(Millones de euros)	MAR-22	MAR-21	VAR.
Autopistas	145	107	35,4%
Aeropuertos	75	-14	n.s.
Construcción	36	47	-22,9%
Otros	-2	6	-138,1%
Total RBE	254	147	73,3%

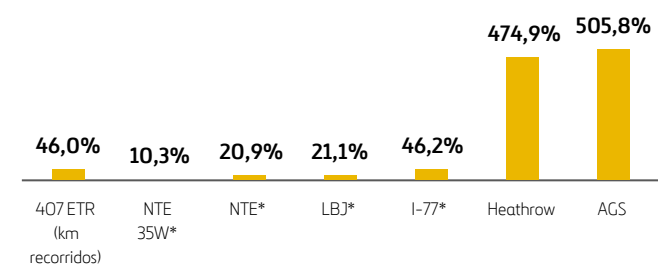
Cifras comparables.

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA

(Millones de euros)	MAR-22	DIC-21
PNT ex-proyectos infraestructura	2.204	2.182
PNT proyectos infraestructura	-6.695	-6.633
Autopistas	-6.553	-6.438
Resto	-142	-195
Posición neta de tesorería total	-4.491	-4.451

PNT: Posición neta de tesorería. Incluye actividades discontinuadas

TRÁFICO vs 1T 2021



*Transacciones

RESULTADO CONSOLIDADO (SERVICIOS COMO ACTIVIDAD DISCONTINUADA)

- **Ventas** se situaron en 1.573 millones de euros (+7,0% comparable) apoyado en el incremento en ventas de Construcción (+4,3% comparable) y de Autopistas (+38,1% comparable).
- **RBE** alcanzó 133 millones de euros (122 millones de euros en 1T 2021) apoyado en una mayor contribución de Autopistas (41,0% comparable), en particular las autopistas americanas con un RBE de 98 millones de euros (+58,0% frente a 1T 2021).

RESULTADOS DIVISIONALES

Autopistas: las ventas crecieron un +38,1% comparable y el RBE un +41,0% comparable. El RBE se situó en 109 millones de euros.

- **El tráfico de las Managed Lanes en Texas** se vio afectado por el repunte de Ómicron y las fuertes tormentas invernales que provocaron el cierre de los activos varios días en febrero, si bien en marzo se observó una recuperación rápida del tráfico. En 1T 2022, el tráfico superó los niveles pre-pandemia (2019) en NTE 35W, y en NTE estuvo en línea con el 2019. El tráfico de LBJ ha mejorado significativamente en marzo (-7,9% vs 2019). En 1T 2022, la evolución del tráfico de las MLs vs 1T 2021 fue: NTE +20,9%, LBJ +21,1% y NTE 35W +10,3%. Todas las MLs lograron crecimiento de doble dígito en el ingreso medio por transacción: NTE 35W +25,2%, NTE +21,4% y LBJ +11,0%. Los activos mostraron resultados sólidos vs 1T 2021:
 - **NTE** generó ventas de 51 millones de dólares (+46,5%), apoyado en tarifas más altas. El RBE ascendió a 45 millones de dólares (+48,5%). El margen RBE fue de 87,2% (86,0% en 1T 2021).
 - **NTE 35W** alcanzó ventas de 37 millones de dólares (+38,0%) ayudado por la mayor contribución de vehículos pesados y tarifas más altas. El RBE ascendió a 32 millones de dólares (+42,5%), con un margen RBE del 85,8% (83,2% en 1T 2021).
 - **LBJ** registró unas ventas de 34 millones de dólares (+34,0%). El RBE ascendió a 28 millones de dólares (+34,9%), con un margen RBE del 80,6% (80,1% en 1T 2021).
- **I-77** superó los niveles de tráfico pre-pandemia, pese al impacto en la movilidad de Ómicron en enero y febrero y del tiempo inusualmente frío en febrero y marzo. Las ventas alcanzaron 11 millones de dólares (+106,6% vs 1T 2021). El RBE fue de 6 millones de dólares, con un margen RBE del 53,3% (33,1% en 1T 2021).
- **El tráfico en 407 ETR** estuvo afectado por la vuelta de las restricciones en la provincia de Ontario para frenar Ómicron que se eliminaron de forma gradual desde el 31 de enero, con una mayor flexibilización de las restricciones en febrero y marzo. La evolución del tráfico mejoró en marzo de 2022 con el levantamiento de todas las restricciones y los límites de aforos. Las ventas fueron de 237 millones de dólares canadienses, incrementándose un +39,9% vs 1T 2021 debido a la constante recuperación de los volúmenes de tráfico cuando se levantaron las restricciones. El RBE ascendió a 194 millones de dólares canadienses (+48,7%) con un margen RBE de 82,2%.

Aeropuertos: el tráfico ha mejorado en 1T 2022 frente a 1T 2021 (Heathrow 474,9% y AGS 505,8%):

- **Heathrow:** las ventas se incrementaron un 212,7% y el RBE ajustado retornó a cifras positivas alcanzando los 273 millones de libras, frente a los -20 millones de libras en 1T 2021. Tras un inicio de año más flojo debido a las continuas restricciones a los viajes y a la incertidumbre por Ómicron, el número de pasajeros en marzo fue el más alto desde el comienzo de la pandemia.
- **AGS:** las ventas se incrementaron un +238,1% vs 1T 2021 con mejores resultados del tráfico en los tres aeropuertos. El RBE ajustado se incrementó en un +134,7% vs. 1T 2021.

Construcción incrementó las ventas un +4,3% comparable, siendo el 83% aportación internacional. El RE alcanzó 10 millones de euros vs. 20 millones de euros en 1T 2021, a causa del impacto de la inflación sobre los precios de los suministros y los subcontratos, y un impacto positivo extraordinario en 1T 2021 (desinversión de una máquina tuneladora). El margen RE alcanzó 0,8% en 1T 2022. La cartera se situó en máximos históricos con 12.231 millones de euros (-1,2% comparable), sin incluir contratos pre-adjudicados por un importe cercano a 230 millones de euros.

DIVIDENDOS DE LOS PRINCIPALES ACTIVOS

Los dividendos recibidos de proyectos alcanzaron 8 millones de euros en 1T 2022 (7 millones de euros en 1T 2021):

- **407 ETR:** no se abonaron dividendos a los accionistas en 1T 2022 o 1T 2021.
- **Heathrow:** según las condiciones actuales del waiver de 2020, los acreedores de Heathrow Finance no permiten el reparto de dividendos de Heathrow hasta que el ratio Deuda Neta/RAB se sitúe por debajo de 87,5% a nivel de Heathrow Finance.
- **Resto Autopistas:** 6 millones de euros en 1T 2022 (2 millones de euros en 1T 2021), incluyendo 3 millones de euros de OSARs y 2 millones de euros de las autopistas irlandesas.
- **Servicios:** 1 millón de euros en dividendos de proyectos, (5 millones de euros en 1T 2021).

OPERACIONES CORPORATIVAS

INVERSIONES

- **En febrero de 2022, Ferrovial alcanzó un acuerdo con YDA Group para la adquisición del 60% del Aeropuerto Internacional de Dalaman (Turquía) por 140 millones de euros.** YDA Group mantendrá el 40% restante de dicha sociedad. El cierre final de la transacción está sujeto a las aprobaciones habituales, y que se estima que tengan lugar en el verano de 2022. El aeropuerto ubicado en la Riviera turca, registró un tráfico de 5 millones de pasajeros en 2019, en su mayoría internacionales. El contrato de concesión finaliza en 2042 y las tarifas por pasajero incluidas en el contrato de concesión están establecidas y se pagan en euros.

DESINVERSIONES

- **Desinversión de la actividad de Servicios de Infraestructuras en España por 171 millones de euros.** El 31 de enero de 2022, Ferrovial completó la venta a Portobello Capital. El precio no incluye las cantidades variables (earn-outs) por 50 millones de euros, que se aplicarán tras el cierre de la operación si se cumplen determinados requisitos. Ferrovial ha adquirido el 24,99% del capital social de la entidad adquirente por 17 millones de euros.
- **Venta de autopistas portuguesas:** En 2020, Ferrovial alcanzó un acuerdo para vender el 49% de su participación en Norte Litoral y el 48% de Algarve a DIF Capital Partners por 172 millones de euros. Quedan cerca de 25 millones de euros pendientes de cobro de Algarve, sujetos a aprobación por parte de las autoridades.

POSICIÓN FINANCIERA

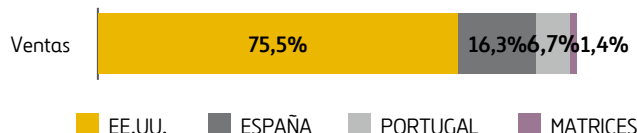
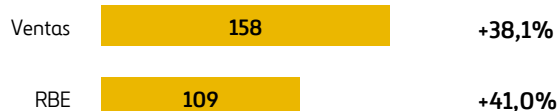
En 1T 2022, la caja neta ex-infra ascendió a 2.204 millones de euros (incl. act. discontinuadas) vs. 2.182 millones de euros en diciembre 2021. La deuda neta infra se situó en 6.695 millones de euros (6.633 millones de euros en dic. 2021). La deuda neta consolidada alcanzó 4.491 millones de euros (4.451 millones de euros en diciembre 2021).

PRINCIPALES MAGNITUDES DE SOSTENIBILIDAD

La sostenibilidad sigue estando en la base de nuestra estrategia. En 1T 2022:

- Vigeo Eiris reconoció a FER como líder mundial del sector de la Construcción Pesada.
- Ferrovial fue galardonada por S&P con la distinción Silver Medal en su anuario.

Autopistas



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

COVID-19

En este tercer año de pandemia de COVID-19, los niveles de tráfico en 407 ETR siguen estando afectados. En febrero y marzo de 2022, la provincia de Ontario levantó gradualmente las restricciones por el COVID-19, frente a los confinamientos de emergencia establecidos en 1T 2021. La evolución del tráfico mejoró en marzo de 2022 con el levantamiento de las restricciones y los límites de aforos.

El COVID-19, junto con la contracción económica resultante, continúan teniendo un impacto en la demanda de viajes por carretera en GTA.

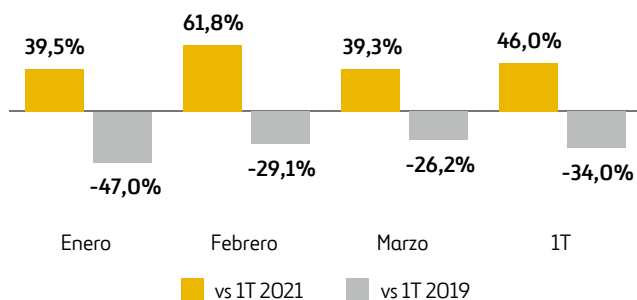
TRÁFICO

	MAR-22	MAR-21	VAR.
Longitud media (km)	20,85	19,57	6,5%
Trafico/trayecto (mn)	17,93	13,08	37,1%
VKTs (mn)	374	256	46,0%
Ingreso medio por trayecto (CAD)	13,03	12,71	2,5%

VKT (kilómetros recorridos)

En 1T 2022, los VKTs aumentaron un +46,0% frente a 1T 2021 gracias al levantamiento gradual de las restricciones relacionadas con el COVID-19 en 1T 2022, que permitió un aumento del tráfico. En enero y febrero, el tráfico estuvo impactado por las nuevas restricciones a la movilidad que la provincia de Ontario instauró para frenar la variante Ómicron. Dichas restricciones fueron eliminadas gradualmente desde el 31 de enero, y en mayor medida en febrero (todas las restricciones fueron levantadas el 1 de marzo). El tráfico del trimestre también estuvo impactado por las severas condiciones climatológicas del invierno.

Evolución del tráfico mensual y trimestral vs. 2021 y 2019



PyG

(Millones de dólares canadienses)	MAR-22	MAR-21	VAR.
Ventas	237	169	39,9%
RBE	194	131	48,7%
Margen RBE	82,2%	77,3%	
RE	170	107	59,1%
Margen RE	72,0%	63,3%	

Las ventas se incrementaron un +39,9% en 1T 2022, alcanzando 237 millones de dólares canadienses.

• **Ingresos de peajes (90% del total):** +43,6% hasta 214 millones de dólares canadienses, debido al aumento de los volúmenes de tráfico respecto a 1T 2021, a raíz de la flexibilización de las restricciones relacionadas con la pandemia del COVID-19. El ingreso medio por viaje aumentó +2,5% vs. 1T 2021.

• **Ingresos de cuota (10% del total):** 23 millones de dólares canadienses (+12,8%), principalmente por el aumento de los gastos de comisión de cuentas y de las comisiones por notificación de Denegación de Matriculación.

OPEX +9,6%, debido al aumento de costes de operaciones por cliente derivado de una mayor provisión para pérdidas crediticias previstas de Lifetime ("Lifetime ECL"), mayores costes de facturación y de gastos bancarios, mayores costes de mantenimiento de la carretera a consecuencia de las condiciones meteorológicas adversas y el aumento de los costes de las operaciones de sistemas.

RBE +48,7%, a causa del aumento de los volúmenes de tráfico y de los ingresos debido al levantamiento de las restricciones relacionadas con la pandemia del COVID-19 durante 1T 2022. El margen RBE fue del 82,2% frente al 77,3% de 1T 2021.

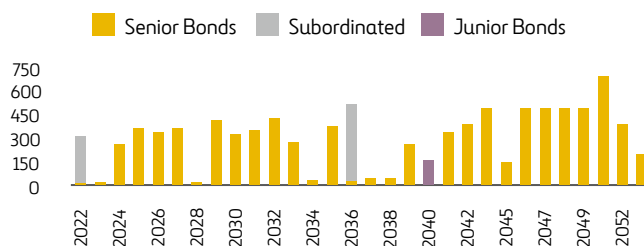
Dividendos: No se distribuyeron dividendos a los accionistas en 1T 2022 y 1T 2021. El Consejo de la 407 ETR continuará monitorizando la situación actual de la pandemia y revisará cualquier potencial distribución de dividendos a los accionistas, según corresponda.

Deuda neta a cierre de marzo: 8.657 millones de dólares canadienses (coste medio 4,11%). Un 53% de la deuda tiene un vencimiento superior a 15 años. Los próximos vencimientos de bonos: 319 millones de dólares canadienses en 2022, 20 millones de dólares canadienses en 2023 y 271 millones de dólares canadienses en 2024.

Calificación crediticia de 407 ETR

- **S&P:** "A" (Deuda Senior), "A-" (Deuda Junior) y "BBB" (Deuda subordinada) con perspectiva estable (24 de febrero 2022).
- **DBRS:** "A" (Deuda Senior), "A low" (Deuda Junior) y "BBB" (Deuda subordinada) con perspectiva negativa (17 de junio 2021).

Vencimientos de los bonos de 407 ETR



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 en 2020 y hasta el final del evento de fuerza mayor.

407 ETR y la Provincia 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.

MANAGED LANES DE TEXAS (EE.UU.)

En 1T 2022, el tráfico se vio afectado por el repunte de Ómicron y por las fuertes tormentas invernales que provocaron el cierre de los activos durante varios días en febrero, pero se observó una recuperación rápida en el tráfico desde marzo. En 1T 2022, el tráfico superó los niveles pre-pandemia (2019) en NTE 35W, y el tráfico de NTE estuvo en línea con el de 2019. El tráfico de LBJ ha mejorado significativamente en marzo (-7,9% respecto a los niveles de 2019).

NTE 1-2 (63,0%, consolidación global)

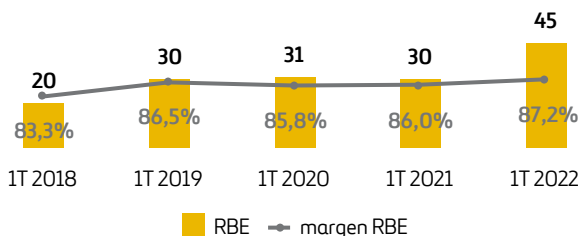
En 1T 2022, el tráfico se incrementó un +20,9% vs 1T 2021. Se observó una rápida recuperación en marzo después de que el tráfico se viese impactado por un repunte de casos COVID-19 a causa de la propagación de la variante Ómicron y las fuertes tormentas invernales en enero y febrero. Sin embargo, NTE registró más eventos de mandatory mode comparado con niveles pre-pandemia. Además, los volúmenes de tráfico al mediodía son superiores a los niveles previos a la pandemia.

(Millones de dólares americanos)	MAR-22	MAR-21	VAR.
Transacciones (mn)	8	6	20,9%
Ventas (USD mn)	51	35	46,5%
RBE (USD mn)	45	30	48,5%
margen RBE	87,2 %	86,0 %	
RE	35	23	53,9%
Margen RE	68,7 %	65,4 %	

La **tarifa media por transacción** alcanzó los 6,5 dólares vs 5,3 dólares de 1T 2021 (+21,4%), impactado positivamente por mayores tarifas. Esto favoreció que las **ventas** alcanzaran 51 millones de dólares (+46,5% frente a 1T 2021).

El **RBE** ascendió a 45 millones de dólares (48,5% vs. 1T 2021). El margen RBE fue de 87,2% (86,0% en 1T 2021).

Evolución de trimestral del RBE de NTE



La **deuda neta de NTE** a marzo 2022 alcanzó los 1.192 millones de dólares (1.223 millones en diciembre de 2021), con un coste medio de 4,12%.

Calificación crediticia

	PAB	Bonos
Moody's	Baa2	Baa2
FITCH	BBB	BBB

LBJ (54,6%, consolidación global)

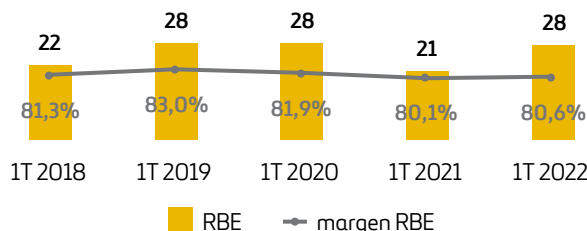
En 1T 2022, el tráfico se incrementó un +21,1% vs 1T 2021, pero aún está por debajo de los niveles de 2019. No obstante, el tráfico se recuperó con relativa fuerza en marzo después del impacto de las fuertes tormentas invernales y de la propagación de la variante Ómicron en enero y febrero.

(Millones de dólares americanos)	MAR-22	MAR-21	VAR.
Transacciones (mn)	9	7	21,1%
Ventas (USD mn)	34	26	34,0%
RBE (USD mn)	28	21	34,9%
margen RBE	80,6 %	80,1 %	
RE	20	14	38,3%
Margen RE	58,2 %	56,4 %	

El **ingreso medio por transacción** en 1T 2022 alcanzó los 4,0 dólares frente a los 3,6 dólares en 1T 2021 (+11,0%), impactado positivamente por mayores tarifas. Todo ello, unido al aumento del tráfico, condujo a que las **ventas** ascendiesen a 34 millones de dólares (+34,0% frente a 1T 2021).

RBE ascendió a 28 millones de dólares (+34,9% frente a 1T 2021), con un margen RBE del 80,6% (80,1% en 1T 2021).

Evolución del RBE de LBJ



La **deuda neta de LBJ** a marzo 2022 alcanzó los 1.991 millones de dólares (1.998 millones en diciembre 2021), con un coste medio del 4,03%.

Calificación crediticia

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

NTE 35W (53,7%, consolidación global)

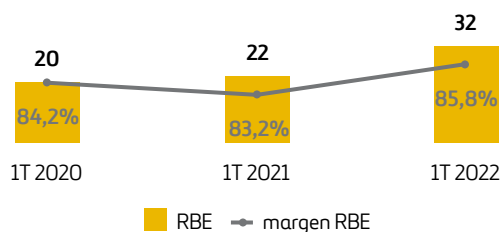
En 1T 2022, el tráfico de NTE 35W aumentó +10,3% vs 1T 2021, y se situó por encima de niveles pre-COVID-19 gracias al efecto positivo del periodo de ramp-up y una mayor resiliencia de los vehículos pesados, parcialmente compensada por las fuertes tormentas invernales de febrero.

(Millones de dólares americanos)	MAR-22	MAR-21	VAR.
Transacciones (mn)	8	7	10,3%
Ventas (USD mn)	37	27	38,0%
RBE (USD mn)	32	22	42,5%
margen RBE	85,8 %	83,2 %	
RE	25	16	49,5%
Margen RE	67,0 %	61,8 %	

El **ingreso medio por transacción** en 1T 2022 alcanzó 4,7 dólares frente a 3,7 dólares en 1T 2021 (+25,2%), impactado positivamente por la mayor proporción de vehículos pesados (multiplicador de tarifa de ligeros 2x - 5x) y por mayores tarifas. Esta situación, unida al repunte del tráfico, favoreció a que las **ventas** ascendiesen a 37 millones de dólares (+38,0% respecto a 1T 2021).

RBE ascendió a 32 millones de dólares (+42,5% frente a 1T 2021), con un margen RBE del 85,8% (vs 83,2% en 1T 2021).

Evolución de trimestral del RBE de NTE 35W



La **deuda neta de NTE 35W** a marzo de 2022 alcanzó 1.086 millones de dólares (1.055 millones de dólares en diciembre de 2021), a un coste medio de 4,85% (incluyendo el segmento NTE 3C).

Calificación crediticia

	PAB	TIFIA
Moody's	Baa3	Baa3
FITCH	BBB-	BBB-

I-77 (65,1%, consolidación global)

En 1T 2022, el tráfico se incrementó +46,2% vs 1T 2021, por encima de los niveles pre-pandemia, pese al impacto en la movilidad de la ola de Ómicron en enero y febrero y del tiempo inusualmente frío en febrero y marzo.

(Millones de dólares americanos)	MAR-22	MAR-21	VAR.
Transacciones (mn)	7	5	46,2%
Ventas (USD mn)	11	5	106,6%
RBE (USD mn)	6	2	233,3%
margen RBE	53,3 %	33,1 %	
RE	4	1	n.s.
Margen RE	33,3 %	10,8 %	

La **tarifa media por transacción** en 1T 2022 alcanzó 1,5 dólares frente a los 1,0 dólares de 1T 2021 (+44,9%).

Las **ventas** alcanzaron 11 millones de dólares (+106,6% vs. 1T 2021) como resultado de la rápida recuperación del tráfico tras la mejora de la situación del COVID-19.

RBE ascendió a 6 millones de dólares, con un margen RBE del 53,3% (33,1% en 1T 2021).

La **deuda neta de I-77** a marzo 2022 alcanzó 271 millones de dólares (263 millones en diciembre 2021), a un coste medio de 3,66%.

Calificación crediticia

	PAB	TIFIA
FITCH	BBB	BBB
DBRS	BBB	BBB

ACTIVOS EN CONSTRUCCIÓN

(Millones de euros)	CAPITAL INVERTIDO	CAPITAL COMPROMETIDO PENDIENTE	DEUDA NETA 100%	PARTICIP. CINTRA
Integración Global				
Activos intangibles	-585	-379	-2.522	
I-66*	-585	-301	-1.542	55,7 %
NTE 35W**	0	-78	-980	53,7 %
Puesta en Equivalencia				
Activos financieros	-54	-30	-964	
Ruta del Cacao	-54	-3	-248	30,0 %
Silvertown Tunnel	0	-27	-717	22,5 %

(*) Capital invertido y comprometido incluye la adquisición del 5,704% de participación adicional (EUR162mn) junto con la inyección de capital correspondiente (EUR36mn).

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

- **NTE35W Segmento 3C (Texas, EE.UU.):** el proyecto incluye la construcción de 2 Managed Lanes en cada dirección, cerca de 6,7 millas. Se prevé que la autopista abra a finales de 2023. La concesión finalizará en 2061. Los trabajos de diseño y construcción se encuentran completos en un 59% a marzo de 2022.
- **I-66 (Virginia, EE.UU.):** el proyecto supone la construcción de 35 km en el corredor de la I-66 (entre la Ruta 29, cerca de Gainesville, y la circunvalación de Washington D.C., I-495, en el Condado de Fairfax). Se espera que la autopista abra al tráfico a finales de 2022. La concesión tiene una duración de 50 años desde el cierre comercial. El grado de avance del proyecto era del 86% a marzo de 2022.
- **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 estaban completos en un 89,5% en marzo de 2022.

- **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 58,4% a 31 de marzo de 2022.

PROYECTOS EN LICITACIÓN

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

- Precalificación en un proceso: I-10 Calcasieu River (Louisiana, EE.UU.)
- 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 EE.UU., Cintra está activo en otros mercados de interés como Reino Unido, Chile, Colombia y Perú.

IRB

En 2021, Ferrovial adquirió el **24,86% del capital de la sociedad cotizada india IRB Infrastructure Developers, por un importe de 369 millones de euros**. IRB es uno de los líderes sectoriales del mercado indio, gestionando 23 proyectos y alrededor de 2.000 kilómetros de autopistas. Como resultado, Ferrovial es ahora un accionista minoritario relevante con presencia en el Consejo de Administración de la sociedad. Se espera que Cintra apoye a la compañía en su desarrollo y comparta su amplia experiencia internacional en la gestión de autopistas y análisis de nuevas inversiones. IRB seguirá estando gestionada por su accionista mayoritario, Virendra D. Mhaikar (su familia y su sociedad holding).

El 12 de febrero, Fitch Ratings elevó la calificación crediticia de IRB Infrastructure Developers Limited a 'BB+' desde 'BB' y eliminó la calificación de Rating Watch Positive. La perspectiva es estable. El incremento del rating de IRB refleja la mejora de su perfil financiero tras la inyección de capital realizada por Ferrovial y GIC.

Aeropuertos

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

Preparándose para el crecimiento

Durante 1T 2022, Heathrow ha seguido trabajando en un plan de recuperación sólido, seguro y fiable. Tras el levantamiento de las restricciones a los viajes en Reino Unido, el aeropuerto experimentó un aumento de la demanda a finales de marzo. Las restricciones de viaje siguen limitando la recuperación completa, al mismo tiempo que aumenta los retos operativos en el corto plazo. Aunque más países han retirado los requisitos de entrada en 2022, el 80% de los mercados de Heathrow siguen imponiendo algún tipo de control antes de la salida, lo que aumenta la presión operativa.

Heathrow sigue esforzándose en mejorar sus procesos para aumentar el aforo y mejorar el tránsito en las terminales. Las obras de la Terminal 4 están en proceso para que Heathrow pueda reabrir dicha Terminal en julio.

Tráfico

(Millones de pasajeros)	MAR-22	MAR-21	VAR.
Reino Unido	0,7	0,2	304,0%
Europa	3,9	0,6	574,3%
Intercontinental	5,1	0,9	444,6%
Total	9,7	1,7	474,9%

Heathrow recibió 9,7 millones de pasajeros en 1T 2022. Tras un inicio de año más débil debido a las continuas restricciones a los viajes y a la incertidumbre por Ómicron, el número de pasajeros en marzo fue el más alto desde el comienzo de la pandemia tras la retirada de todas las restricciones a los viajes en Reino Unido el 18 de marzo.

La demanda continúa impulsada por el turismo saliente durante los fines de semana y las vacaciones escolares, ya que el público ha aprovechado el levantamiento de las restricciones y utiliza los bonos de viaje de los viajes cancelados durante los últimos dos años. El turismo entrante y los viajes de negocios siguen estando limitados a causa de los altos niveles de COVID-19 en Reino Unido y los requisitos de realizar tests antes de volver a casa.

El crecimiento de los pasajeros se dio en todas las regiones, con Norteamérica y Europa a la cabeza respecto a 2021. Dos aerolíneas han iniciado vuelos desde Heathrow: Bamboo Airways y WestJet.

Heathrow SP & HAH

(Millones de libras)	Ventas			RBE			Margen RBE		
	MAR-22	MAR-21	VAR.	MAR-22	MAR-21	VAR.	MAR-22	MAR-21	Var. (pbs)
Heathrow SP	516	165	212,7%	273	-20	n.s.	52,9%	-12,3%	6.519
Excepcionales y Ajustes	0	0	-102,8%	2	4	-61,8%	n.s.	n.s.	n.s.
Total HAH	516	165	213,4%	275	-16	n.s.	53,2%	-9,6%	6.284

Deuda neta HAH: el coste medio de la deuda externa de Heathrow fue de 4,89%, teniendo en cuenta todas las coberturas por tipo de interés, tipo de cambio e inflación (3,79% en diciembre 2021).

Heathrow se ha desapalancado como consecuencia de la inflación, con un impacto en el RAB (ligado a la inflación) mayor que el efecto sobre la deuda ligada a inflación, mejorándose el ratio de apalancamiento del 88,4% al 88,1% en Heathrow Finance.

PyG HEATHROW SP

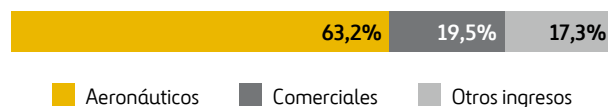
Ventas **516** **+212,7%**

RBE ajustado **273** **n.s.**

Ventas: +212,7% en 1T 2022, hasta 516 millones de libras.

- **Aeronáutico:** +317,9% respecto a 1T 2021, debido principalmente al mayor número de pasajeros. El ingreso aeronáutico por pasajero disminuyó un -27%, hasta 33,75 libras (46,42 libras en 1T 2021). Los ingresos medios por pasajero se han visto distorsionados por el significativo cambio en el número de pasajeros y el aumento del tráfico de mercancías que se cobran por movimiento.
- **Retail:** +274,1% frente a 1T 2021 a causa del mayor número de pasajeros y a la combinación de servicios de retail disponibles en 1T 2022, en comparación con 1T 2021 cuando estaban en vigor las restricciones gubernamentales impuestas a los comercios no esenciales. Las ventas de retail por pasajero disminuyeron un -35%, hasta 10,46 libras (16,07 libras en 1T 2021). Los ingresos de retail por pasajero se han visto distorsionado por el significativo cambio del número de pasajeros.
- **Otros ingresos:** +48,3% frente a 1T 2021. Otros cargos regulados se incrementaron un +60,7%, sobre todo por el aumento del número de pasajeros y los movimientos de aeronaves. El aumento significativo de los ingresos de Heathrow Express está distorsionado por menor nivel de servicios en 2021 debido a los confinamientos.

Contribución a ventas:



Costes operativos ajustados (ex. depreciaciones y amortizaciones y excepcionales): +31,4% hasta 243 millones de libras (185 millones de libras en 1T 2021). Heathrow incrementó sus gastos ligados al empleo tras el final del plan de bajas temporales del gobierno, junto con el aumento de costes ligados a contratación y formación. El incremento en los gastos operativos y de mantenimiento es resultado de la reapertura, frente a 2021 cuando Heathrow operaba con una pista y dos terminales. Los servicios públicos y otros costes también se han visto afectados por los precios más altos de la energía y la inflación.

El **RBE ajustado** retornó a la senda positiva alcanzado los 273 millones de libras, frente a los -20 millones de libras en 1T 2021.

(Millones de libras)	MAR-22	DIC-21	VAR.
Loan Facility (ADI Finance 2)	890	875	1,6%
Subordinada	2.292	2.318	-1,2%
Grupo securitizado	15.923	16.017	-0,6%
Caja y ajustes	-3.004	-2.921	2,9%
Total	16.100	16.290	-1,2%

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

Ratios financieros: A 31 de marzo de 2022, Heathrow SP y Heathrow Finance continúan operando dentro de los ratios financieros exigidos. Heathrow mantiene una sólida posición de liquidez de 4.100 millones de libras, lo que supone suficiente liquidez para satisfacer todas las necesidades de flujo de caja previstas hasta bien entrado 2025 según la previsión de flujo de caja en el escenario base, o hasta al menos abril de 2023 en un caso extremo de cero ingresos.

Regulatory Asset Base (RAB): a 31 de marzo de 2021, el RAB alcanzó los 17,675 millones de libras (17.474 millones de libras en diciembre de 2021).

Principales avances en regulación:

En octubre de 2021, la CAA publicó sus Propuestas Iniciales sobre el período regulatorio H7. La CAA también publicó documentos de trabajo sobre la Regulación Basada en Resultados (OBR) y un borrador provisional de la licencia H7 en noviembre y diciembre, a los que Heathrow respondió en enero de 2022.

Heathrow presentó su respuesta a las Propuestas Iniciales de la CAA el 17 de diciembre. Junto con la respuesta, Heathrow también presentó la segunda actualización del Plan de Negocio Revisado (RBP) de Heathrow de diciembre de 2020, conocida como segunda actualización del RBP. La respuesta y la actualización de Heathrow son coherentes con las presentaciones anteriores en las que se pide a la CAA que reconozca la necesidad de un ajuste en el RAB tras el impacto del COVID-19, que implemente un mecanismo de distribución del riesgo a futuro para evitar que un impacto como el del COVID-19 vuelva a ocurrir y que establezca un WACC del 8,5% para el período H7.

La segunda actualización del RBP de Heathrow propuso una tarifa para H7 de 41,95 GBP (2018p) que refleja las nuevas previsiones de opex, ingresos comerciales y una previsión revisada de pasajeros de 317,1 millones durante el período H7. Heathrow también recalcó que existe la oportunidad de reducir la tasa a 34 libras si la CAA permite el diferimiento de la depreciación regulatoria más allá del H7.

La CAA continuará con su proceso H7 a lo largo de 2022, estando previsto que se aplique el control de precios H7 a finales de año. La fase siguiente del proceso es la publicación de las Propuestas Finales de la CAA. El calendario de la publicación está actualmente en revisión.

Previsión

Heathrow ha revisado sus previsiones de tráfico para 2022 hasta 52,8 millones de pasajeros, un aumento de 7,3 millones frente a la previsión anterior de 45,5 millones. Heathrow ha registrado un aumento de la demanda en Semana Santa que se espera que se mantenga durante el verano, por lo que este aumento del tráfico refleja la fortaleza de la demanda a corto plazo. Sin embargo, sus perspectivas a medio plazo siguen siendo muy inciertas y se podrían materializar algunos factores negativos más adelante este año, entre ellos la posibilidad de nuevas variantes de COVID, precios más altos del combustible, aumento del coste de la vida y el impacto de la guerra en Ucrania.

Heathrow seguirá haciendo un estrecho seguimiento del número de pasajeros y proporcionará una nueva actualización junto a una previsión financiera actualizada en el informe para inversores de junio.

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

AGS ha iniciado la recuperación de la pandemia del COVID-19. Para poder reconstruir la capacidad antes del verano, AGS está colaborando con sus socios de negocio para garantizar que la escasez de personal está controlada y se minimice el riesgo operativo, al mismo tiempo que continúa gestionando su base de costes para recuperar pérdidas y siguiendo de cerca los factores económicos. El número de pasajeros fue un 49% inferior a los niveles de 2019 en 1T 2022.

Tráfico: el número de pasajeros aumentó hasta los 1,4 millones (0,2 millones en 1T 2021) apoyado en un mayor rendimiento en los tres aeropuertos como consecuencia de unas restricciones más suaves durante enero y febrero, y la retirada completa de todas las restricciones a los viajes en Reino Unido el 18 de marzo..

(Millones de pasajeros)	MAR-22	MAR-21	VAR.
Glasgow	0,9	0,1	1300,4%
Aberdeen	0,4	0,2	128,9%
Southampton	0,1	0,0	1075,6%
Total AGS	1,4	0,2	505,8%

Ventas se incrementaron un +238,1%, hasta los 30 millones de libras, gracias a la evolución positiva del tráfico, los mayores ingresos comerciales derivados de la reapertura de los comercios, el alquiler de coches y el parking y la introducción de instalaciones para pruebas COVID-19 a partir del 2T 2021.

Los **gastos operativos** aumentaron un +35% debido principalmente a los volúmenes de pasajeros y la finalización del plan de bajas temporales del gobierno, así como a los costes de las pruebas del COVID-19, compensados a nivel de RBE con los ingresos de las pruebas de COVID-19 antes mencionados.

El **RBE** fue de 4 millones de libras (+134,7% frente a 1T 2021).

(Millones de libras)	MAR-22	MAR-21	VAR.
Total Ventas AGS	30	9	238,1%
Glasgow	17	3	n.s.
Aberdeen	10	5	84,8%
Southampton	3	1	n.s.
Total RBE AGS	4	-11	134,7%
Glasgow	4	-7	153,3%
Aberdeen	2	-1	212,7%
Southampton	-1	-3	48,6%
Margen RBE AGS	12,5%	-121,4%	1,1%
Glasgow	20,9%	-220,0%	n.s.
Aberdeen	15,9%	-26,0%	n.s.
Southampton	-44,5%	-514,1%	n.s.

Las **inversiones** han sido diferidas o canceladas, con la excepción de los gastos en seguridad y cumplimiento (0.8 millones de libras en 1T 2022 vs 2.6 millones de libras en 1T 2021)

Compromisos financieros: AGS negoció la extensión de la deuda con la aprobación por unanimidad de todos sus acreedores. Bajo este acuerdo, la deuda de AGS tendrá su vencimiento en junio de 2024.

En 1T 2022, no se ha necesitado hacer más uso del capital comprometido.

La **posición de tesorería** ascendía a 41 millones de libras a 31 de marzo de 2022.

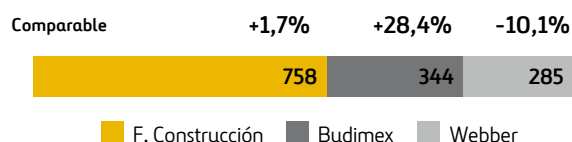
La **deuda neta bancaria de AGS** alcanzó 718 millones de libras a 31 de marzo de 2022.

Construcción

Ventas **1.387** **+4,3%**
RE **10** **0,8% margen RE**

Las **ventas** (+4,3% en términos comparables) crecieron principalmente gracias a la actividad de Budimex. La facturación internacional supuso el 83%, centrado en Norteamérica (42%) y Polonia (25%).

Ventas 1T 2022 (1.387 millones de euros) vs 1T 2021 (comparable)



En 1T 2022, el **RE** se situó en 10 millones de euros frente a 20 millones de euros en 1T 2021, a causa del impacto de la inflación sobre los precios de los suministros y los subcontratos, y un impacto positivo extraordinario en 1T 2021 (desinversión de una máquina tuneladora). El margen de RE alcanzó 0,8% vs 1,6% en 1T 2021.

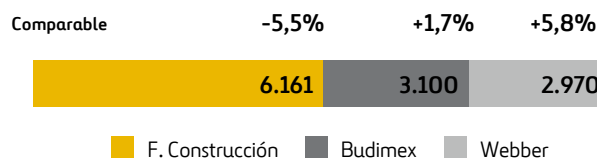
1T 2022 RE y margen RE, y variación comparable vs. 1T 2021:

MAR-22	RE	RE comparable %	RE mg
Budimex	11	-7,5%	3,3%
Webber	5	-34,1%	1,8%
F. Construcción	-6	n.s.	-0,8%
Total RE	10	-48,5%	0,8%

Desglose por subdivisiones:

- **Budimex:** las ventas se incrementaron un +28,4% en términos comparables gracias a las actividades de Edificación y Obra Civil debido a una cartera distinta de contratos en progreso y gracias al buen tiempo. El margen RE alcanzó 3,3% en 1T 2022 frente al 4,6% de 1T 2021, con un RE que disminuye un -7,5% en términos comparables debido al aumento de los precios del acero y otros materiales, así como a los problemas con algunos suministros.
- **Webber:** A efectos comparables, se han reexpresado las cifras de 1T 2021 incluyendo la actividad de mantenimiento de infraestructuras en Norteamérica, aunque este negocio está integrado en Webber desde enero de 2022. Las ventas disminuyeron -10,1% (comparable) debido principalmente a la venta de la actividad de reciclaje de áridos (julio 2021) junto con la progresiva retirada de la actividad de edificación no residencial, parcialmente compensada por el aumento de la actividad de servicios de Mantenimiento de Infraestructuras. El margen RE alcanzó el 1,8% (2,4% en 1T 2021) impactado por la venta de la actividad de reciclaje de áridos en 2021.
- **F. Construcción:** las ventas crecieron 1,7% (comparable) destacando el crecimiento del mercado australiano debido a la ejecución del proyecto del Metro de Sídney. El RE se situó en -6 millones de euros (1 millón de euros en 1T 2021). En 1T 2022, Ferrovial Construcción se ha visto afectada por las subidas de precios de la mano de obra, de las materias primas y de los precios de la energía, así como por el coste de las tasas internas de los contratos onerosos que no pueden ser provisionados en virtud de las normas contables, que se situó en -10 millones de euros. Adicionalmente, hubo un impacto positivo extraordinario en 1T 2021 por la desinversión de una máquina tuneladora.

Cartera en 1T 2022 y var. comparable vs. diciembre 2021:



La **cartera alcanzó máximos históricos** de 12.231 millones de euros (-1,2% en términos comparables frente a diciembre 2021). El segmento de obra civil continuó siendo el de mayor representación (69%) y se mantuvo un criterio muy selectivo en la presentación a concursos. La cartera internacional representó el 85% del total.

La participación de la cartera de construcción (excluyendo Webber y Budimex) con otras áreas del Grupo alcanzó un 19% en 1T 2022 (19% en diciembre 2021).

La cartera a marzo de 2022 no incluye contratos pre-adjudicados ni pendientes del cierre comercial o financiero por importe de 230 millones de euros, correspondientes principalmente a Budimex y a la adjudicación del metro de París.

DETALLES PyG

CONSTRUCCIÓN	MAR-22	MAR-21	VAR.	COMPARABLE
Ventas	1.387	1.290	7,6%	4,3%
RBE	36	48	-23,8%	-22,9%
RBE margen	2,6%	3,7%		
RE	10	20	-48,6%	-48,5%
RE margen	0,8%	1,6%		
Cartera*	12.231	12.216	0,1%	-1,2%

BUDIMEX	MAR-22	MAR-21	VAR.	COMPARABLE
Ventas	344	273	26,0%	28,4%
Construcción	309	259	19,4%	21,7%
FB Serwis	36	37	-3,0%	-1,1%
Otros	-1	-23		
RBE	19	20	-5,6%	-3,5%
RBE margen	5,6%	7,4%		
RE	11	13	-9,6%	-7,5%
Construcción	8	9	-12,8%	-11,1%
FB Serwis	3	5	-36,1%	-34,9%
Otros	0	-2		
RE margen	3,3%	4,6%		
Cartera*	3.100	3.092	0,2%	1,7%

WEBBER	MAR-22	MAR-21	VAR.	COMPARABLE
Ventas	285	295	-3,5%	-10,1%
RBE	14	17	-16,7%	-23,2%
RBE margen	5,0%	5,8%		
RE	5	7	-30,1%	-34,1%
RE margen	1,8%	2,4%		
Cartera*	2.970	2.746	8,2%	5,8%

F. CONSTRUCCIÓN	MAR-22	MAR-21	VAR.	COMPARABLE
Ventas	758	721	5,1%	1,7%
RBE	3	10	-71,4%	n.s.
RBE margen	0,4%	1,4%		
RE	-6	1	n.s.	n.s.
RE margen	-0,8%	0,1%		
Cartera*	6.161	6.377	-3,4%	-5,5%

RE antes de deterioro y enajenación del inmovilizado.

*Cartera de Construcción comparada con diciembre 2021.

Servicios (actividad discontinuada)

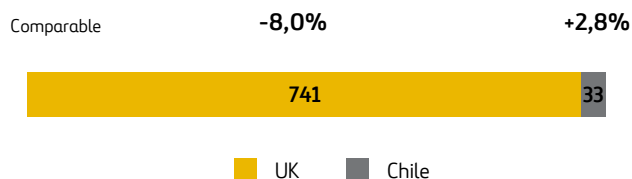
Ferrovial avanzó en su proceso de desinversión de Servicios durante el 1T 2022 con la venta de su negocio de servicios de infraestructura en España. El 31 de enero de 2022, Ferrovial completó la venta de su negocio de servicios de infraestructura en España a Portobello Capital por 171 millones de euros. Este precio no incluye los earn-outs valoradas en 50 millones de euros, que se aplicarán tras el cierre de la operación si se cumplen ciertos requisitos establecidos en el contrato de compraventa de acciones. Tras el cierre de la venta, Ferrovial ha adquirido el 24,99% del capital social de la entidad compradora por 17 millones de euros.

En 1T 2022, Ferrovial vendió el negocio de servicios de gestión de Amey mediante la venta de acciones de Amey Ventures Management Services Limited, por 5 millones de libras.

En línea con el compromiso de Ferrovial de desinvertir Servicios, la división continúa clasificada como "mantenida para la venta". No obstante, con el objetivo de proporcionar un análisis de la división, se presentan a continuación las cifras principales de los resultados de Servicios (Amey y Chile).



Ventas 1T 2022 por áreas y var. comparables vs.1T 2021:

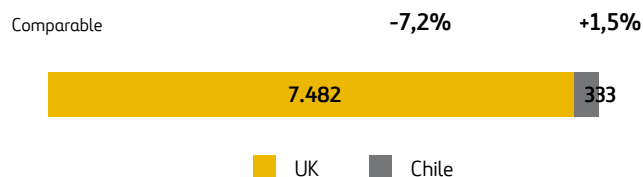


En 1T 2022, los ingresos disminuyeron un -7,6% (comparables) y el RBE alcanzó 41 millones de euros (+5,0% en términos comparables respecto a 1T 2021).

En 1T 2022, la evolución de las actividades que no se han desinvertido y permanecen como actividades discontinuadas fue el siguiente:

- **Reino Unido:** Los ingresos se redujeron un -8,0% en términos comparables, debido principalmente al vencimiento de algunos contratos de Servicios Públicos y a la reducción de los contratos de Defensa. Sin embargo, la rentabilidad mejoró, el RBE aumentó un +1,9% en términos comparables con un margen del 5,0% frente al 4,6% de 1T 2021.
- **Chile:** Las ventas crecieron un +2,8% en términos comparables debido al comienzo de los nuevos contratos de mantenimiento minero en los últimos meses de 2021. El RBE se incrementó un +51,9% en términos comparables gracias al mayor rendimiento, alcanzando un margen RBE del 11,1% vs 7,5% en 1T 2021.

Cartera en 1T 2022 y var. comparables vs. diciembre 2021:



La cartera de Servicios de las actividades que permanecen como discontinuadas alcanzo los 7.815 millones de euros, disminuyendo un -6,8% en términos comparables respecto a diciembre de 2021 (8.373 millones de euros).

SERVICIOS

SERVICIOS	MAR-22	MAR-21	VAR.	COMPARABLE
Ventas	774	811	-4,6%	-7,6%
RBE	41	38	7,5%	5,0%
RBE margen	5,3%	4,7%		
Cartera*	7.815	8.373	-6,7%	-6,8%

REINO UNIDO	MAR-22	MAR-21	VAR.	COMPARABLE
Ventas	741	779	-4,8%	-8,0%
RBE	37	35	4,6%	1,9%
RBE margen	5,0%	4,6%		
Cartera*	7.482	8.079	-7,4%	-7,2%

CHILE	MAR-22	MAR-21	VAR.	COMPARABLE
Ventas	33	33	0,9%	2,8%
RBE	4	2	49,0%	51,9%
RBE margen	11,1%	7,5%		
Cartera*	333	294	13,2%	1,5%

*Cartera de Servicios comparada con diciembre 2021

PNT & Flujo de Caja ex-infraestructuras (incluyendo actividades discontinuadas)

DEUDA BRUTA CONSOLIDADA*

DEUDA BRUTA MAR-22	EX-INFRA	INFRA	CONSOLIDADO
Deuda Bruta (millones de euros)	-3.256	-7.639	-10.895
% fijo	91,7 %	98,6%	96,6%
% variable	8,3 %	1,4%	3,4%
Tipo medio	1,0 %	4,3%	3,3%
Vencimiento medio (años)	3	24	18

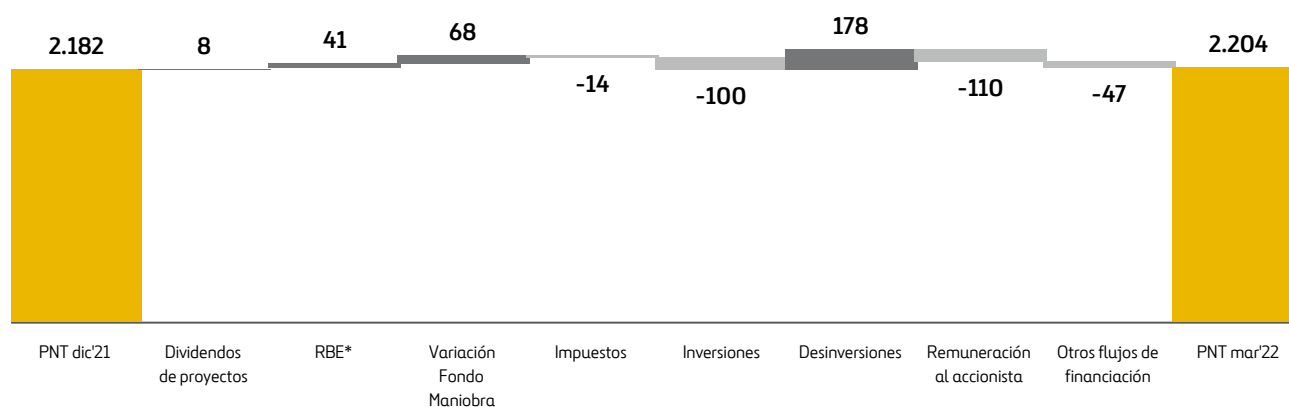
*Incluye actividades discontinuadas

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA CONSOLIDADA*

(Millones de euros)	MAR-22	DIC-21
Deuda Financiera Bruta	-10.895	-10.711
Deuda Bruta Ex-proyectos	-3.256	-3.248
Deuda Bruta Proyectos	-7.639	-7.463
Tesorería	6.405	6.260
Tesorería Ex-proyectos	5.460	5.430
Tesorería Proyectos	944	830
Posición neta de tesorería total	-4.491	-4.451
Posición Neta Tesorería Ex-proyectos	2.204	2.182
Posición Neta Tesorería Proyectos	-6.695	-6.633
Posición neta de tesorería total	-4.491	-4.451

*Incluye actividades discontinuadas

DESGLOSE FLUJO CAJA (incluidas actividades discontinuadas)



*RBE excluye la contribución de los proyectos pero incluye el RBE de Servicios

Posición neta de tesorería (PNT) excluyendo proyectos de infraestructura: alcanzó los 2.204 millones de euros en marzo de 2022 frente a 2.182 millones de euros en diciembre 2021. Los principales factores de este cambio han sido:

- **Dividendos de proyectos:** 8 millones de euros frente a 7 millones de euros en 1T 2021. Los dividendos de Autopistas alcanzaron los 6 millones de euros en 1T 2022 (2 millones de euros en 1T 2021), incluyendo 3 millones de euros de OSARs y 2 millones de euros de las autopistas irlandesas. No se repartieron dividendos de aeropuertos en 1T 2022 o 1T 2021. Los dividendos de Servicios de 1 millones de euros en 1T 2022 (5 millones de euros en 1T 2021).
- **RBE:** 41 millones de euros (frente a 113 millones de euros en 1T 2021) correspondiente mayoritariamente a Servicios.
- La **evolución positiva del fondo de maniobra** se situó en 68 millones de euros en 1T 2022 (-123 millones de euros en 1T 2021).
- La **inversión neta** alcanzó 78 millones de euros en 1T 2022 frente a -124 millones de euros en 1T 2021. Las inversiones alcanzaron -100 millones de euros (-126 millones de euros en 1T 2021), entre los que destacan los 57 millones de euros invertidos en el proyecto I-66 Managed Lanes. Las desinversiones alcanzaron 178 millones de euros en 1T 2022 (2 millones de euros en 1T 2021), incluyendo la desinversión del negocio de Servicios de Infraestructura en España (171 millones de euros).
- **Remuneración al accionista:** -110 millones de euros en 1T 2022 (-8 millones de euros en 1T 2021), que refleja la recompra de acciones.
- **Otros flujos de financiación:** incluye principalmente la posición neta de caja de las compañías desinvertidas.

La posición neta de tesorería al cierre de diciembre (2.204 millones de euros) incluye la caja neta de Servicios (233 millones de euros).

Anexo I – Resultados por negocio

AUTOPISTAS – INTEGRACIÓN GLOBAL

(Millones de euros)	TRÁFICO (IMD)			VENTAS			RBE			MARGEN RBE		DEUDA NETA 100%	
	MAR-22	MAR-21	VAR.	MAR-22	MAR-21	VAR.	MAR-22	MAR-21	VAR.	MAR-22	MAR-21	MAR-22	PARTICIP.
Integración Global													
NTE*	8	6	20,9%	46	29	57,2%	40	25	59,4%	87,2%	86,0%	-1.075	63,0%
LBJ*	9	7	21,1%	31	21	43,9%	25	17	44,8%	80,6%	80,1%	-1.796	54,6%
NTE 35W**/**	8	7	10,3%	33	22	48,1%	28	18	52,9%	85,8%	83,2%	-980	53,7%
I-77*	7	5	46,2%	10	4	121,7%	5	1	257,7%	53,3%	33,1%	-245	65,1%
TOTAL EEUU				119	77	54,5%	98	62	58,0%			-4.097	
Autema	17.092	11.901	43,6%	16	12	30,6%	14	11	29,0%	84,4%	85,4%	-617	76,3%
Aravia***	35.880	35.606	0,8%	10	8	23,2%	8	6	27,6%	85,0%	82,1%	-31	100,0%
TOTAL ESPAÑA				26	20	27,8%	22	17	28,4%			-648	
Azores	10.435	8891	17,4%	7	6	18,6%	6	5	23,5%	88,6%	85,0%	-268	89,2%
Via Livre				3	3	18,9%	1	1	18,3%	18,4%	18,5%	7	84,0%
TOTAL PORTUGAL				11	9	18,7%	7	6	23,0%			-261	
TOTAL MATRICES				2	3	-19,5%	-18	-12	-56,9%				
TOTAL AUTOPISTAS				158	109	44,7%	109	73	48,8%	69,0%	67,1%	-5.006	

* Tráfico en millones transacciones. ** Incluye contribución de NTE 3C (en construcción). Deuda neta 100%: incluye los 3 segmentos. *** ARAVIA, el contrato para la conservación y explotación del tramo de la Autovía A2, se ha excluido del perímetro de venta de Servicios. En 2021, el contrato se ha reclasificado como actividad continuada en la División de Autopistas.

AUTOPISTAS – PUESTA EN EQUIVALENCIA

(Millones de euros)	TRÁFICO (IMD)			VENTAS			RBE			MARGEN RBE		DEUDA NETA 100%	
	MAR-22	MAR-21	VAR.	MAR-22	MAR-21	VAR.	MAR-22	MAR-21	VAR.	MAR-22	MAR-21	MAR-22	PARTICIP.
Puesta en Equivalencia													
407 ETR (Km recorridos, millones)	374	256	46,0%	168	111	51,1%	138	86	60,6%	82,2%	77,3%	-6.258	43,2%
M4	32.370	19.330	67,5%	7	4	67,5%	4	2	125,7%	56,2%	41,7%	-62	20,0%
M3	37.951	25.769	47,3%	4	4	-3,9%	3	3	-8,1%	62,8%	65,7%	-65	20,0%
A-66 Benavente Zamora				5	6	-5,2%	5	5	0,6%	92,2%	86,8%	-154	25,0%
Serrano Park				2	1	36,6%	1	1	62,5%	65,9%	55,4%	-31	50,0%
Calle-30				153	157	-2,9%	83	94	-11,8%	54,5%	60,0%	-36	10,0%
Algarve	11.509	6.020	91,2%	8	8	-1,7%	7	7	-3,8%	85,9%	87,8%	-54	20,0%
Toowomba				6	6	9,6%	1	1	33,5%	22,8%	18,7%	-243	40,0%
OSARs**				6	10	-37,8%	2	2	-26,7%	27,6%	23,4%	-416	50,0%
Zero ByPass (Bratislava)**				9	13	-29,7%	8	12	-34,6%	85,5%	91,9%	-830	35,0%

*Emesa, el contrato de mantenimiento de la M-30 de Madrid, se ha excluido del perímetro de venta de Servicios. En 2021, el contrato se ha reclasificado como actividad continuada en la División de Autopistas. **OSARs y Zero ByPass abrieron al tráfico en 2021, aunque el proyecto no está completo al 100%. OSARs abrió al tráfico en noviembre 2021, pero la apertura completa se espera en 2022. Zero ByPass abrió al tráfico en octubre 2021, aunque el permiso final de ocupación está pendiente y se espera para 2022.

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. 2022-2021	TIPO DE CAMBIO MEDIO (PYG)	Var. 2022-2021
Libra Esterlina	0,8435	-0,9%	0,8384	-3,4%
Dólar Americano	1,1082	-5,7%	1,1169	-6,8%
Dólar Canadiense	1,3833	-6,4%	1,4098	-7,4%
Zloty Polaco	4,6542	0,5%	4,6466	1,9%
Dólar Australiano	1,4784	-4,2%	1,5374	-1,8%

Anexo III – Remuneración al accionista

DIVIDENDO FLEXIBLE

La compañía celebró su Junta General de Accionistas el 7 de abril de 2022. En la misma se aprobaron dos aumentos de capital social, mediante la emisión de nuevas acciones ordinarias, sin prima de emisión, de la misma clase y serie que las actualmente en circulación, con cargo a reservas.

Dichos aumentos, se enmarcan dentro del sistema de retribución a los accionistas, denominado “Ferrovial Dividendo Flexible”, que inició la Sociedad en 2014. El objetivo del programa es ofrecer a todos los accionistas de Ferrovial la opción, a su libre elección, de recibir acciones liberadas de Ferrovial de nueva emisión, sin alterar por ello los pagos en efectivo a sus accionistas, ya que podrían optar, alternativamente, por recibir un importe en efectivo mediante la transmisión a Ferrovial (de no hacerlo en el mercado) de los derechos de asignación gratuita recibidos por las acciones que posean.

En el Consejo de Administración celebrado el 5 de mayo de 2022, se fijaron los términos del primer dividendo flexible (equivalente al dividendo complementario de 2021). Los resultados del primer dividendo fueron los siguientes:

- Precio garantizado fijo para comprar los derechos de asignación establecidos por Ferrovial: 0,278 euros
- Número de derechos de asignación sin coste requeridos para asignar una nueva acción: 87
- Fecha de registro: 12 de mayo
- Periodo de negociación de derechos: 11 al 24 de mayo
- Periodo para solicitar la retribución en efectivo a Ferrovial: 11 al 20 de mayo

RECOMPRA Y AMORTIZACIÓN DE ACCIONES

El 24 de febrero de 2022, el Consejo de Administración de Ferrovial acordó llevar a cabo un programa de recompra de acciones propias de conformidad con la autorización concedida por la Junta General de Accionistas celebrada el 5 de abril de 2017 bajo el punto décimo del orden del día y en base a la autorización de la Junta General de Accionistas de 2022 (punto 13).

El Programa de Recompra se llevará a cabo según los siguientes términos:

- Finalidad: reducir el capital social de Ferrovial, previo acuerdo de la Junta General de Accionistas.
- Inversión máxima neta: 500 millones de euros o 34 millones de acciones, 4,635% del capital social de Ferrovial a la fecha de la comunicación del programa de recompra.
- Duración: 1 de marzo - 5 de diciembre de 2022.

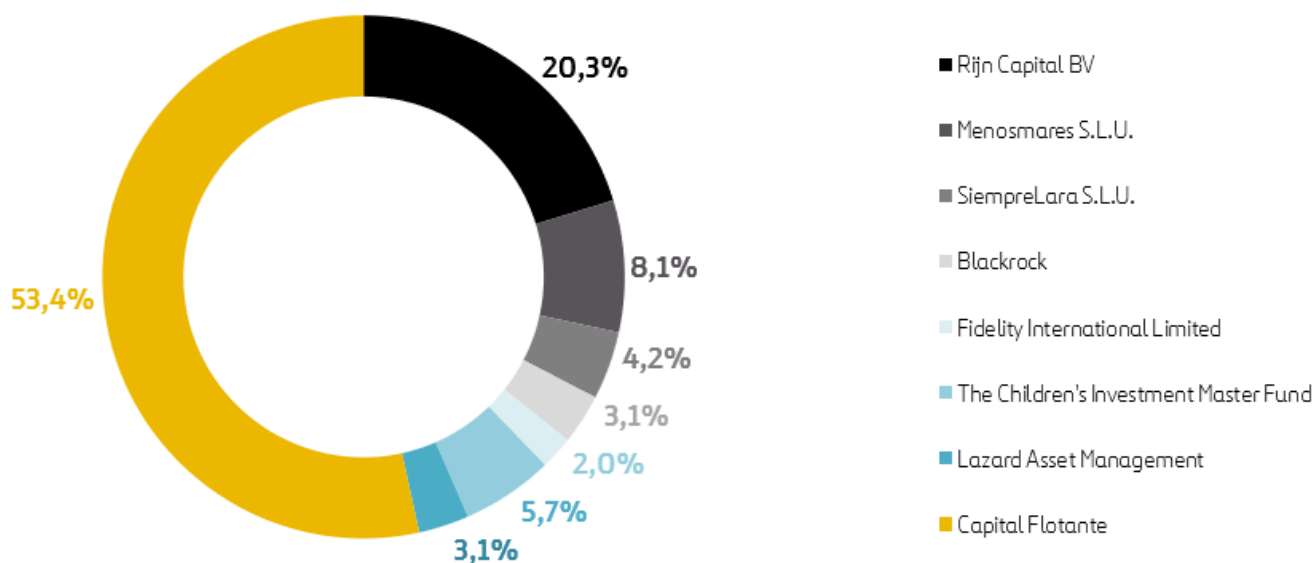
La Junta General de Accionistas del 7 de abril de 2022 aprobó una reducción del capital social mediante la amortización de un máximo de 40.500.783 acciones de Ferrovial, lo que representa el 5,521% del capital social.

Adicionalmente a las acciones adquiridas por el plan de recompra de acciones, a cierre de marzo 2022 Ferrovial mantenía 9.384.952 acciones propias de las cuales 6.500.783 acciones fueron adquiridas en 2021 y está previsto amortizar a lo largo de 2022.

El capital social de Ferrovial a 31 de marzo de 2022 era de 146.720.496,20 euros, y se encuentra totalmente suscrito y desembolsado. El capital social estaba integrado por 733.602.481 acciones ordinarias, de una única clase y valor nominal de veinte céntimos de euro (0,20€) cada una de ellas.

Anexo IV – Estructura accionarial

ESTRUCTURA ACCIONARIAL (CNMV) A 31 DE MARZO DE 2022



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 marzo 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 APMs 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 periodo actual.
 - 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 periodo actual comparado con el periodo anterior.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular el crecimiento comparable 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 marzo.

- **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 marzo.
- **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.

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 las secciones Principales cifras de las secciones Servicios y 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 de la siguiente manera:
 - Divisiones de infraestructuras (Autopistas y Aeropuertos): los resultados proporcionales de los proyectos de infraestructuras se calculan como la contribución a los resultados consolidados en función del porcentaje de participación que ostenta Ferrovial en dichos proyectos, independientemente del criterio de consolidación utilizado.
 - Resto de divisiones: los resultados proporcionales incluyen las mismas cifras que la cuenta de resultados consolidada, por considerarse que la diferencia de aplicar el método de consolidación proporcional no sería relevante.

Esta información se prepara 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.
- **Comparativas:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular los resultados proporcionales es el mismo que el año anterior.