

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Informe de Gestión

Resultados enero-septiembre 2022

27 de octubre 2022

AVISO LEGAL

La información financiera de 9M 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 – septiembre 2022

- **El tráfico en 407 ETR mostró una sólida recuperación mes a mes en 9M 2022**, gracias al levantamiento de todas las restricciones relativas al COVID-19 desde marzo de 2022, con el tráfico de septiembre estanco situándose en un -7,9% vs 2019 (-10,7% excluyendo el impacto de calendario positivo), el mejor mes desde el inicio de la pandemia. Mayores ventas (+35,0% vs 9M 2021) debido al aumento del tráfico. El ingreso medio por viaje (13,29 dólares canadienses) se incrementó +1,1% vs 9M 2021 apoyado en la mayor distancia media de los viajes (+3,2%).
- **Las Managed Lanes registraron un fuerte crecimiento de ingresos, mientras septiembre mostró una aceleración del tráfico.** El tráfico de NTE, NTE 35W e I-77 se situó por encima 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 9M 2021 en todas las MLs.
- **El tráfico de los aeropuertos mostró una sólida recuperación tras la retirada de las restricciones a los viajes en Reino Unido desde marzo (Heathrow -27,5% y AGS -34,7% respecto a 9M 2019).** El número de pasajeros de Heathrow en septiembre rondó los 5,8 millones, un 15% menos que en 2019, el más alto desde el inicio de la pandemia. Dalaman se ha consolidado desde julio, el aeropuerto mostró una tendencia positiva en verano alcanzando un -7,6% frente a septiembre estanco de 2019.
- **El Resultado de Explotación de Construcción se situó en 38 millones de euros** frente a los 109 millones de euros en 9M 2021, principalmente debido al impacto de la inflación sobre los precios de los suministros y los subcontratos, parcialmente compensado por la aplicación de la fórmula de revisión de precios y la evolución positiva de Budimex (6,3% margen RE). El margen RE se situó en 0,8% (2,5% en 9M 2021). La cartera alcanzó un record histórico de 13.109 millones de euros (2,3% comparable), sin incluir contratos pre-adjudicados por un importe aproximado de 3.200 millones de euros, principalmente por el tramo de una línea de metro en Toronto (Canadá) por aprox. 2.300 millones de euros.
- **Sólida situación financiera** mostrando altos niveles de liquidez hasta los 6.019 millones de euros y una robusta posición neta de caja ex-infraestructuras (1.087 millones de euros). El consumo de caja ha estado marcado por la remuneración a los accionistas, la inyección de capital en la I-66 y la New Terminal One, junto con la adquisición del 60% del aeropuerto de Dalman y la salida de caja de los proyectos de construcción en Estados Unidos.
- **Avances recientes para impulsar el crecimiento:**
 - La desinversión de Servicios quedó sustancialmente completada tras el acuerdo alcanzado para la venta de Amey por 400 millones de libras (EV) a One Equity Partners y Buckthorn Partners (octubre)
 - I-66 Managed Lanes abrió su primer sección al tráfico en septiembre, un tramo de 9 millas, antes de lo previsto.
 - Ferrovial alcanzó el cierre financiero de su inversión en la New Terminal One del Aeropuerto JFK en junio.
 - La adquisición del 60% del Aeropuerto Internacional de Dalaman (Turquía) se completó en julio.

CUENTA DE RESULTADOS

(Millones de euros)	SEP-22	SEP-21
VENTAS	5.446	4.929
RBE	521	441
Amortización de inmovilizado	-221	-190
RE antes de deterioros y enajenación de inmovilizado	300	251
Deterioros y enajenación de inmovilizado	-6	25
RE después de deterioros y enajenación de inmovilizado	294	276

VENTAS

(Millones de euros)	SEP-22	SEP-21	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	563	411	37,1%	26,1%
Aeropuertos	41	1	n.s.	n.s.
Construcción	4.764	4.433	7,5%	2,9%
Otros	78	85	-7,7%	-9,8%
Total Ventas	5.446	4.929	10,5%	5,5%

RBE

(Millones de euros)	SEP-22	SEP-21	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	407	290	40,4%	27,9%
Aeropuertos	-2	-17	88,7%	88,7%
Construcción	118	193	-38,8%	-37,2%
Otros	-3	-25	89,2%	90,9%
Total RBE	521	441	18,1%	11,8%

RE*

(Millones de euros)	SEP-22	SEP-21	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	280	189	48,1%	33,2%
Aeropuertos	-9	-17	46,2%	46,2%
Construcción	38	109	-65,0%	-63,7%
Otros	-9	-30	69,9%	-6,8%
Total RE	300	251	19,5%	11,4%

*RE antes de deterioro y enajenación del inmovilizado

RBE PROPORCIONAL

(Millones de euros)	SEP-22	SEP-21	VAR.
Autopistas	630	441	42,9%
Aeropuertos	386	18	n.s.
Construcción	118	188	-37,2%
Otros	-4	0	n.s.
Total RBE	1.131	647	74,7%

Cifras comparables.

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA

(Millones de euros)	SEP-22	DIC-21
PNT ex-proyectos infraestructura	1.087	2.182
PNT proyectos infraestructura	-7.649	-6.633
Autopistas	-7.358	-6.439
Resto	-290	-195
Posición neta de tesorería total	-6.562	-4.451

PNT: Posición neta de tesorería. Incluye actividades discontinuadas

TRÁFICO

	vs 9M 2021	vs 9M 2019
407 ETR (km recorridos)	38,0%	-20,8%
NTE*	10,9%	5,7%
LBJ*	9,2%	-17,2%
NTE 35W*	-1,8%	7,2%
I-77*	23,6%	n.s.
Heathrow	334,9%	-27,5%
AGS	251,0%	-34,7%
Dalaman	112,7%	-10,3%

*Transacciones

RESULTADO CONSOLIDADO

- **Ventas** se situaron en 5.446 millones de euros (+5,5% comparable) apoyado en el incremento en ventas de Construcción (+2,9% comparable) y de Autopistas (+26,1% comparable).
- **RBE** alcanzó 521 millones de euros (441 millones de euros en 9M 2021) apoyado en una mayor contribución de Autopistas (+27,9% comparable), en particular las autopistas americanas con un RBE de 363 millones de euros (+48,2% frente a 9M 2021).

RESULTADOS DIVISIONALES

Autopistas: las ventas crecieron un +26,1% comparable y el RBE un +27,9% comparable. El RBE se situó en 407 millones de euros.

- **Las Managed Lanes en Texas** mostraron crecimiento del tráfico en 9M 2022 frente a 9M 2021: NTE +10,9%, LBJ +9,2% y NTE 35W -1,8%. 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 la exposición al impacto teletrabajo, con mayor número de trabajadores de oficina dentro de su perfil de usuario, así como por las obras de construcción desarrolladas en la zona. El tráfico en NTE 35W estuvo afectado por la aceleración de las obras de la NTE3C desde 2T 2022. Todas las MLs lograron crecimiento de doble dígito vs 9M 2021 en el ingreso medio por transacción: NTE 35W +23,4%, NTE +21,4% y LBJ +12,1%.
- **NTE** generó ventas de 178 millones de dólares (+34,5%), apoyado en tarifas más altas. El RBE ascendió a 157 millones de dólares (+35,8%). El margen RBE fue de 88,1% (87,2% en 9M 2021).
- **NTE 35W** alcanzó ventas de 124 millones de dólares (+21,3%) ayudado por tarifas más altas y la mayor contribución de vehículos pesados. El RBE ascendió a 107 millones de dólares (+24,1%), con un margen RBE del 86,1% (84,1% en 9M 2021).
- **LBJ** registró unas ventas de 117 millones de dólares (+22,5%), apoyado en tarifas más altas. El RBE ascendió a 96 millones de dólares (+23,2%), con un margen RBE del 81,7% (81,3% en 9M 2021).
- **I-77** superó los niveles de tráfico pre-pandemia, pese al impacto en movilidad por Ómicron en enero y febrero y del tiempo inusualmente frío en febrero y marzo. Las ventas alcanzaron 43 millones de dólares (+74,0% vs 9M 2021) mostrando un incremento significativo en el ingreso por transacción (+43,9% vs 9M 2021). El RBE fue de 26 millones de dólares, con un margen RBE del 60,1% (53,1% en 9M 2021).
- **El tráfico en 407 ETR** estuvo afectado a principios del año por la reintroducción de las restricciones en la provincia de Ontario para frenar Ómicron que se eliminaron en marzo. En 9M 2022, la evolución del tráfico ETR mostró una recuperación constante mes a mes (+38,0% vs 9M 2021) con el tráfico de septiembre estanco situándose en un -7,9% frente a 2019 (-10,7% excluyendo el impacto de calendario positivo), el mejor mes desde el inicio de la pandemia. Las ventas fueron de 965 millones de dólares canadienses, incrementándose un +35,0% vs 9M 2021 debido a la constante recuperación de los volúmenes de tráfico cuando se levantaron las restricciones. El RBE ascendió a 834 millones de dólares canadienses (+39,2%) con un margen RBE de 86,5%.

Aeropuertos: el tráfico ha mostrado una mejora en 9M 2022 vs 9M 2021, aunque no se han alcanzado los niveles pre-pandemia (Heathrow -27,5%, AGS -27,5% y Dalaman -34,7%):

- **Heathrow:** las ventas se incrementaron un +203,0% y el RBE ajustado alcanzó los 1.252 millones de libras, frente a los 117 millones de libras en 9M 2021. Heathrow recibió 44,2 millones de pasajeros en 9M 2022 (10,2 millones de pasajeros en 9M 2021). Tras un inicio del año más lento debido a las continuas restricciones a los viajes en Reino Unido y a la incertidumbre por Ómicron,

Heathrow experimentó un repunte de la demanda y un aumento constante del tráfico.

- **AGS:** las ventas se incrementaron un +138,9% vs 9M 2021 con mejores resultados de tráfico en los tres aeropuertos. El RBE alcanzó 39 millones de euros vs. -11 millones de euros en 9M 2021.
- **Dalaman:** los ingresos alcanzaron los 33 millones de euros gracias a la evolución positiva del tráfico. El RBE fue de 28 millones de euros, con un margen RBE del 84,0%.

Construcción incrementó las ventas un +2,9% comparable. El RE alcanzó 38 millones de euros vs. 109 millones de euros en 9M 2021, a causa del impacto de la inflación sobre los precios de los suministros y los subcontratos. El margen RE se situó en el 0,8% en 9M 2022. La cartera alcanzó los 13.109 millones de euros (+2,3% comparable), máximo histórico, sin incluir contratos pre-adjudicados por un importe aproximado de 3.200 millones de euros, destacando un tramo de una línea de metro de Toronto (aproximadamente 2.300 millones de euros).

DIVIDENDOS DE PROYECTOS

Los dividendos recibidos de proyectos alcanzaron 164 millones de euros en 9M 2022 (76 millones de euros en 9M 2021); desatacando:

- **407 ETR:** Ferrovial recibió 63 millones de euros de dividendos en 9M 2022 (no se abonaron dividendos en 9M 2021).
- **Managed Lanes Texas:** Ferrovial recibió 60 millones de euros de NTE (43 millones de euros) y LBJ (17 millones de euros) vs 49 millones de euros en 9M 2021.
- **Heathrow:** no se abonaron dividendos en 9M 2022.
- **Resto Autopistas:** 17 millones de euros en 9M 2022 (8 millones de euros en 9M 2021), incluyendo principalmente 6 millones de euros de las autopistas españolas, 3 millones de euros de OSARs y 3 millones de euros de las autopistas irlandesas.

OPERACIONES CORPORATIVAS

INVERSIONES

- **En julio, Ferrovial finalizó la adquisición del 60% del Aeropuerto Internacional de Dalaman (Turquía) a YDA Group por 140 millones de euros, después de alcanzar el cierre financiero.** El contrato de concesión finaliza en 2042 y las tarifas por pasajero están establecidas y se pagan en euros.
- **En junio, Ferrovial alcanzó un acuerdo para entrar en el capital de New Terminal One (NTO) en el Aeropuerto Internacional JFK de Nueva York,** el consorcio designado para diseñar, construir y operar la nueva terminal NTO (que incluye el reemplazo de las Terminales 1 y 2, así como la antigua Terminal 3 de este aeropuerto). Ferrovial tiene una participación indirecta del 49% en el proyecto, por lo que se convierte en el socio líder del consorcio. La inversión de Ferrovial alcanzaría 1.140 millones de dólares que se aportará durante el periodo de Construcción de la fase A (2026). Las obras se llevarán a cabo por fases, y se espera que la primera fase acabe en 2026 (diseño y construcción realizados por Aecom Tishman).

DESINVERSIONES

- **Desinversión de Amey por 400 millones de libras.** El 11 de octubre de 2022, Ferrovial alcanzó un acuerdo para la venta del 100% de Amey a One Equity Partners y Buckthorn Partners por 400 millones de libras (455 millones de euros) y un valor de las acciones estimado (equity value) de unos 245 millones de libras (278 millones de euros). La contraprestación final que el comprador pagará al cierre de la transacción se ajustará por referencia a las cifras de deuda neta y fondo de maniobra que resulten de un balance elaborado en esa fecha. Ferrovial recibirá un pago neto en efectivo de 109 millones de libras (124 millones de euros) y 136 millones de libras (154 millones de euros) se diferirán a 5 años con un interés del 6% anual, que aumentará al 8% a partir del tercer año. El cierre final queda pendiente de los permisos

regulatorios, previsto para 2022. Se estima una plusvalía de en torno a 50 millones de euros tras llevar a resultados las reservas de diferencias de conversión y coberturas de tipo de interés.

- **Desinversión del Algarve.** Ferrovial recibió 23 millones de euros tras el cierre de la venta a DIF Capital Partners acordado en 2020. El acuerdo de venta incluía la desinversión del 49% de su participación en Norte Litoral y del 48% de su participación en Vía do Infante (Algarve). Como parte del acuerdo, Cintra mantendrá un contrato de gestión de ambos activos. La desinversión de Norte Litoral se había completado en 2021.
- **Desinversión de la actividad de Servicios de Infraestructuras en España por 171 millones de euros.** En enero, Ferrovial completó la venta a Portobello Capital. Ferrovial adquirió el 24,99% del capital social de la entidad adquirente por un precio de 17 millones de euros.

POSICIÓN FINANCIERA

En 9M 2022, la caja neta ex-infraestructuras ascendió a 1.087 millones de euros (incluyendo actividades discontinuadas) vs. 2.182 millones de euros en diciembre 2021. La deuda neta de proyectos de infraestructuras se situó en 7.649 millones de euros (6.633 millones de euros en diciembre 2021). La deuda neta consolidada alcanzó 6.562 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 9M 2022:

- Ferrovial se convirtió en la primera empresa de infraestructuras en recibir la certificación del Índice de Buen Gobierno Corporativo (IBGC) de AENOR.
- Vigeo Eiris reconoció a Ferrovial como líder mundial del sector de la Construcción Pesada.
- Ferrovial fue galardonada por S&P con la distinción Silver Medal en su anuario.
- Ferrovial se colocó en el top 50 de las empresas más sostenibles del mundo según Sustainability, Environmental Achievement & Leadership Business Sustainability Awards en 2021.
- FTSE4Good incrementó su puntuación para Ferrovial de 3,3 a 3,7.
- GRESB mejoró la valoración de Ferrovial de 87 a 88.
- El Consejo de Administración del 25 de octubre 2022 aprobó una revisión de la Política de Derechos Humanos de Ferrovial que se adecúa a los requerimientos de los grupos de interés de Ferrovial, incluyendo aspectos como las formas de esclavitud moderna, desigualdad salarial, respeto a comunidades indígenas o el derecho a la desconexión digital.



Autopistas

Ventas **563** **+26,1%**

RBE **407** **+27,9%**



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. Los volúmenes de tráfico aumentaron gradualmente durante 3T 2022, tras el levantamiento de todas las restricciones gubernamentales relativas al COVID-19 en la Provincia de Ontario en marzo de 2022, en comparación con 2021 cuando estaban en vigor varias restricciones provinciales.

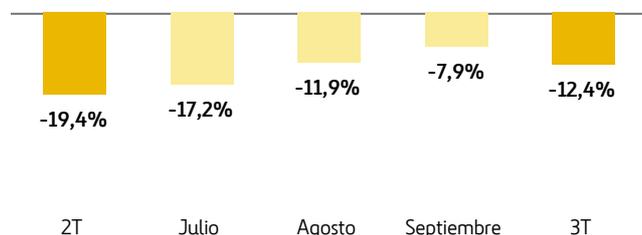
TRÁFICO

	SEP-22	SEP-21	VAR.
Longitud media (km)	22,60	21,90	3,2%
Trafico/trayecto (mn)	71,80	53,67	33,8%
VKTs (mn)	1.622	1.175	38,0%
Ingreso medio por trayecto (CAD)	13,29	13,14	1,1%

VKT (kilómetros recorridos)

En 9M 2022, los VKTs aumentaron un **+38,0%** frente a 9M 2021 gracias a la flexibilización y eliminación de todas las restricciones relacionadas con la pandemia desde marzo. El tráfico en septiembre se situó en un **-7,9%** (-10,7% excluyendo el impacto de calendario positivo) con respecto a 2019, el mejor mes desde el inicio de la pandemia, mostrando además una mejora material respecto a julio (-17,2%) y agosto (-11,9%).

Evolución del tráfico mensual y trimestral vs. 2019



PyG

(Millones de dólares canadienses)	SEP-22	SEP-21	VAR.
Ventas	965	714	35,0%
RBE	834	599	39,2%
Margen RBE	86,5%	83,9%	
RE	761	525	44,9%
Margen RE	78,9%	73,5%	

Las ventas se incrementaron un **+35,0%** en 9M 2022, alcanzando 965 millones de dólares canadienses.

- Ingresos de peajes (92% del total):** +36,7% hasta 889 millones de dólares canadienses, debido al aumento de los volúmenes de tráfico respecto a 9M 2021, a raíz de la flexibilización y eliminación de todas las restricciones relacionadas con la pandemia que estaban en vigor en 9M 2021. El ingreso medio por viaje aumentó +1,1% vs. 9M 2021.
- Ingresos de cuota (8% del total):** +18,1% hasta 76 millones de dólares canadienses debido al aumento del tráfico.

OPEX +13,2%, debido al aumento de costes de operaciones por cliente, derivado de una mayor provisión para pérdidas de dudoso cobro ("Lifetime ECL"), mayores costes de facturación y de gastos bancarios debido a las mayores ventas, mayores gastos generales y

administrativos, mayores costes de mantenimiento de la carretera a consecuencia de las condiciones meteorológicas adversas, parcialmente compensado por menores costes de las operaciones de sistemas debido a menores costes de consultoría.

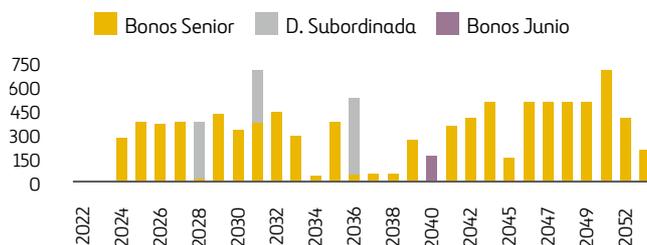
RBE +39,2%, a causa del aumento de los volúmenes de tráfico y de los ingresos debido a la flexibilización y eliminación de todas las restricciones relacionadas con la pandemia a partir del 1 de marzo de 2022. El margen RBE fue del 86,5% frente al 83,9% de 9M 2021.

Dividendos: Los dividendos abonados a los accionistas alcanzaron los 200 millones de dólares canadienses en 3T 2022, mientras que en el 3T 2021 no se abonaron dividendos. En 9M 2022, los dividendos que correspondieron a Ferrovial fueron de 63 millones de euros.

En la reunión celebrada en octubre, se aprobó un dividendo de 350 millones de dólares canadienses para el 4T 2022.

Deuda neta a cierre de septiembre: 8.656 millones de dólares canadienses (coste medio 4,05%). Un 51% de la deuda tiene un vencimiento superior a 15 años. Los próximos vencimientos de bonos: 13 millones de dólares canadienses en 2022, 21 millones de dólares canadienses en 2023 y 272 millones de dólares canadienses en 2024.

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 2022).
- DBRS:** "A" (Deuda Senior), "A low" (Deuda Junior) y "BBB" (Deuda subordinada) con perspectiva negativa (16 de junio 2022)

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 9M 2022, el tráfico en todas las MLs siguió mejorando; el tráfico de septiembre estanco mostró una rápida recuperación frente a septiembre de 2019. En 9M 2022, el tráfico superó los niveles pre-pandemia en NTE y NTE35W, no así en LBJ donde el tráfico continúa por debajo de los niveles de 2019, debido principalmente a una mayor exposición al teletrabajo, así como por las obras de construcción desarrolladas en la zona. La evolución del tráfico se vio afectada durante el 1T por el repunte de Ómicron y el mal tiempo, pero se ha recuperado progresivamente desde entonces. El tráfico de NTE 35W se ha visto afectado por la aceleración de las obras de la NTE 3C desde 2T. Todas las MLs lograron crecimiento de doble dígito en el ingreso medio por transacción vs 2021, impulsado por la subida de los peajes, las tarifas vinculadas a la inflación y un mix de tráfico con mayor exposición a vehículos pesados (NTE35W).

NTE 1-2 (63,0%, consolidación global)

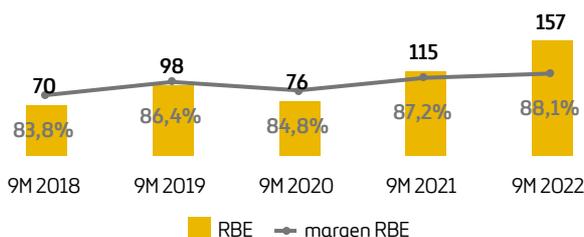
En 9M 2022, el tráfico se incrementó un +10,9% vs 9M 2021. Se observó una rápida recuperación en marzo después de que el tráfico se viese impactado por un repunte de Ómicron y las fuertes tormentas invernales en enero y febrero. Durante el verano, el tráfico se ha visto afectado por la estacionalidad, mostrando una fuerte recuperación en septiembre tras la reapertura de los colegios. Además, NTE registró más eventos de mandatory mode comparado con niveles pre-pandemia.

(Millones de dólares americanos)	SEP-22	SEP-21	VAR.
Transacciones (mn)	27	24	10,9%
Ventas (USD mn)	178	132	34,5%
RBE (USD mn)	157	115	35,8%
Margen RBE	88,1 %	87,2 %	
RE	127	93	36,7%
Margen RE	71,5 %	70,3 %	

La **tarifa media por transacción** alcanzó los 6,6 dólares en 9M 2022 vs 5,5 dólares en 9M 2021 (+21,4%), impactado positivamente por mayores tarifas. Las **ventas** alcanzaron 178 millones de dólares (+34,5% frente a 9M 2021).

El **RBE** ascendió a 157 millones de dólares (+35,8% vs. 9M 2021). El margen RBE fue de 88,1% (87,2% en 9M 2021).

Evolución del RBE de NTE



Dividendos: NTE distribuyó 73 millones de dólares (43 millones de euros a la participación de FER vs 21 millones de euros en 9M 2021).

La **deuda neta de NTE** a septiembre 2022 alcanzó los 1.182 millones de dólares (1.223 millones de dólares en diciembre de 2021), con un coste medio de 4,12%.

Calificación crediticia

	PAB	Bonos
Moody's	Baa2	Baa2
FITCH	BBB	

LBJ (54,6%, consolidación global)

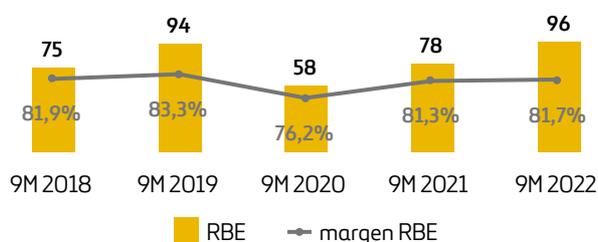
En 9M 2022, el tráfico se incrementó un +9,2% vs 9M 2021, pero aún está por debajo de los niveles de 2019. El tráfico se vio afectado principalmente por Ómicron, el mal tiempo de principios de año, el teletrabajo y los trabajos de construcción en la zona.

(Millones de dólares americanos)	SEP-22	SEP-21	VAR.
Transacciones (mn)	29	27	9,2%
Ventas (USD mn)	117	96	22,5%
RBE (USD mn)	96	78	23,2%
Margen RBE	81,7 %	81,3 %	
RE	71	58	22,9%
Margen RE	60,7 %	60,5 %	

El **ingreso medio por transacción** en 9M 2022 alcanzó los 4,0 dólares frente a los 3,6 dólares en 9M 2021 (+12,1%), impactado positivamente por mayores tarifas. Todo ello, unido al aumento del tráfico, condujo a que las **ventas** ascendiesen a 117 millones de dólares (+22,5% frente a 9M 2021).

RBE ascendió a 96 millones de dólares (+23,2% frente a 9M 2021), con un margen RBE del 81,7% (81,3% en 9M 2021).

Evolución del RBE de LBJ



Dividendos: LBJ distribuyó 33 millones de dólares (17 millones de euros a la participación de FER vs 27 millones de euros en 9M 2021).

Deuda neta de LBJ a septiembre 2022 alcanzó 2.008 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)

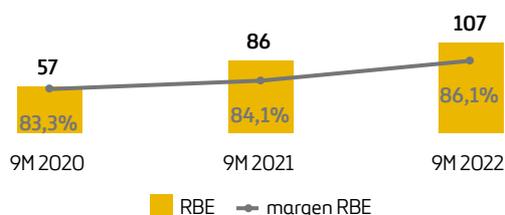
En 9M 2022, el tráfico de NTE35W disminuyó -1,8% vs 9M 2021, aunque estuvo por encima de niveles de 2019 (+5,7% vs 9M 2019) gracias al repunte del tráfico y la fuerte presencia de vehículos pesados, parcialmente compensada por fuertes tormentas invernales de febrero y la aceleración de las obras de NTE3C desde el 2T 2022.

(Millones de dólares americanos)	SEP-22	SEP-21	VAR.
Transacciones (mn)	26	26	-1,8%
Ventas (USD mn)	124	102	21,3%
RBE (USD mn)	107	86	24,1%
Margen RBE	86,1 %	84,1 %	
RE	85	68	25,0%
Margen RE	68,3 %	66,3 %	

El **ingreso medio por transacción** en 9M 2022 alcanzó 4,8 dólares frente a 3,9 dólares en 9M 2021 (+23,4%), impactado positivamente por la mayor proporción de vehículos pesados (multiplicador de tarifa 2x - 5x) y por mayores tarifas. Esta situación, unida al repunte del tráfico, favoreció a que las **ventas** ascendiesen a 124 millones de dólares (+21,3% respecto a 9M 2021).

RBE ascendió a 107 millones de dólares (+24,1% frente a 9M 2021), con un margen RBE del 86,1% (vs 84,1% en 9M 2021).

Evolución del RBE de NTE 35W



La deuda neta de NTE 35W a septiembre de 2022 alcanzó 1.154 millones de dólares (1.055 millones de dólares en diciembre de 2021), a un coste medio de 4,84% (incluyendo el segmento NTE 3C).

Calificación crediticia

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

I-77 (65,1%, consolidación global)

En 9M 2022, el tráfico se incrementó +23,6% vs 9M 2021, por encima de los niveles anteriores a la pandemia, pese al impacto en la movilidad de la ola de Ómicron y del tiempo inusualmente frío en 1T. En septiembre, el tráfico se aceleró tras el verano con la vuelta al colegio.

(Millones de dólares americanos)	SEP-22	SEP-21	VAR.
Transacciones (mn)	25	20	23,6%
Ventas (USD mn)	43	25	74,0%
RBE (USD mn)	26	13	96,8%
Margen RBE	60,1 %	53,1 %	
RE	19	9	106,8%
Margen RE	43,8 %	36,8 %	

La tarifa media por transacción en 9M 2022 alcanzó 1,7 dólares frente a los 1,2 dólares de 9M 2021 (+43,9%).

Las ventas alcanzaron 43 millones de dólares (+74,0% vs. 9M 2021) como resultado de la rápida recuperación del tráfico tras la mejora de la situación del COVID-19 y de las tarifas más altas.

RBE ascendió a 26 millones de dólares, con un margen RBE del 60,1% (53,1% en 9M 2021).

La deuda neta de I-77 a septiembre 2022 alcanzó 261 millones de dólares (263 millones de dólares en diciembre 2021), a un coste medio de 3,65%.

Calificación crediticia

	PAB	TIFIA
FITCH	BBB	BBB
DBRS	BBB	BBB

IRB

En 2021, Ferrovial adquirió el 24,86% del capital de la sociedad cotizada india IRB Infrastructure Developers, por 369 millones de euros. IRB es uno de los líderes del sector en el mercado indio, gestionando 24 proyectos y alrededor de 2.500 km de autopistas.

La información financiera incluida en los resultados financieros de Ferrovial corresponde a 4T 2022 y 1T 2023 del ejercicio fiscal de IRB, comprendiendo de enero 2022 a junio 2022, en base a la legislación india.

En 9M 2022, IRB consiguió alcanzar importantes hitos de su cartera de proyectos en desarrollo, logrando el Appointed Date (luz verde para iniciar la construcción) para Ganga Expressway Group 1. Ganga Expressway Group 1 es un proyecto greenfield con inversión total de 6.538 millones de rupias. El proyecto incluye la construcción, operación y transferencia (BOT) del corredor de la autopista con seis carriles de 129.7km entre Meerut y Budaun en Uttar Pradesh.

Además, el IRB mejoró su calificación corporativa de A+ a AA- por parte de Indian Ratings (Fitch).

ACTIVOS EN CONSTRUCCIÓN

(Millones de euros)	CAPITAL INVERTIDO	CAPITAL COMPROMETIDO PENDIENTE	DEUDA NETA 100%	PARTICIP. CINTRA
Integración Global				
Activos intangibles	-797	-250	-2.949	
I-66*	-786	-180	-1.772	55,7 %
NTE 35W**	-11	-70	-1.177	53,7 %
Puesta en Equivalencia				
Activos financieros	-54	-30	-1.083	
Ruta del Cacao	-54	-2	-263	30,0 %
Silvertown Tunnel	0	-27	-820	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.

- 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 en Septiembre de 2023. La concesión finalizará en 2061. Los trabajos de diseño y construcción se encuentran completos en un 85% a septiembre 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 95% a 30 de septiembre de 2022. En septiembre se abrió al tráfico un tramo de 9 millas de la I-66 Managed Lanes, antes de lo previsto.
- 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 93% en septiembre 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 69% a 30 de septiembre 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 tres procesos: SR400 Managed Lanes en Atlanta (Georgia), I-10 Calcasieu River (Louisiana, EE.UU.) e Inglewood Transit Connector (LA, California).
- 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 y Perú.

Aeropuertos

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

Levantamiento del límite de pasajeros aplicado en verano

El límite temporal de capacidad de pasajeros salientes, en vigor desde julio, se levantará el próximo 30 de octubre.

Heathrow considera que la limitación del número de pasajeros fue una decisión acertada para garantizar un buen servicio a los 18 millones de pasajeros que viajaron este verano, ya que mejoró notablemente los trayectos de los pasajeros con menos cancelaciones de última hora, mayor puntualidad y esperas más cortas.

Enfoque en la recuperación de la capacidad

Con el programa "Build Back Capacity", Heathrow planea aumentar progresivamente la capacidad para el invierno de 2022 de manera que no afecte significativamente a la demanda, con el fin de recuperar la capacidad total para finales de 2023. El programa tiene como objetivo recuperar la capacidad, la resiliencia y los niveles de servicio, e incluye la Alineación de la Capacidad y la Demanda para garantizar que la gestión del aeropuerto no se sobrecargue durante este período crítico, junto con el Grupo de Contratación encargado de reducir la brecha de vacantes de empleados directos de Heathrow, además de las mejoras en la resistencia y eficiencia del Ground Handling en el medio plazo.

Tráfico

(Millones de pasajeros)	SEP-22	SEP-21	VAR.
Reino Unido	2,4	1,0	128,6%
Europa	18,8	4,9	286,9%
Intercontinental	23,0	4,3	439,9%
Total	44,2	10,2	334,9%

Heathrow recibió 44,2 millones de pasajeros en 9M 2022 (10,2 millones en 9M 2021), lo que supone un aumento de 34 millones de pasajeros. Tras un inicio del año más suave debido a las restricciones a los viajes en Reino Unido y al impacto de Ómicron, Heathrow experimentó un repunte de la demanda y un aumento constante del tráfico. El número de pasajeros en septiembre rondó los 5,8 millones, un 15% menos que en 2019, el más alto desde el inicio de la pandemia. Este verano también ha sido el más concurrido de entre todos los hubs aeroportuarios de Europa. Aunque la demanda continúa impulsada por el turismo saliente, el turismo entrante y los viajes de negocios están mostrando signos de recuperación (los viajes de negocios alcanzan el 21,5%, en comparación con el 28% del mismo periodo pre-pandemia). El crecimiento de los pasajeros se dio en todas las regiones, con Norteamérica, Europa y Oriente Medio a la cabeza respecto a 2021. Dos aerolíneas han iniciado vuelos desde Heathrow, Bamboo Airways y WestJet. El volumen de carga de Heathrow se mantuvo estable con respecto a 9M 2021. Esto se debe a un incremento de los vuelos compensado por el cambio de orientación de las aerolíneas centrándose en los vuelos de pasajeros, en los que la carga se transporta en la bodega de los aviones.

Heathrow SP & HAH

(Millones de libras)	Ventas			RBE			Margen RBE		
	SEP-22	SEP-21	VAR.	SEP-22	SEP-21	VAR.	SEP-22	SEP-21	Var. (pbs)
Heathrow SP	2.106	695	203,0%	1.252	117	n.s.	59,4%	16,8%	4.261
Excepcionales y Ajustes	1	1	11,7%	5	6	-14,1%	n.s.	n.s.	n.s.
Total HAH	2.107	696	202,9%	1.257	123	n.s.	59,7%	17,6%	4.202

PyG HEATHROW SP

Ventas **2.106** **+203,0%**

RBE ajustado **1.252** **n.s.**

Ventas: +203,0% en 9M 2022, hasta 2.106 millones de libras.

- **Aeronáutico:** +315,7% respecto a 9M 2021, debido principalmente al mayor número de pasajeros, junto con el incremento de las tasas aéreas, establecido por la tarifa provisional del H7 de la CAA. Esto se ha compensado parcialmente por el mix de aviones y volumen de carga adverso. El ingreso aeronáutico por pasajero disminuyó un -4,4%, hasta 30,56 libras (31,98 libras en 2021).
- **Retail:** +238,5% frente a 9M 2021 a causa del mayor número de pasajeros salientes, los ingresos de los parkings, los servicios premium y al mix de servicios de retail disponibles en 9M 2022, en comparación con 2021 cuando estaban en vigor las restricciones gubernamentales impuestas a los comercios no esenciales en los primeros cinco meses. Las ventas de retail por pasajero disminuyeron un 22,2%, hasta 9,34 libras (12,00 libras en 2021).
- **Otros ingresos:** +37,9% frente a 9M 2021. Otros cargos regulados se incrementaron en un 21,1%, sobre todo por el aumento del número de pasajeros. El aumento significativo de los ingresos de Heathrow Express está distorsionado por el menor nivel de servicios en 2021 a causa de los confinamientos.

Contribución a ventas:



Costes operativos ajustados (ex. depreciaciones y amortizaciones y excepcionales): +47,8% hasta 854 millones de libras (578 millones de libras en 9M 2021). Heathrow incrementó sus gastos de personal debido al repunte de las operaciones y al final del plan de bajas temporales del gobierno. El incremento en los gastos operativos y de mantenimiento es resultado de la reapertura y del aumento del número de pasajeros, 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** alcanzó los 1.252 millones de libras, frente a los 117 millones de libras en 9M 2021.

Deuda neta HAH: el coste medio de la deuda externa de Heathrow fue de 7,02%, teniendo en cuenta todas las coberturas por tipo de interés, tipo de cambio e inflación (3,79% en diciembre 2021).

(Millones de libras)	SEP-22	DIC-21	VAR.
ADI Finance 2	919	875	6,7%
Subordinada	2.536	2.318	0,2%
Grupo securitizado	15.841	16.017	-3,6%
Caja y ajustes	-2.538	-2.921	-26,0%
Total	16.758	16.290	3,2%

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

Posición de liquidez: Heathrow mantiene una sólida posición de liquidez de 2.938 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 de Heathrow, o hasta al menos junio de 2023 en un caso extremo de cero ingresos.

Regulatory Asset Base (RAB): a septiembre de 2022, el RAB fue de 18,674 millones de libras (17.474 millones en diciembre de 2021). El ratio de apalancamiento de Heathrow Finance era del 83,7% (88,4% en diciembre de 2021) con un covenant del 92,5%.

Principales avances en regulación: En junio de 2022, la CAA ha publicado sus Propuestas Finales para el periodo H7. Las propuestas de la CAA, tal y como se presentan actualmente, no son viables ni financiables debido a errores en las previsiones de la CAA respecto a los componentes regulatorios (regulatory building blocks). Si no se rectifican estos errores, se restringirá la inversión en el hub aeroportuario de Reino Unido justo cuando la recuperación económica del país más lo necesita.

Heathrow respondió a las Propuestas Finales de la CAA el 9 de agosto, detallando los motivos por los que la aplicación de sus Propuestas Finales para el H7 resultaría en un aeropuerto que no satisfaría en absoluto las expectativas de los pasajeros. Heathrow coincide con la CAA en las principales expectativas de los consumidores para el H7. Sin embargo, antes de su decisión final, la CAA debe reconsiderar sus previsiones sobre los componentes regulatorios para garantizar que el control de precios sea una propuesta viable, en la que se puede invertir y con capacidad de inversión que permita satisfacer estas expectativas.

Esta respuesta a la CAA incluía las previsiones actualizadas para el tráfico de pasajeros en el periodo H7 tal y como se indicó en la presentación de inversores de junio de 2022, y solicitaba que la CAA corrigiera los errores básicos en los componentes fundamentales de sus Propuestas Finales. Entre estos errores destacan las previsiones de tráfico de pasajeros, de ingresos comerciales y de costes operativos, que son inviables. También incluía pruebas adicionales de la necesidad de un plan de inversión de capital de 4.600 millones de libras, elaborado sobre la base de un amplio conocimiento de los consumidores para responder a sus expectativas en el H7. Por último, se reiteraron los puntos clave recalcados en comunicaciones anteriores, sobre todo para que la CAA reconozca la incertidumbre inherente a la que se enfrenta actualmente Heathrow a la hora de calibrar su control de precios; la necesidad de establecer un coste medio ponderado del capital (WACC) apropiado para el periodo, que refleje los riesgos a los que Heathrow se expone; y la necesidad de un ajuste apropiado del Regulatory Asset Base (RAB) tras el impacto del COVID-19

La CAA continuará con su proceso H7 a lo largo de 2022. De conformidad con los plazos de la CAA, Heathrow espera actualmente que publique su decisión final sobre el acuerdo H7 a principios del 4T 2022 antes de aplicar la licencia H7 hacia finales de año.

Proyectos de expansión

Aunque Heathrow ha puesto en pausa los trabajos de expansión durante el COVID-19, la pandemia ha mostrado la demanda contenida que existe por parte de las aerolíneas para volar desde

Heathrow, así como la importancia crítica de Heathrow para las rutas comerciales del Reino Unido. 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 asociada necesarias para dar apoyo a la expansión del aeropuerto.

Perspectivas para el 2022

Tras un buen verano, Heathrow ha aumentado sus perspectivas de tráfico para 2022 a un rango de entre 60 y 62 millones de pasajeros. Este rango refleja la incertidumbre de la demanda a corto plazo debido a la situación económica actual que afecta al coste de la vida, el potencial de nuevas variantes de COVID a medida que nos adentramos en el invierno y el impacto actual de la guerra en Ucrania. En consecuencia, la previsión del RBE ajustado de Heathrow en 2022 se sitúa aproximadamente en 1.600 millones de libras. En el próximo informe para inversores de Heathrow, que se publicará en diciembre, se ofrecerá una previsión financiera actualizada para 2022 y 2023.

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

AGS continúa recuperándose de la pandemia del COVID-19. Los aeropuertos han estado trabajando para recuperar la capacidad, AGS continúa 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 gestiona su base de costes para recuperar pérdidas y sigue de cerca los factores económicos. La evolución del tráfico en 3T 2022 se situó un 28,9% por debajo de los niveles de tráfico de 2019, incluyendo el tráfico de septiembre estanco que fue del -27,2%, el mejor mes desde el inicio de la pandemia.

Tráfico: el número de pasajeros aumentó hasta los 6,9 millones (2,0 millones en 9M 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)	SEP-22	SEP-21	VAR.
Glasgow	5,0	1,1	366,1%
Aberdeen	1,5	0,8	97,8%
Southampton	0,5	0,2	203,1%
Total AGS	6,9	2,0	251,0%

Ventas se incrementaron un +138,9%, hasta los 125 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.

Los **gastos operativos** aumentaron un +34% frente a 9M 2021, debido principalmente a los volúmenes de pasajeros y la finalización del plan de bajas temporales del gobierno.

El **RBE** fue de 39 millones de libras (-446,7% frente a 9M 2021).

(Millones de libras)	SEP-22	SEP-21	VAR.
Total Ventas AGS	125	52	138,9%
Glasgow	80	24	235,3%
Aberdeen	34	22	53,2%
Southampton	11	6	76,0%
Total RBE AGS	39	-11	-446,7%
Glasgow	33	-8	-508,6%
Aberdeen	9	1	479,5%
Southampton	-3	-5	-29,1%
Total Margen RBE	31,1%	-21,4%	n.s.
Glasgow	41,8%	-34,3%	n.s.
Aberdeen	25,5%	6,7%	n.s.
Southampton	-28,7%	-71,3%	n.s.

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 2024.

En 9M 2022, no se ha necesitado hacer más uso del capital comprometido.

La **posición de tesorería** ascendía a 61 millones de libras a 30 de septiembre de 2022.

La **deuda neta bancaria de AGS** alcanzó 696 millones de libras a 30 de septiembre de 2022.

Dalaman (60%, consolidación global) – Turquía

En febrero, 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. En julio, Ferrovial alcanzó el cierre financiero, completando así la transacción. El contrato de concesión finaliza en 2042.

El Aeropuerto de Dalaman continúa recuperándose de la pandemia del COVID-19. La compañía ha estado trabajando para reconstruir la capacidad, el Aeropuerto de Dalaman continúa 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 gestiona su base de costes para recuperar pérdidas y sigue de cerca los factores económicos. El aeropuerto ubicado en la Riviera turca, registró un tráfico de 3,8 millones de pasajeros en 9M 2022, lo que supuso un 10,3% menos que los niveles de 2019 en 9M 2019, mientras que la evolución de septiembre estanco alcanzó un 7,6% menos que en 2019.

Tráfico: el número de pasajeros aumentó hasta los 3,8 millones de pasajeros (1,8 en 9M 2021) con mejores resultados de tráfico en los destinos europeos. En septiembre de 2022, el Reino Unido representaba un 46% del tráfico.

(Millones de pasajeros)	SEP-22	SEP-21	VAR.
Domestico	1,2	1,1	12,5 %
Reino Unido	1,8	0,0	N.A.
Otros	0,8	0,7	18,3 %
Total	3,8	1,8	112,7 %

Ventas se incrementaron hasta los 33 millones de euros, gracias a la evolución positiva del tráfico, junto con los mayores ingresos comerciales derivados del mix de pasajeros y la inflación. El **RBE** fue de 28 millones de euros, con un margen RBE del 84,0%.

Los resultados financieros incluidos corresponden al 3T, cuando se cerró la adquisición de Dalaman.

(Millones de euros)	SEP-22
Ventas	33
RBE	28
Margen RBE	84,0%
RE	18
Margen RE	54,8%

La **posición de tesorería** ascendía a 32 millones de euros a 30 de septiembre de 2022.

La **deuda neta** del Aeropuerto de Dalaman alcanzó 143 millones de euros a 30 de septiembre de 2022.

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

En junio, Ferrovial alcanzó un acuerdo para entrar en el capital de New Terminal One (NTO) en el Aeropuerto Internacional JFK de Nueva York, el consorcio designado para remodelar, construir, financiar, operar y mantener las instalaciones de la NTO (que incluye el reemplazo de las Terminales 1 y 2, así como la antigua Terminal 3 de este aeropuerto). Ferrovial tiene una participación indirecta del 49% en el proyecto, por lo que se convierte en el socio líder del consorcio. Otros accionistas son Carlyle (participaciones indirectas del 2%), JLC (participaciones directas del 30%) y Ullico (participaciones directas del 19%).

El 10 de junio 2022, entró en vigor el contrato de concesión (Lease Agreement) con la Autoridad Portuaria de Nueva York y Nueva Jersey (PANYNJ), el contrato de construcción y se alcanzó el cierre financiero.

Ferrovial contribuirá con 1.142 millones de dólares. Se espera que la terminal entre en explotación en 2026, y el contrato de concesión finaliza en 2060.

A 30 de septiembre de 2022, Ferrovial ha contribuido con 34 millones de euros de capital a la NTO. El desarrollo del proyecto sigue según lo previsto con la demolición del Green Garage y el cierre del AirTrain actualmente en curso.

(millones de euros)	CAPITAL INVERTIDO	CAPITAL COMPROMETIDO PENDIENTE	DEUDA NETA 100%	PARTICIP. FERROVIAL
NTO	34	1.094	1.212	48,96%

Las fuentes de ingresos de JFK NTO LLC en virtud del contrato de concesión son las tarifas de los pasajeros cobradas a las aerolíneas y los ingresos comerciales. Se han analizado los acuerdos existentes entre los accionistas y el resto de contratos relativos al proyecto y se ha concluido que las mayorías reforzadas establecidas en los acuerdos de accionistas junto con los derechos de veto de los accionistas minoritarios para la aprobación de la mayoría de las decisiones relevantes, dan lugar a que, de facto, éstas deban ser adoptadas con el apoyo de los restantes accionistas, lo que conduce a una situación de control conjunto. De conformidad con NIIF 11, la participación en el proyecto se integrará por el método de puesta en equivalencia.

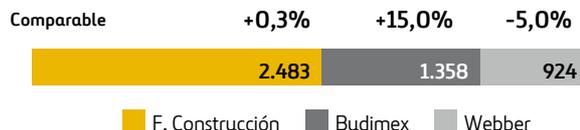
Construcción

Ventas **4.764** **+2,9%**

RE **38** **0,8% margen RE**

Las **ventas** (+2,9% comparable) crecieron principalmente gracias a la actividad de Budimex. La facturación internacional supuso el 84%, centrado en Norteamérica (40%) y Polonia (28%).

Ventas 9M 2022 (4.764 millones de euros) vs 9M 2021:



En 9M 2022, el **RE** alcanzó 38 millones de euros vs 109 millones de euros en 9M 2021, a causa del impacto de la inflación sobre los precios de los suministros y los subcontratos, parcialmente compensado por la fórmula de revisión de precios de algunos contratos y la evolución positiva de Budimex (6,3% margen RE). El margen de RE alcanzó 0,8% vs 2,5% en 9M 2021.

9M 2022 RE y margen RE, y variación comparable vs. 9M 2021:

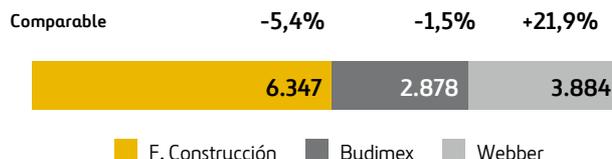
SEP-22	RE	RE comparable %	RE mg
Budimex	86	0,7%	6,3%
Webber	31	-28,8%	3,3%
F. Construcción	-79	n.s.	-3,2%
Total RE	38	-63,7%	0,8%

Desglose por subdivisiones:

- **Budimex:** las ventas se incrementaron un +15,0% (comparable) gracias a las actividades de Edificación y Obra Civil debido a una cartera distinta de contratos en progreso y a la mejora de las provisiones gracias al buen tiempo. El margen RE alcanzó 6,3% en 9M 2022 vs 7,2% de 9M 2021, este último incluyendo el impacto extraordinario de la venta de la división Inmobiliaria, excluyendo este impacto la rentabilidad del 9M 2021 ascendería a 6,0%. El RE se incrementó en un 0,7% (comparable), a pesar del 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 9M 2021 incluyendo la actividad de mantenimiento de infraestructuras en Norteamérica, aunque este negocio se integra en Webber desde enero de 2022. Las ventas disminuyeron -5,0% (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 mantenimiento de infraestructuras. El margen RE fue de 3,3% (4,4% en 9M 2021) impactado por la mejora de la fase final de los principales proyectos de obra civil y la contribución de la actividad de mantenimientos de infraestructuras, que no compensa la venta extraordinaria de la actividad de reciclaje de áridos en 2021.
- **F. Construcción:** las ventas se mantuvieron en niveles similares (0,3% comparable) debido a la finalización del proyecto D4R7 en Eslovaquia, parcialmente compensado por el crecimiento del mercado australiano debido al comienzo de la ejecución del proyecto del Metro de Sídney. El RE se situó en -79 millones de euros (-18 millones de euros en 9M 2021) afectado por el coste de las tasas internas de los contratos onerosos que no pueden ser provisionados en virtud de las normas contables, junto con los aumentos de precios en la mano de obra, los materiales y la energía, con diferentes impactos y medidas mitigadoras dependiendo de las zonas geográficas y los clientes. Ferrovial continúa manteniendo un enfoque prudente a la hora de reconocer reclamaciones en sus estados financieros, y estima que

los posibles impactos positivos de las reclamaciones de los clientes tendrán efectos en el futuro.

Cartera en 9M 2022 y var. comparable vs. diciembre 2021:



La **cartera** alcanzó 13.109 millones de euros (+2,3% en términos comparables frente a diciembre 2021). El segmento de obra civil continuó siendo el de mayor representación (67%) y se mantuvo un criterio muy selectivo en la presentación a concursos, incluyendo los impactos de la inflación registrados. 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 14% en 9M 2022 (19% en diciembre de 2021).

La cartera a septiembre de 2022 no incluye contratos pre-adjudicados o pendientes del cierre comercial o financiero por importe cercano a 3.200 millones de euros, correspondientes principalmente por el tramo de una línea de metro en Toronto (Canadá) de 2.300 millones de euros, junto con los contratos de Budimex (700 millones de euros) y Webber (200 millones de euros).

DETALLES PyG

CONSTRUCCIÓN	SEP-22	SEP-21	VAR. COMPARABLE	
Ventas	4.764	4.433	7,5%	2,9%
RBE	118	193	-38,8%	-37,2%
RBE margen	2,5%	4,4%		
RE	38	109	-65,0%	-63,7%
RE margen	0,8%	2,5%		
Cartera*	13.109	12.216	7,3%	2,3%
BUDIMEX	SEP-22	SEP-21	VAR. COMPARABLE	
Ventas	1.358	1.218	11,5%	15,0%
RBE	109	112	-2,6%	0,7%
RBE margen	8,1%	9,2%		
RE	86	88	-2,6%	0,7%
RE margen	6,3%	7,2%		
Cartera*	2.878	3.092	-6,9%	-1,5%
WEBBER	SEP-22	SEP-21	VAR. COMPARABLE	
Ventas	924	864	6,9%	-5,0%
RBE	60	68	-10,5%	-20,5%
RBE margen	6,5%	7,8%		
RE	31	38	-19,8%	-28,8%
RE margen	3,3%	4,4%		
Cartera*	3.884	2.747	41,4%	21,9%
F. CONSTRUCCIÓN	SEP-22	SEP-21	VAR. COMPARABLE	
Ventas	2.483	2.351	5,6%	0,3%
RBE	-51	13	-485,5%	n.s.
RBE margen	-2,1%	0,6%		
RE	-79	-18	345,2%	n.s.
RE margen	-3,2%	-0,8%		
Cartera*	6.347	6.377	-0,5%	-5,4%

RE antes de deterioro y enajenación del inmovilizado.

*Cartera de Construcción comparada con diciembre 2021.

Servicios (actividad discontinuada)

Tras el cierre de los estados financieros de 9M 2022, la desinversión de Servicios quedó sustancialmente completada tras el acuerdo alcanzado para la venta de Amey a una sociedad controlada por One Equity Partners y Buckthorn Partners por un importe de 400 millones de libras.

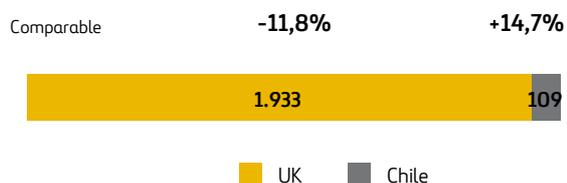
El 11 de octubre de 2022, Ferrovial alcanzó un acuerdo para la venta del 100% de Amey a One Equity Partners y Buckthorn Partners por 400 millones de libras (455 millones de euros) y un valor de las acciones estimado (equity value) de unos 245 millones de libras (278 millones de euros). La contraprestación final que el comprador pagará al cierre de la transacción se ajustará por referencia a las cifras de deuda neta y fondo de maniobra que resulten de un balance elaborado en esa fecha. Ferrovial recibirá un pago neto en efectivo de 109 millones de libras (124 millones de euros) y 136 millones de libras (154 millones de euros) se diferirán a 5 años con un interés del 6% anual, que aumentará al 8% a partir del tercer año. El cierre final queda pendiente de los permisos regulatorios, previsto para 2022. Se estima una plusvalía de en torno a 50 millones de euros tras llevar a resultados las reservas de diferencias de conversión y coberturas de tipo de interés.

En enero, Ferrovial completó la venta de su negocio de servicios de infraestructura en España a Portobello Capital por 171 millones de euros. Tras el cierre de la venta, Ferrovial ha adquirido el 24,99% del capital social de la entidad adquirente por 17 millones de euros.

A 30 de septiembre de 2022, la división sigue clasificada como "mantenida para la venta". No obstante, con el fin de ofrecer un análisis de la división, a continuación se detallan las principales cifras de los resultados de Servicios (Amey y Chile). Ferrovial mantiene el negocio de tratamiento de residuos en Reino Unido y la actividad en Chile, tras la desinversión de Amey en octubre, dentro de su división de Infraestructuras Energéticas y Movilidad.



Ventas 9M 2022 (2.042 millones de euros) por áreas y var. comparables vs 9M 2021:

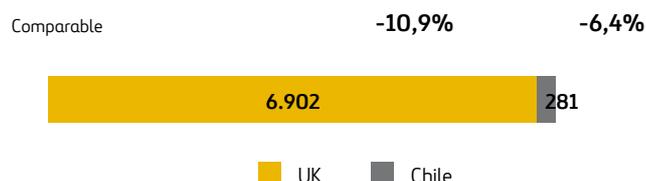


En 9M 2022, las ingresos disminuyeron un -10,2% (comparables). Sin embargo, el RBE se incrementó en un +1,3% en términos comparables respecto a 9M 2021, alcanzando los 135 millones de euros.

En 9M 2022, la evolución de las actividades que no se habían desinvertido aun al cierre de septiembre, y permanecen como actividades discontinuadas fue la siguiente:

- **Reino Unido:** Los ingresos se redujeron un -11,8% en términos comparables debido principalmente al vencimiento de algunos contratos de Servicios Públicos (Utilities) y a la reducción de los contratos de Defensa. Sin embargo, la rentabilidad mejoró, con un margen RBE del 6,3% frente al 5,0% de 9M 2021.
- **Chile:** Las ventas crecieron un +14,7% en términos comparables debido al comienzo de los nuevos contratos de mantenimiento minero en los últimos meses de 2021. El RBE se incrementó un +49,2% en términos comparables gracias a la mejora en el rendimiento, alcanzando un margen RBE del 11,5% vs 8,8% en 9M 2021.

Cartera en 9M 2022 y var. comparables vs. diciembre 2021:



La cartera de Servicios de las actividades que permanecen como discontinuadas alcanzó los 7.183 millones de euros, disminuyendo un -3,3% en términos comparables respecto a diciembre de 2021 (8.373 millones de euros).

DETALLES PyG

SERVICIOS	SEP-22	SEP-21	VAR.	COMPARABLE
Ventas	2.042	2.257	-9,5%	-10,2%
RBE	135	116	15,8%	1,3%
RBE margen	6,6%	5,2%		
Cartera*	7.183	8.373	-14,2%	-3,3%

REINO UNIDO	SEP-22	SEP-21	VAR.	COMPARABLE
Ventas	1.933	2.159	-10,5%	-11,8%
RBE	122	108	13,5%	12,6%
RBE margen	6,3%	5,0%		
Cartera*	6.902	8.079	-14,6%	-10,9%

CHILE	SEP-22	SEP-21	VAR.	COMPARABLE
Ventas	109	98	10,9%	14,7%
RBE	13	9	44,5%	49,2%
RBE margen	11,5%	8,8%		
Cartera*	281	294	-4,4%	-6,4%

*Cartera de Servicios comparada con diciembre 2021

Posición Neta de Tesorería ex-infraestructuras (incluyendo actividades discontinuadas)

DEUDA BRUTA CONSOLIDADA*

DEUDA BRUTA SEP-22	EX-INFRA	INFRA	CONSOLIDADO
Deuda Bruta (millones de euros)	-3.822	-8.640	-12.462
% fijo	79,7 %	96,4%	91,4%
% variable	20,3 %	3,6%	8,6%
Tipo medio	1,3 %	4,3%	3,4%
Vencimiento medio (años)	3	23	17

*Incluye actividades discontinuadas

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA CONSOLIDADA*

(Millones de euros)	SEP-22	DIC-21
Deuda Financiera Bruta	-12.462	-10.711
Deuda Bruta Ex-proyectos	-3.822	-3.248
Deuda Bruta Proyectos	-8.640	-7.463
Tesorería	5.901	6.260
Tesorería Ex-proyectos	4.909	5.430
Tesorería Proyectos	992	830
Posición neta de tesorería total	-6.562	-4.451
Posición Neta Tesorería Ex-proyectos	1.087	2.182
Posición Neta Tesorería Proyectos	-7.649	-6.633
Posición neta de tesorería total	-6.562	-4.451

*Incluye actividades discontinuadas

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA (millones de euros)

Caja bruta	4.909
Deuda bruta	-3.822
Posición neta de tesorería	1.087

LIQUIDEZ (millones de euros)

CAJA BRUTA	DEUDA NO DISPUESTA
4.909	1.110
Total liquidez	6.019

VENCIMIENTOS DE DEUDA (millones de euros)

793	24	303	2.633
2022*	2023	2024	> 2025

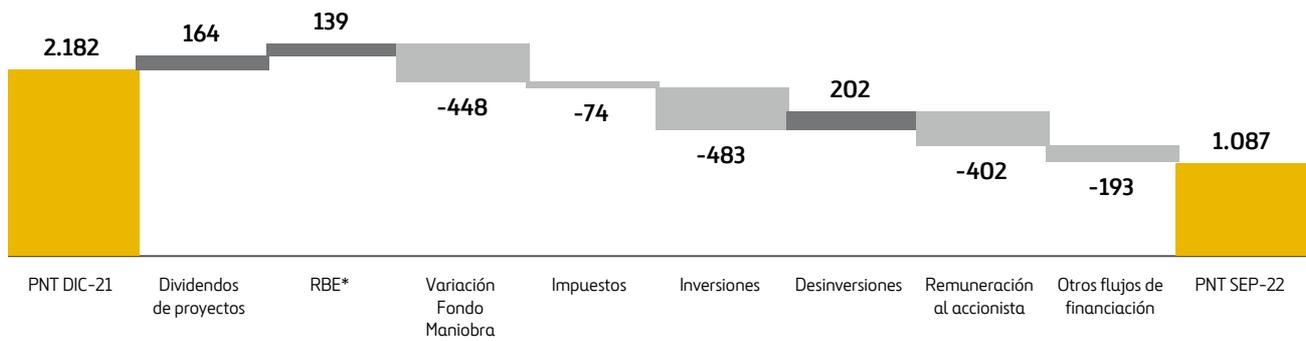
(*En 2022, la deuda ex-proyectos de infraestructuras incluye ECP (Euro Commercial Paper) con saldo contable restante a 30 de septiembre de 2022 de 790 millones de euros con un tipo medio de 0,59%.

RATING

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



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 1.087 millones de euros en septiembre de 2022 frente a 2.182 millones de euros en diciembre 2021. Los principales factores de este cambio han sido:

- **Dividendos de proyectos:** 164 millones de euros frente a 76 millones de euros en 9M 2021. Los dividendos de Autopistas alcanzaron los 140 millones de euros en 9M 2022 (57 millones de euros en 9M 2021), incluyendo 63 millones de euros de 407 ETR y 60 millones de euros de Managed Lanes (48 millones de euros en 9M 2021), además de 17 millones de euros del resto de las autopistas. Aeropuertos repartió 10 millones de euros, incluyendo 8 millones de euros del contrato de mantenimiento del aeropuerto de Doha. Los dividendos de Servicios de 2 millones de euros en 9M 2022 (13 millones de euros en 9M 2021).
- **RBE:** 139 millones de euros (frente a 365 millones de euros en 9M 2021), incluyendo el RBE ex-infra de Autopistas y Aeropuertos que corresponde principalmente a las oficinas centrales.
- **La evolución negativa del fondo de maniobra** que se situó en -448 millones de euros en 9M 2022 (-366 millones de euros en 9M 2021). El fondo de maniobra de Construcción se situó en -305 millones de euros, excluyendo provisiones (-236 millones de euros en 9M 2021), lo que muestra la evolución negativa de la actividad de construcción en Norteamérica a causa de la finalización de proyectos.
- La **inversión neta** alcanzó -281 millones de euros en 9M 2022 frente a 133 millones de euros en 9M 2021. Las inversiones alcanzaron -483 millones de euros (-447 millones de euros en 9M 2021), entre los que destacan los 195 millones de euros invertidos en el proyecto I-66 Managed Lanes y los 11 millones de euros invertidos en NTE 3C, junto con los 138 millones de euros de Aeropuertos (104 millones de euros de la adquisición de Dalaman y 34 millones de euros de equity invertido en NTO). Las **desinversiones** alcanzaron 202 millones de euros en 9M 2022 (580 millones de euros en 9M 2021), principalmente relacionados con la desinversión de la división Servicios, incluyendo la desinversión del negocio de Servicios de Infraestructura en España (171 millones de euros) y la desinversión del Algarve (23 millones de euros) tras el cierre de la venta.
- **Remuneración al accionista:** -402 millones de euros en 9M 2022 (-213 millones de euros en 9M 2021), incluyendo -108 millones de euros del pago en efectivo del dividendo flexible y -294 millones de euros de la recompra de acciones.
- **Otros flujos de financiación:** incluye principalmente la posición neta de caja de las compañías desinvertidas y otros movimientos menores de caja, como el impacto en tipo de cambio (-111 millones de euros) por la conversión de las posiciones de caja y la renovación de coberturas de divisas vigentes a finales de 2021. Este efecto se verá más que compensado por el aumento de dividendos, dado que las nuevas posiciones de cobertura añadidas durante este año al alza del USD y del CAD han tenido poco impacto en el movimiento de caja y garantizan niveles de divisas atractivos para futuros dividendos. La sociedad se beneficia de la apreciación del USD y del CAD, puesto que la gran mayoría de los dividendos netos de las inversiones no están cubiertos, y dejan a la empresa muy expuesta a la solidez de estas divisas.

La posición neta de tesorería al cierre de septiembre (1.087 millones de euros) incluye la caja neta de Servicios (131 millones de euros).



Anexo I – Resultados por negocio

AUTOPISTAS – INTEGRACIÓN GLOBAL

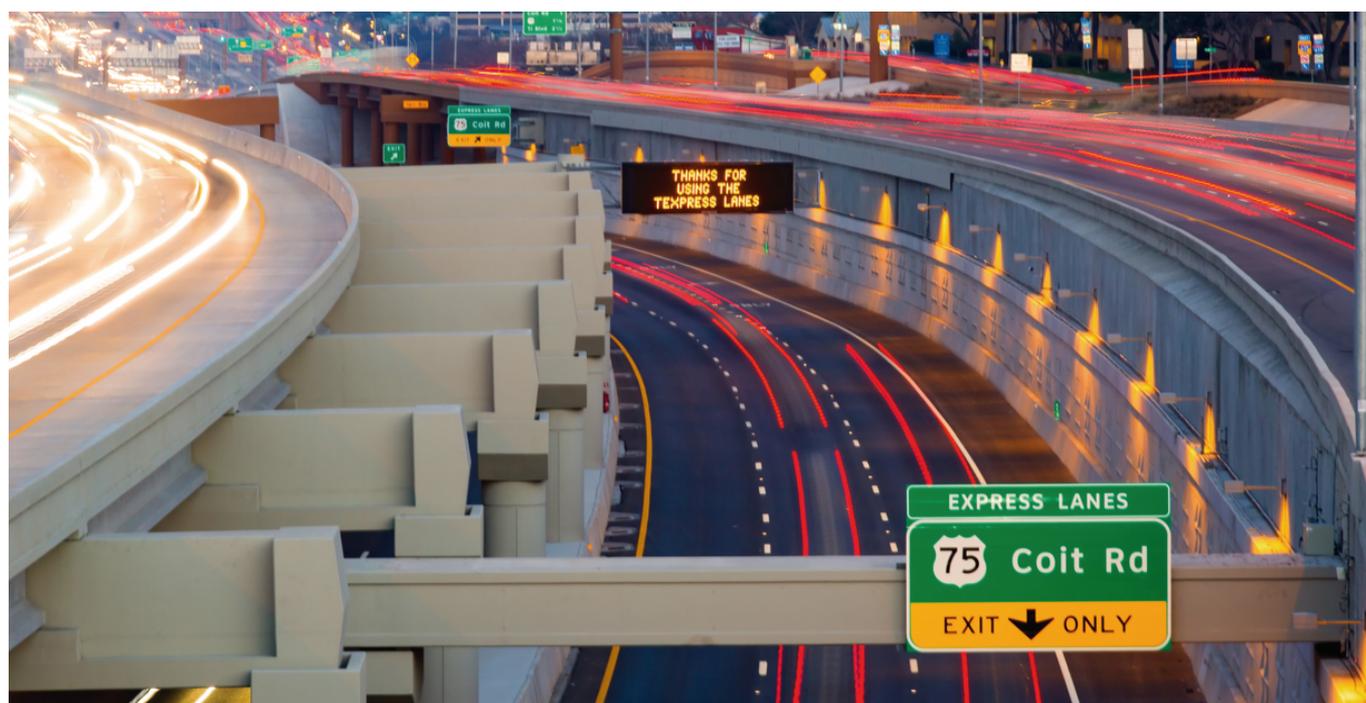
(Millones de euros)	TRÁFICO (IMD)			VENTAS			RBE			MARGEN RBE		DEUDA NETA 100%		
	Integración Global	SEP-22	SEP-21	VAR.	SEP-22	SEP-21	VAR.	SEP-22	SEP-21	VAR.	SEP-22	SEP-21	SEP-22	PARTICIP.
NTE*		27	24	10,9%	168	111	51,4%	148	97	52,8%	88,1%	87,2%	-1.205	63,0%
LBJ*		29	27	9,2%	111	80	37,9%	91	65	38,6%	81,7%	81,3%	-2.048	54,6%
NTE 35W/**		26	26	-1,8%	117	86	36,5%	101	72	39,7%	86,1%	84,1%	-1.177	53,7%
I-77*		25	20	23,6%	40	21	95,9%	24	11	121,5%	60,1%	53,1%	-266	65,1%
TOTAL EEUU					436	298	46,5%	363	245	48,2%			-4.697	
Autema	16.377	14.454	13,3%	47	43	9,2%	40	37	8,1%	86,2%	87,0%	-591	76,3%	
Aravia***	35.078	31.625	10,9%	32	27	18,9%	28	23	20,6%	87,0%	85,7%	-34	100,0%	
TOTAL ESPAÑA					79	70	13,0%	68	61	12,9%			-625	
Azores	11.294	9.935	13,7%	24	21	14,4%	21	18	15,6%	88,6%	87,7%	-268	89,2%	
Via Livre				13	9	42,8%	4	2	144,7%	32,4%	18,9%	6	84,0%	
TOTAL PORTUGAL					37	30	23,2%	26	20	27,0%			-262	
TOTAL MATRICES					10	12	-19,6%	-51	-36	-39,6%				
TOTAL AUTOPISTAS					563	411	37,1%	407	290	40,4%	72,3%	70,6%	-5.584	

* 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 (CIFRAS AL 100%)

(Millones de euros)	TRÁFICO (IMD)			VENTAS			RBE			MARGEN RBE		DEUDA NETA 100%	
	Puesta en Equivalencia	SEP-22	SEP-21	VAR.	SEP-22	SEP-21	VAR.	SEP-22	SEP-21	VAR.	SEP-22	SEP-21	SEP-22
407 ETR (Km recorridos, millones)	1.622	1.175	38,0%	708	479	47,8%	612	402	52,4%	86,5%	83,9%	-6.385	43,2%
M4	30.350	23.022	31,8%	25	19	30,0%	13	10	39,4%	54,1%	50,4%	-56	20,0%
M3	34.733	27.445	26,6%	14	13	6,3%	8	8	-7,0%	55,1%	62,9%	-45	20,0%
A-66 Benavente Zamora				19	17	6,7%	17	15	6,8%	88,9%	88,9%	-151	25,0%
Serrano Park				5	4	18,1%	3	3	14,3%	64,9%	67,1%	-30	50,0%
EMESA*				131	113	15,6%	80	69	15,1%	60,9%	61,2%	-178	10,0%
IRB				448			246			55,0%		-1.397	24,9%
Toowomba				21	19	12,1%	5	4	18,7%	22,0%	20,8%	-232	40,0%
OSARs				16	32	-48,9%	5	8	-42,6%	29,8%	26,5%	-397	50,0%
Zero ByPass (Bratislava)				4	27	-85,5%	-1	23	-102,8%	-16,3%	85,2%	-821	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.



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	0,8775	0,1%	0,8497	-2,1%
Dólar Americano	0,9802	-9,4%	1,0593	-8,8%
Dólar Canadiense	1,3558	-8,1%	1,3632	-7,4%
Zloty Polaco	4,8561	2,0%	4,6922	2,3%
Dólar Australiano	1,5317	-5,5%	1,5084	-4,0%

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.

El primer dividendo flexible (equivalente al dividendo complementario de 2021) fue en mayo 2022, el resultado fue:

Detalles dividendo flexible	MAYO-22
Precio fijo garantizado de compra derechos	0,278
Número derechos para recibir acción nueva	87
% accionistas optaron a acciones	47,06 %
% accionistas eligieron pago en efectivo	52,94 %
Número de acciones nuevas emitidas	3.968.559
Numero de derechos adquiridos	388.337.800

En el Consejo de Administración celebrado el 25 de octubre de 2022, se fijaron los términos del segundo dividendo flexible (equivalente al dividendo a cuenta de 2022). El número de derechos de asignación gratuita necesarios para recibir una nueva acción (56), el precio establecido al que se garantiza la compra de derechos (0,414 euros por cada derecho) y el plazo de la transacción.

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.

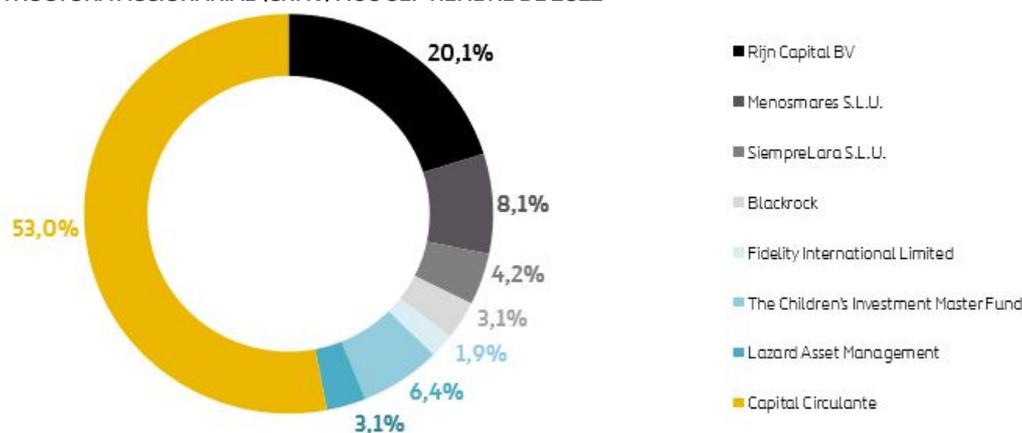
La Junta General de Accionistas del 7 de abril de 2022 aprobó una reducción del capital social mediante la amortización de un máximo de 40.500.783 acciones de Ferrovial, lo que representa el 5,521% del capital social.

Ferrovial poseía 16.936.105 acciones propias a finales de septiembre de 2022, de las cuales 4.331.213 acciones fueron adquiridas en 2021 y se amortizarán a lo largo de 2022, junto con las acciones adquiridas en el marco del programa de recompra de acciones.

El capital social de Ferrovial a 30 de septiembre de 2022 es de 147.514.208 euros, totalmente suscrito y desembolsado. El capital social está compuesto por 737.571.040 acciones ordinarias de una única clase, de veinte céntimos de euro (0,20 euros) de valor cada una.

Anexo IV – Estructura accionarial

ESTRUCTURA ACCIONARIAL (CNMV) A 30 SEPTIEMBRE DE 2022



Anexo V – Hechos posteriores al cierre de 9M 2022

En el marco del proceso de desinversión de la división Servicios del grupo Ferrovia, se ha llegado a un acuerdo para la venta del 100% de Amey Group, el negocio de servicios en Reino Unido, a una sociedad controlada por fondos gestionados por One Equity Partners, que entra en la transacción con su socio de adquisición Buckthorn Partners.

La transacción representa un valor de empresa de unos 400 millones de libras (454 millones de euros) y un valor de las acciones estimado (equity value) de cerca de 245 millones de libras (278 millones de euros), según la deuda neta y el fondo de maniobra previstos para diciembre de 2022. La contraprestación final que el comprador pagará al cierre de la transacción se ajustará por referencia a las cifras de deuda neta y fondo de maniobra que resulten de un

balance elaborado en esa fecha. Ferrovia recibirá un pago neto en efectivo de cerca de 109 millones de libras (124 millones de euros) y 136 millones de libras (154 millones de euros) se diferirán a 5 años con un interés del 6% anual, que aumentará al 8% a partir del tercer año.

El cierre está sujeto a la aprobación de la transacción conforme al régimen de inversión de seguridad nacional del Reino Unido, y a la separación del negocio de tratamiento de residuos de Amey en el Reino Unido, que permanecería en el grupo Ferrovia. Se espera que la transacción se cierre en 2022.

Se estima una plusvalía de en torno a 50 millones de euros tras llevar a resultados las reservas de diferencias de conversión y coberturas de tipo de interés.

Anexo VI – 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 septiembre 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.ferrovia.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 para 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 períodos con el tipo del período actual.
 - Eliminación del resultado de explotación de ambos períodos 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 períodos.
 - Eliminación en ambos períodos de los costes de reestructuración.
 - En adquisiciones de nuevas compañías, que se consideren materiales, eliminando en el período 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 homogenización 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.

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 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.

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 aparecen 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.

