



ferrovial

For a world on the move

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Resultados enero-marzo 2023

AVISO LEGAL

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

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



Resultados de Ferrovial enero-marzo 2023

- **El tráfico en 407 ETR se incrementó en un +28,4% en 1T 2023 frente a 1T 2022**, principalmente a causa del impacto de Ómicron en 1T 2022. Las ventas crecieron un +24,6% frente a 1T 2022. El tráfico de 407 ETR fue inferior comparado con 1T 2019 (-15,3%) como consecuencia de la estacionalidad acentuada que se observó en los patrones de tráfico durante los meses de invierno, así como la finalización del proyecto de ampliación de la 401 en diciembre de 2022. La comparación del tráfico con el 1T 2022 mejoró gradualmente a lo largo del trimestre.
- **Las Managed Lanes mostraron un fuerte crecimiento del tráfico en el trimestre.** Las tarifas más altas favorecieron un mayor incremento de las ventas. Todas las Managed Lanes (MLs) registraron un sólido crecimiento en el ingreso medio por transacción vs 1T 2022 con las ML en Texas superando la última actualización del soft cap (+6,5% en 2023): NTE 35W +9,1%, LBJ +8,9% y NTE +8,5%. Este mismo indicador se incrementó en un +37,9% en la I-77, esta autopista no tiene límite tarifario.
- **El tráfico de los aeropuertos registró una sólida recuperación.** Heathrow recibió 16,9 millones de pasajeros en 1T 2023 (+75,0% vs 1T 2022), el tráfico sigue mejorando frente a los niveles de 2019 alcanzando un -5,7% en 1T 2023 vs 1T 2019. El número de pasajeros en marzo estanco fue de más de 6,2 millones, el mejor mes desde la pandemia (-4,6% vs marzo de 2019). AGS mostró una evolución positiva del tráfico vs 1T 2022 (+41,9%), mientras que el tráfico respecto a los niveles de 2019 sigue mejorando (-27,7%). Dalaman mostró una sólida evolución durante estos meses de temporada baja, superando los niveles de 2019 en el trimestre (+22,6% vs 1T 2019).
- **El Resultado de Explotación de Construcción se situó en 12 millones de euros** frente a los 10 millones de euros en 1T 2022, principalmente debido a la evolución positiva de Budimex (5,1% margen RE), parcialmente compensada por la menor rentabilidad afectada por proyectos relevantes en fases iniciales dónde no hay margen reconocido, mayores costes de licitación de nuevos proyectos de gran tamaño en estudio junto con los gastos generales derivados de la finalización de proyectos y la puesta en marcha del nuevo negocio de Energía
- **Sólida situación financiera:** altos niveles de liquidez que alcanzan los 5.846 millones de euros y una posición neta de caja ex-infraestructuras (1.343 millones de euros). No hubo un consumo de caja significativo durante el trimestre a pesar de la estacionalidad. Las principales salidas de caja alcanzaron los 142 millones de euros incluyendo inversiones en proyectos de infraestructuras y remuneración al accionista.

CUENTA DE RESULTADOS

(Millones de euros)	MAR-23	MAR-22
VENTAS	1.805	1.606
RBE	189	137
Amortización de inmovilizado	-95	-70
RE antes de deterioros y enajenación de inmovilizado	94	67
Deterioros y enajenación de inmovilizado	0	0
RE después de deterioros y enajenación de inmovilizado	94	67

VENTAS

(Millones de euros)	MAR-23	MAR-22	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	223	158	41,2%	37,0%
Aeropuertos	4	0	n.s.	n.s.
Construcción	1.492	1.387	7,6%	6,6%
Infr. Energéticas y Movilidad	80	64	25,6%	27,0%
Otros	6	-3	277,9%	285,3%
Total Ventas	1.805	1.606	12,4%	11,2%

RBE

(Millones de euros)	MAR-23	MAR-22	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	158	109	45,0%	41,1%
Aeropuertos	-10	-11	12,6%	28,0%
Construcción	43	36	17,1%	20,0%
Infr. Energéticas y Movilidad	3	3	-9,2%	81,6%
Otros	-4	-1	n.s.	n.s.
Total RBE	189	137	38,7%	39,4%

RE (antes de deterioro y enajenación del inmovilizado)

(Millones de euros)	MAR-23	MAR-22	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	100	70	44,2%	33,8%
Aeropuertos	-11	-11	6,7%	27,8%
Construcción	12	10	18,2%	31,4%
Infr. Energéticas y Movilidad	-2	0	n.s.	45,3%
Otros	-6	-2	-154,6%	-152,7%
Total RE	94	67	40,8%	43,0%

RBE PROPORCIONAL (cifras comparables)

(Millones de euros)	MAR-23	MAR-22	VAR.
Autopistas	186	143	29,7%
Aeropuertos	137	71	92,6%
Construcción	29	27	8,5%
Infr. Energéticas y movilidad	8	4	112,4%
Otros	-4	-1	n.s.
Total RBE	356	244	45,9%

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA (PNT)

(Millones de euros)	MAR-23	DIC-22
PNT ex-proyectos infraestructura	1.343	1.439
PNT proyectos infraestructura	-7.072	-7.219
Autopistas	-6.699	-6.852
Resto	-373	-367
Posición neta de tesorería total	-5.729	-5.781

TRÁFICO

	vs 1T 2022	vs 1T 2019
407 ETR (km recorridos)	28,4%	-15,3%
NTE*	14,6%	13,1%
LBJ*	13,5%	-9,8%
NTE 35W*	3,5%	12,9%
I-77*	24,0%	n.s.
Heathrow	75,0%	-5,7%
AGS	41,9%	-27,7%
Dalaman	45,2%	22,6%

*Transacciones

RESULTADO CONSOLIDADO

- **Ventas** se situaron en 1.805 millones de euros (+11,2% comparable) apoyado en el incremento en ventas de Construcción (+6,6% comparable) y de Autopistas (+37,0% comparable).
- **RBE** alcanzó 189 millones de euros (+39,4% comparable) apoyado en una mayor contribución de Autopistas (+41,1% comparable), en particular las autopistas americanas con un RBE de 145 millones de euros.

RESULTADOS DIVISIONALES

Autopistas: las ventas crecieron un +37,0% comparable y el RBE un +41,1% comparable. El RBE se situó en 158 millones de euros.

- **Las Managed Lanes en Texas:** mostraron un sólido crecimiento del tráfico en 1T 2023 vs 1T 2022, NTE +14,6%, LBJ +13,5% y NTE 35W +3,5%, a pesar de estar esta última impactada por las obras de construcción de la NTE 3C. El tráfico superó los niveles pre-pandemia (2019) en NTE y NTE35W, mientras el tráfico de LBJ continúa por debajo de los niveles de 2019, principalmente por las obras de construcción desarrolladas en la zona. Todas las MLs mostraron crecimiento del ingreso medio por transacción frente a 1T 2022: NTE 35W +9,1%, LBJ +8,9% y NTE +8,5%.
 - **NTE** generó ventas de 63 millones de dólares (+23,7%), apoyado en mayor tráfico y tarifas más altas. El RBE ascendió a 56 millones de dólares (+25,9%). El margen RBE fue de 88,7% (87,2% en 1T 2022).
 - **LBJ** registró ventas de 43 millones de dólares (+23,7%), apoyado en mayor tráfico y tarifas más altas. El RBE ascendió a 35 millones de dólares (+25,5%), y un margen RBE de 81,8% (80,6% en 1T 2022).
 - **NTE 35W** alcanzó ventas de 41 millones de dólares (+13,0%) apoyado en mayor tráfico y tarifas más altas. El RBE ascendió a 34 millones de dólares (+6,8%), con un margen RBE del 81,2% (85,8% en 1T 2022).
- **I-77 Managed Lanes** registró un incremento del tráfico de +24,0% frente a 1T 2022. Las ventas alcanzaron 18 millones de dólares (+68,8% vs 1T 2022) con un incremento significativo en el ingreso por transacción (+37,9% vs 1T 2022). El RBE fue de 13 millones de dólares, con un margen RBE del 69,3% (53,3% en 1T 2022).
- En **I-66 Managed Lanes**, las ventas fueron de 26 millones de dólares en 1T 2023, con el tráfico en periodo de ramp up. El RBE ascendió a 18 millones de dólares, con un margen RBE del 68,4%.
- **407 ETR** mostró un aumento gradual del tráfico en 1T 2023 (+28,4% vs 1T 2022), debido principalmente al levantamiento de todas las restricciones relacionadas con el COVID-19 por parte de la provincia de Ontario que estaban en vigor en 1T 2022, parcialmente compensado por la finalización del proyecto de ampliación de la autopista 401 en diciembre de 2022, teniendo un impacto completo en el primer trimestre de 2023 en la 407 ETR. Las ventas fueron de 295 millones de dólares canadienses, incrementándose un +24,6% vs 1T 2022 debido a la continua recuperación de los volúmenes de tráfico cuando se levantaron las restricciones en 2022. El RBE ascendió a 242 millones de dólares canadienses (+24,6%) con un margen RBE de 82,2%.

Aeropuertos: el tráfico ha mostrado una sólida mejora en 1T 2023 vs 1T 2022 en todos los activos. Heathrow alcanzó un -5,7% en 1T 2023 vs 1T 2019, y un -4,6% en marzo estanco, el mejor mes desde la pandemia. Dalaman ha recuperado totalmente los niveles pre-pandemia, registrando un aumento del +22,6% respecto a 1T 2019.

- **Heathrow:** las ventas se incrementaron +57,8% y el RBE ajustado +78,0% vs. 1T 2022. Heathrow recibió 16,9 millones de pasajeros en 1T 2023, aumentando un +75,0% respecto al 1T 2022.
- **AGS:** las ventas se incrementaron un +24,4% vs. 1T 2022 impulsado por el mayor tráfico en los aeropuertos (+41,9% vs. 1T 2022). El RBE registró un fuerte crecimiento del +91,4% vs 1T 2022.

- **Dalaman** registró unas ventas de 2 millones de euros impulsados por la evolución positiva del tráfico. El RBE se situó en -1 millón de euros, debido a la estacionalidad del aeropuerto con un mayor porcentaje de gasto fijo en el trimestre, aunque la tendencia se revertirá con el inicio de la temporada alta, a partir de finales de marzo. El tráfico alcanzó 0,3 millones de pasajeros (45,2% vs 1T 2022).

Construcción incrementó las ventas un +6,6% comparable. El RE alcanzó 12 millones de euros vs. 10 millones de euros en 1T 2022, principalmente debido a la evolución positiva de Budimex. El margen RE se situó en 0,8% en línea con 1T 2022. La cartera alcanzó su máximo histórico con 14.525 millones de euros (-0,9% comparable), sin incluir contratos pre-adjudicados por un importe aproximado de 1.500 millones de euros.

DIVIDENDOS DE PROYECTOS

Los dividendos recibidos de proyectos alcanzaron 2 millones de euros en 1T 2023 (8 millones de euros en 1T 2022) destacando:

- **407 ETR:** no se distribuyeron dividendos en 1T 2023 ni en 1T 2022. En el Consejo de Administración celebrado en abril, se aprobó un dividendo de 150 millones de dólares canadienses para el 2T 2023.
- **Resto Autopistas:** 2 millones de euros en 1T 2023 (6 millones de euros en 1T 2022), incluyendo 1 millón de euros de las autopistas españolas y 1 millón de euros de las autopistas irlandesas.
- **Heathrow:** no se abonaron dividendos en 1T 2023 ni 1T 2022.

POSICIÓN FINANCIERA

En 1T 2023, la caja neta ex-infraestructuras ascendió a 1.343 millones de euros vs. 1.439 millones de euros en diciembre 2022. La deuda neta de proyectos de infraestructuras se situó en 7.072 millones de euros (7.219 millones de euros en diciembre 2022). La deuda neta consolidada alcanzó 5.729 millones de euros (5.781 millones de euros en diciembre 2022).

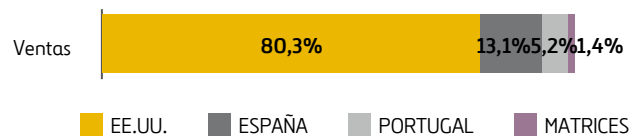
PRINCIPALES HITOS DE SOSTENIBILIDAD

La sostenibilidad sigue estando en la base de nuestra estrategia. En 1T 2023:

- Ferrovial presentó la **Estrategia Climática** a votación consultiva de la Junta General de Accionistas de 2022 y recibió más del 90% de aprobación.
- Ferrovial ha sido incluida en el **S&P Global's Sustainability Yearbook 2023**.
- Ferrovial ha firmado su **programa anual de ayudas sociales**, el cual contará con más de 52.000 beneficiarios. En esta edición, Ferrovial colabora con Acción Contra el Hambre, Fundación Esperanza y Alegría, Ingeniería para la Cooperación, Fundación Recover, Fundación Gil Gaiarre, Asociación Murciana de Esclerosis Múltiple y CESAL. Estas iniciativas tienen como objetivo mejorar el acceso al agua potable, contribuir a la lucha contra la inseguridad alimentaria y paliar la pobreza.
- **Heathrow continúa impulsando la función del combustible de aviación sostenible (SAF).** El plan de incentivos de Heathrow convirtió el SAF en un elemento habitual del suministro de combustible en el aeropuerto. Tras el éxito de 2022, se ha aumentado el incentivo del 0,5% al 1,5% en 2023, experimentando una vez más un exceso de demanda. En 1T 2023, 14 aerolíneas (7 nuevas) presentaron ofertas, lo que supone un 114% del objetivo anual. El plan contribuye a mantener a Heathrow a un nivel muy competitivo frente a otros aeropuertos que ofrecen habitualmente SAF fuera de Reino Unido, así como impulsar un aumento de la demanda de SAF a nivel nacional, lo cual resulta aún más relevante en el momento en el que el gobierno acaba de publicar su consulta sobre el mandato de SAF.
- **Heathrow es el primer aeropuerto en recibir la validación por parte de SBTi de sus objetivos de reducción de las emisiones de carbono para 2030**, confirmando que son consistentes con una trayectoria de reducción de carbono de 1,5 grados.

Autopistas

Ventas	223	+37,0% Comparable
RBE	158	+41,1% Comparable



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

TRÁFICO

	MAR-23	MAR-22	VAR.
Longitud media (km)	21,31	20,85	2,2%
Trafico/trayecto (mn)	22,53	17,93	25,6%
VKTs (mn)	480	374	28,4%
Ingreso medio por trayecto (CAD)	12,73	13,03	-2,3%

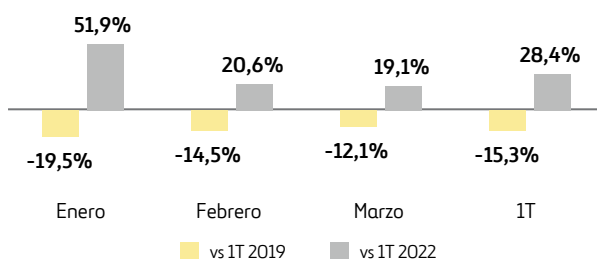
VKT (kilómetros recorridos)

En 1T 2023, los VKTs aumentaron un **+28,4%** frente a 1T 2022, debido principalmente al levantamiento por parte de la provincia de Ontario de todas las restricciones relacionadas con el COVID-19 que estaban en vigor en 1T 2022, parcialmente compensado por la finalización del proyecto de ampliación de la autopista 401 en diciembre de 2022, teniendo un impacto completo en el primer trimestre de 2023 en la 407 ETR.

Los volúmenes de tráfico disminuyeron en comparación con 1T 2019 (-15,3%), como consecuencia de una vuelta a la oficina más lenta combinado con la estacionalidad acentuada que se observó en los patrones de tráfico durante los meses de invierno, así como la finalización del proyecto de ampliación de la autopista 401 en diciembre de 2022.

La recuperación gradual del tráfico está mostrando una relación positiva con el mayor número de trabajadores que vuelven a la oficina y la mejora del tiempo. El Management continúa monitorizando la recuperación gradual del tráfico y estima que no tendrá un impacto a largo plazo en la situación financiera de la compañía.

Evolución del tráfico mensual y trimestral frente a 2022 y 2019



PyG

(Millones de dólares canadienses)	MAR-23	MAR-22	VAR.
Ventas	295	237	24,6%
RBE	242	194	24,6%
Margen RBE	82,2%	82,2%	
RE	218	170	27,9%
Margen RE	73,8%	72,0%	

Las ventas se incrementaron un **+24,6%** en 1T 2023, alcanzando 295 millones de dólares canadienses.

- **Ingresos de peajes** (89,7% del total): +23,7% hasta 264 millones de dólares canadienses, debido al aumento de los volúmenes de tráfico respecto a 1T 2022.
- **Ingresos de cuota** (8,9% del total): +14,0% hasta 26 millones de dólares canadienses debido al aumento del tráfico.
- **Ingresos por contratos** (1,5% del total) relacionados con la reconfiguración de la tecnología de peaje en carretera como

consecuencia de la cancelación del peaje de las autopistas 412 y 418, por importe de 4 millones de dólares canadienses en 1T 2023.

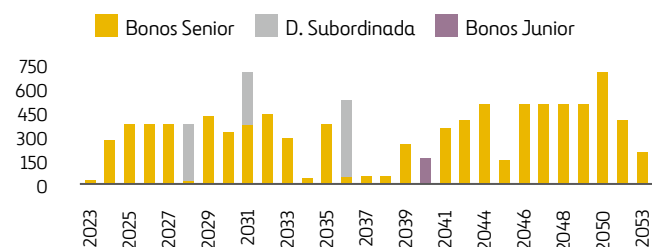
OPEX (+24,9%), mayores gastos de operaciones de sistemas debido a mayores costes de consultoría y licencias, principalmente relacionados con el proyecto de planificación de recursos empresariales y gestión de relaciones con los clientes de la compañía. Mayores costes de operaciones con clientes derivados de una mayor provisión para pérdidas de dudoso cobro, mayores costes de facturación y de gastos bancarios. El opex también se vio incrementado por los costes relacionados con la cancelación del peaje mencionado anteriormente en los ingresos por contrato.

RBE +24,6%, como resultado del aumento del tráfico. El margen RBE se mantuvo en línea con el 1T 2022 y fue del 82,2%.

Dividendos: no se abonaron dividendos a los accionistas en 1T 2023 ni en 1T 2022. En el Consejo de Administración celebrado en abril, se aprobó un dividendo de 150 millones de dólares canadienses para el 2T 2023.

Deuda neta a cierre de marzo: 8.933 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: 21 millones de dólares canadienses en 2023, 272 millones de dólares canadienses en 2024 y 373 millones de dólares canadienses en 2025.

Vencimientos de los bonos de 407 ETR



Calificación crediticia de 407 ETR

- **S&P:** "A" (Deuda Senior), "A-" (Deuda Junior) y "BBB" (Deuda subordinada) con perspectiva estable (24 de febrero de 2022).
- **DBRS:** "A" (Deuda Senior), "A low" (Deuda Junior) y "BBB" (Deuda subordinada) con perspectiva estable (emitida el 21 de diciembre de 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 de Ontario acordaron que el evento de Fuerza Mayor finaliza cuando los volúmenes de tráfico en la 407 ETR y vías adyacentes alcancen niveles pre-pandemia (medidos como el promedio de 2017 a 2019), o cuando haya un incremento en las tarifas o en los cargos a los usuarios.

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

MANAGED LANES DE TEXAS (EE.UU.)

En 1T 2023, el tráfico en todas las ML continuó mejorando, mientras que el tráfico en NTE35W se vio afectado por las obras de construcción de la NTE 3C. El tráfico superó los niveles pre-pandemia (2019) en NTE y NTE35W, mientras el tráfico de LBJ continúa por debajo de los niveles de 2019, principalmente por las obras de construcción desarrolladas en la zona. En marzo 2023 estanco, LBJ se situó en -2,1% vs marzo de 2019. Todas las ML registraron un crecimiento del ingreso medio por transacción frente a 1T 2022, impulsado por mayores tarifas y el soft cap vinculado a la inflación.

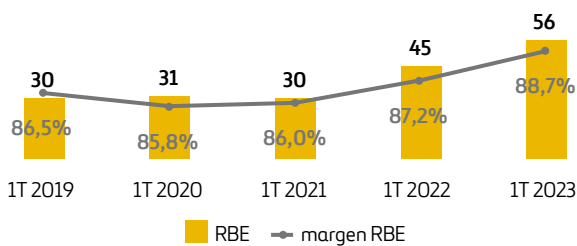
NTE 1-2 (63,0%, consolidación global)

En 1T 2023, el tráfico se incrementó un +14,6% vs 1T 2022. Sólido crecimiento del tráfico, ya que en 1T 2022 se vio afectado por el repunte de Ómicron.

(Millones de dólares americanos)	MAR-23	MAR-22	VAR.
Transacciones (mn)	9	8	14,6%
Tarifa media por transacción (dólares)	7,0	6,5	8,5%
Ventas	63	51	23,7%
RBE	56	45	25,9%
Margen RBE	88,7%	87,2%	
RE	49	35	38,3%
Margen RE	76,9%	68,7%	

La **tarifa media por transacción** en 1T 2023 alcanzó los 7,0 dólares frente a los 6,5 dólares en 1T 2022(+8,5%), impactado positivamente por mayores tarifas y mayor tráfico.

Evolución del RBE de NTE



La **deuda neta de NTE** a marzo de 2023 alcanzó 1.179 millones de dólares (1.223 millones de dólares en diciembre de 2022), a un coste medio de 4,12%.

Calificación crediticia

	PAB	Bonos
Moody's	Baa2	Baa2
FITCH	BBB	BBB

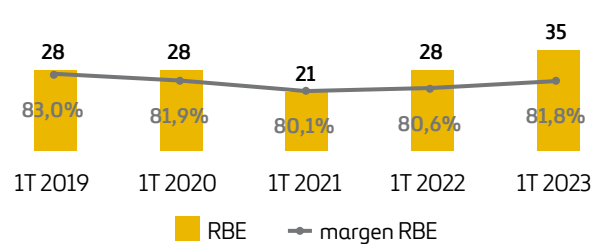
LBJ (54,6%, consolidación global)

En 1T 2023, el tráfico se incrementó un +13,5% vs 1T 2022, pero aún está por debajo de los niveles de 2019. Sólido crecimiento del tráfico, ya que en 1T 2022 se vio afectado por el repunte de Ómicron.

(Millones de dólares americanos)	MAR-23	MAR-22	VAR.
Transacciones (mn)	10	9	13,5%
Tarifa media por transacción (dólares)	4,3	4,0	8,9%
Ventas	43	34	23,7%
RBE	35	28	25,5%
Margen RBE	81,8%	80,6%	
RE	28	20	40,3%
Margen RE	66,0%	58,2%	

La **tarifa media por transacción** en 1T 2023 alcanzó los 4,3 dólares frente a los 4,0 dólares en 1T 2022 (+8,9%), impactado positivamente por mayores tarifas y mayor tráfico.

Evolución del RBE de LBJ



La **deuda neta de LBJ** a marzo 2023 alcanzó 2.006 millones de dólares (2.020 millones de dólares en diciembre 2022), con un coste medio del 4,03%.

Calificación crediticia

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



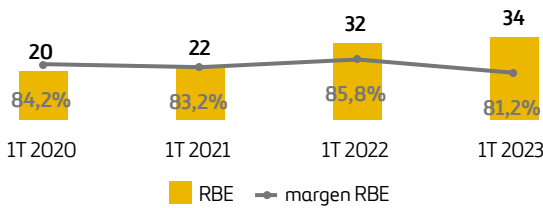
NTE 35W (53,7%, consolidación global)

En 1T 2023, el tráfico de NTE35W se incrementó +3,5% vs 1T 2022, sólida recuperación del tráfico ya que el 1T 2022 se vio impactado por el repunte de Ómicron. En 1T 2023, el tráfico se vio afectado negativamente por el impacto de las obras de construcción de la NTE 3C.

(Millones de dólares americanos)	MAR-23	MAR-22	VAR.
Transacciones (mn)	8	8	3,5%
Tarifa media por transacción (dólares)	5,1	4,7	9,1%
Ventas	41	37	13,0%
RBE	34	32	6,8%
Margen RBE	81,2%	85,8%	
RE	28	25	12,6%
Margen RE	66,7%	67,0%	

La **tarifa media por transacción** en 1T 2023 alcanzó 5,1 dólares frente a 4,7 dólares en 1T 2022 (+9,1%), impactado positivamente por mayores tarifas y mayor tráfico.

Evolución del RBE de NTE 35W



La **deuda neta de NTE 35W** a marzo 2023 alcanzó 1.219 millones de dólares (1.233 millones de dólares en diciembre de 2022), a un coste medio de 4,84% (incluyendo el segmento NTE 3C).

Calificación crediticia

	PAB	TIFIA
Moody's	Baa2	Baa2
FITCH	BBB	BBB

I-77 (72,2%, consolidación global)

En 1T 2023, el tráfico se incrementó +24,0% frente a 1T 2022, mostrando una fuerte recuperación pese al impacto en tráfico por el repunte de la variante Ómicron en 1T 2022. En marzo de 2023 se registró el mayor nivel de tráfico mensual desde la apertura en noviembre de 2019.

(Millones de dólares americanos)	MAR-23	MAR-22	VAR.
Transacciones (mn)	9	7	24,0%
Tarifa media por transacción (dólares)	2,1	1,5	37,9%
Ventas	18	11	68,8%
RBE	13	6	119,1%
Margen RBE	69,3%	53,3%	
RE	10	4	190,9%
Margen RE	57,5%	33,3%	

La **tarifa media por transacción** en 1T 2023 alcanzó 2,1 dólares frente a los 1,5 dólares de 1T 2022 (+37,9%), impactado por mayores tarifas.

La **deuda neta de I-77** a marzo 2023 alcanzó 246 millones de dólares (257 millones de dólares en diciembre 2022), a un coste medio del 3,65%.

Calificación crediticia

	PAB	TIFIA
FITCH	BBB	BBB
DBRS	BBB	BBB

I-66 (55,7%, consolidación global)

En 1T 2023, el tráfico alcanzó 6 millones de transacciones, con el tráfico en periodo de ramp up.

(Millones de dólares americanos)	MAR-23
Transacciones (mn)	6
Tarifa media por transacción (dólares)	4,5
Ventas	26
RBE	18
Margen RBE	68,4%
RE	-4
Margen RE	-14,6%

La **tarifa media por transacción** en 1T 2023 alcanzó 4,5 dólares.

La **deuda neta de I-66** a marzo 2023 alcanzó 1.648 millones de dólares (1.644 millones de dólares en diciembre 2022), a un coste medio del 3,58%.

Calificación crediticia

	PAB	TIFIA
Moody's	Baa3	Baa3
FITCH	BBB	BBB



IRB (24,86%, puesta en equivalencia)

Los resultados de Ferrovial del 1T 2023 no incluyen la contribución de IRB para ese periodo, según el calendario financiero de IRB.

IRB gestiona 24 proyectos y alrededor de 2.500 km de autopistas.

En 1T 2023, IRB fue capaz de alcanzar hitos significativos:

- Adjudicación de un proyecto de 2.132 crores de rupias, que consiste en construir, explotar y transferir (BOT) en el Estado de Gujarat.
- Adjudicación de Hyderabad Outer Ring Road en régimen de peaje, explotación y transferencia (TOT) en el Estado de Telangana, el segundo mayor proyecto TOT de un único activo en el país después de Mumbai-Pune con una inversión de 8.094 crores de rupias.
- Se ha logrado el Appointed Date (luz verde para iniciar la construcción) para el proyecto Chittoor-Tachur.

ACTIVOS EN CONSTRUCCIÓN

(Millones de euros)	CAPITAL INVERTIDO	CAPITAL COMPROMETIDO PENDIENTE	DEUDA NETA 100%	PARTICIP. CINTRA
Integración Global				
Activos intangibles	926	57	-2.645	
I-66*	873	29	-1.520	55,7 %
NTE 35W**	53	28	-1.125	53,7 %
Puesta en Equivalencia				
Activos financieros	54	30	-1.194	
Ruta del Cacao	54	4	-244	30,0 %
Silvertown Tunnel	0	26	-950	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 abra en septiembre de 2023. La concesión finalizará en 2061. Los trabajos de diseño y construcción se encuentran completos en un 92,8% a 31 de marzo de 2023.

- **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). La concesión tiene una duración de 50 años desde el cierre comercial. En septiembre de 2022, se abrió al tráfico un tramo de 9 millas de la I-66 Managed Lanes, antes de lo previsto. En noviembre de 2022, el proyecto al completo se abrió al tráfico antes de lo previsto. A día de hoy la construcción se centra principalmente en los elementos de trabajo aplazados, la planificación y la realización de inspecciones de la lista de tareas pendientes.
- **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 95,0% a 31 de marzo de 2023.
- **Túnel de Silvertown (Londres, Reino Unido):** proyecto de pago por disponibilidad y plazo de concesión de 25 años. Construcción de un túnel de 1,4 km de doble calzada que se construirá bajo el río Támesis. Se prevé que las obras finalicen en 2025. Los trabajos de diseño y construcción se encuentran completos en un 80,6% a 31 de marzo de 2023.

PROYECTOS EN LICITACIÓN

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

- Precalificación en dos proyectos: SR400 Managed Lanes en Atlanta (Georgia) e I-10 Calcasieu River (Louisiana).
- Seguimiento activo de varios proyectos en otros estados. Estos proyectos se encuentran en distintos grados de desarrollo y se espera que salgan al mercado en los próximos meses. Algunos de ellos incluyen estructuras de Managed Lanes.

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



Aeropuertos

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

Tráfico

(Millones de pasajeros)	MAR-23	MAR-22	VAR.
Reino Unido	1,0	0,7	51,4%
Europa	6,6	3,9	71,1%
Intercontinental	9,3	5,1	83,8%
Total	16,9	9,7	75,0%

Heathrow recibió 16,9 millones de pasajeros en 1T 2023 (9,7 millones de pasajeros en 1T 2022), superando a París, Frankfurt y Schiphol y conservando así su posición como aeropuerto con más tráfico de Europa y segundo del mundo en viajes internacionales.

El tráfico continúa mejorando frente a los niveles de 2019, alcanzando un -5,7% en 1T 2023 vs 1T 2019, en marzo estanco más de 6,2 millones de pasajeros volaron a través de Heathrow registrando el mejor mes desde la pandemia (-4,6% vs marzo de 2019).

Aunque el turismo entrante y los viajes de negocios están mostrando signos de recuperación, la demanda de turismo saliente sigue siendo el principal motor del crecimiento de pasajeros. Durante el primer trimestre de 2023, los viajes de negocios representaron el 29% del tráfico total, frente al 35% del mismo periodo antes de la pandemia. El crecimiento de los pasajeros se dio en todas las regiones, con Norteamérica y Asia Pacífico a la cabeza respecto a 1T 2022. Asia Pacífico se ha beneficiado de la reapertura de las fronteras en la región, reiniciando sus rutas de Heathrow tanto Shenzhen Airlines como Air China.

En 1T 2023, Heathrow consiguió una puntuación de 4,01 de un máximo de 5,00 (1T 2022 en 4,13) en la encuesta de calidad del servicio del aeropuerto (ASQ). Aunque es inferior a la del 1T 2022, cuando el número de pasajeros fue significativamente más bajo, refleja una mejora constante a lo largo de los tres trimestres anteriores, puesto que el número de pasajeros ha aumentado rápidamente.

PyG HEATHROW SP

Ventas	814	+57,8%
RBE ajustado	486	+78,0%

Ventas: +57,8% en 1T 2023, hasta los 814 millones de libras.

- **Aeronáutico:** +67,2% respecto a 1T 2022, principalmente debido al aumento del número de pasajeros, a la limitación de precios provisional para 2023 implementada por la CAA y por el aumento de los movimientos de tráfico aéreo (ATMs). Esto se ha compensado parcialmente por un mix adverso de aviones, volumen de carga y fondos SAF. El ingreso aeronáutico por pasajero disminuyó un 4,1%, hasta 32,25 libras (33,75 libras en 1T 2022).
- **Retail:** +47,5% frente a 1T 2022, a causa del mayor número de pasajeros salientes, los ingresos de los parkings y los servicios premium. Las ventas de retail por pasajero disminuyeron un 15,7% hasta 8,82 libras (10,46 libras en 1T 2022).
- **Otros ingresos:** +34,8% frente a 1T 2022. Otros cargos regulados aumentaron un 20,0%, debido principalmente al aumento del número de pasajeros. El aumento significativo de los ingresos de Heathrow Express se debe también al aumento del número de pasajeros. Los aumentos de ingresos inmobiliarios se debieron a la renovación del contrato de alquiler de la terminal.

Contribución a ventas:



Costes operativos ajustados (ex. depreciaciones y amortizaciones y excepcionales): +35,0% hasta 328 millones de libras (243 millones de libras en 1T 2022). Heathrow incrementó sus gastos de personal (+17,7%) debido al repunte de los costes. Esto incluye costes asociados a colaboradores adicionales, horas extra, contratación y formación. El aumento de los gastos operativos y de mantenimiento se debe principalmente al ramp up, incluyendo los recursos destinados a los pasajeros con movilidad reducida, la limpieza y mantenimiento, así como los descuentos abonados por la calidad de servicio. Por último, los servicios públicos y otros costes también se han visto afectados por el mayor consumo y los precios más altos de la energía.

El **RBE ajustado** aumentó un +78,0% alcanzando los 486 millones de libras frente a los 273 millones de libras del 1T 2022, resultando en un margen EBITDA del 59,7% (1T 2022 52,9%).

Heathrow SP y HAH

(Millones de libras)	Ventas			RBE			Margen RBE		
	MAR-23	MAR-22	VAR.	MAR-23	MAR-22	VAR.	MAR-23	MAR-22	Var. (pbs)
Heathrow SP	814	516	57,8%	486	273	78,0%	59,7%	52,9%	676
Excepcionales y Ajustes	0	0	n.s.	0	2	-100,4%	n.s.	n.s.	n.s.
Total HAH	814	516	57,8%	486	275	76,9%	59,7%	53,2%	644

Deuda neta HAH: el coste medio de la deuda externa de Heathrow en FGP Topco, HAH sociedad matriz fue de 10,9%, teniendo en cuenta todas las coberturas por tipo de interés, tipo de cambio e inflación (9,8% en diciembre 2022).

(Millones de libras)	MAR-23	DIC-22	VAR.
ADI Finance 2	827	839	-1,4%
Subordinada	2.294	2.320	-1,1%
Grupo securitizado	15.217	15.981	-4,8%
Caja y ajustes	-2.306	-3.035	-24,0%
Total	16.032	16.106	-0,5%

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

Posición de liquidez: Heathrow mantiene liquidez suficiente para hacer frente a sus necesidades de flujo de caja, según el escenario base, durante el periodo de funcionamiento de la empresa. Esto incluye costes operativos previstos, inversión de capital, costes del servicio de la deuda, vencimientos y reembolsos previstos de la deuda. Esta posición de liquidez tiene en cuenta 2.300 millones de libras de caja en todo el Grupo.

Regulatory Asset Base (RAB): a marzo de 2023, el RAB fue de 19.591 millones de libras (19.182 millones en diciembre de 2022). El ratio de apalancamiento de Heathrow Finance era del 81,1% (82,3% a 31 de diciembre de 2022) con un covenant del 92,5%.

Principales avances en regulación: la CAA publicó su Decisión Final para el periodo regulatorio H7 el 8 de marzo de 2023. La decisión establece una limitación media de precio de 23,06 libras (IPC 2020) en H7. Esto se llevará a cabo a través de un coste fijo de 21,03 libras (IPC 2020) entre 2024 y 2026, manteniendo la actual limitación de precios provisional (31,57 libras nominales) en 2023. En general, las previsiones de la Decisión Final se basan en las Propuestas Finales de la CAA y en gran medida en los mismos supuestos.

Entre los elementos clave de la decisión sobre el control de precios destacan:

- Previsión de pasajeros de 375,5 millones a lo largo del período H7, reflejando el rendimiento real por pasajero en 2022 y un aumento de las perspectivas para 2024.
- Previsión de Opex de 5.995 millones de libras (IPC 2020) a lo largo del período H7, teniendo en cuenta el mayor número de pasajeros, la inflación, la inflación de los salarios en términos reales y los precios de la energía.
- Previsión de ingresos comerciales de 5.159 millones de libras (IPC 2020) a lo largo del H7, teniendo en cuenta un mayor número de pasajeros, correcciones de errores en el cálculo de los ingresos procedentes del Access Surface y actualización de las hipótesis de inflación asignadas a los ingresos comerciales y por tráfico de cargo.
- WACC antes de impuestos de 4,04% (3,18% vanilla) debido a las previsiones actualizadas de la tasa libre de riesgo, el coste de la deuda y la inflación.
- Ajuste del RAB (Regulatory Asset Base) de 300 millones de libras siguiendo con la implementación de la decisión de ajuste del RAB adoptada por la CAA en abril 2021.

Junto con la tarifa para H7, la CAA confirmó también el marco regulatorio para el periodo H7. Lo anterior conserva un enfoque single till basado en el RAB como base del marco regulatorio junto con otras novedades, entre ellas:

- Implementación de un mecanismo de reparto del riesgo de tráfico con un reparto proporcionado de los resultados superiores e inferiores con respecto a la previsión de pasajeros para el H7. Si el volumen de pasajeros en un año registra una variación del 10% respecto de la previsión para el H7, el 50% del exceso de ingresos aeronáuticos por pasajero se reparte entre las aerolíneas. Si el rendimiento por pasajero en un año supera en un 10% la previsión,

las aerolíneas se reparten el 105% del exceso de ingresos aeronáuticos por pasajero.

- Un nuevo enfoque de la calidad del servicio basado en los resultados, implementando una serie de medidas reputacionales y financieras más extensas, destinadas a medir el cumplimiento por parte de Heathrow de las expectativas clave que los pasajeros esperan de su experiencia en el aeropuerto.
- Un marco simétrico de reparto de los incentivos antes del capex del 25% del resultado superior e inferior con respecto a la estimación de costes para cada uno de los proyectos de Heathrow. Esto se combina con la Introducción de Obligaciones de Cumplimientos de Entrega, que se acordarán con la comunidad de aerolíneas, para garantizar que Heathrow cumple el alcance presupuestado, los requisitos de calidad y los plazos.

Tras la publicación de la Decisión Final, Heathrow analizó minuciosamente las previsiones y las pruebas presentadas por la CAA. Aunque Heathrow sigue sin estar de acuerdo con varias de las conclusiones alcanzadas por la CAA, actualmente su prioridad es garantizar que Heathrow puede cumplir las expectativas de los pasajeros a través de su propio plan H7.

Sin embargo, hay una serie de áreas en las que la CAA ha cometido errores evidentes que comprometerán la inversión necesaria para ofrecer el servicio aeroportuario y la resiliencia que buscan los consumidores. Por este motivo, el 18 de abril Heathrow presentó un recurso contra la decisión de la CAA frente a la CMA solicitando formalmente a la CMA que revise las siguientes partes de la decisión de la CAA:

- La decisión sobre la WACC, concretamente sobre la beta del activo y el coste de la deuda incorporada.
- La decisión de aplicar únicamente un ajuste del RAB de 300 millones de libras tras el impacto del COVID-19.
- La decisión de aplicar un factor de riesgo adicional (K-factor) para recuperar el exceso de ingreso con respecto al rendimiento por pasajero en 2020 y 2021, devolviendo el 25% de los ingresos aeronáuticos de Heathrow a lo largo de esos años.
- El nuevo marco de incentivos de capital de la CAA, que será más costoso y complejo.

La CMA decidirá ahora si acepta alguno o todos los motivos de apelación de Heathrow - se espera que emita su decisión a mediados de mayo. Si la CMA admite el recurso a trámite, se espera que emita su decisión final entre agosto y octubre.

Proyectos de expansión

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

Perspectivas

Heathrow ha revisado sus previsiones de tráfico para 2023 hasta un rango de entre 70 millones y 78 millones de pasajeros. Heathrow ha registrado una sólida recuperación de la demanda en 1T, y se espera que se mantenga durante el resto del año.

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

Tráfico: el número de pasajeros aumentó hasta los 2,0 millones de pasajeros, un 41,9% más que en 1T 2022 con 1,4 millones. El primer trimestre de 2022 se vio muy afectado por la variante Ómicron. El tráfico respecto a los niveles de 2019 también mejoró, situándose en un (-27,7%).

(Millones de pasajeros)	MAR-23	MAR-22	VAR.
Glasgow	1,3	0,9	40,5%
Aberdeen	0,5	0,4	37,6%
Southampton	0,2	0,1	72,6%
Total AGS	2,0	1,4	41,9%

Ventas se incrementaron un +24,4% impulsado por el mayor tráfico en los aeropuertos. Los ingresos aumentaron a un ritmo inferior al crecimiento de pasajeros en comparación con 1T 2022, ya que los aeropuertos tuvieron ingresos excepcionales relacionados con las pruebas de COVID en 2022.

El **RBE** experimentó una sólida evolución (+91,4%), alcanzando los 7 millones de libras (4 millones de libras en 1T 2022).

(Millones de libras)	MAR-23	MAR-22	VAR.
Total Ventas AGS	37	30	24,4%
Glasgow	22	17	28,7%
Aberdeen	12	10	20,7%
Southampton	3	3	12,2%
Total RBE AGS	7	4	91,4%
Glasgow	6	4	58,3%
Aberdeen	3	2	77,6%
Southampton	-1	-1	9,2%
Total Margen RBE	19,2%	12,5%	671
Glasgow	25,7%	20,9%	480
Aberdeen	23,4%	15,9%	750
Southampton	-36,0%	-44,5%	849

La **posición de tesorería** ascendía a 53 millones de libras a 31 de marzo de 2023.

La **deuda neta bancaria de AGS** alcanzó 705 millones de libras a 31 de marzo de 2023.

Dalaman (60%, consolidación global) – Turquía

Tráfico: el aeropuerto ya se ha recuperado totalmente respecto a los niveles pre-pandemia, registrando un aumento del +45,2% en el número de pasajeros (0,3 millones de pasajeros en 1T 2023 vs 0,2 millones en 1T 2022), y del **+22,6% vs 1T 2019**.

El crecimiento respecto al 1T 2022 se produjo tanto en las rutas nacionales (+21,5%) como en las internacionales (+475%). El fuerte aumento de los pasajeros internacionales en 1T 2023 se debe a que 2023 ha sido el primer año en el que los vuelos internacionales han operado durante el trimestre.

Los ingresos alcanzaron los 2 millones de euros. El RBE fue de -1 millones de euros. Esto está relacionado con la estacionalidad del aeropuerto, puesto que un mayor porcentaje del gasto es fijo, aunque la tendencia se revertirá cuando el aeropuerto inicie la temporada alta, a partir de finales de marzo en adelante. El RBE después del canon concesional se situó en -2 millones de euros en 1T 2023. El RBE proforma del 2019 de 28 millones de euros también incluía la amortización del canon concesional.

(Millones de euros)	MAR-23
Ventas	2
RBE	-1
Margen RBE	-61,6%
RE	-2
Margen RE	-90,0%

La **posición de tesorería** ascendió a 8 millones de euros a 31 de marzo de 2023.

La **deuda neta de Dalaman** alcanzó los 105 millones de euros a 31 de marzo de 2023.

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

A 31 de marzo de 2023, Ferrovial ha contribuido con 89 millones de dólares de capital en NTO. Ferrovial contribuirá un total desde el inicio de 1.142 millones de dólares durante el período de construcción.

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

(Millones de euros)	CAPITAL INVERTIDO	CAPITAL COMPROMETIDO PENDIENTE	DEUDA NETA 100%	PARTICIP. FERROVIAL
NTO	83	972	-1.184	49%

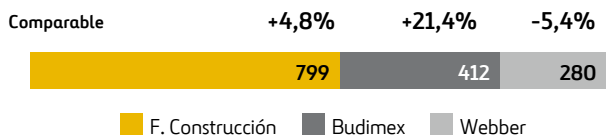


Construcción

Ventas **1.492** **6,6%** LfL
RE **12** **0,8%** Margen RE

Las **ventas** (+6,6% comparable) crecieron principalmente gracias a la actividad de Budimex. La facturación internacional supuso el 80%, centrado en Norteamérica (32%) y Polonia (28%).

Ventas en 1T 2023 (1.492 millones de euros) y var. comparable vs 1T 2022:



En 1T 2023, el **RE** alcanzó 12 millones de euros vs 10 millones de euros en 1T 2022, principalmente gracias a la evolución positiva de Budimex (5,1% margen RE), parcialmente compensada por la menor rentabilidad afectada por proyectos relevantes en fases iniciales dónde no hay margen reconocido, mayores costes de licitación de nuevos proyectos de gran tamaño en estudio junto con los costes de estructura derivados de la finalización de proyectos y la puesta en marcha del nuevo negocio de Energía. El margen de RE alcanzó 0,8% en línea con 1T 2022.

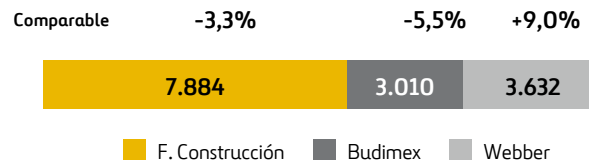
1T 2023 RE y margen RE, y variación comparable vs. 1T 2022:

MAR-23	RE	RE var. comparable %	RE mg
Budimex	21	87,5%	5,1%
Webber	6	10,0%	2,0%
F. Construcción	-14	n.s.	-1,8%
Total RE	12	31,4%	0,8%

Desglose por subdivisiones:

- **Budimex:** las ventas se incrementaron un +21,4% (comparable) gracias a las actividades de Edificación y Obra Civil debido a una cartera diversa de contratos en progreso y a la mejora de las previsiones gracias al buen tiempo y a los nuevos proyectos adjudicados del año anterior. El margen RE alcanzó 5,1% en 1T 2023 vs 3,3% de 1T 2022, este último teniendo en cuenta la incertidumbre de la guerra en Ucrania y el aumento de los precios del acero y otros materiales, así como a los problemas con algunos suministros (favorecidos también por los acuerdos de indexaciones tanto en contratos de carreteras como de ferrocarriles).
- **Webber:** las ventas disminuyeron -5,4% (comparable) debido principalmente al descenso de las ventas en el negocio de servicios de infraestructura, que se vio afectado por las duras condiciones meteorológicas del invierno junto con la retirada definitiva de la actividad de edificación no residencial, parcialmente compensada por el aumento de la actividad industrial. El margen RE fue de 2,0% (1,8% en 1T 2022).
- **F. Construcción:** las ventas aumentaron un +4,8% (comparable) destacando el mercado nacional, con un crecimiento tanto en obra civil como en edificación no residencial; así como el mercado australiano, principalmente debido a la ejecución de las obras del Metro de Sidney y del puente de Coffs Harbour, compensando el descenso de la actividad en Norteamérica al coincidir la finalización de grandes contratos (I-66 en Virginia o NTL en Dallas) con fases aún muy incipientes de nuevos contratos (Ontario en Canadá o I-35 en San Antonio). El RE se situó en -14 millones de euros (-6 millones de euros en 1T 2022) 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 una menor ejecución en EE.UU como comentado, con contratos aún en fases iniciales y otros aún en fase de estudio. Ferrovial continúa manteniendo un enfoque prudente a la hora de reconocer reclamaciones en sus estados financieros.

Cartera en 1T 2023 y var. comparable vs. diciembre 2022:



La **cartera** alcanzó 14.525 millones de euros (-0,9% en términos comparables frente a diciembre 2022). El segmento de obra civil continuó siendo el de mayor representación (67%) y mantuvo un criterio muy selectivo en su presentación a concursos, incluyendo los impactos de la inflación registrados. La cartera internacional representó el 84% del total.

La participación de la cartera de construcción (excluyendo Webber y Budimex) con otras áreas del Grupo alcanzó un 7% en marzo 2023 (8% en diciembre de 2022). Aunque esta cifra debería aumentar en los próximos años.

La cartera a marzo 2023 no incluye contratos pre-adjudicados o pendientes del cierre comercial o financiero, por importe de cerca de 1.500 millones de euros, correspondiendo principalmente a contratos de Budimex (1.400 millones de euros) y un contrato en Georgia (75 millones de euros).

DETALLES PyG (millones de euros)

CONSTRUCCIÓN	MAR-23	MAR-22	VAR. COMPARABLE	
Ventas	1.492	1.387	7,6%	6,6%
RBE	43	36	17,1%	20,0%
Margen RBE	2,9%	2,6%		
RE	12	10	18,2%	31,4%
Margen RE	0,8%	0,8%		
Cartera	14.525	14.743	-1,5%	-0,9%
BUDIMEX	MAR-23	MAR-22	VAR. COMPARABLE	
Ventas	412	344	19,8%	21,4%
RBE	29	19	52,1%	54,4%
Margen RBE	7,1%	5,6%		
RE	21	11	84,4%	87,5%
Margen RE	5,1%	3,3%		
Cartera	3.010	3.181	-5,4%	-5,5%
WEBBER	MAR-23	MAR-22	VAR. COMPARABLE	
Ventas	280	285	-1,5%	-5,4%
RBE	15	14	7,1%	2,9%
Margen RBE	5,5%	5,0%		
RE	6	5	14,5%	10,0%
Margen RE	2,0%	1,8%		
Cartera	3.632	3.372	7,7%	9,0%
F. CONSTRUCCIÓN	MAR-23	MAR-22	VAR. COMPARABLE	
Ventas	799	758	5,4%	4,8%
RBE	-2	3	n.s.	n.s.
Margen RBE	-0,2%	0,4%		
RE	-14	-6	n.s.	n.s.
Margen RE	-1,8%	-0,8%		
Cartera	7.884	8.189	-3,7%	-3,3%

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

Infraestructuras Energéticas y Movilidad

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

Infraestructuras Energéticas: Ferrovial cuenta con una línea de transmisión ya operativa en Chile, adquirida en 2016, y dos proyectos en construcción, Centella y Tap Mauro. En España, Ferrovial está construyendo una planta fotovoltaica de 50 MWp, ubicada en Sevilla, así como una cartera de proyectos de generación en fases iniciales de desarrollo que superan los 3 GW.

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

Además, la división también incluye las actividades excluidas de la desinversión de Servicios por estar relacionadas con actividades de infraestructuras y oportunidades que aportan un valor diferencial basado en la experiencia y trayectoria de la compañía. Estas actividades incluyen los cuatro centros de tratamiento de residuos sólidos urbanos ubicados en Reino Unido, la actividad centrada en la prestación de servicios a la gran minería del cobre en Chile y la participación del 24,7% en Serveo, empresa española centrada en la prestación de servicios a clientes públicos y privados.

Ventas	80	+27,0%	Comparable
RBE	3	+81,6%	Comparable

En 1T 2023, las ventas de la división de Infraestructuras Energéticas y Movilidad alcanzaron los 80 millones de euros (64 millones de euros en 1T 2022), procedentes principalmente de las actividades relacionadas con el tratamiento de residuos en el Reino Unido y las actividades de servicios en Chile. En 1T 2023, el RBE alcanzó los 3 millones de euros (3 millones de euros en 1T 2022).



Posición de Tesorería

DEUDA BRUTA CONSOLIDADA

DEUDA BRUTA MAR-23	EX-INFRA	INFRA	CONSOLIDADO
Deuda Bruta (millones de euros)	-3.527	-7.970	-11.497
% fijo	77,9 %	95,8%	90,5%
% variable	22,1 %	4,2%	9,5%
Tipo medio	2,1 %	4,3%	3,6%
Vencimiento medio (años)	3	23	17

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA CONSOLIDADA

(Millones de euros)	MAR-23	DIC-22
Deuda Financiera Bruta	-11.497	-11.682
Deuda Bruta Ex-proyectos	-3.527	-3.716
Deuda Bruta Proyectos	-7.970	-7.967
Tesorería	5.767	5.902
Tesorería Ex-proyectos	4.869	5.154
Tesorería Proyectos	898	748
Posición neta de tesorería total	-5.729	-5.781
Posición Neta Tesorería Ex-proyectos	1.343	1.439
Posición Neta Tesorería Proyectos	-7.072	-7.219
Posición neta de tesorería total	-5.729	-5.781

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA (millones de euros)

Caja bruta	4.869
Deuda bruta	-3.527
Posición neta de tesorería	1.343

LIQUIDEZ (millones de euros)

CAJA BRUTA	DEUDA NO DISPUESTA
4.869	977
Total liquidez	5.846

VENCIMIENTOS DE DEUDA (millones de euros)

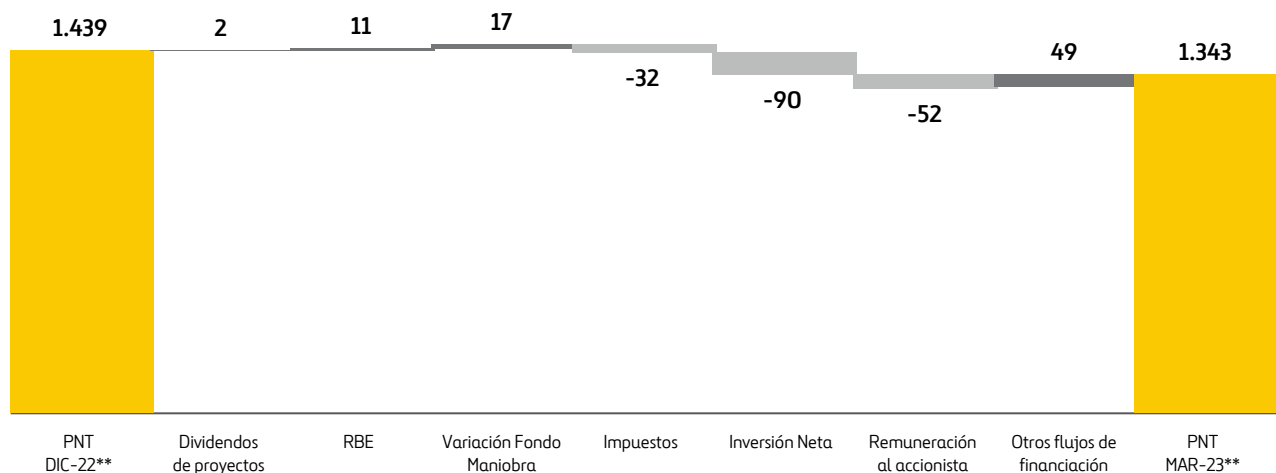
524	302	758	1.867
2023*	2024	2025	> 2026

(*En 1T 2023, la deuda ex-proyectos de infraestructuras incluye ECP (Euro Commercial Paper) con saldo contable restante a 31 de marzo 2023 de 500 millones de euros con un tipo medio de 2,81%.

RATING

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

DESGLOSE DEL FLUJO CAJA EX-INFRAESTRUCTURAS



**La posición neta de tesorería de Ferrovial incluye la posición neta de tesorería de Budimex al 100% que alcanzaba 667 millones de euros en diciembre 2022 y 704 millones de euros en marzo 2023.

Posición neta de tesorería excluyendo proyectos de infraestructura: alcanzó los 1.343 millones de euros en marzo de 2023 frente a 1.439 millones de euros en diciembre 2022. Los principales factores de este cambio han sido:

- **Dividendos de proyectos:** 2 millones de euros, principalmente por los dividendos de Autopistas, incluyendo 1 millón de euros de las autopistas españolas y 1 millón de euros de las autopistas irlandesas. Los aeropuertos no abonaron dividendos en 1T 2023 ni 1T 2022.
- **RBE:** 11 millones de euros, incluyendo el RBE ex-infra de Autopistas y Aeropuertos que corresponde principalmente a oficinas centrales.
- **La evolución positiva del fondo de maniobra** se situó en 17 millones de euros en 1T 2023, incluyendo 93 millones de euros de capital circulante de construcción, mostrando una mejora significativa gracias a los pagos anticipados en Canadá relacionados con la línea de metro de Ontario, adjudicada en 2022.
- La **inversión neta** alcanzó -90 millones de euros en 1T 2023, destacando 24 millones de euros invertidos en I-66 Managed Lanes y los 7 millones de euros invertidos en NTE 3C, junto con los 25 millones de euros de equity invertido en NTO.
- **Remuneración al accionista:** -52 millones de euros en 1T 2023, incluyendo el programa de recompra de acciones.
- **Otros flujos de financiación:** incluye principalmente el impacto en tipo de cambio (7 millones de euros) y el flujo de intereses (35 millones de euros).

Anexo I – Detalles por autopistas

AUTOPISTAS – INTEGRACIÓN GLOBAL

(Millones de euros)	TRÁFICO (IMD)			VENTAS			RBE			MARGEN RBE		DEUDA NETA 100%	
	MAR-23	MAR-22	VAR.	MAR-23	MAR-22	VAR.	MAR-23	MAR-22	VAR.	MAR-23	MAR-22	MAR-23	PARTICIP.
Integración Global													
NTE*	9	8	14,6%	59	46	28,8%	52	40	31,1%	88,7%	87,2%	-1.088	63,0%
LBJ*	10	9	13,5%	40	31	28,7%	32	25	30,6%	81,8%	80,6%	-1.850	54,6%
NTE 35W/**	8	8	3,5%	39	33	17,6%	31	28	11,2%	81,2%	85,8%	-1.125	53,7%
I-77*	9	7	24,0%	17	10	75,7%	12	5	128,1%	69,3%	53,3%	-227	72,2%
I-66*/***	6		n.s.	25		n.s.	17		n.s.	68,4%		-1.520	55,7%
TOTAL EEUU				179	119	50,2%	145	98	47,4%			-5.811	
Autema	18.447	17.092	7,9%	18	16	13,9%	16	14	20,6%	89,3%	84,4%	-607	76,3%
Aravia	36.186	35.880	0,9%	11	10	13,6%	9	8	13,4%	84,8%	85,0%	-27	100,0%
TOTAL ESPAÑA				29	26	13,8%	26	22	17,9%			-634	
Azores	11.276	10.435	8,1%	8	7	12,7%	7	6	11,5%	87,7%	88,6%	-258	89,2%
Via Livre				4	3	1,1%	1	1	12,0%	20,4%	18,4%	4	84,0%
TOTAL PORTUGAL				12	11	8,9%	8	7	11,6%			-254	
TOTAL MÁTRICES				3	2	32,5%	-20	-18	-7,9%				
TOTAL AUTOPISTAS				223	158	41,2%	158	109	45,0%	70,8%	69,0%	-6.698	

* Tráfico en millones transacciones. ** Incluye contribución de NTE 3C (en construcción). Deuda neta 100%: incluye los 3 segmentos. ***La I-66 Managed Lanes abrió su primer tramo al tráfico en septiembre de 2022, y a finales de noviembre de 2022, se abrió el proyecto al completo al tráfico.

AUTOPISTAS – PUESTA EN EQUIVALENCIA (CIFRAS AL 100%)

(Millones de euros)	TRÁFICO (IMD)			VENTAS			RBE			MARGEN RBE		DEUDA NETA 100%	
	MAR-23	MAR-22	VAR.	MAR-23	MAR-22	VAR.	MAR-23	MAR-22	VAR.	MAR-23	MAR-22	MAR-23	PARTICIP.
Puesta en Equivalencia													
407 ETR (Km recorridos, millones)	480	374	28,4%	203	168	21,1%	167	138	21,1%	82,2%	82,2%	-6.097	43,2%
M4	34.908	32.370	7,8%	8	7	15,8%	5	4	17,3%	56,9%	56,2%	-53	20,0%
M3	42.026	37.951	10,7%	4	4	-7,5%	2	3	-31,9%	46,3%	62,8%	-42	20,0%
A-66 Benavente Zamora				6	5	14,7%	6	5	12,5%	90,4%	92,2%	-148	25,0%
Serrano Park				2	2	11,5%	1	1	9,6%	64,8%	65,9%	-29	50,0%
EMESA				45	49	-8,0%	26	31	-15,5%	57,4%	62,5%	-197	10,0%
Toowomba				7	6	4,1%	1	1	1,8%	22,3%	22,8%	-215	40,0%
OSARs				13	6	101,4%	0	2	-103,7%	-0,5%	27,6%	-205	50,0%
Zero ByPass (Bratislava)				9	9	-3,4%	8	8	-2,8%	86,1%	85,5%	-811	35,0%

Anexo II – Evolución del tipo de cambio

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

	TIPO DE CAMBIO (CIERRE BALANCE)	Var. 2023-2022	TIPO DE CAMBIO MEDIO (PYG)	Var. 2023-2022
Libra Esterlina	0,8790	5,0%	0,8828	1,7%
Dólar Americano	1,0839	-3,4%	1,0730	-5,7%
Dólar Canadiense	1,4653	4,9%	1,4509	-2,8%
Zloty Polaco	4,6796	0,7%	4,7082	0,8%
Dólar Australiano	1,6217	6,3%	1,5703	-1,3%
INR - Rupia India	89,4740	4,7%	88,2636	-1,5%

Anexo III – Remuneración al accionista

DIVIDENDO FLEXIBLE

La compañía celebró su Junta General de Accionistas el 13 de abril de 2023. 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.

Los pagos del scrip dividend tendrán lugar tras la ejecución de la fusión inversa anunciada el 28 de febrero de 2023.

RECOMPRA Y AMORTIZACIÓN DE ACCIONES

El 28 de febrero de 2023, 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:

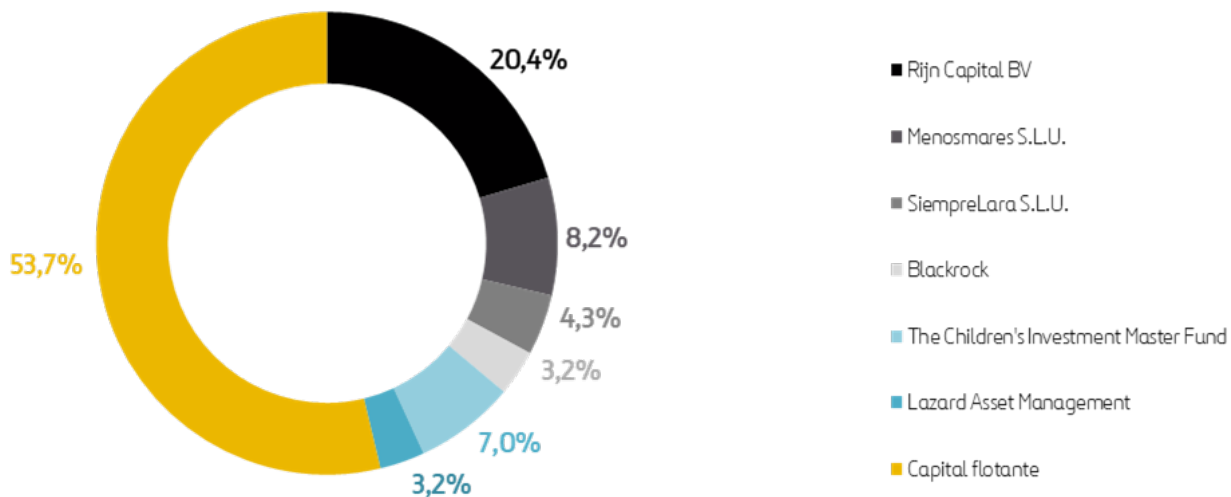
- Finalidad: reducir el capital social de Ferrovial, previo acuerdo de la Junta General de Accionistas.
- Inversión máxima neta: 500 millones de euros o 34 millones de acciones, 4,674% del capital social de Ferrovial a la fecha de la comunicación del programa de recompra.
- Duración: 1 de marzo - 1 de diciembre de 2023.

La Junta General de Accionistas del 13 de abril de 2023 aprobó una reducción del capital social mediante la amortización de un máximo de 37.168.290 acciones de Ferrovial, lo que representa el 5,109% del capital social.

A cierre de marzo 2023 Ferrovial mantenía 2.879.808 acciones propias. El capital social de Ferrovial a 31 de marzo de 2023 era de 145.488.652,20 euros, y se encuentra totalmente suscrito y desembolsado. El capital social está compuesto por 727.443.261 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 31 DE MARZO DE 2023



Anexo V – Medidas Alternativas de Rendimiento

La compañía presenta sus resultados de acuerdo con la normativa contable generalmente aceptada (NIIF). Adicionalmente, la Dirección proporciona en el Informe de Gestión de 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 APM's en la toma de decisiones y para evaluar el rendimiento de la compañía. A continuación, se detallan los desgloses requeridos por el ESMA para cada APM sobre definición, reconciliación, explicación del uso, comparativa y coherencia. Se proporciona información más detallada en la página web corporativa: <http://www.ferrovial.com/es/accionistas-e-inversores/informacion-financiera/informacion-financiera-trimestral/>. Adicionalmente, en dicha página web se proporciona la reconciliación del Crecimiento Comparable, Cartera y Resultados proporcionales.

EBITDA = Resultado bruto de explotación (RBE)

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

CRECIMIENTO COMPARABLE ("LIKE FOR LIKE GROWTH" LfL)

- **Definición:** variación relativa interanual en términos comparables de la cifra de ventas, el EBITDA/RBE, el resultado de explotación y la cartera. El comparable se calcula ajustando el año actual y el anterior acorde a las siguientes reglas:
 - Eliminación del efecto por tipo de cambio, calculando los resultados de ambos periodos con el tipo del período actual.
 - Eliminación del resultado 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 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 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.

VARIACIÓN DEL FONDO DE MANIOBRA

- **Definición:** es la medida que explica la conciliación entre el RBE y el flujo de caja operativo antes de impuestos. Proviene de la parte del resultado bruto no convertible en efectivo principalmente por cambios en el saldo de deudores y deudas comerciales.
- **Reconciliación:** la variación del fondo de maniobra se presenta en el Informe de Gestión "PNT & Flujo de Caja ex-infraestructuras".
- **Explicación del uso:** la variación del fondo de maniobra refleja la capacidad de la compañía para convertir el Resultado bruto de explotación antes de impuestos en caja. Es el resultado de las actividades de la compañía relacionadas con la gestión de existencias, cobro de clientes y pagos a proveedores. Es útil para usuarios e inversores porque permite medir tanto la eficiencia como la situación financiera a corto plazo de la compañía.
- **Comparativas:** la compañía presenta comparables de años anteriores.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular la variación del fondo de maniobra es el mismo que el año anterior.

CARTERA

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

RESULTADOS PROPORCIONALES

- **Definición:** los resultados proporcionales de Ferrovial se calculan 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.

DIVIDENDOS RECIBIDOS

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