



ferrovial

For a world on the move

Ferrovial SE & Dependientes

Informe de Gestión y Estados Financieros Consolidados
Resumidos Intermedios
Junio 2024

Member of
**Dow Jones
Sustainability Indices**
Powered by the S&P Global CSA



ferrovial

For a world on the move

Ferrovial SE y Sociedades Dependientes

Informe de Gestión Intermedio junio 2024

ferrovial

For a world on the move

AVISO LEGAL

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

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

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

Afirmaciones prospectivas

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

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

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

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

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

Medidas Alternativas de Rendimiento

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

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

Información adicional

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

La información financiera intermedia de Ferrovial SE correspondiente al período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2024 no ha sido auditada ni revisada por un auditor holandés, no obstante, los Estados Financieros Consolidados Resumidos Intermedios de Ferrovial SE correspondientes al período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2024 incluidos en este documento han sido revisados por Ernst & Young, S.L. Nos remitimos a su informe de revisión incluido en este Informe de Gestión Intermedio y Estados Financieros Consolidados Resumidos Intermedios.

Resultados de Ferrovial enero-junio 2024

ASPECTOS DESTACADOS

- Los ingresos de **407 ETR** alcanzaron los 450 millones de dólares canadienses en 2T 2024 (+11,1%), beneficiándose de una mayor congestión en el trimestre. Los **ingresos por peajes se incrementaron un +16,2%** debido principalmente al nuevo sistema de tarifas de peaje implementado el 1 de febrero de 2024. Este efecto se compensó parcialmente con los ingresos procedentes del contrato relacionado con la cancelación del peaje de las autopistas 412 y 418, que finalizó en junio de 2023.
- **Todas las Managed Lanes (MLs) registraron un sólido crecimiento en los ingresos por transacción en comparación con 2T 2023**, con las MLs tejanas superando la última actualización del soft cap (+3,4%): NTE 35W +15,8%, LBJ +7,3% y NTE +4,0%. Este mismo indicador creció un +11,4% en I-77 y un +34,5% en I-66, donde no hay un límite de precios. I-77 distribuyó su primer dividendo (268 millones de dólares) tras sus primeros cinco años de explotación.
- **Aeropuertos:** el tráfico mejoró en todos los activos frente a 2T 2023, con Heathrow alcanzando su récord de pasajeros (+5,5%). AGS mostró una evolución positiva del tráfico en comparación con 2T 2023 (+7,5%). Dalaman mostró una sólida evolución (+12,2%) al empezar la temporada alta.
- **Construcción** mostró una mejora significativa en la rentabilidad en toda la división alcanzando un margen de RE ajustado del 4,0% en 2T 2024, con un margen de RE ajustado del 3,2% en 1S 2024. La cartera en niveles máximos, con un menor peso de proyectos grandes de diseño y construcción con empresas que no pertenecen al Grupo, alcanzó 15.974 millones de euros (+3,8% en términos comparables), sin incluir contratos pre-adjudicados por un importe aproximado de 2.325 millones de euros.
- **Sólida situación financiera** con altos niveles de liquidez en sociedades de ex-proyectos de infraestructuras hasta los 4.255 millones de euros y una deuda neta consolidada ex-proyectos de infraestructuras de -35 millones de euros. El consumo de caja proviene principalmente de la adquisición de la participación en IRB Infrastructure Trust (-652 millones de euros), las distribuciones a los accionistas (-514 millones de euros) y las aportaciones de capital en NTO (-173 millones de euros), parcialmente compensado por las entradas de caja de inversiones incluidos los 373 millones de euros de dividendos procedentes de proyectos junto con la venta de la participación del 5% en IRB Infrastructure Developers (211 millones de euros).

PRINCIPALES OPERACIONES CORPORATIVAS

- El 18 de marzo, Ferrovial acordó adquirir una participación del 24% en IRB Infrastructure Trust por una inversión total de 740 millones de euros. La operación se cerró en junio con un pago por adelantado de 652 millones de euros.
- El 4 de abril, Ferrovial se adjudicó el Anillo Vial Periférico de Lima (Perú), con una aportación de Ferrovial de entre 140 y 210 millones de dólares.
- El 7 de mayo, Ferrovial presentó su oferta para el proyecto SR-400 (Atlanta, Georgia).
- El 9 de mayo, Ferrovial comenzó a cotizar en el Nasdaq.
- El 11 de junio, Ferrovial vendió una participación del 5% en IRB Infrastructure Developers por 211 millones de euros, con una plusvalía (antes de impuestos) de 133 millones de euros.
- El 14 de junio, un nuevo acuerdo para vender una parte proporcional de las acciones de FGP Topco (HAH) por 1.700 millones de libras. Ferrovial mantendrá una participación del 5,25%.
- El 28 de junio, Ferrovial completó la venta de su participación del 24,78% en Serveo a Portobello Capital por 55 millones de euros, con una plusvalía de 33 millones.
- El 25 de julio, tras la terminación del plazo para ejercer los derechos de acompañamiento (*tag-along*) y de adquisición preferente (*pre-emption*), ningún accionista de FGP Topco ha ejercido sus derechos de “tag-along” ni de “pre-emption”. La transacción sigue sujeta a las aprobaciones reglamentarias aplicables.

HITOS DE SOSTENIBILIDAD

- Ferrovial es **una de las primeras empresas en unirse a las recomendaciones del Taskforce on Nature-related Financial Disclosures (TNFD)** en su compromiso con la conservación de la naturaleza y los ecosistemas “Earlier Adopters”.
- Ferrovial ha sido reconocida como **una de las empresas líderes a nivel mundial en materia medioambiental de acuerdo con la CDP (Carbon Disclosure Project)**. También ha sido incluida en la “A List” en materia de cambio climático y en la “A List” en materia de agua.

CUENTA DE RESULTADOS

(Millones de euros)	2T 24	2T 23	1S 24	1S 23
Ventas	2.388	2.135	4.267	3.940
RBE Ajustado*	349	212	603	401
Amortización de inmovilizado	-116	-106	-218	-201
RE Ajustado*	233	106	385	200
Deterioros y enajenación de inmovilizado	166	0	166	0
Resultado operativo	399	106	551	200
Resultado financiero	-66	-52	-119	-101
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-107	-86	-209	-165
Resultado financiero de ex-proyectos de infraestructuras	41	35	90	64
Puesta en equivalencia	71	51	114	83
Resultado antes de impuestos Actividades Continuas	404	105	546	182
Impuesto sobre beneficios	-67	-21	-37	-20
Resultado Neto Actividades Continuas	337	85	509	162
Resultado Neto Actividades Discontinuas	2	-1	9	6
Resultado Neto del ejercicio	339	84	518	168
Resultado Neto atribuido a los intereses minoritarios	-59	-26	-104	-54
Resultado Neto atribuido a la Sociedad dominante	280	58	414	114

VENTAS

(Millones de euros)	2T 24	2T 23	VAR.	1S 24	1S 23	VAR.	Comparable*
Autopistas	318	269	18,1%	595	492	20,9%	25,2%
Aeropuertos	25	23	8,9%	30	28	7,8%	9,7%
Construcción	1.895	1.714	10,6%	3.371	3.159	6,7%	4,9%
Energía	61	54	13,2%	114	104	9,9%	9,9%
Otros	87	74	18,0%	157	158	-0,8%	7,0%
Ventas	2.388	2.135	11,9%	4.267	3.940	8,3%	7,5%

RBE AJUSTADO*

(Millones de euros)	2T 24	2T 23	VAR.	1S 24	1S 23	VAR.	Comparable*
Autopistas	225	202	11,4%	428	360	19,0%	25,3%
Aeropuertos	11	8	32,4%	2	-2	186,9%	186,3%
Construcción	116	15	n.s.	184	58	n.s.	194,8%
Energía	0	3	-94,8%	-4	1	n.s.	n.s.
Otros	-2	-16	85,7%	-6	-16	61,2%	64,1%
RBE Ajustado*	349	212	64,8%	603	401	50,3%	56,0%

RE AJUSTADO*

(Millones de euros)	2T 24	2T 23	VAR.	1S 24	1S 23	VAR.	Comparable*
Autopistas	166	144	15,3%	313	245	28,2%	34,8%
Aeropuertos	4	2	69,6%	-6	-8	23,1%	23,2%
Construcción	75	-18	n.s.	107	-4	n.s.	n.s.
Energía	-3	1	n.s.	-10	-3	-231,4%	-229,1%
Otros	-9	-23	59,8%	-19	-29	33,6%	34,9%
RE Ajustado*	233	106	119,8%	385	200	92,5%	101,5%

DEUDA NETA CONSOLIDADA*

(Millones de euros)	JUN-24	DIC-23
Deuda Neta Consolidada de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras*	-35	-1.121
Deuda Neta Consolidada de sociedades de proyectos de infraestructuras*	7.546	7.100
Autopistas	7.105	6.688
Resto	441	411
Deuda Neta Consolidada*	7.511	5.979

TRÁFICO

	2T 24	2T 23	VAR.	1S 24	1S 23	VAR.
407 ETR**	701	670	4,6%	1.215	1.150	5,6%
NTE ***	10	10	-5,2%	19	19	-1,8%
LBJ***	12	11	6,6%	23	21	7,0%
NTE 35W***	13	10	33,6%	25	18	38,7%
I-77***	11	11	1,5%	21	20	4,9%
I-66***	9	7	15,6%	16	13	16,6%
Heathrow****	21	20	5,5%	40	37	7,3%
AGS****	3	3	7,5%	5	5	7,8%
Dalaman****	2	2	12,2%	2	2	10,4%

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

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

Autopistas

Ventas	595 M€	+25,2%	Comparable*
RBE Ajustado*	428 M€	+25,3%	Comparable*



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

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

TRÁFICO

	2T 24	2T 23	VAR.	1S 24	1S 23	VAR.
Longitud media (km)	23,2	22,9	1,5 %	22,5	22,2	1,4 %
Trafico/trayecto (mn)	30,2	29,3	3,0 %	54,0	51,9	4,1 %
VKTs (mn)	701,0	670,3	4,6 %	1.215,3	1.150,4	5,6 %
Ingreso medio por trayecto (CAD)	14,78	13,36	10,6 %	14,31	13,09	9,3 %

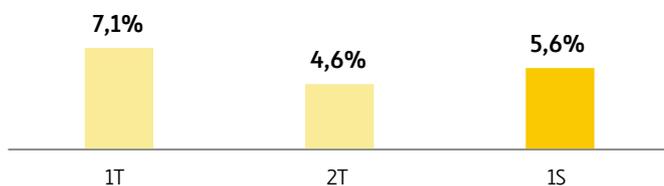
VKT (kilómetros recorridos)

En 2T 2024, los VKTs aumentaron un +4,6% frente a 2T 2023, como resultado de un aumento de la movilidad y de los desplazamientos en hora punta, dado que los lugares de trabajo experimentaron un mayor porcentaje de empleados presenciales, combinado con un aumento de trabajos de rehabilitación en la Autopista 401.

En 1S 2024, los VKTs fueron un +5,6% más altos que en 1S 2023, debido a los mismos motivos mencionados anteriormente, así como a una mejora de las condiciones meteorológicas que dé lugar a menos fenómenos invernales en 1T 2024.

Efectos de calendario neutros tanto en el 2T como en el 1S: el impacto positivo en abril (la Semana Santa fue en marzo este año, frente a abril en 2023) se vio compensado en su mayor parte por el impacto negativo de menos días laborables en junio.

Evolución del tráfico VKT frente a 2023



PyG

(Millones de euros)	2T 24	2T 23	VAR.	1S 24	1S 23	VAR.
Ventas	450	405	11,1 %	780	700	11,4 %
RBE	398	356	11,7 %	677	598	13,1 %
Margen RBE	88,3 %	87,8 %		86,8 %	85,4 %	
RE	373	332	12,4 %	625	549	13,7 %
Margen RE	82,8 %	81,8 %		80,1 %	78,5 %	

Los ingresos se incrementaron un +11,1% en 2T 2024, situándose en 450 millones de dólares canadienses, y un +11,4% en 1S 2024, alcanzando 780 millones de dólares canadienses.

- Ingresos de peajes** (94,3% del total en 1S 2024): +16,4% hasta 736 millones de dólares canadienses, debido al aumento de los volúmenes de tráfico, los viajes más largos y las tarifas de peaje más altas en vigor desde el 1 de febrero de 2024, se compensan con los cargos de cámara, el cargo de peaje por viaje, y otros cargos que siguen siendo los mismos.
- Ingresos de cuota** (5,7% del total en 1S 2024): -18,4% hasta 45 millones de dólares canadienses, como resultado de la disminución de los recargos por pagos retrasados y a la disminución de las cuotas de cumplimiento.
- Ingresos por contratos** obtenidos en 2023 relacionados con la cancelación del peaje de las autopistas 412 y 418. El contrato se completó el 1 de junio de 2023.

(Millones de dólares canadienses)	2T 24	2T 23	VAR.	1S 24	1S 23	VAR.
Ingresos por peajes	427	367	16,2%	736	632	16,4%
Ingresos por cuota	23	28	-18,2%	45	55	-18,4%
Ingresos por contrato	0	9	n.a.	0	14	n.a.
Total Ventas	450	405	11,1%	780	700	11,4%

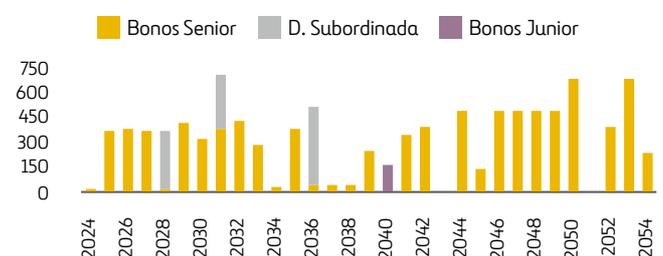
OPEX: aumentó un +6,8% en 2T 2024 y un +1,3% en 1S 2024, debido a mayores costes de operaciones con clientes gracias a una mayor provisión para pérdidas de dudoso cobro y a mayores ventas. Además de mayores gastos de operaciones de sistemas debido a mayores costes de consultoría relacionados con el proyecto de planificación de recursos empresariales y gestión de relaciones con los clientes de la compañía que entró en vigor durante el 1T 2024. Mayores costes generales y administrativos, como resultado de los costes de consultoría y marketing. Compensado por los gastos por contratos en 2023, relacionados con la cancelación del peaje de las autopistas 412 y 418.

RBE aumentó +11,7% en 2T 2024, y un +13,1% en 1S 2024, como resultado del aumento del tráfico y las ventas.

Dividendos: en abril de 2024 se abonó a los accionistas un dividendo de 175 millones de dólares canadienses (+16,7% vs 2T 2023). Los dividendos distribuidos a Ferrovial ascendieron a 52 millones de euros en el primer semestre de 2024 (44 millones de euros en el primer semestre de 2023). En el Consejo de Administración celebrado en julio, se aprobó un dividendo de 225 millones de dólares canadienses para el 3T 2024 (+50,0% más alto que en 3T 2023).

Deuda neta a cierre de junio: 9.392 millones de dólares canadienses (coste medio 4,23%). El 55% de la deuda vence después de 2038. Los próximos vencimientos de bonos: 23 millones de dólares canadienses en 2024, 374 millones en 2025 y 385 millones en 2026.

Vencimientos de bonos de 407ETR (millones dólares canadienses)



El 4 de abril de 2024, 407 ETR emitió Bonos Senior, Serie 24-A1, por valor de 250 millones de dólares canadienses, para amortizar Bonos Senior, Serie 14-A1 el 16 de mayo de 2024.

Calificación crediticia de 407 ETR

- S&P:** "A" (Deuda Senior), "A-" (Deuda Junior) y "BBB" (Deuda subordinada) con perspectiva estable, reafirmada el 31 de julio 2023.
- DBRS:** "A" (Deuda Senior), "A low" (Deuda Junior) y "BBB" (Deuda subordinada) con perspectiva estable, reafirmada el 21 de junio 2024.

Tarifas 407 ETR

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

Schedule 22

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

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

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

MANAGED LANES DE TEXAS (EE.UU.)

NTE 1-2 (63,0%, consolidación global)

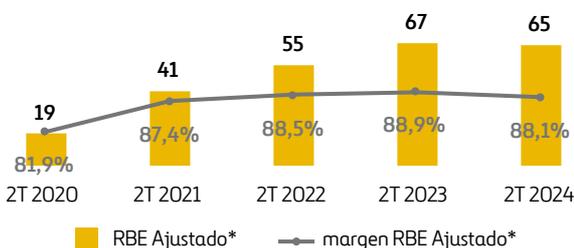
En 2T 2024, el tráfico disminuyó un -5,2% vs 2T 2023 debido a la mayor intensidad de los obras de mejora de capacidad.

En 1S 2024, el tráfico bajó un -1,8% vs 1S 2023, por el mismo motivo mencionado anteriormente, parcialmente compensado por las mejores condiciones meteorológicas en 1T 2024.

(Millones de dólares americanos)	2T 24	2T 23	VAR.	1S 24	1S 23	VAR.
Transacciones (mn)	9,8	10,4	-5,2%	19,0	19,4	-1,8%
Tarifa media por transacción (dólares)	7,5	7,2	4,0%	7,5	7,1	4,8%
Ventas	74	75	-1,3%	143	139	3,0%
RBE Ajustado*	65	67	-2,3%	126	123	2,3%
Margen RBE Ajustado*	88,1%	88,9%		88,2%	88,8%	
RE Ajustado*	58	59	-1,5%	111	107	3,2%
Margen RE Ajustado*	77,7%	77,8%		77,5%	77,4%	

La **tarifa media por transacción** alcanzó los 7,5 dólares en 2T 2024 (+4,0% vs 2T 2023), y 7,5 dólares en 1S 2024 (+4,8% vs 1S 2023), impactado positivamente por mayores tarifas.

Evolución del RBE ajustado de NTE (millones de dólares)



Dividendos: NTE repartió 85 millones de dólares al 100% (50 millones de euros a la participación de Ferrovial). En 1S 2023, NTE repartió 93 millones de dólares al 100% (54 millones de euros a la participación de Ferrovial).

La deuda neta de NTE a junio de 2024 alcanzó los 1.290 millones de dólares (1.263 millones en diciembre de 2023), con un coste medio de 4,46% (incluyendo la financiación de los trabajos de ampliación de capacidad de NTE).

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

Calificación crediticia

	PAB	Bonos
Moody's	Baa1	Baa1
FITCH	BBB	BBB

LBJ (54,6%, consolidación global)

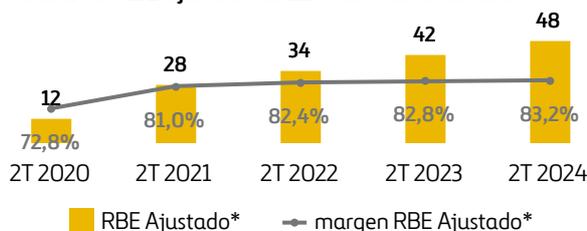
En 2T 2024, el tráfico se incrementó un +6,6% vs 2T 2023, gracias a una mayor movilidad. Las obras siguen afectando al tráfico, pero menos que en trimestres anteriores gracias a la finalización parcial del tramo que conecta con LBJ.

En 1S 2024, el tráfico fue un un +7,0% más alto que en 1S 2023 por el mismo motivo mencionado anteriormente. Además, el tráfico aumentó debido a las mejores condiciones meteorológicas en 1T 2024.

(Millones de dólares americanos)	2T 24	2T 23	VAR.	1S 24	1S 23	VAR.
Transacciones (mn)	12,0	11,2	6,6%	22,5	21,0	7,0%
Tarifa media por transacción (dólares)	4,8	4,5	7,3%	4,7	4,4	7,8%
Ventas	57	50	14,2%	107	93	15,1%
RBE Ajustado*	48	42	14,7%	89	77	15,9%
Margen RBE Ajustado*	83,2%	82,8%		82,9%	82,4%	
RE Ajustado*	39	34	14,4%	72	62	15,5%
Margen RE Ajustado*	67,8%	67,6%		67,1%	66,9%	

La **tarifa media por transacción** alcanzó los 4,8 dólares en 2T 2024 (+7,3% vs 2T 2023), y 4,7 dólares en 1S 2024 (+7,8% vs 1S 2023), impactado positivamente por mayores tarifas.

Evolución del RBE ajustado de LBJ (millones de dólares)



Dividendos: LBJ repartió 45 millones de dólares al 100% (23 millones de euros a la participación de Ferrovial). En 1S 2023, LBJ repartió 31 millones de dólares (16 millones de euros a la participación de Ferrovial).

La deuda neta de LBJ a junio de 2024 alcanzó los 2.023 millones de dólares (2.018 millones en diciembre de 2023), con un coste medio de 4,03%.

Calificación crediticia

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

NTE 35W (53,7%, consolidación global)

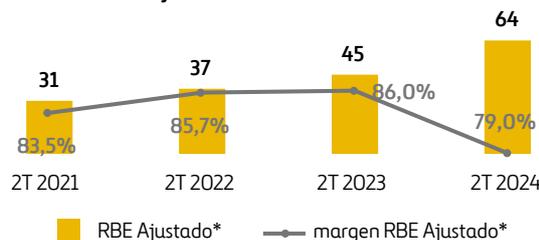
En 2T 2024, el tráfico se incrementó +33,6% vs 2T 2023, esta aceleración de la evolución se debe a la apertura al tráfico de NTE 3C en junio de 2023. El tráfico en la NTE 35W excluyendo el impacto del Segmento 3C registró un incremento de +10,4% vs 2T 2023.

En 1S 2024, el tráfico de NTE 35W fue un +38,7% más alto que en 1S 2023, por el mismo motivo mencionado anteriormente. Además, el tráfico aumentó debido a las mejores condiciones meteorológicas durante 1T 2024. El tráfico en la NTE 35W excluyendo el impacto del Segmento 3C fue un +13,7% más alto en comparación con 1S 2023.

(Millones de dólares americanos)	2T 24	2T 23	VAR.	1S 24	1S 23	VAR.
Transacciones (mn)	13,0	9,7	33,6%	24,7	17,8	38,7%
Tarifa media por transacción (dólares)	6,2	5,4	15,8%	6,2	5,3	17,5%
Ventas	81	52	54,3%	153	94	62,5%
RBE Ajustado*	64	45	41,8%	127	79	61,1%
Margen RBE Ajustado*	79,0%	86,0%		83,1%	83,8%	
RE Ajustado*	53	39	37,1%	106	66	59,7%
Margen RE Ajustado*	65,2%	73,4%		69,3%	70,4%	

La **tarifa media por transacción** en 2T 2024 alcanzó los 6,2 dólares (+15,8% vs 2T 2023), y 6,2 dólares en 1S 2024 (+17,5% vs 1S 2023), impactado positivamente por mayores tarifas y por mayor proporción de vehículos pesados.

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



El **RBE ajustado** se vio afectado negativamente en 2T 2024 por el devengo de 6,7 millones de dólares de la **compartición de ingresos** correspondientes al periodo de enero a junio de 2024.

Dividendos: NTE 35W repartió 73 millones de dólares al 100% (36 millones de euros a la participación de Ferrovial). En 1S 2023, NTE 35W distribuyó su primer dividendo con un dividendo extraordinario de 435 millones de dólares al 100% (216 millones de euros para Ferrovial).

La deuda neta de NTE 35W a junio de 2024 alcanzó los 1.638 millones de dólares (1.624 millones en diciembre de 2023), con un coste medio de 4,78%, incluyendo el segmento NTE 3C.

Calificación crediticia

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

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

I-77 (72,2%, consolidación global)

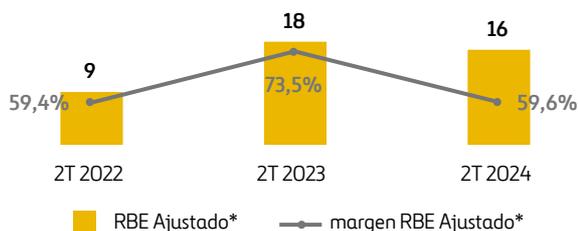
En 2T 2024, el tráfico se incrementó en un +1,5% vs 2T 2023, impactado por la estacionalidad del verano, y el menor tráfico de ocio y fin de semana.

En 1S 2024, el tráfico se incrementó +4,9% vs 1S 2023, mostrando una evolución sólida gracias a las mejores condiciones meteorológicas en 1T 2024, compensado por los motivos anteriores.

(Millones de dólares americanos)	2T 24	2T 23	VAR.	1S 24	1S 23	VAR.
Transacciones (mn)	11,1	10,9	1,5 %	20,6	19,6	4,9 %
Tarifa media por transacción (dólares)	2,5	2,2	11,4 %	2,4	2,1	12,7 %
Ventas	28	25	12,8 %	50	43	18,0 %
RBE Ajustado*	16	18	-8,5 %	32	31	4,9 %
Margen RBE Ajustado*	59,6 %	73,5 %		63,7 %	71,7 %	
RE Ajustado*	13	16	-16,6 %	26	26	-2,1 %
Margen RE Ajustado*	47,4 %	64,1 %		50,8 %	61,3 %	

La **tarifa media por transacción** alcanzó los 2,5 dólares en 2T 2024, un +11,4% más alto en comparación con 2T 2023, y 2,4 dólares en 1S 2024 (+12,7% vs 1S 2023), impactado positivamente por mayores tarifas.

Evolución del RBE ajustado de I-77 (millones de dólares)



El RBE ajustado se vio negativamente afectado en 2T 2024 por el devengo de 2,4 millones de dólares en **compartición de ingresos** para el período de enero a junio de 2024, y 1,7 millones de dólares en honorarios de asesoría para el **proceso de refinanciación** (0,4 millones de dólares en 1T 2024 y 1,3 millones de dólares en 2T 2024).

Dividendos: I-77 distribuyó dividendos por primera vez con un dividendo extraordinario en junio por importe de 268 millones de dólares al 100% (participación de FER de 179 millones de euros).

La **deuda neta** de I-77 a junio de 2024 alcanzó 445 millones de dólares (202 millones de dólares en diciembre 2023), con un coste medio de 6,24%.

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

Calificación crediticia

	PAB	USPP NOTES
FITCH	BBB	BBB
DBRS	BBB	BBB

I-66 (55,7%, consolidación global)

En 2T 2024, el tráfico se incrementó +15,6% vs 2T 2023, y en 1S 2024 fue +16,6% más alto que en 1S 2023 con el tráfico en periodo de ramp up constante.

(Millones de dólares americanos)	2T 24	2T 23	VAR.	1S 24	1S 23	VAR.
Transacciones (mn)	8,5	7,4	15,6%	15,6	13,4	16,6%
Tarifa media por transacción (dólares)	7,1	5,3	34,5%	6,9	4,8	42,5%
Ventas	62	40	54,6%	111	67	65,5%
RBE Ajustado*	51	32	58,7%	88	50	75,7%
Margen RBE Ajustado*	81,3%	79,2%		79,5%	74,9%	
RE Ajustado*	32	10	220,8%	53	6	n.s.
Margen RE Ajustado*	51,2%	24,7%		47,7%	9,1%	

La **tarifa media por transacción** alcanzó los 7,1 dólares en 2T 2024, un +34,5% más alto en comparación con 2T 2023, y 6,9 dólares en 1S 2024 (+42,5% vs 1S 2023), impactado por mayores tarifas y también ayudado por una mayor contribución del tráfico de vehículos pesados.

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

Calificación crediticia

	PAB	TIFIA
Moody's	Baa3	Baa3
FITCH	BBB	BBB

IRB (24,86%, puesta en equivalencia)

De acuerdo con la legislación india, la última información disponible corresponde al cierre del ejercicio fiscal de IRB, que comprende desde abril hasta marzo. En consecuencia, los estados financieros consolidados intermedios de Ferrovial solo incluyen la aportación de la sociedad en el último trimestre (es decir, desde enero a marzo, tres meses).

En marzo de 2024, el IRB recaudó 540 millones de dólares en *Senior Secured US Notes* tras el proceso de refinanciación.

En 2T 2024, Ferrovial completó la operación acordada en marzo de adquirir una participación del 24% en IRB Infrastructure Trust por 652 millones de euros. La inversión restante para alcanzar un total de 740 millones de euros se debe a la financiación de los compromisos de capital pendientes en proyectos.

En 2T 2024, Ferrovial también vendió una participación del 5% en IRB Infrastructure Developers por 211 millones de euros. Las acciones en IRB se vendieron a un precio promedio de 63.60 rupias, lo que resultó en una plusvalía antes de impuestos de 133 millones de euros. Ferrovial seguirá siendo el segundo mayor accionista, con una participación del 19.9%. Mantendrá la misma representación en el Consejo de Administración.

OTRAS AUTOPISTAS

El 4 de abril de 2024, el Consorcio Anillo Vial Periférico formado por Ferrovial, Acciona y Sacyr fue seleccionado para desarrollar el proyecto Anillo Vial Periférico de Lima (Perú) bajo el formato de concesión con una inversión de 3.400 millones de dólares. Esta cantidad incluye aportaciones de fondos públicos por parte de la Administración. Ferrovial, a través Cintra, posee una participación del 35%, mientras que Sacyr y Acciona cuentan con un 32,5% cada una. Este proyecto comprende el diseño, financiación, construcción, gestión y mantenimiento de una autopista urbana de peaje de 34,8 km. Se prevé que Ferrovial realice una aportación de entre 140 y 210 millones de dólares aproximadamente.

ACTIVOS EN CONSTRUCCIÓN

(Millones de euros)	CAPITAL INVERTIDO	CAPITAL COMPROMETIDO PENDIENTE	DEUDA NETA 100%	PARTICIP. CINTRA
Puesta en Equivalencia				
Activos financieros	59	27	1.466	
Ruta del Cacao	59	0	163	30,0 %
Silvertown Tunnel	0	27	1.302	22,5 %

- **Ruta del Cacao (Colombia):** 152 km de los cuales 81 km son nuevas autopistas de peaje, construcción de 16 puentes, 2 viaductos y 2 túneles con una longitud combinada de 6 km. La concesión tiene duración de 25 años. Los trabajos de diseño y construcción están completos en un 98,4% en base al valor ganado a 30 de junio de 2024.
- **Túnel de Silvertown (Londres, Reino Unido):** proyecto de pago por disponibilidad con un 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 92,9% a 30 de junio de 2024.

PROYECTOS EN LICITACIÓN

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

- El 7 de mayo, Ferrovial presentó su oferta para el proyecto SR-400 Managed Lanes en Atlanta (Georgia). El resultado se espera en 3T de 2024. También en Georgia se esperan otros proyectos como la I-285.
- Seguimiento activo de varios proyectos en otros estados. (Virginia, Tennessee y Carolina del Norte). Estos proyectos se encuentran en distintos grados de desarrollo y se espera que salgan al mercado en los próximos meses. Algunos de ellos incluyen estructuras de Managed Lanes.

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

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

Aeropuertos

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

La información financiera aquí presentada correspondiente al primer semestre de 2024 se basa en, y está en consonancia con, los estados financieros consolidados no auditados de Heathrow (SP) correspondientes al primer semestre de 2024, publicados el 24 de julio de 2024.

Tráfico

(Millones de pasajeros)	2T 24	2T 23	VAR.	1S 24	1S 23	VAR.
Reino Unido	1,2	1,1	6,4 %	2,3	2,1	9,5 %
Europa	8,7	8,1	7,7 %	15,9	14,7	8,2 %
Intercontinental	11,4	11,0	3,9 %	21,6	20,3	6,6 %
Total	21,3	20,2	5,5 %	39,8	37,1	7,3 %

Heathrow recibió 21,3 millones de pasajeros en 2T 2024 (+5,5% vs 2T 2023). La temporada de verano se inició y en junio Heathrow alcanzó cifras récord de pasajeros. El aumento del tráfico de pasajeros se debe a un aumento significativo de los movimientos de tráfico aéreo (ATMs) de pasajeros en comparación con el año anterior y pequeños aumentos de los niveles de ocupación. Casi todos los mercados superan las cifras de 2023, con un crecimiento de doble dígito para Asia Pacífico, impulsado principalmente por China y Japón. África registró menos pasajeros, en gran parte debido a un menor número de movimientos. La normalización de la capacidad de las bodegas ha dado lugar a un aumento del volumen de carga. **Heathrow recibió 39,8 millones de pasajeros en 1S 2024, más que nunca (+7,3% vs 1S 2023).**

PyG HEATHROW SP

(Millones de libras)	2T 24	2T 23	VAR.	1S 24	1S 23	VAR.
Ventas	884	928	-4,7%	1.692	1.742	-2,9%
RBE ajustado	508	584	-12,8%	951	1.070	-11,1%
Margen RBE ajustado	57,5%	62,9%		56,2%	61,4%	

Ventas: -2,9% en 1S 2024, hasta los 1.692 millones de libras.

- **Aeronáutico:** -7,9% respecto a 1S 2023. El descenso se debe a la reducción de las tarifas para H7 establecidas por la CAA, parcialmente compensada por el aumento del número de pasajeros.
- **Comerciales:** +11,8% frente a 1S 2023, que incluye concesiones comerciales, aparcamientos y otros accesos de superficie, ha aumentado, impulsado por el mayor número de pasajeros salientes.
- **Otros ingresos:** +1,5% frente a 1S 2023, debido al aumento de otros cargos regulados por el mayor número de pasajeros, compensado por la finalización de la Línea Elizabeth que afecta a los ingresos de Heathrow Express.

Contribución al 1S de ventas :



Costes operativos ajustados (ex. depreciaciones y amortizaciones y excepcionales): +10,3% hasta 741 millones de libras (672 millones de libras en 1S 2023). Gastos de personal, que incluyen gastos correspondientes a horas extra, contratación y formación, han aumentado debido a la inflación y personal para hacer frente a la mayor demanda. El aumento de los gastos operativos se debe principalmente a la inflación y a la mayor demanda, así como a la dotación de recursos de Apoyo a los Pasajeros, compensada por la disminución de los reembolsos por Medidas, Objetivos e Incentivos. El aumento de los costes de mantenimiento se atribuye en gran medida a la inflación y a los esfuerzos de limpieza y mantenimiento de la terminal, el *air side* y las zonas de equipaje para garantizar un entorno seguro y bien mantenido para los pasajeros y los compañeros.

El **RBE ajustado** disminuyó un -11,1% alcanzando los 951 millones de libras frente a los 1.070 millones de libras del 1S 2023, resultando en un margen RBE ajustado del 56,2% (1S 2023: 61,4%).

Deuda neta HAH: el coste medio de la deuda externa de Heathrow en FGP Topco, HAH sociedad matriz fue de 6,4% a junio 2024 (8,7% en diciembre 2023).

(Millones de libras)	JUN-24	DIC-23	VAR.
ADI Finance 2	75	75	0,0%
Subordinada	2.177	2.028	7,4%
Grupo securitizado	15.447	16.517	-6,5%
Caja y ajustes	-2.007	-2.418	-17,0%
Total	15.693	16.203	-3,1%

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

Regulatory Asset Base (RAB): a 30 de junio 2024, el RAB fue de 20.233 millones de libras (19.804 millones en diciembre de 2023).

Perspectivas: las previsiones para 2024 se actualizaron con la estimación publicada en el informe para inversores de junio. Para 2024, Heathrow prevé un tráfico de pasajeros de 82,8 millones, por encima de las estimaciones de resultados del primer trimestre. Esta previsión de tráfico actualizada refleja la perspectiva económica mejorada y una fuerte demanda de pasajeros. Debido al aumento de las previsiones de tráfico, se prevé que el RBE ajustado se sitúe en 1.942 millones de libras.

Principales avances en regulación: Heathrow ha respondido recientemente a dos consultas clave de la CAA:

- La consulta sobre Cuestiones Finales H7 que aborda las cuestiones que la CMA remitió a la CAA a través de sus Determinaciones Finales de octubre de 2023 de los recursos de la Decisión Final sobre el control de precios en H7 (DF), como las cuestiones que la CAA no pudo resolver antes de tomar la DF de marzo de 2023. La CAA publicó su decisión en julio, manteniendo las propuestas establecidas en marzo de 2024.
- La consulta sobre "Establecimiento de futuros controles de precios – revisión del enfoque", tras la revisión independiente del Departamento de Transporte (DfT) sobre la CAA publicada en 2023, en la que se recomendaba que el regulador revisara el proceso, la gobernanza y la "mecánica" para llevar a cabo la regulación económica. La respuesta de Heathrow ha puesto de manifiesto la necesidad de mejorar el enfoque, las orientaciones y la toma de decisiones, y prevé que esto contribuya a mejorar el próximo control de precios (H8) y los ciclos futuros. La CAA no ha confirmado la fecha de publicación, pero Heathrow espera que la CAA publique sus respuestas durante el verano.

Asimismo, Heathrow también participa en el proceso de revisión a medio plazo de la Regulación Basada en Resultados (OBR). El marco de la OBR se introdujo en H7 para sustituir el marco anterior de descuentos y bonificaciones por la calidad del servicio para la calidad del servicio del aeropuerto. La CAA comenzó la revisión a medio plazo en 2T 2024, que se prevé que finalice en 3T-4T.

Venta de la participación de Ferrovial: el 14 de junio de 2024, Ferrovial anunció que Ardian y PIF habían realizado una oferta revisada para adquirir acciones que representaban el 37,62% del capital social de FGP Topco por 3.300 millones de libras, la parte de Ferrovial (19,75%) por 1.700 millones de libras. Ferrovial y algunos de los accionistas con derecho de acompañamiento han aceptado la oferta y, en consecuencia, se ha suscrito un acuerdo en virtud del cual Ferrovial y algunos de los accionistas con derecho de acompañamiento venderán una parte proporcional de sus acciones en FGP Topco, de manera que Ferrovial conservará un 5,25% del capital social emitido de FGP Topco. Tras la venta, Ferrovial tendrá, en conjunto, acciones que representan el 10% del capital social emitido de FGP Topco. Ardian y PIF poseerán acciones que representarán aproximadamente el 22,6% y el 15,0%, respectivamente, mediante vehículos individuales.

El 25 de julio, tras la terminación del plazo para ejercer los derechos de acompañamiento (*tag-along*) y de adquisición preferente (*pre-emption*), ningún accionista de FGP Topco ha ejercido sus derechos de "tag-along" ni de "pre-emption". La transacción sigue estando sujeta a las aprobaciones reglamentarias aplicables y, en consecuencia, no hay certeza de que la transacción vaya a completarse.

Por este motivo, Heathrow se ha clasificado como mantenido para la venta a cierre de junio de 2024 (Nota 1.3.a de los estados financieros consolidados intermedios).

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

Tráfico: el número de pasajeros alcanzó hasta los 3,1 millones en 2T 2024, un +7,5% más que en 2T 2023, a medida que se recupera el tráfico en los tres aeropuertos. Sin embargo, el tráfico se ha visto negativamente afectado por la reducción de los vuelos de Logan Air desde mayo.

En 1S 2024, el tráfico alcanzó 5,2 millones de pasajeros, un +7,8% más que en 1S 2023.

(Millones de pasajeros)	2T 24	2T 23	VAR.	1S 24	1S 23	VAR.
Glasgow	2,3	2,1	8,8 %	3,7	3,4	9,7 %
Aberdeen	0,6	0,6	0,8 %	1,1	1,1	0,6 %
Southampton	0,2	0,2	13,9 %	0,4	0,4	12,9 %
Total AGS	3,1	2,9	7,5 %	5,2	4,9	7,8 %

Las **ventas** se incrementaron un +13,6% en 2T 2024 frente a 2T 2023 impulsadas por una combinación del aumento del número de pasajeros y mejores rentabilidades. En 1S 2024 se registró un incremento de +13,9% en comparación con 1S 2023, como se ha mencionado anteriormente.

El **RBE ajustado** en 2T 2024 aumentó un +18,4% frente a 2T 2023, alcanzando los 24 millones de libras. En 1S 2024 se alcanzaron los 34 millones, experimentando un evolución sólida, +24,3% en comparación con 1S 2023.

(Millones de libras)	2T 24	2T 23	VAR.	1S 24	1S 23	VAR.
Ventas AGS	59	52	13,6%	101	89	13,9%
Glasgow	40	35	14,7%	65	56	15,9%
Aberdeen	14	13	9,8%	27	25	8,8%
Southampton	5	4	16,2%	9	8	15,4%
RBE Ajustado* AGS	24	21	18,4%	34	28	24,3%
Glasgow	20	17	18,0%	28	23	24,3%
Aberdeen	5	4	14,3%	8	7	12,5%
Southampton	0	-1	-21,8%	-1	-2	-21,4%
Margen RBE Ajustado* AGS	41,5%	39,8%		34,1%	31,2%	
Glasgow	50,6%	49,1%		43,0%	40,1%	
Aberdeen	33,5%	32,2%		29,0%	28,0%	
Southampton	-9,3%	-13,8%		-16,3%	-23,9%	

La **posición de tesorería** ascendía a 12 millones de libras a 30 de junio de 2024 (65 millones de libras a 31 de diciembre de 2023).

La **deuda neta de AGS** alcanzó los 635 millones de libras a 30 de junio de 2024 (693 millones de libras a 31 de diciembre de 2023).

Refinanciación de la deuda de AGS: la nueva línea comprende un préstamo a plazo de 646,4 millones de libras, una línea de gasto de capital de 50 millones de libras y una línea de crédito renovable de 15 millones de libras. La línea tiene un plazo de 5 años y los intereses se calculan utilizando como referencia el SONIA más un margen adicional.

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

Dalaman (60%, consolidación global) - Turquía

Tráfico: el aeropuerto registró 2,0 millones de pasajeros en 1S 2024, +10,4% más que en 1S 2023, gracias al aumento de la capacidad de varias aerolíneas y a las nuevas rutas a Reino Unido y otros países europeos, así como al aumento del tráfico en el mercado nacional. El aumento del tráfico comenzó en 2T (+12,2% vs 2T 2023), ya que la temporada alta empezó a mediados de marzo.

	2T 24	2T 23	VAR.	1S 24	1S 23	VAR.
Tráfico	1,7	1,5	12,2%	2,0	1,8	10,4%
Ventas	23	21	8,8%	26	24	9,2%
RBE ajustado*	20	16	20,1%	18	15	20,8%
Margen RBE Ajustado*	84,1%	76,2%		69,7%	63,0%	
RE Ajustado*	13	11	22,1%	10	9	21,5%
Margen RE Ajustado*	55,6%	49,5%		40,2%	36,2%	

Las **ventas** en 2T 2024 alcanzaron los 23 millones de euros (+8,8% vs 2T 2023). El 1S 2024 se situó en 26 millones de euros (+9,2% vs 1S 2023), impulsado por el aumento de los volúmenes de pasajeros junto con una mejora del rendimiento aéreo y no aéreo, principalmente las ventas libres de impuestos gracias a la apertura de la nueva terminal.

El **RBE ajustado** en 2T 2024 se situó en 20 millones de euros (+20,1%) y en 1S 2024 alcanzó los 18 millones de euros (+20,8%).

La **posición de tesorería** ascendía a 20 millones de euros a 30 de junio de 2024 (18 millones de euros a 31 de diciembre de 2023).

La **deuda neta de Dalaman** alcanzó los 90 millones de euros a 30 de junio de 2024 (96 millones de euros a 31 de diciembre de 2023).

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

A 30 de junio de 2024, Ferrovial ha contribuido con 481 millones de dólares de capital a la NTO (New Terminal One). Las aportaciones comprometidas de Ferrovial para el proyecto ascienden a 1.142 millones de dólares.

El desarrollo del proyecto avanza actualmente dentro de las expectativas. Los principales hitos logrados en 2T 2024 fueron el cierre del *bow-tie*, la instalación de las primeras escaleras mecánicas y el inicio de la instalación del sistema de gestión de equipajes, junto con el inicio del techo y el muro cortina antes de lo previsto en 1T 2024. Se espera que la terminal entre en explotación en 2026, y el contrato de concesión finaliza en 2060.

NTO ha firmado acuerdos a largo plazo con ocho aerolíneas, incluidas EVA Air, Air Serbia y SAS, firmados en 1S 2024. Adicionalmente, en la actualidad existen negociaciones avanzadas con un grupo de operadores internacionales líderes.

En 2T 2024, NTO emitió 2.550 millones de dólares en bonos verdes, la mayor emisión de deuda aeroportuaria exenta de tributación que se ha llevado a cabo hasta la fecha, y un coste total de los intereses del 4,65% con un vencimiento medio ponderado de 30 años.

millones de euros	CAPITAL INVERTIDO	CAPITAL COMPROMETIDO PENDIENTE	DEUDA NETA 100%	PARTICIP. FERROVIAL
NTO	446	617	1.890	49 %

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

Construcción

Ventas	3.371 M€	4,9%	Comparable*
RE Ajustado*	107 M€	3,2%	Margen RE ajustado*

Las **ventas** alcanzaron un +4,9% comparable con unos ingresos del 33% en Norteamérica y del 26% en Polonia. Con fines comparativos, las cifras de 2023 se han reexpresado excluyendo la actividad de Soluciones Energéticas, ya que se ha integrado dentro de la división de Energía desde enero de 2024 (100 millones de euros de ventas y 1 millón de euros de RE ajustado en 1S 2023).

En 1S 2024, el **RE ajustado de Construcción** alcanzó 107 millones de euros, alcanzando un margen RE ajustado del 3,2% (-0,1% en 1S 2023). Desglose por subdivisiones:

- **Budimex:** las ventas disminuyeron un -6,5% (comparable) debido principalmente a la finalización de algunos contratos de la actividad de Edificación, aunque parcialmente compensado por un cierto crecimiento de la Obra Civil. El margen RE ajustado alcanzó un 7,3% en 1S 2024 mejorando frente a 6,0% de 1S 2023, continuando con la buena evolución mostrada desde 1S 2023, favorecidos por la revisión de los acuerdos de indexación en contratos de carreteras y de ferrocarriles.
- **Webber:** las ventas aumentaron un +18,9% (comparable) debido principalmente a las actividades de obra civil, como consecuencia de numerosas adjudicaciones en 2023. El margen RE ajustado se mantuvo en línea y fue del 2,8% (2,9% en 1S 2023).

- **Ferrovial Construcción:** las ventas aumentaron un +6,8% (comparable) principalmente en Canadá y Reino Unido, que compensaron la finalización de grandes contratos en Norteamérica (I-66 en Virginia, I-285 en Georgia o NTE 3C en Dallas). El RE ajustado se situó en 19 millones de euros (-78 millones de euros en 1S 2023), mostrando una mejora en comparación con trimestres anteriores, debido principalmente a la ausencia de pérdidas en las obras de finalización de grandes proyectos de EE.UU., así como mejoras generalizadas en casi todas las zonas geográficas en las fases finales o por mejoras de rendimiento una vez que los proyectos van dejando atrás sus fases iniciales.

Cartera en 1S 2024 y var. comparable vs. diciembre 2023: (millones de euros)

Comparable*	-3,8%	+13,6%	+9,8%
	7.409	3.775	4.790
	F. Construcción	Budimex	Webber

La **cartera en niveles máximos**, alcanzó 15.974 millones de euros (+3,8% en términos comparables frente a diciembre 2023). El segmento de Obra Civil continuó siendo el de mayor representación (69%) y mantuvo un criterio muy selectivo en su presentación a concursos.

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

La cartera a junio de 2024 no incluye contratos pre-adjudicados o pendientes del cierre comercial o financiero, por importe de cerca de 2.325 millones de euros, correspondiendo principalmente a contratos de Budimex, Webber y Perú (Anillo Vial Periférico de Lima en Perú).

DETALLES PyG (millones de euros)

CONSTRUCCIÓN	2T 24	2T 23	VAR.	1S 24	1S 23	VAR.	Comparable*
Ventas	1.895	1.714	10,6%	3.371	3.159	6,7%	4,9%
RBE Ajustado*	116	15	n.s.	184	58	218,9%	194,8%
Margen RBE Ajustado*	6,1%	0,9%		5,5%	1,8%		
RE Ajustado*	75	-18	n.s.	107	-4	n.s.	n.s.
Margen RE Ajustado*	4,0%	-1,1%		3,2%	-0,1%		
Cartera*/**				15.974	15.179	5,2%	3,8%
BUDIMEX	2T 24	2T 23	VAR.	1S 24	1S 23	VAR.	Comparable*
Ventas	557	523	6,5%	936	935	0,1%	-6,5%
RBE Ajustado*	50	44	14,4%	86	73	18,1%	9,6%
Margen RBE Ajustado*	9,0%	8,4%		9,2%	7,8%		
RE Ajustado*	41	35	16,1%	68	56	21,3%	12,3%
Margen RE Ajustado*	7,4%	6,8%		7,3%	6,0%		
Cartera*/**				3.775	3.301	14,4%	13,6%
WEBBER	2T 24	2T 23	VAR.	1S 24	1S 23	VAR.	Comparable*
Ventas	392	315	24,3%	708	596	18,9%	18,9%
RBE Ajustado*	26	21	21,0%	45	37	22,7%	22,7%
Margen RBE Ajustado*	6,5%	6,7%		6,3%	6,1%		
RE Ajustado*	12	12	2,4%	20	17	14,5%	14,5%
Margen RE Ajustado*	3,1%	3,7%		2,8%	2,9%		
Cartera*/**				4.790	4.233	13,2%	9,8%
F. CONSTRUCCIÓN	2T 24	2T 23	VAR.	1S 24	1S 23	VAR.	Comparable*
Ventas	947	876	8,1%	1.727	1.628	6,1%	6,8%
RBE Ajustado*	40	-50	179,7%	53	-52	201,5%	n.s.
Margen RBE Ajustado*	4,2%	-5,7%		3,1%	-3,2%		
RE Ajustado*	22	-65	134,1%	19	-78	124,0%	n.s.
Margen RE Ajustado*	2,4%	-7,5%		1,1%	-4,8%		
Cartera*/**				7.409	7.646	-3,1%	-3,8%

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

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

Cuenta de resultados consolidada

(Millones de euros)	2T 24	2T 23	1S 24	1S 23
Ventas	2.388	2.135	4.267	3.940
RBE Ajustado*	349	212	603	401
Amortización de inmovilizado	-116	-106	-218	-201
RE Ajustado*	233	106	385	200
Deterioros y enajenación de inmovilizado	166	0	166	0
Resultado operativo	399	106	551	200
Resultado financiero	-66	-52	-119	-101
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-107	-86	-209	-165
Resultado financiero de ex-proyectos de infraestructuras	41	35	90	64
Puesta en equivalencia	71	51	114	83
Resultado antes de impuestos Actividades Continuas	404	105	546	182
Impuesto sobre beneficios	-67	-21	-37	-20
Resultado Neto Actividades Continuas	337	85	509	162
Resultado Neto Actividades Discontinuas	2	-1	9	6
Resultado Neto del ejercicio	339	84	518	168
Resultado Neto atribuido a los intereses minoritarios	-59	-26	-104	-54
Resultado Neto atribuido a la Sociedad dominante	280	58	414	114

Ventas: 4.267 millones de euros (+7,5% comparable) apoyado en el incremento de Autopistas (+25,2% comparable) y una mayor contribución de Construcción en 2T (+10,6% vs 2T 2023).

RBE ajustado: 603 millones de euros (56,0% comparable) mostrando una mayor contribución de Autopistas (25,3% comparable), en particular las autopistas americanas con un RBE ajustado de 427 millones de euros (+28,5% vs 1S 2024). En 2T, el RBE ajustado alcanzó 349 millones de euros (+64,8% vs 2T 2023) apoyado en una sólida evolución de Construcción (116 millones de euros en 2T 2024 vs 15 millones de euros en 2T 2023).

Amortización: +8,3% hasta los -218 millones de euros, principalmente por Construcción.

Deterioros y enajenación de inmovilizado: 166 millones de euros correspondientes a las plusvalías de la venta de la participación del 5% de IRB Infrastructure Developers (133 millones de euros) y de la venta de la participación del 24,78% de Serveo (33 millones de euros).

Resultado financiero: mayores gastos financieros debido a los mayores gastos financieros de los proyectos de infraestructuras.

- **Proyectos de infraestructuras:** -209 millones de euros (-165 millones en 1S 2023). El aumento se debió principalmente a la apertura de NTE 3C (NTE 35W), ya que se ha dejado de activar los gastos financieros desde la entrada en explotación en junio de 2023.
- **Ex-proyectos de infraestructuras:** 90 millones de euros de ingreso financiero en 1S 2024 debido principalmente a la remuneración en efectivo en PLN, USD y CAD (64 millones de euros en 1S 2023).

El **resultado por puesta en equivalencia** alcanzó 114 millones de euros netos de impuestos (83 millones de euros en 1S 2023). La variación frente a 1S 2023 está relacionada con 407 ETR, debido a la sólida recuperación del tráfico. Las importantes pérdidas generadas en los ejercicios 2019 y 2020 en el negocio de Aeropuertos redujeron la inversión en AGS a cero, ya que las pérdidas generadas en años anteriores superaron el importe de la inversión, no existiendo compromisos de inyección de fondos adicionales (NIC 28). Por lo tanto, no existe ninguna aportación por puesta en equivalencia en 1S 2024 y 1S 2023.

(Millones de euros)	2T 24	2T 23	VAR.	1S 24	1S 23	VAR.
Autopistas	66	48	35,9%	106	73	45,1%
407 ETR	51	42	21,2%	83	69	21,3%
IRB	5	3	45,6%	5	3	45,6%
Otros	9	2	274,4%	18	1	n.s.
Aeropuertos	2	2	-0,6%	4	6	-26,5%
AGS	0	0	n.s.	0	0	n.s.
Otros	2	2	-0,6%	4	6	-26,5%
Construcción	0	0	n.s.	0	0	n.s.
Otros	3	0	n.s.	3	3	-2,3%
Total	70	51	38,7%	114	83	37,5%

VENTAS

(Millones de euros)	2T 24	2T 23	VAR.	1S 24	1S 23	VAR.	Comparable*
Autopistas	318	269	18,1%	595	492	20,9%	25,2%
Aeropuertos	25	23	8,9%	30	28	7,8%	9,7%
Construcción	1.895	1.714	10,6%	3.371	3.159	6,7%	4,9%
Energía	61	54	13,2%	114	104	9,9%	9,9%
Otros	87	74	18,0%	157	158	-0,8%	7,0%
Ventas	2.388	2.135	11,9%	4.267	3.940	8,3%	7,5%

RBE AJUSTADO*

(Millones de euros)	2T 24	2T 23	VAR.	1S 24	1S 23	VAR.	Comparable*
Autopistas	225	202	11,4%	428	360	19,0%	25,3%
Aeropuertos	11	8	32,4%	2	-2	186,9%	186,3%
Construcción	116	15	n.s.	184	58	n.s.	194,8%
Energía	0	3	-94,8%	-4	1	n.s.	n.s.
Otros	-2	-16	85,7%	-6	-16	61,2%	64,1%
RBE Ajustado*	349	212	64,8%	603	401	50,3%	56,0%

RE AJUSTADO*

(Millones de euros)	2T 24	2T 23	VAR.	1S 24	1S 23	VAR.	Comparable*
Autopistas	166	144	15,3%	313	245	28,2%	34,8%
Aeropuertos	4	2	69,6%	-6	-8	23,1%	23,2%
Construcción	75	-18	n.s.	107	-4	n.s.	n.s.
Energía	-3	1	n.s.	-10	-3	-231,4%	-229,1%
Otros	-9	-23	59,8%	-19	-29	33,6%	34,9%
RE Ajustado*	233	106	119,8%	385	200	92,5%	101,5%

Impuesto de sociedades: el impuesto de sociedades de 1S 2024 se situó en -37 millones de euros (-20 millones de euros en 1S 2023). Hay varios factores que afectan al gasto por impuesto de sociedades de 1S 2024, entre los que destacan los siguientes:

- El resultado de las empresas puestas en equivalencia debe excluirse al incluirse neto de impuestos (114 millones de euros).
- Ajustes fiscales de consolidación sin impacto fiscal (-71 millones de euros), principalmente debido a los activos concesionales de Estados Unidos.
- Pérdidas y créditos fiscales que, siguiendo criterios de prudencia contable, no implican el reconocimiento de la totalidad de los créditos fiscales para ejercicios futuros y utilización de bases imponibles negativas de ejercicios anteriores no reconocidas (-29 millones de euros).
- Plusvalías no sujetas a impuestos (-30 millones de euros).

Excluyendo los ajustes mencionados en el resultado fiscal, ajustando el impacto de regularizaciones y retenciones de años anteriores (37 millones de euros), el tipo efectivo del impuesto de sociedades resultante es del 19%.

El **resultado neto de actividades continuadas** se situó en 509 millones de euros en 1S 2024 (162 millones de euros en 1S 2023).

El **resultado de actividades discontinuadas** se situó en 9 millones de euros se corresponde con la actualización de las indemnizaciones y las cantidades variables (earn-outs) tras la desinversión del negocio de Servicios en España y Portugal y otros ajustes relacionados con la desinversión de Amey en el Reino Unido.

El **resultado neto atribuido a la sociedad dominante** alcanzó los 414 millones de euros en 1S 2024 (114 millones de euros en 1S 2023).

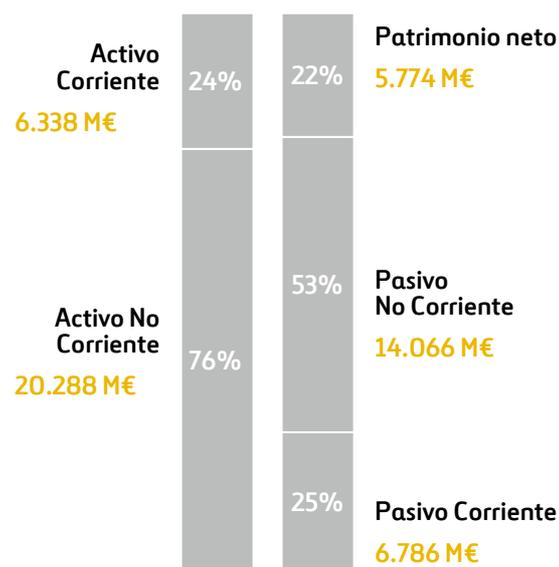
Operaciones con partes vinculadas: la información sobre operaciones con partes vinculadas se incluye en la nota 13 de los Estados Financieros Consolidados Intermedios.

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

Balance Consolidado

(Millones de euros)	JUN-2024	DIC-2023	(Millones de euros)	JUN-2024	DIC-2023
ACTIVO NO CORRIENTE	20.288	19.328	PATRIMONIO NETO	5.774	5.879
Fondo de comercio de consolidación	486	475	Patrimonio neto atribuido a los accionistas	3.761	3.766
Activos intangibles	136	122	Patrimonio neto atribuido a los socios externos	2.013	2.113
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	13.839	13.495			
Activos modelo intangible	13.679	13.333			
Activos modelo cuenta a cobrar	160	162			
Inversiones inmobiliarias	0	0	PASIVOS NO CORRIENTES	14.066	14.664
Inmovilizado material	607	594	Ingresos a distribuir en varios ejercicios	1.357	1.334
Derecho de uso	218	196	Provisiones para pensiones	3	3
Inversiones en sociedades asociadas	2.803	2.038	Otras provisiones	313	268
Activos Financieros no corrientes	983	1.148	Pasivo arrendamiento a largo plazo	118	141
Inversiones a largo plazo con empresas asociadas	343	262	Deuda financiera	9.889	10.423
Caja restringida y otros activos financieros no corrientes	530	628	Deuda financiera proyectos de infraestructuras	8.054	7.852
Resto de cuentas a cobrar	110	258	Deuda financiera resto de sociedades	1.835	2.571
Impuestos diferidos	991	1.006	Otras deudas	1.290	1.310
Derivados financieros a valor razonable	225	254	Impuestos diferidos	1.032	1.086
			Derivados financieros a valor razonable	64	99
ACTIVO CORRIENTE	6.338	6.990	PASIVOS CORRIENTES	6.786	5.775
Existencias	479	458	Pasivo arrendamiento a corto plazo	105	59
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes	94	35	Deuda financiera	1.800	942
Clientes y otras cuentas a cobrar	2.007	1.677	Deuda financiera proyectos de infraestructuras	195	63
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	1.618	1.353	Deuda financiera resto de sociedades	1.605	879
Otros deudores	389	324	Derivados financieros a valor razonable	41	34
Otros activos financieros a corto plazo	0	0	Pasivos por impuestos sobre sociedades	58	83
Tesorería e inversiones financieras temporales	3.659	4.789	Deudas por operaciones de tráfico	3.787	3.646
Sociedades proyectos de infraestructuras	214	204	Acreedores comerciales	1.771	1.698
Caja restringida	20	31	Otras deudas no comerciales	1.570	1.529
Resto de tesorería y equivalentes	194	173	Other short-term payables	446	419
Resto de sociedades	3.445	4.585	Provisiones para operaciones de tráfico	979	1.011
Derivados financieros a valor razonable	21	31	Pasivos clasif. mantenidos para la venta	16	0
Activos clasificados como mantenidos para la venta	78	0			
TOTAL ACTIVO	26.626	26.318	TOTAL PASIVO	26.626	26.318

BALANCE CONSOLIDADO



Deuda neta consolidada

DEUDA NETA CONSOLIDADA*

(Millones de euros)	JUN-24	DIC-23
Tesorería y equivalentes ex proyectos de infraestructura	-3.445	-4.584
Deuda financiera corriente y no corriente y Otros ex proyectos de infraestructura	3.440	3.449
Otros de sociedades ex-proyectos de infraestructuras**	-30	15
Deuda Neta Consolidada de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras	-35	-1.121
Caja y equivalentes Proyectos de infraestructura	-213	-204
Deuda financiera corriente y no corriente y Otros Proyectos de infraestructura	8.249	7.915
Otros de sociedades de proyectos de infraestructuras***	-490	-612
Deuda Neta Consolidada de sociedades de proyectos de infraestructuras	7.546	7.100
Deuda Neta Consolidada	7.511	5.979

VARIACIÓN EN LA DEUDA NETA CONSOLIDADA***

	A 30 de junio de 2024			
	Variación Deuda Neta Consolidada (1+2+3)	Sociedades de ex-proyectos de infraestructuras (1)	Sociedades de proyectos de infraestructuras (2)	Eliminaciones intragrupo (3)
	(en millones de euros)			
Flujo de caja de (utilizado en) operaciones	195	41	459	-304
Flujo de caja de (utilizado en) inversión	-396	-438	29	14
Flujo de actividad	-201	-397	488	-291
Flujo de caja de (utilizado en) de financiación	-953	-763	-481	291
Efecto del tipo de cambio en el efectivo y equivalentes de efectivo	24	22	2	0
Variación de tesorería y equivalentes por cambios en el perímetro de consolidación	0	0	0	0
Variación de tesorería y equivalentes de operaciones discontinuadas	-1	-1	0	0
FLUJOS DE TESORERÍA (VARIACIÓN DE TESORERÍA Y EQUIVALENTES) (A)	-1.131	-1.140	9	0
TESORERÍA Y EQUIVALENTES AL INICIO DEL EJERCICIO (B)	4.789	4.584	204	0
TESORERÍA Y EQUIVALENTES AL FINAL DEL PRIMER SEMESTRE DEL EJERCICIO (C=A+B)	3.659	3.445	213	0
DEUDA A CORTO Y LARGO PLAZO Y OTROS COMPONENTES DE LA DEUDA NETA CONSOLIDADA AL INICIO DEL EJERCICIO (D)	11.365	3.449	7.915	0
Variación de la deuda a corto y largo plazo (E)	325	-9	334	0
Otros cambios en la deuda neta consolidada (F)	76	-45	121	0
DEUDA A CORTO Y LARGO PLAZO Y OTROS COMPONENTES DE LA DEUDA NETA CONSOLIDADA AL FINAL DEL PRIMER SEMESTRE DEL EJERCICIO (G=D+E+F)	11.766	3.395	8.371	0
DEUDA NETA CONSOLIDADA AL INICIO DEL EJERCICIO (D-B)	5.979	-1.121	7.100	0
DEUDA NETA CONSOLIDADA AL FINAL DEL PRIMER SEMESTRE DEL EJERCICIO (G-C)	7.511	-35	7.546	0

Deuda neta consolidada de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras

DEUDA NETA

Tesorería y equivalentes	-3.445 M€
Deuda y otros	3.409 M€
Deuda neta consolidada de sociedades de proyectos de ex-infraestructuras*	-35 M€

LIQUIDEZ* (millones de euros)

(Millones de euros)	JUN-24
Caja y equivalentes	3.445
Deuda no dispuesta	790
Otros	21
Total Liquidez ex proyectos de infraestructura	4.255

DEUDA FINANCIERA CORRIENTE Y NO CORRIENTE

JUN-24 (Millones de euros)	Sociedades de ex-proyectos de infraestructuras	Sociedades de proyectos de infraestructuras	Consolidado
Deuda financiera corriente y no corriente	3.440	8.249	11.689
% fijo	92,5 %	99,5%	97,5%
% variable	7,5 %	0,5%	2,5%
Tipo medio	2,5 %	4,4%	3,9%
Vencimiento medio (años)	2	19	14

A 30 de junio de 2024

	Variación Deuda Neta Consolidada (1+2+3)	Sociedades de ex-proyectos de infraestructuras (1)	Sociedades de proyectos de infraestructuras (2)	Eliminaciones intragrupo (3)
	(en millones de euros)			
Flujo de caja de (utilizado en) operaciones	195	41	459	-304
Flujo de caja de (utilizado en) inversión	-396	-438	29	14
Flujo de actividad	-201	-397	488	-291
Flujo de caja de (utilizado en) de financiación	-953	-763	-481	291
Efecto del tipo de cambio en el efectivo y equivalentes de efectivo	24	22	2	0
Variación de tesorería y equivalentes por cambios en el perímetro de consolidación	0	0	0	0
Variación de tesorería y equivalentes de operaciones discontinuadas	-1	-1	0	0
FLUJOS DE TESORERÍA (VARIACIÓN DE TESORERÍA Y EQUIVALENTES) (A)	-1.131	-1.140	9	0
TESORERÍA Y EQUIVALENTES AL INICIO DEL EJERCICIO (B)	4.789	4.584	204	0
TESORERÍA Y EQUIVALENTES AL FINAL DEL PRIMER SEMESTRE DEL EJERCICIO (C=A+B)	3.659	3.445	213	0
DEUDA A CORTO Y LARGO PLAZO Y OTROS COMPONENTES DE LA DEUDA NETA CONSOLIDADA AL INICIO DEL EJERCICIO (D)	11.365	3.449	7.915	0
Variación de la deuda a corto y largo plazo (E)	325	-9	334	0
Otros cambios en la deuda neta consolidada (F)	76	-45	121	0
DEUDA A CORTO Y LARGO PLAZO Y OTROS COMPONENTES DE LA DEUDA NETA CONSOLIDADA AL FINAL DEL PRIMER SEMESTRE DEL EJERCICIO (G=D+E+F)	11.766	3.395	8.371	0
DEUDA NETA CONSOLIDADA AL INICIO DEL EJERCICIO (D-B)	5.979	-1.121	7.100	0
DEUDA NETA CONSOLIDADA AL FINAL DEL PRIMER SEMESTRE DEL EJERCICIO (G-C)	7.511	-35	7.546	0

VENCIMIENTOS DE DEUDA (millones de euros)

2024*	2025	2026	> 2027
801	754	791	1.067

(*En 2024, la deuda ex-proyectos de infraestructuras incluye ECP (Euro Commercial Paper) con saldo contable a 30 de junio de 2024 de 484 millones de euros con un tipo medio de 3,87% y vencimiento en 2024.

RATING

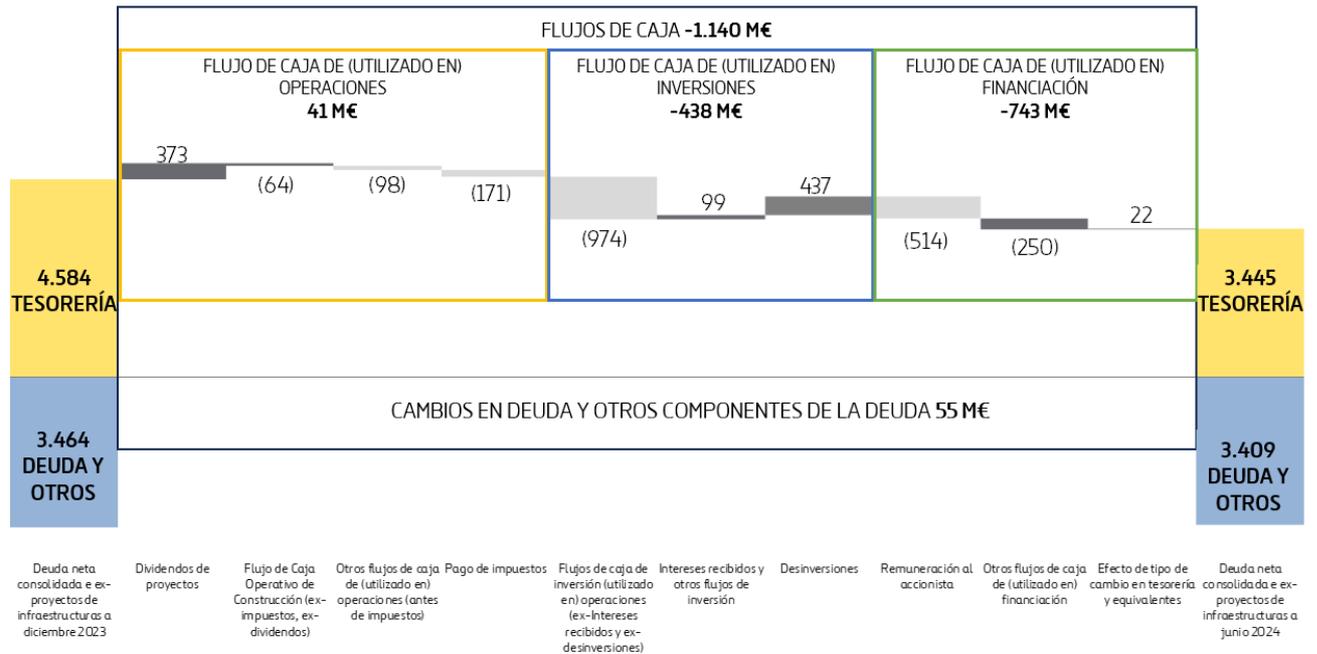
Standard & Poor's	BBB / stable
Fitch Ratings	BBB / stable

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

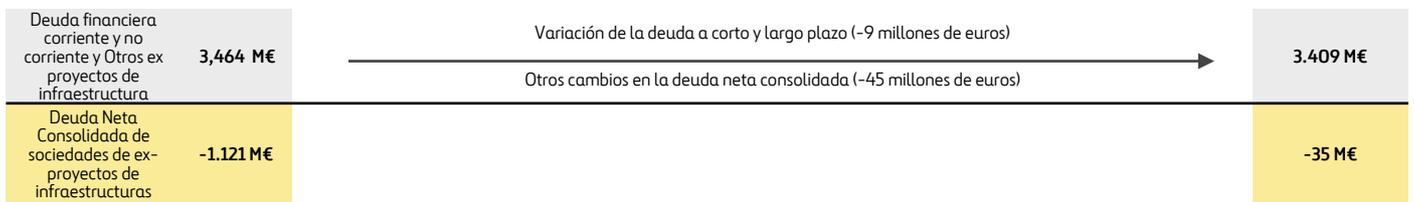
**Otras sociedades ex proyectos de infraestructura incluyen caja restringida no corriente, saldos de cobertura de forwards y cross currency swaps, saldos de posiciones intragrupo y otros activos financieros a corto plazo, como se explica en la sección 2.1 (Deuda Neta Consolidada) del apéndice de Medidas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

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

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



(*) Debido al redondeo, las cifras pueden no coincidir exactamente.



La deuda neta consolidada de Ferrovial incluye la deuda neta consolidada de Budimex al 100%, que alcanzó los -864 millones de euros en diciembre de 2023 y los -607 millones de euros en junio de 2024.

La tesorería y equivalentes de sociedades ex-proyectos de infraestructuras alcanzó los 3.445 millones de euros en junio de 2024 frente a 4.584 millones de euros en diciembre 2023. Los principales factores de este cambio han sido:

- **Dividendos de proyectos:** 373 millones de euros, incluyendo 356 millones de euros de Autopistas. Destacando, el primer dividendo de I-77 que alcanzó 179 millones de euros, 52 millones de euros de 407 ETR, 108 millones de euros de las Managed Lanes en Texas.
- **Flujo de caja de operaciones de Construcción (antes de impuestos y excluyendo dividendos):** -64 millones de euros afectado por la ausencia de pagos anticipados en 1S 2024 y la estacionalidad.
- Los **pagos de impuestos** alcanzaron los -171 millones de euros, incluyendo -97 millones de euros de retención fiscal sobre los dividendos pagados desde Canadá, junto con el impuesto sobre sociedades y los tipos impositivos de las filiales que operan en otras jurisdicciones.
- Las **inversiones** alcanzaron -974 millones de euros, principalmente relacionados con la división de autopistas incluyendo -652 millones de euros de la adquisición de una participación del 24% en IRB Infrastructure Trust, así como con la división de aeropuertos destacando -173 millones de euros de las aportaciones de capital en NTO, junto con los -47 millones de euros invertidos en AGS para refinanciar su línea de deuda existente.
- Las **desinversiones** alcanzaron los 437 millones de euros en 1S 2024 (-7 millones de euros en 1S 2023), vinculadas a la venta de una participación del 5% en IRB Infrastructure Developers por 211 millones de euros, junto con el cobro del préstamo de vendedor concedido en relación con la desinversión de Amey el 5 de abril de 2024 (176 millones de euros) y la venta de la participación del 24,78% en Serveo (40 millones de euros).
- **Intereses recibidos y otros flujos de inversión** alcanzaron los 99 millones de euros.
- **Remuneración al accionista:** -514 millones de euros, incluyendo el pago de dividendo en efectivo de -48 millones de euros y -466 millones de euros de recompra de acciones del programa de recompra de acciones anunciado el 30 de noviembre de 2023 para alcanzar el objetivo de distribución a los accionistas de 2023, junto con el programa de recompra de acciones anunciado el 9 de mayo de 2024.
- **Otros flujos de caja de (utilizados en) financiación** se situaron en -250 millones de euros, destacando -111 millones de euros de dividendos a accionistas minoritarios (principalmente Budimex), -52 millones de euros procedentes de flujos de intereses, junto con -47 millones de euros de leasing financiero.
- **Efecto de tipo de cambio en tesorería y equivalentes** por 22 millones de euros.

Flujo de caja consolidado

1S 24 (millones de euros)	FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO	Sociedades de ex- proyectos de infraestructuras	Sociedades de proyectos de infraestructuras	Eliminaciones intragrupo
RBE Ajustado	603	102	501	0
Dividendos de proyectos	68	373	0	-304
Otros flujos de operaciones	-305	-263	-42	0
Flujo de caja de (utilizado en) operaciones (antes de impuestos)	366	211	459	-304
Pago de impuestos del ejercicio	-171	-171	0	0
Flujo de caja de (utilizado en) operaciones	195	41	458	-304
Inversión	-1.051	-974	-90	14
Intereses recibidos y otros flujos de inversión	218	99	119	0
Desinversión	437	437	0	0
Flujo de caja de (utilizado en) inversiones	-395	-438	29	14
Flujo de actividad	-200	-397	487	-291
Flujo de intereses pagados	-234	-52	-182	0
Remuneración al accionista Ferrovial	-514	-514	0	0
Dividendo Flexible	-48	-48	0	0
Compra de autocartera	-466	-466	0	0
Resto remuneración accionistas minoritarios participadas	-260	-111	-441	293
Otros flujos de financiación	56	-86	144	-2
Flujo de caja de (utilizado en) financiación	-952	-763	-479	291
Efecto de tipo de cambio en tesorería y equivalentes	23	22	2	0
Cambios en tesorería y equivalentes por cambios de perímetro	-1	-1	0	0
Variación de tesorería y equivalentes	-1.130	-1.140	10	0
Tesorería y equivalentes al inicio del ejercicio	4.789	4.584	204	0
Tesorería y equivalentes al final del primer semestre	3.659	3.445	214	0

1S 23 (millones de euros)	FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO	Sociedades de ex- proyectos de infraestructuras	Sociedades de proyectos de infraestructuras	Eliminaciones intragrupo
RBE Ajustado	401	-16	417	0
Dividendos de proyectos	55	342	0	-287
Otros flujos de operaciones	-108	-106	-2	0
Flujo de caja de (utilizado en) operaciones (antes de impuestos)	348	220	415	-287
Pago de impuestos del ejercicio	-66	-46	-20	0
Flujo de caja de (utilizado en) operaciones	282	174	395	-287
Inversión	-259	-207	-138	86
Intereses recibidos y otros flujos de inversión	389	108	283	-2
Desinversión	-7	-7	0	0
Flujo de caja de (utilizado en) inversiones	123	-106	145	84
Flujo de actividad	405	67	540	-203
Flujo de intereses pagados	-213	-54	-161	2
Remuneración al accionista Ferrovial	-52	-52	0	0
Dividendo Flexible	0	0	0	0
Compra de autocartera	-52	-52	0	0
Resto remuneración accionistas minoritarios participadas	-292	-51	-528	287
Otros flujos de financiación	-424	-512	173	-86
Flujo de caja de (utilizado en) financiación	-982	-669	-516	203
Efecto de tipo de cambio en la caja y equivalentes	164	165	-1	0
Cambios en tesorería y equivalentes por cambios de perímetro	-33	0	-33	0
Cambios en la caja y equivalentes de actividades discontinuadas	0	0	0	0
Variación de tesorería y equivalentes	-445	-436	-8	0
Tesorería y equivalentes al inicio del ejercicio	5.130	4.962	168	0
Tesorería y equivalentes al final del primer semestre	4.685	4.526	159	0

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

FLUJO DE CAJA DE SOCIEDADES DE EX-PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS*

Flujo de caja de (utilizados en) operaciones e inversiones

El detalle del flujo de caja de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras de (utilizados en) operaciones e inversiones es el siguiente:

1S 2024 (millones de euros)	Flujo de caja de (utilizado en) operaciones	Flujo de caja de (utilizado en) inversiones	Total	1S 2023 (millones de euros)	Flujo de caja de (utilizado en) operaciones	Flujo de caja de (utilizado en) inversiones	Total
Proyectos de Autopistas**	356	-454	-98	Proyectos de Autopistas**	342	-79	263
Proyectos de Aeropuertos**	1	-223	-221	Proyectos de Aeropuertos**	0	-66	-66
Construcción	-53	-39	-91	Construcción	-12	-36	-48
Energía	3	-37	-34	Energía	-32	-12	-44
Otros***	-96	216	119	Otros***	-78	-21	-99
Intereses recibidos y otros flujos de inversión	0	99	99	Intereses recibidos y otros flujos de inversión	0	108	108
Total antes de pago de impuestos	211	-438	-226	Total antes de pago de impuestos	220	-106	114
Pago de impuestos del ejercicio	-171	0	-171	Pago de impuestos del ejercicio	-47	0	-47
Total	41	-438	-397	Total	173	-106	67

**El flujo de caja operativa de Autopistas y Aeropuertos se refiere a los dividendos.

Flujo de caja de (utilizados en) operaciones

A 30 de junio de 2024, el flujo de caja de (utilizados en) operaciones de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras ascendía a 211 millones de euros (antes de impuestos), frente a 220 millones de euros en 1S 2023, debido principalmente a los mayores dividendos de Autopistas (356 millones de euros), incluyendo el primer reparto de dividendos de I-77 (179 millones de euros).

Flujo de caja de (utilizado en) operaciones	1S 24	1S 23
Proyectos de Autopistas**	356	342
Proyectos de Aeropuertos**	1	0
Construcción	-53	-12
Energía	3	-32
Otros***	-96	-78
Flujo de operaciones antes impuestos	211	220
Pago Impuesto de sociedades	-171	-47
Total	41	173

**El flujo de caja operativa de Autopistas y Aeropuertos se refiere a los dividendos.

***Otros incluye el flujo de operaciones correspondiente a Corporación, las matrices de Aeropuertos, Autopistas y Energía, junto con la actividad de Servicios.

Detalle del flujo de caja de Construcción:

Construcción (millones de euros)	1S 24	1S 23
RBE Ajustado*	184	58
RBE Ajustado de sociedades de proyectos de infraestructuras	4	3
RBE Ajustado de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras	180	55
Dividendos de proyectos	11	0
Otros flujos de operaciones de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras (antes de impuestos)	-243	-66
Flujo de caja de (utilizado en) operaciones de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras (antes de impuestos)	-53	-12

Los dividendos recibidos de proyectos alcanzaron los 373 millones de euros en 1S 2024 (342 millones de euros en 1S 2023).

(Millones de euros)	1S 24	1S 23
Autopistas	356	342
Aeropuertos	1	0
Construcción	11	0
Energía	0	0
Otros	4	0
Total	373	342

Los dividendos procedentes de proyectos de Autopistas alcanzaron los 356 millones de euros en 1S 2024 (342 millones de euros en 1S 2023), incluyendo el primer dividendo de I-77 (179 millones de euros).

Dividendos de Autopistas (millones de euros)	1S 24	1S 23
407 ETR	52	44
NTE	50	54
LBJ	23	16
NTE 35 W	36	216
I-77	179	0
IRB	5	0
Autopistas irlandesas	1	1
Autopistas portuguesas	1	1
Autopistas australianas	3	5
Autopistas españolas	4	3
Resto	3	2
Total	356	342

Los dividendos procedentes de proyectos de Aeropuertos se situaron en 1 millón de euros procedentes del contrato de mantenimiento del aeropuerto de Doha en 1S 2024 (cero en 1S 2023).

Dividendos de Aeropuertos (millones de euros)	1S 24	1S 23
HAH	0	0
AGS	0	0
FMM	1	0
Otros	0	0
Total	1	0

Flujo de caja de (utilizado en) inversiones

1S 2024 (millones de euros)	Inversión	Desinversión	Flujo de caja de (utilizado en) inversión
Autopistas	-666	211	-454
Aeropuertos	-223	0	-223
Construcción	-41	2	-39
Energía	-37	0	-37
Otros	-8	224	216
Intereses recibidos y otros flujos de inversión	99	0	99
Total	-875	437	-438

1S 2023 (millones de euros)	Inversión	Desinversión	Flujo de caja de (utilizado en) inversión
Autopistas	-79	0	-79
Aeropuertos	-66	0	-66
Construcción	-39	3	-36
Energía	-12	0	-12
Otros	-10	-11	-21
Intereses recibidos y otros flujos de inversión	108	0	108
Total	-99	-7	-106

Los flujos de caja procedentes de (utilizados en) actividades de inversión en 1S 2024 (-438 millones de euros) incluyen:

- **Inversiones:** -875 millones de euros en 1S 2024 (-99 millones de euros en 1S 2023), principalmente relacionados con la división de autopistas incluyendo -652 millones de euros de la adquisición de una participación del 24% en IRB Infrastructure Trust, así como con la división de aeropuertos destacando -173 millones de euros de las aportaciones de capital en NTO, junto con los -47 millones de euros invertidos en AGS para refinanciar su línea de deuda existente.
- **Desinversiones:** 437 millones de euros en 1S 2024 (-7 millones de euros en 1S 2023), vinculadas a la venta de una participación del 5% en IRB Infrastructure Developers por 211 millones de euros, junto con el cobro del préstamo de vendedor concedido en relación con la desinversión de Amey el 5 de abril de 2024 (176 millones de euros) y la venta de la participación del 24,78% en Serveo (40 millones de euros).

Flujos de caja procedentes de (utilizados en) actividades de financiación:

- Los **intereses pagados** alcanzaron los -52 millones de euros en 1S 2024 (-54 millones de euros en 1S 2023)
- **Remuneración al accionista Ferrovial:** -514 millones de euros (-52 millones de euros en 1S 2023), incluyendo el pago de dividendo en efectivo de -48 millones de euros y -466 millones de euros del programa de recompra de acciones anunciado el 30 de noviembre de 2023 para alcanzar el objetivo de distribución a los accionistas de 2023, junto con el programa de recompra de acciones anunciado el 9 de mayo de 2024.
- **Resto de remuneración a accionistas minoritarios de sociedades participadas:** -111 millones de euros de dividendos a accionistas minoritarios (principalmente Budimex).
- **Otros flujos de caja procedentes de (utilizados en) actividades de financiación** alcanzaron los -86 millones de euros en 1S 2024.

FLUJO DE CAJA DE SOCIEDADES DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS*

Flujo de caja de (utilizado en) operaciones

En cuanto al flujo de caja de (utilizado en) operaciones de las sociedades de proyectos de infraestructuras concesionarias, se recoge principalmente la entrada de fondos de aquellas sociedades que se encuentran en explotación, si bien incluye también las devoluciones y pagos de IVA correspondientes a aquellas que se encuentran en fase de construcción.

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

A continuación, se muestra un cuadro en el que se desglosa el flujo de (utilizado en) operaciones de sociedades de proyectos de infraestructuras.

(Millones de euros)	1S 24	1S 23
Autopistas	443	401
Resto	17	-6
Total flujo de operaciones	459	395

Flujo de caja de (utilizados en) inversiones

La siguiente tabla desglosa del flujo de caja de (utilizados en) inversiones de las sociedades de proyectos de infraestructuras, principalmente desembolsos realizados correspondientes a inversión en CapEx, llevadas a cabo en el año.

Este cambio se debió fundamentalmente a los gastos de capital llevados a cabo en NTE como consecuencia de los trabajos de ampliación de capacidad, comparado con el final de las obras en I-66 y NTE 35W en 1S 2023.

(Millones de euros)	1S 24	1S 23
LBJ	-2	-1
NTE	-39	-3
NTE 35W**	-24	-39
I-77	-1	-1
I-66	-2	-66
Autopistas portuguesas	0	-1
Autopistas españolas	-2	-2
Resto	0	0
Total Autopistas	-70	-113
Resto	-21	-32
Total proyectos	-90	-144
Subvenciones de capital	0	6
Intereses recibidos y otros flujos de inversión	119	283
Flujo de caja de (utilizado en) inversiones	29	145

**NTE 35W incluye la construcción del segmento NTE 3C que abrió al tráfico en junio 2023.

Flujo de caja de (utilizado en) financiación

En el flujo de caja de (utilizado en) financiación, se recogen los pagos de dividendos y devoluciones de fondos propios realizados por las sociedades concesionarias a sus accionistas, así como los desembolsos de ampliaciones de capital recibidos por estas sociedades. Estos importes corresponden en el caso de concesionarias que consolidan en Ferrovial por integración global, al 100% de las cantidades desembolsadas y recibidas por las sociedades concesionarias, independientemente de cuál sea el porcentaje de participación que la compañía mantiene sobre las mismas. No se incluye ningún dividendo o devolución de Fondos Propios de las sociedades que se integran por puesta en equivalencia.

El flujo de intereses corresponde a los intereses pagados por las sociedades concesionarias, así como otras comisiones y costes en relación con la obtención de financiación. El flujo por estos conceptos se corresponde con el gasto por intereses relativos al periodo, así como cualquier otro concepto que supone una variación directa de la deuda neta del periodo.

(Millones de euros)	1S 24	1S 23
Autopistas España	-22	-22
Autopistas EE.UU.	-146	-121
Autopistas Portugal	0	-5
Resto autopistas	0	0
Total autopistas	-168	-148
Resto	-14	-13
Flujo de caja de (utilizado en) financiación	-182	-161

Anexo I – Remuneración al accionista

DIVIDENDO FLEXIBLE

El 9 de mayo de 2024, Ferrovial S.E. anunció un dividendo flexible a cuenta de 0,3033 euros por acción de Ferrovial. El reparto del resultado será pagadero en efectivo o en acciones a elección de los accionistas de Ferrovial, con cargo a las reservas de Ferrovial. No existirán derechos negociables con respecto al dividendo flexible.

El 19 de junio de 2024, Ferrovial S.E. anunció que el ratio del dividendo flexible a cuenta de 0,3033 euros por acción del capital social de Ferrovial con un valor nominal de 0,01 euros cada una ("Acciones de Ferrovial") anunciado el 9 de mayo de 2024 es de una (1) Acción de Ferrovial nueva por cada 120,2110 Acciones de Ferrovial existentes ("el Ratio").

El Ratio de 36,4600 euros se determina en función del precio medio ponderado por volumen (VWAP) de todas las acciones de Ferrovial negociadas en las bolsas de valores de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia (las "Bolsas Españolas") los días 3, 4 y 5 de junio de 2024 y se ha calculado de forma que el valor bruto en euros del dividendo en acciones sea aproximadamente igual al dividendo bruto en efectivo. Un 78,21% de las acciones de Ferrovial en circulación recibió el dividendo en forma de nuevas acciones de Ferrovial.

En consecuencia, conforme al Ratio, Ferrovial emitió 4.719.782 acciones nuevas de Ferrovial, aumentando el capital emitido total de Ferrovial hasta los 7.454.081,47 euros, lo que representa 745.408.147 acciones de Ferrovial.

RECOMPRA Y AMORTIZACIÓN DE ACCIONES

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

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

- Emitir acciones y conceder derechos de suscripción de acciones (i) con fines generales y (ii) con fines para el dividendo flexible, hasta un máximo del 10% y del 5%, respectivamente, del capital social emitido de la Sociedad en la fecha de la Junta General de Accionistas.

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

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

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

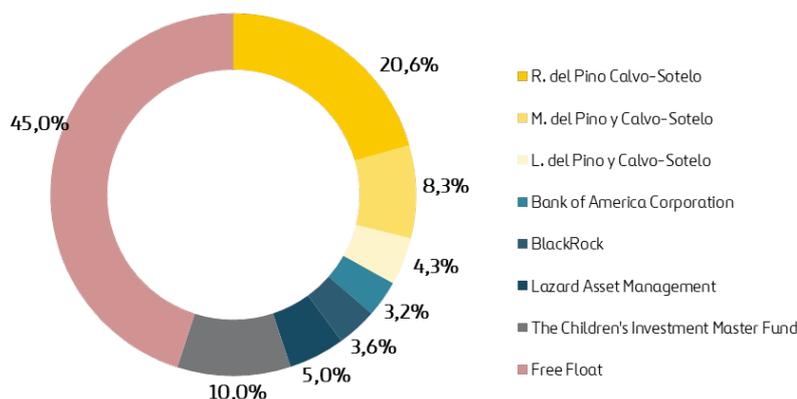
Tras la cotización de la Sociedad en el Nasdaq, el programa de recompra de acciones de la Sociedad anunciado el 11 de abril de 2024 se ha ampliado a los mercados estadounidenses. La Sociedad se reserva el derecho a poner fin al programa antes de su fecha de vencimiento si ha adquirido acciones en el marco del programa por un precio que alcance el importe máximo de inversión o ha adquirido el número máximo de acciones autorizadas para dicha fecha de resolución, o debido a cualquier otra circunstancia aconsejable.

Ferrovial era titular de 17.527.234 acciones propias a finales de junio de 2024. El capital social emitido de Ferrovial a 21 de junio de 2024 era de 7.454.081,47 euros, totalmente suscrito y desembolsado. El capital social estaba integrado por 745.408.147 acciones ordinarias de una única clase, de un céntimo de euro (0,01 euros) de valor nominal cada una.

El 17 de junio de 2024, Ferrovial anunció que, en virtud de las condiciones aprobadas por la Junta Anual de Accionistas de la Sociedad en el punto 9 del orden del día, ha acordado cancelar 13.245.104 acciones propias. Como resultado, el capital social emitido de la Sociedad se reducirá por un importe nominal de 132.451,04 euros. De conformidad con las disposiciones legales pertinentes, la cancelación no podrá llevarse a cabo antes de que hayan transcurrido dos meses desde que se haya adoptado y anunciado públicamente un acuerdo de cancelación de acciones.

Anexo II – Estructura accionarial

Participaciones significativas de Ferrovial SE inscritas en el registro público de la Autoridad Holandesa de los Mercados Financieros (AFM - Autoriteit Financiële Markten) a 30 de junio de 2024:



Anexo III – Detalles por autopistas

AUTOPISTAS – INTEGRACIÓN GLOBAL

(Millones de euros)	TRÁFICO (Millones de Transacciones)			VENTAS			RBE AJUSTADO*			MARGEN RBE AJUSTADO*		DEUDA NETA	
Integración Global	1S 24	1S 23	VAR.	1S 24	1S 23	VAR.	1S 24	1S 23	VAR.	1S 24	1S 23	1S 24	PARTICIP.
NTE	19	19	-1,8%	132	128	3,0%	116	114	2,2%	88,2%	88,8%	1.205	63,0%
LBJ	23	21	7,0%	99	86	15,1%	82	71	15,9%	82,9%	82,4%	1.889	54,6%
NTE 35W**	25	18	38,7%	141	87	62,4%	117	73	61,1%	83,1%	83,8%	1.529	53,7%
I-77	21	20	4,9%	47	40	17,9%	30	28	4,8%	63,7%	71,7%	415	72,2%
I-66	16	13	16,6%	102	62	65,5%	81	46	75,6%	79,5%	74,9%	1.514	55,7%
TOTAL USA				521	403	29,5%	427	332	28,5%			6.552	
Autema***	17.333	17.813	-2,7%	36	35	0,2%	32	32	-0,2%	88,6%	89,0%	558	76,3%
Aravia***	38.575	37.750	2,2%	23	23	-0,6%	17	19	-12,9%	75,0%	85,5%	0	100,0%
TOTAL SPAIN				58	58	-0,1%	48	51	-5,0%			558	
Azores***/*		11.810			17			15			88,3%		89,2%
Via Livre				7	6	21,7%	2	1	215,9%	22,0%	8,5%	-7	84,0%
TOTAL PORTUGAL				7	23	-67,9%	2	15	-89,5%			-7	
TOTAL MATRICES Y OTROS*****				8	8	-3,2%	-49	-39	-26,0%			3	
TOTAL AUTOPISTAS				595	492	20,9%	428	360	19,0%	72,0%	73,1%	7.105	

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

**NTE 35W incluye la contribución de NTE 3C (apertura al tráfico al final del mes de junio 2023).

***Tráfico en IMD (intensidad media diaria).

****Desinversión de Azores completada en diciembre de 2023.

*****Las ventas y el RBE ajustado incluyen matrices y otros, mientras que la deuda neta se refiere solo a Next Move.

AUTOPISTAS – PUESTA EN EQUIVALENCIA

(Millones de euros)	TRÁFICO (IMD)			VENTAS			RBE			RDO. PUESTA EQUIVALENCIA			DEUDA NETA	
Puesta en Equivalencia	1S 24	1S 23	VAR.	1S 24	1S 23	VAR.	1S 24	1S 23	VAR.	1S 24	1S 23	VAR.	1S 24	PARTICIP.
407 ETR (Km recorridos, millones)	1.215	1.150	5,6%	531	481	10,5%	461	411	12,2%	83	69	21,3 %	6.409	43,2%
M4	37.282	37.065	0,6%	19	18	5,3%	11	10	6,6%	1	0	270,2 %	37	20,0%
M3	44.084	43.431	1,5%	7	5	42,0%	3	0	673,8%	0	0	196,1 %	8	20,0%
A-66 Benavente Zamora				14	13	4,2%	12	11	1,6%	2	2	6,1 %	138	25,0%
Serrano Park				4	4	0,2%	3	2	12,1%	0	0	n.s.	30	50,0%
EMESA				97	88	10,6%	63	50	25,1%	8	4	112,4 %	180	10,0%
IRB				278	191	45,6%	148	94	57,2%	5	3	45,6 %	1.351	24,9%
Toowoomba				13	13	-1,6%	3	3	-0,8%	1	1	1,7 %	208	40,0%
OSARs				3	16	-79,7%	3	2	58,5%	1	0	62,4 %	211	50,0%
Zero ByPass (Bratislava)				21	17	23,6%	18	15	23,2%	1	0	n.s.	782	35,0%

Anexo IV – PyG principales activos de infraestructura

AUTOPISTAS

407 ETR

(Millones de dólares canadienses)	1S 24	1S 23	VAR.
Ventas	780	700	11,4%
RBE	677	598	13,1%
Margen RBE	86,8%	85,4%	
RE	625	549	13,7%
Margen RE	80,1%	78,5%	
Resultado financiero	-206	-204	-1,3%
Resultado antes de impuestos	418	346	21,0%
Impuesto de sociedades	-111	-90	-22,9%
Resultado neto	308	256	20,4%
Aportación a puesta por equivalencia de Ferrovial (millones de euros)	83	69	21,3%

NTE

(Millones de dólares americanos)	1S 24	1S 23	VAR.
Ventas	143	139	3,0%
RBE Ajustado*	126	123	2,3%
Margen RBE Ajustado*	88,2%	88,8%	
RE Ajustado*	111	107	3,2%
Margen RE Ajustado*	77,5%	77,4%	
Resultado financiero	-24	-26	4,5%
Resultado neto	86	82	5,7%
Aportación a Ferrovial**	50	48	5,7%

**Activo integrado globalmente, contribución al resultado neto (millones de euros). 62,97% participación.

LBJ

(Millones de dólares americanos)	1S 24	1S 23	VAR.
Ventas	107	93	15,1%
RBE Ajustado*	89	77	15,9%
Margen RBE Ajustado*	82,9%	82,4%	
RE Ajustado*	72	62	15,5%
Margen RE Ajustado*	67,1%	66,9%	
Resultado financiero	-41	-41	-1,8%
Resultado neto	30	22	41,4%
Aportación a Ferrovial**	15	11	41,3%

**Activo integrado globalmente, contribución al resultado neto (millones de euros). 54,6% participación.

NTE 35W

(Millones de dólares americanos)	1S 24	1S 23	VAR.
Ventas	153	94	62,5%
RBE Ajustado*	127	79	61,1%
Margen RBE Ajustado*	83,1%	83,8%	
RE Ajustado*	106	66	59,7%
Margen RE Ajustado*	69,3%	70,4%	
Resultado financiero	-45	-15	-199,7%
Resultado neto	61	51	19,1%
Aportación a Ferrovial**	30	25	19,0%

**Activo integrado globalmente, contribución al resultado neto (millones de euros). 53,67% participación.

I-77

(Millones de dólares americanos)	1S 24	1S 23	VAR.
Ventas	50	43	18,0%
RBE Ajustado*	32	31	4,9%
Margen RBE Ajustado*	63,7%	71,7%	
RE Ajustado*	26	26	-2,1%
Margen RE Ajustado*	50,8%	61,3%	
Resultado financiero	-10	-5	-111,2%
Resultado neto	16	22	-26,4%
Aportación a Ferrovial**	11	14	-26,4%

**Activo integrado globalmente, contribución al resultado neto (millones de euros). 72,24% participación.

I-66

(Millones de dólares americanos)	1S 24	1S 23	VAR.
Ventas	111	67	65,5%
RBE Ajustado*	88	50	75,7%
Margen RBE Ajustado*	79,5%	74,9%	
RE Ajustado*	53	6	n.s.
Margen RE Ajustado*	47,7%	9,1%	
Resultado financiero	-61	-47	-30,8%
Resultado neto	-9	-41	78,7%
Aportación a Ferrovial**	-4	-21	78,8%

**Activo integrado globalmente, contribución al resultado neto (millones de euros). 55,704% participación.

IRB

(Millones de euros)	1S 24	1S 23	VAR.	COMPARABLE*
Ventas	278	191	45,6%	47,4%
RBE Ajustado*	148	94	57,2%	59,1%
Margen RBE Ajustado*	53,2%	49,3%		
RE Ajustado*	118	69	69,9%	72,0%
Margen RE Ajustado*	42,3%	36,2%		
Resultado financiero	-68	-42	-62,6%	-64,6%
Puesta en equivalencia	-15	-4	-263,5%	-268,1%
Resultado antes de impuestos	34	23	48,5%	50,4%
Impuesto de sociedades	-13	-8	-57,5%	-59,5%
Resultado neto	21	15	43,3%	45,1%
Aportación a puesta por equivalencia de Ferrovial (millones de euros)	5	3	45,6%	47,5%

*Los estados financieros consolidados intermedios de Ferrovial sólo incluye la contribución del último trimestre de IRB (de enero a marzo, tres meses).

AEROPUERTOS

Heathrow SP & HAH

(Millones de libras)	Ventas			RBE Ajustado			Margen RBE Ajustado		
	1S 2024	1S 2023	VAR.	1S 2024	1S 2023	VAR.	1S 2024	1S 2023	Var. (pbs)
Heathrow SP	1.692	1.742	-2,9%	951	1.070	-11,1%	56,2%	61,4%	-519
Excepcionales y Ajustes	0	0	-260,6%	5	2	99,6%	n.s.	n.s.	n.s.
Total HAH	1.692	1.742	-2,9%	956	1.072	-10,9%	56,5%	61,5%	-507

HAH

(Millones de libras)	1S 2024	1S 2023	VAR.
Ventas	1.692	1.742	-2,9%
RBE	956	1.072	-10,9%
Margen RBE	56,5%	61,5%	
Amortizaciones y deterioros	-343	-379	9,5%
RE	613	693	-11,6%
Margen RE	36,2%	39,8%	
Resultado financiero	-314	-573	45,3%
Rtdo. antes de impuestos	299	120	150,0%
Impuesto de sociedades	-89	-45	-100,3%
Resultado neto	210	75	179,5%

AGS

(Millones de libras)	1S 2024	1S 2023	VAR.
Ventas	101	89	13,9%
RBE Ajustado*	34	28	24,4%
Margen RBE Ajustado*	34,1%	31,2%	
Amortizaciones y deterioros	-18	-18	-1,2%
RE Ajustado*	17	10	65,0%
Margen RE Ajustado*	16,4%	11,4%	
Resultado financiero	-30	-25	-21,7%
Rtdo. antes de impuestos	-13	-15	8,4%
Impuesto de sociedades	0	0	n.s.
Resultado neto	-14	-15	7,2%
Aportación a Pta. equivalencia de Ferrovial (Euros)	0	0	n.s.

DALAMAN

(Millones de euros)	1S 2024	1S 2023	VAR.
Ventas	26	24	9,2%
RBE Ajustado*	18	15	20,8%
Margen RBE Ajustado*	69,7%	63,0%	
Amortizaciones y deterioros	-8	-6	-19,9%
RE Ajustado*	10	9	21,5%
Margen RE Ajustado*	40,2%	36,2%	
Resultado financiero	-13	-10	-28,1%
Rtdo. antes de impuestos	-3	-2	-63,6%
Impuesto de sociedades	9	1	n.s.
Resultado neto	6	-1	n.s.
Resultado Atribuido a Ferrovial*	4	0	n.s.

**Activo integrado globalmente, contribución al resultado neto (millones de euros). 60,0% participación.

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

Anexo V – Evolución del tipo de cambio

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

	TIPO DE CAMBIO (CIERRE BALANCE)	Var. 2024-2023	TIPO DE CAMBIO MEDIO (PYG)	Var. 2024-2023
Libra Esterlina	0,8473	-2,3%	0,8546	-2,5%
Dólar Americano	1,0713	-3,0%	1,0810	0,0%
Dólar Canadiense	1,4655	0,3%	1,4685	0,8%
Zloty Polaco	4,3122	-0,7%	4,3163	-6,7%
Dólar Australiano	1,6064	-0,9%	1,6426	2,7%
INR - Rupia India	89,2992	-2,9%	89,9909	1,3%

Anexo VI – Principales riesgos, incertidumbres y perspectivas de las áreas de actividad para 2S 2024

I. RIESGOS E INCERTIDUMBRES

Ferrovial considera que los riesgos e incertidumbres identificados para el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2024 están en línea con los principales riesgos e incertidumbres a los que está expuesta la Sociedad y que fueron identificados y comentados en el apartado Riesgos del Informe Anual de Ferrovial correspondiente al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023 registrado en la AFM el 27 de febrero de 2024 y en el apartado 3.D Factores de Riesgo de la Declaración de Registro 20-F de Ferrovial registrada en la SEC el 29 de abril de 2024. Dichos riesgos e incertidumbres deben leerse conjuntamente con el presente Informe de Gestión de junio de 2024.

II. PERSPECTIVAS

Ferrovial opera en varios países, cada uno de ellos con diferentes marcos normativos y entornos socioeconómicos diferentes. En consecuencia, Ferrovial está expuesta tanto al riesgo que deriva de la evolución de la economía mundial como a los diferentes riesgos inherentes a las actividades y sectores de actividad en los que opera la compañía.

En los siguientes apartados se describen los principales riesgos e incertidumbres a los que se enfrentan las actividades de negocio de la compañía durante el segundo semestre de 2024.

AUTOPISTAS

La división de negocio seguirá trabajando en la búsqueda de nuevos contratos durante el segundo semestre del año en regiones de interés, centrándose principalmente en proyectos greenfield complejos, dado su alto potencial de creación de valor. Hemos presentado nuestra oferta para la SR400 en Georgia y vemos más oportunidades a corto plazo, como la I285. También participamos activamente en otras iniciativas en estados como Virginia, Carolina del Norte y Nashville. Analizamos selectivamente proyectos en Latinoamérica y Europa, y estamos creciendo en la India a través de IRB, en línea con las perspectivas positivas del país.

Las obras de construcción continuarán en varios proyectos, como Ruta del Cacao en Colombia y The Silvertown Tunnel en el Reino Unido, así como en NTE (Texas, EE. UU.), donde estamos añadiendo carriles adicionales al proyecto antes de lo previsto, dado el rendimiento positivo del activo.

Autopistas de Estados Unidos: Las managed lanes en Estados Unidos han mostrado un sólido rendimiento. El volumen de tráfico en todos los proyectos ha experimentado un crecimiento significativo en comparación con el año 2023, con un buen comportamiento del Segmento 3C desde su apertura en junio de 2023. Sin embargo, es importante señalar que la North Tarrant Express (NTE) ha sido una excepción a esta tendencia debido a las actividades de construcción en curso destinadas a las mejoras de capacidad obligatorias.

Los dividendos de NTE, LBJ y NTE 35W se pagaron a los accionistas en junio de 2024, por un importe total de 203 millones de USD. El primer dividendo de I77 se distribuyó en junio, por un importe total de 268 millones de dólares. El Consejo continuará supervisando el rendimiento de los activos para cualquier posible distribución de dividendos a los accionistas en el segundo semestre de 2024.

407 ETR: El crecimiento del tráfico de la 407 ETR se debe al aumento de la movilidad y de los desplazamientos al lugar de trabajo en 2024. El crecimiento del tráfico también se debe a las favorables condiciones meteorológicas y a las actividades de construcción de rehabilitación en la autopista 401. La 407 ETR mantuvo suficiente liquidez para satisfacer todas sus obligaciones financieras en el segundo trimestre de 2024.

El aumento de la tarifa de peaje por 407 ETR, que entró en vigor el 1 de febrero de 2024, pone fin al caso de fuerza mayor, de modo que cualquier pago del Schedule 22 se aplica al año 2025 y sería exigible por la Provincia en 2026. Para el año 2024 no se aplica ningún pago del Schedule 22.

Se pagó un dividendo de 175 millones de CAD a los accionistas en abril de 2024. El Consejo de Administración de 407 ETR aprobó un dividendo de 225 millones de dólares canadienses para el tercer trimestre de 2024 y continuará supervisando el rendimiento de los activos y revisará cualquier posible distribución adicional de dividendos a los accionistas, según proceda.

India: En junio de 2024, Ferrovial adquirió el 24% de IRB Infrastructure Trust, un vehículo de inversión que posee una cartera de 14 concesiones de autopistas de peaje en India, con un pipeline comprometido de 1 concesión adicional, por una inversión total de 652 millones de euros (considerando un tipo de cambio de 90,2081 EUR/INR). Ferrovial adquirió esta participación a filiales de GIC, que poseía una participación del 49% en IRB Infrastructure Trust. Tras la operación, las filiales de GIC conservan una participación del 25% en IRB Infrastructure Trust e IRB Infrastructure Developers mantiene su participación del 51%.

Esta operación fue precedida por la venta de una participación del 5% en IRB Infrastructure Developers (IRB) por 211 millones de euros. La venta se llevó a cabo en forma de «block deal» o colocación de 301,9 millones de acciones entre inversores institucionales de la National Stock Exchange (NSE) y la Bombay Stock Exchange (BSE). Las acciones de IRB se vendieron a un precio medio de 63,60 rupias. Ferrovial seguirá siendo el segundo mayor accionista, con una participación del 19,9%.

Ambas operaciones complementan la estrategia de Ferrovial en India, un mercado con grandes perspectivas de crecimiento a largo plazo. Los planes de desarrollo de infraestructuras de India se han ampliado sustancialmente en los últimos años, con un gasto de capital previsto de 240.000 millones de euros en carreteras y autopistas entre los años 2020-2025, según el informe del Departamento de Asuntos Económicos de India sobre el Gasoducto Nacional de Infraestructuras. En este contexto, IRB Infrastructure Trust es una de las plataformas líderes en el país con capacidad para aprovechar las sinergias entre un gran promotor Build-Operate-Transfer (BOT), un inversor financiero líder y un socio estratégico global para optimizar los procesos de planificación y selección de proyectos y maximizar la creación de valor.

Aunque nuestras perspectivas de tráfico para el segundo semestre de 2024 son positivas, existe el riesgo de que el tráfico disminuya por diversos acontecimientos inesperados, como el crecimiento económico, las carreteras competidoras (por ejemplo, un aumento de su capacidad), el clima económico, los precios del combustible, la legislación medioambiental o la existencia de medios de transporte alternativos. Además, los volúmenes de tráfico y los ingresos de peaje pueden verse afectados por la ocurrencia de catástrofes naturales y otros acontecimientos excepcionales. Por último, las políticas de teletrabajo podrían afectar a la movilidad o cambiar los patrones de transporte. Si se materializan, estos riesgos podrían tener un impacto adverso tanto en los resultados como en los dividendos distribuidos por los activos de nuestras autopistas.

Además, Ferrovial fue seleccionada en abril de 2024 en un consorcio para desarrollar la Circunvalación Periférica de Lima (Perú) en formato de concesión con una inversión de 3.400 millones de dólares (aproximadamente 3.130 millones de euros).

AEROPUERTOS

El sector mundial de la aviación se ha recuperado en gran medida de la pandemia y ha restablecido la mayor parte de su capacidad a los niveles anteriores a la pandemia. Las últimas previsiones incluyen la hipótesis de que el segundo semestre de 2024 continuará con resultados por encima de la media, lo que coincide con lo observado durante los últimos trimestres.

Aunque nuestras perspectivas en lo que respecta a la División de Negocio de Aeropuertos son positivas, existe el riesgo de que el número de pasajeros disminuya por acontecimientos geopolíticos inesperados, o de que la situación macroeconómica afecte a la demanda. De materializarse, estos riesgos podrían tener un impacto adverso tanto en los resultados como en los dividendos distribuidos por nuestros activos de Aeropuertos.

Aeropuerto de Heathrow: En junio de 2024, Ferrovial aceptó una oferta de Ardian y PIF para vender parte de su participación en FGP Topco Ltd. (19,75%), la sociedad matriz del aeropuerto de Heathrow. Ferrovial permanecerá como accionista con acciones representativas del 5,25% del capital social emitido. La transacción está sujeta al cumplimiento de las condiciones reglamentarias aplicables. Por lo tanto, no hay certeza de que la transacción se lleve a cabo.

El número de pasajeros se sitúa ahora por encima de los niveles de 2019, en mercados clave plenamente recuperados. El rendimiento operativo ha sido sólido en 2024 y se ha recuperado de muchos de los cuellos de botella a medida que el tráfico empezaba a repuntar tras la pandemia. En 2024, esperamos que nuestras perspectivas sigan siendo coherentes con las previsiones publicadas en el último informe para inversores de Heathrow, publicado en junio de 2024, y que incluye inversiones previstas en seguridad de nueva generación y mejoras en el ruido de los aviones, la calidad del aire, la congestión del tráfico y los sistemas de equipaje, entre otros.

En términos de regulación del control de precios del H7, la CAA confirmó su decisión final en julio, que mantenía las propuestas establecidas en marzo de 2024. Ahora, Heathrow se compromete a ser un socio constructivo y participativo en la consulta sobre "Fijar futuros controles de precios", seguida de la revisión independiente de la CAA por parte del DfT, en la que se recomendaba que el regulador revisara el proceso, la gobernanza y el "método" para llevar a cabo la regulación económica. La revisión contribuirá a informar sobre el enfoque de la H8, pero esto no afecta al conjunto de tarifas de Heathrow a corto plazo.

AGS: AGS Airports Limited ha recuperado un 81% de volumen de pasajeros desde 2019 en los primeros 6 meses de 2024. La recuperación continúa a buen ritmo, aunque ha habido cierto repliegue en el mercado nacional del Reino Unido tras la decisión de Loganair de reorientar sus operaciones y reducir los retrasos operativos.

El 14 de marzo de 2024, AGS llegó a un acuerdo con un grupo de prestamistas para refinanciar su deuda externa anterior, lo que requiere una inyección de capital de 80 millones de GBP (de los cuales 40 millones corresponden a nuestra aportación y ya han sido desembolsados). No se esperan inyecciones adicionales.

En 2024, los aeropuertos AGS tienen previsto seguir trabajando en la reconstrucción de la capacidad de las rutas, la optimización comercial y las inversiones en seguridad de nueva generación. Los resultados operativos siguen siendo buenos en los tres aeropuertos del AGS.

JFK: La construcción de la nueva Terminal 1 del aeropuerto JFK (Nueva York) se inició en julio de 2022 y todos los trabajos fundamentales siguen su curso y se ajustan al presupuesto. La contratación está prácticamente terminada.

Aunque el proyecto se inserta en un contexto complejo de remodelación total del JFK, con interferencias y servicios afectados por las obras que se están realizando al mismo tiempo en otras terminales, el avance de las obras va por buen camino y se ajusta al presupuesto.

Tenemos previsto continuar con la ejecución de las obras de la Fase A y las negociaciones con las aerolíneas, entre otras actividades, con vistas a la apertura de la terminal en el verano del 2026.

Aeropuerto de Dalaman: El número de pasajeros recuperó los niveles de 2019 ya en 2023. El aeropuerto sigue mostrando unos buenos resultados. El aeropuerto ha registrado un descenso de pasajeros rusos y ucranianos, pero el impacto es limitado y se compensa en parte por el mayor número de viajeros europeos (principalmente británicos y alemanes).

Esperamos seguir gestionando el aeropuerto con nuestro socio YDA Group y seguir aplicando planes de mejora, como la mejora de nuestra estrategia para impulsar un mayor crecimiento, la diversificación de nuestra red, la optimización de la oferta comercial a nuestros pasajeros y la estrategia de sostenibilidad.

DIVISIÓN DE CONSTRUCCIÓN

La evolución de la actividad de Construcción en la segunda mitad de 2024 estará marcada en términos de rentabilidad por la mejora en márgenes respecto al año anterior, manteniendo el objetivo establecido en Plan Estratégico Horizon 24 de alcanzar el 3,5% de RE en el ejercicio. Adicionalmente, se prevé mantener un nivel estable de ventas con respecto al favorable dato positivo alcanzado en 2023, apoyado en una cartera de pedidos en máximos históricos a cierre del presente semestre.

Estados Unidos y Canadá: Se prevé estabilidad en el nivel de ventas gracias a la favorable evolución de Webber y Canadá, que compensarán la terminación de grandes proyectos en EE.UU. con ejecución relevante en 2023 y que impactaron negativamente en márgenes. Igualmente se continuará la implementación de contingencias específicas y medidas de control de riesgos, priorizando la rentabilidad.

Polonia: Facturación en línea con el año anterior, manteniendo la estrategia marcada por la mayor selectividad en la licitación tras las tensiones derivadas del aumento del coste en las materias primas y de los problemas en la cadena de suministros ocasionados por la incertidumbre de la guerra en Ucrania, y ampliando su diversificación en sectores como energía, renovables o terminales portuarias. En términos de rentabilidad, los márgenes se mantendrán en niveles favorables en línea con años anteriores. También destacar la cartera de proyectos que bate récords, con obras de gran envergadura como la carretera S10 y el ferrocarril de Somonino aún pendientes de reconocimiento.

España: Se espera tendencia creciente en ventas gracias a la relevante contratación en ferrocarriles y en iniciativas privadas de los últimos ejercicios, apoyados en el medio plazo por el impulso en la licitación derivado los fondos europeos Next Gen. En el segundo semestre del año continuará la estabilidad en los márgenes, manteniendo niveles positivos.

En el resto de los mercados internacionales se prevé una caída moderada en la facturación debido a la menor producción en proyectos relevantes en fase de finalización. Respecto a su cartera de pedidos, la misma ha disminuido levemente, esperándose su recuperación en los próximos meses con la inclusión de contratos relevantes pre-adjudicados o pendientes de cierre financiero como el Anillo Vial Periférico de Lima en Perú.

ENERGÍA

Generación: El negocio continuará trabajando en la ejecución de proyectos greenfield en nuestros mercados más relevantes y buscará nuevas adquisiciones que permitan acelerar el crecimiento en este sector.

En este contexto, la división ha adquirido dos nuevos proyectos fotovoltaicos en fase NTP (Notice-to-proceed) durante el primer semestre de 2024 en EE.UU. y Polonia. El proyecto estadounidense está situado en Texas y tiene una capacidad total de unos 257 MWp y el proyecto polaco, adquirido a través de BxP, un vehículo conjunto con Budimex, tiene una capacidad total de unos 61 MWp. Durante el segundo semestre de 2024, el equipo de Energía está negociando y cerrando acuerdos de compra de electricidad, contratos de financiación y construcción, incluida la adquisición de los principales equipos para iniciar la construcción de ambos proyectos.

El retraso en las subastas de capacidad y los bajos precios de la electricidad en España durante el primer semestre de 2024 han afectado al mercado de las energías renovables, ralentizando el desarrollo de nuevos proyectos y las oportunidades de construcción.

El Berrocal: En estas condiciones de mercado, nuestro activo operativo El Berrocal (c.50MWp fotovoltaico situado en Sevilla, España) se ha visto afectado por los bajos precios de la energía en España durante el 1S 2024.

Líneas de transmisión: El proyecto Centella ha finalizado sus trabajos de construcción y puesta en servicio y está trabajando para completar los trámites solicitados por las autoridades pertinentes para entrar en Operación Comercial. De acuerdo con el Decreto de Concesión, podrían imponerse multas a la empresa del proyecto si no se conceden las prórrogas contractuales solicitadas para la finalización de las obras por causas de fuerza mayor. Además, los costes de la fase de construcción

que son responsabilidad de la empresa del proyecto podrían ser más elevados de lo previsto.

Dado que ambas actividades (generación y transmisión) operan en un entorno altamente regulado, cualquier cambio en la regulación podría afectar (positiva o negativamente) a los costes o los ingresos de la división y, por tanto, afectar a sus resultados previstos.

Eficiencia Energética: El negocio en España se ha visto afectado por niveles de actividad inferiores a los esperados por parte de los clientes, siendo el ciclo político la mayor variable en este efecto. La expectativa para los próximos 24 meses es de un aumento significativo de la actividad en el mercado, impulsada por la inestabilidad en los precios de la energía, el impulso a la descarbonización de la economía y el efecto positivo de la introducción de los CAE (Certificados de Ahorro de Energía). Los mayores riesgos siguen siendo la volatilidad de los mercados energéticos, la inflación y sus efectos en la cadena de suministro. Debido a los precios récord de la energía durante 2022, quedan por resolver varias reclamaciones a clientes.

SERVICIOS Y MOVILIDAD

Thalia: Seguiremos vigilando de cerca nuestras plantas de gestión de residuos, ya que una reducción de la disponibilidad de las tres plantas de energía a partir de residuos en funcionamiento podría afectar al margen bruto durante el segundo semestre de 2024. Especialmente un retraso para alcanzar los criterios de aceptación en la planta de tratamiento de la Isla de Wight, que se espera para en el tercer trimestre de 2024.

Los precios de la electricidad y del reciclado siguen siendo bajos en comparación con años anteriores y se prevé que se mantengan en niveles similares durante el resto de 2024, pero las fluctuaciones y la volatilidad afectarían a los ingresos del segundo semestre de 2024.

Estamos a la espera del resultado de la licitación a los socios del RECAP. No hemos previsto una renovación de este contrato y, si tenemos éxito en la licitación, veremos una mejora de los ingresos y el margen en la cuenta de Waterbeach en el segundo semestre de 2024.

FS Chile: seguirá trabajando para conseguir nuevos contratos que permitan recuperar la cartera ejecutada en el año.

RIESGOS FINANCIEROS Y DE CAPITAL

Los principales riesgos financieros y de capital a los que Ferrovial está expuesto se describen de forma detallada en las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2023.

A continuación, se mencionan los principales riesgos financieros y de capital:

- Variaciones en los tipos de interés.
- Variaciones en el tipo de cambio.
- Riesgo de crédito y contrapartida
- Riesgo de liquidez
- Riesgo de renta variables
- Riesgo de inflación
- Riesgo de la gestión de capital

En relación a la variación del tipo de cambio, señalar que el valor del dólar canadiense, la rupia india y el peso chileno se han debilitado ligeramente frente al euro durante el primer semestre de 2024, cerrando a 1,466 CAD/EUR 89,991 IR/EUR y 1.010. 090 CH/EUR a 30 de junio, lo que supone una depreciación del 0,34%, 1,26% y 4,37% respectivamente, mientras que la libra esterlina, el dólar estadounidense, el dólar australiano y el zloty polaco han tenido una apreciación del 2,27%, 2,95%, 0,88% y 0,71% respectivamente con respecto a diciembre de 2023. El impacto de la variación del tipo de cambio se encuentra recogida en los fondos propios de la empresa.

En cuanto a la exposición del tipo de cambio, destacar que la compañía ha contratado coberturas por un importe nominal de 547 millones de USD, 895 millones de CAD y 747 millones de GBP. Esto cubrirá un tipo medio de 1,09069 USD/EUR, 1,48502 CAD/EUR y 0,8622 GBP/EUR. La estrategia de la empresa a este respecto es garantizar el valor de los activos de la empresa.

LIQUIDEZ Y EMPRESA EN FUNCIONAMIENTO

En junio de 2024, Ferrovial muestra una buena posición de liquidez, con un efectivo y equivalentes que alcanzan los 3.659 millones de euros (4.789 millones de euros en diciembre de 2023).

Incluso en el peor de los escenarios, aunque supondría un deterioro significativo de la posición de caja de Ferrovial, los recursos de tesorería seguirían siendo suficientes para hacer frente a los compromisos. Las finanzas de Ferrovial son suficientes para garantizar la capacidad de seguir operando según el principio de empresa en funcionamiento durante 2024 y 2025, sin que se hayan identificado grandes incertidumbres que pongan en duda esta conclusión.

Anexo VII – Medidas Alternativas de Rendimiento

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

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

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

1. Medidas no NIIF: Resultados de explotación

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

El RE ajustado se define como nuestro beneficio/(pérdida) neto del periodo, excluyendo el beneficio/(pérdida) neto de impuestos de las actividades discontinuadas, el impuesto sobre beneficios/(gasto), la participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia, los ingresos/(gastos) financieros netos y el deterioro y la enajenación de inmovilizado. El RE ajustado es una medida financiera no conforme a las NIIF y no debe considerarse como una alternativa al resultado neto o a cualquier otra medida de nuestro rendimiento financiero calculada conforme a las NIIF. El RE ajustado no tiene un significado normalizado y, por lo tanto, no puede compararse con el RE ajustado de otras empresas.

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

La conciliación detallada de nuestras siguientes tablas establece una conciliación del RE ajustado con nuestro beneficio/(pérdida) neto puede encontrarse en la información financiera seleccionada contenida en <https://www.ferrovial.com/es/accionistas-e-inversores/informacion-financiera/informacion-financiera-trimestral/> (Documento Excel: H1 2024 Medidas de Rendimiento Alternativas). Incluye la conciliación de nuestras subdivisiones de Construcción, Autopistas de peaje de EE.UU. y Aeropuertos.

1.2 Resultado Bruto de Explotación (RBE) ajustado y margen

Resultado Bruto de Explotación (RBE) ajustado

El RBE ajustado se define como nuestro beneficio/(pérdida) neto del periodo, excluyendo el beneficio/(pérdida) neto de impuestos de las actividades discontinuadas, el impuesto sobre beneficios/(gasto), la participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia, los ingresos/(gastos) financieros netos, el deterioro y la enajenación de inmovilizado y los gastos por depreciación y amortización de inmovilizado y derechos de uso. El RBE ajustado es una medida financiera no conforme a las NIIF y no debe considerarse como una alternativa al resultado neto, o a cualquier otra medida de nuestro rendimiento financiero calculada de conformidad con las NIIF. Utilizamos el RBE ajustado para proporcionar un análisis de nuestros resultados operativos, excluyendo la depreciación y la amortización, ya que son variables no monetarias, que pueden variar sustancialmente de una empresa a otra en función de las políticas y la valoración contables de los activos. El RBE ajustado se utiliza como una aproximación al flujo de caja operativo antes de impuestos y refleja la generación de caja antes de la variación del capital circulante.

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

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

La conciliación detallada de nuestro RBE ajustado con nuestro beneficio/(pérdida) neto puede consultarse en la información financiera seleccionada que figura en <https://www.ferrovial.com/es/accionistas-e-inversores/informacion-financiera/informacion-financiera-trimestral/> (Documento Excel: H1 2024 Medidas de Rendimiento Alternativas). Incluye la conciliación de nuestras subdivisiones de Construcción, Autopistas de peaje de EE.UU. y Aeropuertos.

1.3 Crecimiento comparable o "Like-for-like" ("Lfl")

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

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

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

- Eliminación de otros impactos no recurrentes (principalmente relacionados con impuestos y recursos humanos) considerados relevantes para una mejor comprensión de nuestros resultados subyacentes en todos los periodos.

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

La conciliación detallada de nuestros ingresos en términos comparables con nuestros ingresos, RE/RBE ajustado en términos comparables con nuestro resultado neto, por división de negocio, puede encontrarse en la información financiera seleccionada contenida en <https://www.ferrovial.com/es/accionistas-e-inversores/informacion-financiera/informacion-financiera-trimestral/> (Documento Excel: H1 2024 Medidas de Rendimiento Alternativas).

1.4 Cartera

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

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

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

2. Medidas no NIIF: Liquidez y recursos de capital

2.1 Deuda neta consolidada

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

Además, desglosamos nuestra deuda neta en dos categorías:

- Deuda neta de proyectos de infraestructuras: deuda neta correspondiente a nuestros proyectos de infraestructuras, sin recurso al accionista o con recurso limitado a las garantías otorgadas.

- Deuda neta ex-proyectos de infraestructuras: deuda neta correspondiente a nuestros otros negocios, incluidos nuestros holdings y otras empresas que no se consideran proyectos de infraestructuras. La deuda incluida generalmente tiene recurso.

También analizamos la evolución de nuestra Deuda Neta Consolidada durante cualquier periodo relevante y la dividimos en dos categorías: (i) Deuda Neta Consolidada de empresas ex-proyectos de infraestructura y (ii) Deuda Neta Consolidada de empresas de proyectos de infraestructura, separada en las siguientes partidas:

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

Utilizamos la Deuda Neta Consolidada para explicar la evolución de nuestro endeudamiento global y para ayudar a nuestra gestión en la toma de decisiones relacionadas con nuestra estructura financiera.

También separamos la Deuda Neta Consolidada en Deuda Neta Consolidada de empresas ex-proyectos de infraestructura y empresas de proyectos de infraestructura, ya que nos resulta útil para los inversores y las agencias de calificación mostrar la evolución de nuestra Deuda Neta Consolidada excluyendo las empresas de proyectos de infraestructura, porque la deuda de las empresas de proyectos de infraestructura tiene: (i) ningún recurso a las Empresas del Grupo o (ii) el recurso se limita a las garantías emitidas por otras Empresas del Grupo. La deuda neta de las empresas de ex-proyectos de infraestructura es utilizada por analistas y agencias de calificación para comprender mejor el endeudamiento que tiene lugar para el Grupo. Para los inversores y las agencias de calificación, es importante ver y comprender claramente si el resto del Grupo tiene alguna obligación de inyectar capital para pagar la deuda o subsanar cualquier posible incumplimiento del convenio si alguna de las empresas de proyectos de infraestructura del Grupo tiene un rendimiento inferior.

Además, nuestros inversores de capital realizan un seguimiento del rendimiento de nuestras empresas de proyectos de infraestructura en efectivo, es decir, los dividendos recibidos y el capital invertido, que no se muestran en nuestro cambio en efectivo y equivalentes de efectivo informados en nuestro estado de flujo de efectivo consolidado. Del mismo modo, nuestros inversores en deuda necesitan conocer los dividendos recibidos de las empresas de proyectos de infraestructura, ya que los parámetros clave para la calificación de los bonos corporativos son los flujos de caja de las empresas ex - proyectos de infraestructura (cuyo principal contribuyente son los dividendos de las empresas ex - proyectos de infraestructura) y la deuda neta de las empresas de proyectos de infraestructura.

Distribuimos los importes de los diferentes componentes de la Deuda Neta Consolidada y su evolución, concretamente el flujo de caja según lo informado en la NIC 7, entre las empresas de proyectos de infraestructura y las empresas de proyectos ex-infraestructura de la siguiente manera:

- Nuestras filiales consolidadas y nuestras sociedades consolidadas por puesta en equivalencia se clasifican como empresas de proyectos de infraestructuras (empresas de proyectos de infraestructuras) o no empresas proyectos de infraestructuras (empresas ex - proyectos de infraestructuras). Estas dos categorías no se aplican simultáneamente a la misma empresa (es decir, cualquier empresa se clasifica como una empresa de proyectos de infraestructura o una sociedades ex-proyectos de infraestructuras, pero no puede ser ambas).
- Incluimos como sociedades ex-proyectos de infraestructuras a todas las sociedades (consolidadas o contabilizadas como sociedades por puesta en equivalencia) dedicadas a actividades de construcción,

empresas que prestan servicios al resto del grupo y sociedades holding (incluidas aquellas que son accionistas directos de empresas de proyectos de infraestructuras).

- Incluimos como empresas de proyectos de infraestructuras, a todas las empresas (consolidadas o contabilizadas como sociedades puestas en equivalencia) que cumplen con la definición de "empresas de proyectos de infraestructuras" tal y como se recoge en nuestros informes anuales: en concreto, son empresas que forman parte de nuestros negocios de autopistas de peaje, aeropuertos, infraestructuras energéticas y construcción.

En concreto, los flujos de caja de las empresas de ex - proyectos de infraestructura están compuestos por los flujos de caja generados por todas las empresas clasificadas como empresas de ex - proyectos de infraestructura, una vez eliminadas las transacciones entre empresas ex - proyecto de infraestructura. Los flujos de efectivo de las empresas de proyectos de infraestructura están compuestos por los flujos de efectivo generados por todas las empresas clasificadas como empresas de proyectos de infraestructura, después de la eliminación de las transacciones entre empresas de proyectos de infraestructura.

La distinción clave en la clasificación entre los flujos de efectivo de las empresas de ex - proyectos de infraestructura y los flujos de efectivo de las empresas de proyectos de infraestructura es el tratamiento de las transacciones entre empresas ex - proyectos de infraestructura y empresas de proyectos de infraestructura. Estas transacciones entre empresas se componen de los dividendos pagados por las empresas de proyectos de infraestructura a las empresas de proyectos de infraestructura y las inversiones de capital pagadas por las empresas ex - proyectos de infraestructura a las empresas de proyectos de infraestructura. Tratamos estas transacciones de la siguiente manera:

- Los dividendos recibidos por las empresas de ex -proyectos de infraestructura de proyectos de infraestructura se clasifican como flujos de efectivo de operaciones empresas de ex - proyectos de infraestructura;
- Los dividendos pagados por las empresas de proyectos de infraestructura a las sociedades ex-proyectos de infraestructuras se clasifican como flujos de efectivo procedentes de la financiación de empresas de proyectos de infraestructura;
- Las inversiones de capital pagadas por las empresas ex- proyectos de infraestructura a las empresas de proyectos de infraestructura se clasifican como flujos de efectivo procedentes de inversiones de empresas ex - proyectos de infraestructura; y
- Las inversiones de capital recibidas por las empresas de proyectos de infraestructura de empresas ex - proyectos de infraestructura se clasifican como flujos de efectivo procedentes de la financiación de empresas de proyectos de infraestructura.

Estos dividendos incluyen dividendos y otras partidas similares, que comprenden (i) los intereses de los préstamos a los accionistas y (ii) las amortizaciones de capital y los préstamos de los accionistas.

La inversión de capital incluye el efectivo invertido por el Grupo en empresas de proyectos de infraestructura a través de aportaciones de capital u otros instrumentos financieros similares, como préstamos a accionistas. Estas transacciones entre compañías se eliminan en los flujos de efectivo consolidados.

La conciliación de la Deuda Neta Consolidada con nuestra tesorería y equivalentes, así como los cambios en la Deuda Neta Consolidada de sociedades ex-proyectos a nuestro flujo consolidado pueden encontrarse en la información financiera seleccionada contenida en <https://www.ferrovial.com/es/accionistas-e-inversores/informacion-financiera/informacion-financiera-trimestral/> (Documento Excel: H1 2024 Medidas de Rendimiento Alternativas).

2.2 Liquidez ex-proyectos de infraestructuras

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

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

La conciliación detallada de la liquidez ex-infra se puede encontrar en la información financiera seleccionada contenida en el <https://www.ferrovial.com/es/accionistas-e-inversores/informacion-financiera/informacion-financiera-trimestral/> (Documento Excel: H1 2024 Medidas de Rendimiento Alternativas).

Ferrovial SE y Sociedades Dependientes

Estados Financieros Consolidados Resumidos
Intermedios
Junio 2024

ferrovial

For a world on the move

ESTADOS CONSOLIDADOS RESUMIDOS DE SITUACIÓN FINANCIERA A 30 DE JUNIO DE 2024 Y 31 DE DICIEMBRE DE 2023	27
CUENTAS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADAS RESUMIDAS DEL PERIODO DE SEIS MESES TERMINADO EL 30 DE JUNIO DE 2024 Y 2023	29
ESTADOS CONSOLIDADOS RESUMIDOS DE RESULTADO GLOBAL PARA EL PERIODO DE SEIS MESES TERMINADO EL 30 DE JUNIO DE 2024 Y 2023	30
ESTADOS CONSOLIDADOS RESUMIDOS DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DEL PERIODO DE SEIS MESES TERMINADO EL 30 DE JUNIO DE 2024 Y 2023	31
ESTADOS CONSOLIDADOS RESUMIDOS DE FLUJO DE CAJA DEL PERIODO DE SEIS MESES TERMINADO EL 30 DE JUNIO DE 2024 Y 2023	32
NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS RESUMIDOS INTERMEDIOS DEL PERIODO DE SEIS MESES TERMINADO EL 30 DE JUNIO DE 2024	33
1 ACTIVIDADES Y REORGANIZACIÓN DEL GRUPO	33
2 EVALUACIÓN DEL PRINCIPIO DE EMPRESA EN FUNCIONAMIENTO Y SITUACIÓN ECONÓMICA ACTUAL	36
3 RESUMEN DE LAS PRINCIPALES POLÍTICAS CONTABLES	36
4 INFORMACIÓN FINANCIERA POR SEGMENTOS Y MERCADOS GEOGRÁFICOS	37
5 PRINCIPALES VARIACIONES DEL ESTADO CONSOLIDADO DE SITUACIÓN FINANCIERA	38
6 PATRIMONIO NETO	43
7 TESORERÍA Y EQUIVALENTES Y DEUDA FINANCIERA	45
8 ACTIVOS FINANCIEROS NO CORRIENTES Y DERIVADOS FINANCIEROS A VALOR RAZONABLE	47
9 DESGLOSES RELATIVOS A LA CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS	48
10 ACTIVOS Y PASIVOS CONTINGENTES Y COMPROMISOS DE INVERSIÓN	50
11 PLANTILLA	53
12 COMENTARIOS SOBRE ESTACIONALIDAD	54
13 OPERACIONES VINCULADAS	54
14 RETRIBUCIONES DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	56
15 INFORMACIÓN FINANCIERA INDIVIDUAL SELECCIONADA	56
16 ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE	57
17 EXPLICACIÓN AÑADIDA PARA TRADUCCIÓN AL ESPAÑOL	57

**ESTADOS CONSOLIDADOS RESUMIDOS DE SITUACIÓN FINANCIERA DE FERROVIAL SE A 30
DE JUNIO DE 2024 (NO AUDITADOS) Y 31 DE DICIEMBRE DE 2023**

(Millones de euros)	Nota	30.06.2024	31.12.2023
Activos no corrientes		20.288	19.328
Fondo de comercio	5.2	486	475
Activos intangibles		136	122
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	5.3	13.839	13.495
Activos modelo intangible		13.679	13.333
Activos modelo cuenta a cobrar		160	162
Inmovilizado material		607	594
Activos por derecho de uso		218	196
Inversiones en asociadas	5.4	2.803	2.038
Activos financieros no corrientes	8.1	983	1.148
Préstamos otorgados a sociedades asociadas		343	262
Activos no corrientes	7	530	628
Otras cuentas a cobrar		110	258
Activos por impuestos diferidos	5.7	991	1.006
Derivados financieros a valor razonable largo plazo	8.2	225	254
Activos corrientes		6.338	6.990
Existencias		479	458
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes		94	35
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	5.5	2.007	1.677
Clientes por ventas y prestaciones de servicios		1.618	1.353
Otras cuentas a cobrar a corto plazo		389	324
Tesorería y equivalentes	7	3.659	4.789
Sociedades de proyectos de infraestructuras		214	204
Caja restringida		20	31
Resto de tesorería y equivalentes		194	173
Sociedades exproyectos		3.445	4.585
Derivados financieros a valor razonable corto plazo	8.2	21	31
Activos clasificados como mantenidos para la venta	1.3	78	–
TOTAL ACTIVOS		26.626	26.318

Las notas adjuntas forman parte de los estados financieros consolidados resumidos intermedios del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2024.

(Millones de euros)	Nota	30.06.2024	31.12.2023
Patrimonio neto	6	5.774	5.879
Patrimonio neto atribuible a los accionistas		3.761	3.766
Patrimonio neto atribuible a los socios externos		2.013	2.113
Pasivos no corrientes		14.066	14.664
Ingresos a distribuir en varios ejercicios		1.357	1.334
Planes de beneficios para los empleados		3	3
Provisiones a largo plazo	5.6	313	268
Pasivos por arrendamientos a largo plazo		118	141
Deuda financiera	7	9.889	10.423
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		8.054	7.852
Obligaciones y deudas de sociedades exproyectos		1.835	2.571
Otras cuentas a pagar		1.290	1.310
Impuestos diferidos	5.7	1.032	1.086
Derivados financieros a valor razonable largo plazo	8.2	64	99
Pasivos corrientes		6.786	5.775
Pasivo por arrendamiento a corto plazo		105	59
Deuda financiera	7	1.800	942
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		195	63
Obligaciones y deudas de sociedades exproyectos		1.605	879
Derivados financieros a valor razonable	8.2	41	34
Pasivos por impuesto sobre las ganancias corrientes		58	83
Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	5.5	3.787	3.646
Acreedores comerciales		1.771	1.698
Anticipos de clientes y obra certificada por anticipado		1.570	1.529
Otras cuentas a pagar a corto plazo		446	419
Provisiones a corto plazo	5.6	979	1.011
Pasivos clasificados como mantenidos para la venta	1.3	16	–
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO		26.626	26.318

Las notas adjuntas forman parte de los estados financieros consolidados resumidos intermedios del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2024.

CUENTAS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADAS RESUMIDAS DE FERROVIAL SE DEL PERIODO DE SEIS MESES TERMINADO EL 30 DE JUNIO DE 2024 Y EL 30 DE JUNIO DE 2023 (NO AUDITADOS)

Cuenta de pérdidas y ganancias (millones de euros)	Nota	30.06.2024	30.06.2023 (*)
Ingresos	4	4.267	3.940
Otros ingresos de explotación		–	1
Cifra de ventas y otros ingresos de explotación		4.267	3.941
Consumos		500	497
Otros gastos de explotación		2.310	2.265
Gastos de personal	11	854	778
Total gastos de explotación		3.664	3.540
Dotaciones a la amortización de inmovilizado		218	201
Deterioro y enajenación de inmovilizado	9.1	166	–
Resultado de explotación		551	200
Resultado financiero financiación		(175)	(153)
Resultado derivados y otros resultados financieros		(34)	(12)
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras		(209)	(165)
Resultado financiero financiación		46	50
Resultado derivados y otros resultados financieros		44	14
Resultado financiero sociedades ex-proyectos		90	64
Resultado financiero	9.2	(119)	(101)
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	5.4	114	83
Resultado antes de impuestos procedente de actividades continuadas		546	182
Ingreso/(Gasto) por impuesto sobre sociedades	9.3	(37)	(20)
Resultado neto de impuestos procedente de actividades continuadas		509	162
Resultado neto de impuestos procedente de actividades discontinuadas	9.4	9	6
Resultado neto		518	168
Resultado neto del ejercicio atribuido a socios externos		(104)	(54)
Resultado neto del ejercicio atribuido a la sociedad dominante		414	114
Resultado neto por acción atribuido a la sociedad dominante (en euros)	Diluido	0,57	0,15
	Básico	0,57	0,15
Resultado neto por acción atribuido a las actividades continuadas de la sociedad dominante (en euros)	Diluido	0,56	0,14
	Básico	0,56	0,14
Resultado neto por acción atribuido a las actividades discontinuadas de la sociedad dominante (en euros)	Diluido	0,01	0,01
	Básico	0,01	0,01

(*) Véase Nota 3.1 Bases de presentación

Las notas adjuntas forman parte de los estados financieros consolidados resumidos intermedios del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2024.

ESTADOS CONSOLIDADOS RESUMIDOS DE FERROVIAL SE DE RESULTADO GLOBAL PARA EL PERIODO DE SEIS MESES TERMINADO EL 30 DE JUNIO DE 2024 Y EL 30 DE JUNIO DE 2023 (NO AUDITADOS)

(Millones de euros)	Nota	30.06.2024	30.06.2023 (**)
a) Resultado neto		518	168
Atribuidos a la sociedad dominante		414	114
Atribuido a socios externos		104	54
b) Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	6	134	(22)
Sociedades integración global		72	(24)
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	8	39	17
Impacto en reservas de planes de prestación definida (*)		—	—
Diferencias de conversión		42	(46)
Efecto impositivo		(9)	5
Sociedades mantenidas para la venta		—	—
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura		—	—
Impacto en reservas de planes de prestación definida (*)		—	—
Diferencias de conversión		—	—
Efecto impositivo		—	—
Sociedades puesta en equivalencia		62	2
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura		31	9
Impacto en reservas de planes de prestación definida (*)		—	—
Diferencias de conversión		35	(3)
Efecto impositivo		(4)	(4)
c) Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias	6	5	—
Sociedades integración global		3	—
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias	8	4	—
Efecto impositivo		(1)	—
Sociedades mantenidas para la venta		—	—
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		—	—
Efecto impositivo		—	—
Sociedades puesta en equivalencia		2	—
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		1	—
Efecto impositivo		1	—
a)+ b)+ c) TOTAL RESULTADO GLOBAL		657	146
Atribuidos a la sociedad dominante		499	117
Atribuido a socios externos		158	29

(*) El impacto en reservas de planes de prestación definida es la única partida de los Ingresos y Gastos reconocidos directamente en el patrimonio que no podría ser posteriormente objeto de reclasificación al resultado del período según lo establecido en la modificación de la NIC 1 Presentación de Estados Financieros.

(**) Véase Nota 3.1 Bases de presentación

Las notas adjuntas forman parte de los estados financieros consolidados resumidos intermedios del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2024.

ESTADOS CONSOLIDADOS RESUMIDOS DE FERROVIAL SE DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO PARA EL PERIODO DE SEIS MESES TERMINADO EL 30 DE JUNIO DE 2024 Y EL 30 DE JUNIO DE 2023 (NO AUDITADOS)

(Millones de euros)	Capital social	Prima de emisión/fusión	Acciones propias	Otros instrumentos de patrimonio	Ajustes por cambios de valor	Resultados acumulados y otras reservas	Atribuido a los accionistas	Atribuido a socios externos	Total patrimonio neto
Saldo a 31.12.2023	7	4.316	(78)	–	(849)	370	3.766	2.113	5.879
Resultado consolidado del semestre del año 2024	–	–	–	–	–	414	414	104	518
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	–	–	–	–	80	–	80	54	134
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias	–	–	–	–	5	–	5	–	5
Total ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio	–	–	–	–	85	414	499	158	657
Acuerdo dividendo flexible	–	–	–	–	–	(48)	(48)	–	(48)
Otros dividendos	–	–	–	–	–	–	–	(267)	(267)
Operaciones de autocartera	–	–	–	–	–	(466)	(466)	–	(466)
Retribución al accionista	–	–	–	–	–	(514)	(514)	(267)	(781)
Ampliaciones y reducciones de capital	–	–	–	–	–	–	–	13	13
Sistemas retributivos vinculados a la acción	–	–	–	–	–	7	7	–	7
Otros movimientos	–	–	–	–	–	3	3	(4)	(1)
Otras transacciones	–	–	–	–	–	10	10	9	19
Saldo a 30.06.2024	7	4.316	(78)	–	(764)	280	3.761	2.013	5.774

(Millones de euros)	Capital social	Prima de emisión/fusión	Acciones propias	Otros instrumentos de patrimonio	Ajustes por cambios de valor	Resultados acumulados y otras reservas	Atribuido a los accionistas	Atribuido a socios externos	Total patrimonio neto
Saldo a 31.12.2022 (*)	145	–	(26)	508	(777)	4.263	4.113	2.240	6.353
Impacto fusión (16 de junio)	(138)	4.426	–	–	–	(4.288)	–	–	–
Resultado consolidado del semestre del año 2023 (*)	–	–	–	–	–	114	114	54	168
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	–	–	–	–	3	–	3	(25)	(22)
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio	–	–	–	–	3	114	117	29	146
Acuerdo dividendo flexible	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Otros dividendos	–	–	–	–	–	–	–	(295)	(295)
Operaciones de autocartera	–	(52)	(52)	–	–	52	(52)	–	(52)
Retribución al accionista	–	(52)	(52)	–	–	52	(52)	(295)	(347)
Ampliaciones y reducciones de capital	–	–	–	–	–	–	–	71	71
Sistemas retributivos vinculados a la acción	–	–	–	–	–	7	7	–	7
Otros movimientos	–	–	–	–	–	15	15	1	16
Otras transacciones	–	–	–	–	–	22	22	72	94
Emisiones de bonos perpetuos subordinados	–	–	–	(508)	–	(3)	(511)	–	(511)
Variaciones de perímetro	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Saldo a 30.06.2023 (*)	7	4.374	(78)	–	(774)	160	3.689	2.046	5.735

(*) La información comparable correspondiente a diciembre de 2022 en el estado de cambios en el patrimonio neto difiere entre la información de la SEC y la de la AFM debido al diferente tratamiento contable del litigio de DAEX. Véase Nota 3.1 Bases de presentación.

Las notas adjuntas forman parte de los estados financieros consolidados resumidos intermedios del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2024.

**ESTADOS CONSOLIDADOS RESUMIDOS DE FLUJO DE CAJA DE FERROVIAL SE DEL PERIODO
DE SEIS MESES TERMINADO EL 30 DE JUNIO DE 2024 Y EL 30 DE JUNIO DE 2023 (NO
AUDITADOS)**

(Millones de euros)	NOTA	2024	2023 (*)
Resultado neto atribuible a la sociedad dominante		414	114
Ajustes al resultado		189	287
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos		104	54
Resultado neto de impuestos procedente de actividades discontinuadas		(9)	(6)
Gasto por impuesto sobre sociedades		37	20
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia		(114)	(83)
Resultado financiero		119	101
Deterioro y enajenación de inmovilizado		(166)	–
Dotaciones a la amortización de inmovilizado		218	201
Pago de impuesto		(171)	(66)
Variación fondo maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)		(305)	(108)
Cobro dividendos proyectos infraestructuras de sociedades puestas en equivalencia	5.4	68	55
Flujo de operaciones		195	282
Inversión en inmovilizado material/intangible		(50)	(44)
Inversión proyectos de infraestructuras	5.3	(90)	(144)
Subvenciones no reintegrables		–	6
Inversión en empresas asociadas	5.4	(864)	(77)
Préstamos otorgados a sociedades asociadas		(47)	–
Intereses recibidos	9.2	102	119
Inversión en caja restringida a largo plazo		116	271
Desinversión proyectos de infraestructuras		–	–
Desinversión/venta sociedades	1.2	437	(7)
Flujos de caja procedentes de (utilizados en) actividades de inversión		(396)	124
Flujo de capital procedente de socios externos	6	12	83
Dividendo flexible		(48)	–
Compra de autocartera		(466)	(52)
Retribución al accionista	6	(514)	(52)
Dividendos a minoritarios de sociedades participadas	6	(260)	(292)
Otros movimientos de fondos propios	6	9	(515)
Intereses pagados	9.2	(234)	(213)
Pagos por arrendamientos		(47)	(39)
Aumento endeudamiento financiero		146	127
Disminución endeudamiento financiero		(64)	(81)
Flujos de caja procedentes de (utilizados en) actividades de financiación		(952)	(982)
Impacto tipo de cambio en tesorería y equivalentes		24	164
Variaciones tesorería y equivalentes por activos mantenidos para la venta	7	(1)	(33)
Variación tesorería y equivalentes	7	(1.130)	(445)
Tesorería y equivalentes al inicio del periodo		4.789	5.130
Tesorería y equivalentes al final del periodo		3.659	4.685

(*) Véase Nota 3.1 Bases de presentación

Las notas adjuntas forman parte de los estados financieros consolidados resumidos intermedios del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2024.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS RESUMIDOS INTERMEDIOS DEL PERIODO DE SEIS MESES TERMINADO EL 30 DE JUNIO DE 2024 (NO AUDITADOS)

1. Actividades y reorganización del Grupo

1.1 Actividades de la Sociedad

Ferrovial SE está constituido por la sociedad dominante neerlandesa, Ferrovial SE, y sus sociedades dependientes y participadas (en adelante “Ferrovial”, el “Grupo Ferrovial”, el “Grupo” o “Grupo FSE”). El domicilio social se encuentra en Gustav Mahlerplein 61-63, 1082 MS, Ámsterdam, Países Bajos.

A través de estas sociedades, Ferrovial desarrolla sus negocios con presencia en las siguientes cuatro áreas de actividad que constituyen, a su vez, sus segmentos de información conforme a lo indicado en la NIIF 8:

- **Construcción:** diseño y ejecución de todo tipo de obras tanto públicas como privadas, destacando la ejecución de infraestructuras públicas.
- **Autopistas:** desarrollo, financiación y explotación de autopistas de peaje.
- **Aeropuertos:** desarrollo, financiación y explotación de aeropuertos.
- **Energía:** se centra en soluciones innovadoras para la promoción, construcción y explotación de infraestructuras de generación y transmisión de energía.

En enero de 2024, con el fin de impulsar la transición energética relacionada con el negocio y desarrollar nuevas capacidades en esta área de forma más rápida y eficiente, Ferrovial aprobó una reorganización parcial de las divisiones de negocio en virtud de la cual se fusionaron la línea de negocio de Soluciones Energéticas, que era parte de la División de Negocio de Construcción en 2023, y la línea de negocio de infraestructuras energéticas, que formaba parte de la División de Negocio de Infraestructuras Energéticas y Movilidad en 2023. De ahora en adelante, la División de Negocio resultante se denominará División de Negocio de Energía.

En la página web www.ferrovial.com pueden consultarse con más detalle las diferentes áreas de actividad en las que el Grupo consolidado desarrolla sus negocios.

A efectos de la comprensión de estos estados financieros consolidados intermedios, es importante destacar que parte de la actividad realizada por las divisiones de negocio del Grupo se realiza mediante el desarrollo de proyectos de infraestructuras, fundamentalmente en las áreas de autopistas y aeropuertos, aunque también en las actividades de construcción y energía. El detalle del funcionamiento de estos proyectos se detalla en los Estados Financieros a 31 de diciembre de 2023.

Con el objeto de permitir una mejor comprensión de la evolución financiera del Grupo, se desglosa en los presentes estados financieros consolidados resumidos, de forma separada, el impacto de este tipo de proyectos en el epígrafe “Inmovilizado en proyectos de infraestructuras” (distinguiendo aquellos que siguen el modelo de activo intangible de los de modelo de cuenta a cobrar – Nota 5.3) en los activos financieros a largo plazo y, fundamentalmente, en tesorería y equivalentes y deuda financiera (Nota 7).

Tras unos procesos de licitación competitivos, estos proyectos se llevan a cabo mediante contratos a largo plazo celebrados con autoridades públicas (“el concedente”), que otorgan el derecho a construir o mejorar, gestionar y mantener la infraestructura. El contrato se adjudica a una entidad jurídica, la entidad concesionaria, cuya única finalidad es la ejecución del proyecto, en el que el grupo tiene una participación, junto con otros accionistas.

La concesionaria tiene que financiar la construcción o la mejora de la infraestructura pública principalmente con deudas garantizadas por los flujos de caja futuros durante el plazo del proyecto; como resultado, estos proyectos suelen tener caja restringida establecida en los acuerdos de financiación para garantizar el reembolso de las deudas. Los accionistas también realizan aportaciones de capital. Por lo general, las deudas se aseguran al inicio del contrato de concesión de servicios y no tiene recurso frente a los accionistas o, en algunos casos, el recurso frente a los accionistas se limita a las garantías emitidas.

Una vez finalizada la construcción o la rehabilitación, la concesionaria empieza a explotar y mantener la infraestructura y a cambio, cobra peajes o tarifas reguladas por el uso de la infraestructura o cantidades pagadas por la entidad concedente en función de las condiciones de disponibilidad del activo. Estos flujos de entrada permiten la recuperación de la inversión inicial. En la mayoría de los casos, la actividad de construcción y posterior mantenimiento de la infraestructura es subcontratada por las sociedades titulares de los proyectos con la división de Construcción del Grupo.

Desde un punto de vista contable, dichos contratos se encuentran en la mayoría de los casos dentro del ámbito de aplicación de la interpretación CINIIF 12.

También es importante destacar que los activos consolidados por el método de puesta en equivalencia más relevantes del Grupo corresponden a su participación del 43,23% en ETR 407, sociedad concesionaria de la autopista ETR 407 en Toronto (Canadá) y su participación indirecta del 49% en la sociedad JFK NTO LLC, concesionaria de la nueva Terminal 1 del Aeropuerto Internacional John F. Kennedy de Nueva York; su participación del 50% en AGS, titular de los aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton en el Reino Unido; su participación del 19,86% en IRB Infrastructure Developers Limited, una de las principales empresas de infraestructuras de la India, que cotiza en Bombay, y la reciente adquisición de su participación del 24% en IRB Infrastructure Trust (Private InvIT), una filial de IRB Infrastructure Developers Limited (Nota 1.2). En la Nota 5.4 de inversiones en sociedades integradas por el método de puesta en equivalencia se incluye información detallada de estas sociedades. También cabe mencionar que la participación del 25% en Heathrow Airport Holdings (HAH), titular del aeropuerto de Heathrow en Londres (Reino Unido), se ha clasificado como mantenida para la venta a cierre de junio de 2024 (Nota 1.3).

1.2 Variaciones del perímetro de consolidación y otras operaciones relevantes

Durante 2024

Autopistas

Desinversión del 5% de su participación en IRB Infrastructure Developers

El 11 de junio, Ferrovial, a través de su filial Cintra, completó la venta de su 5% del capital de la sociedad india IRB Infrastructure Developers (IRB) por 215 millones de euros excluyendo costes de transacción (suponiendo un tipo de cambio EUR/INR de 89,3). La venta se realizó mediante la colocación destinada a inversores institucionales de 301,9 millones de acciones con inversores institucionales en la Bolsa Nacional y la Bolsa de Bombay (NBE y BSE, respectivamente, por sus siglas en inglés). Los títulos de IRB se vendieron a un precio medio de 63,60 rupias, plusvalía antes de impuestos de 133 millones de euros, contabilizada a través de la cuenta de resultados dentro de la partida «Deterioro y enajenación de inmovilizado», tal y como se recoge en la Nota 9.1. Después de esta operación, Ferrovial sigue siendo el segundo mayor accionista, con una participación del 19,86%, y tiene los mismos representantes en el Consejo de Administración (dos de un total de ocho miembros), por lo que Ferrovial aún ejerce una influencia significativa de acuerdo con la NIC 28 y esta participación restante sigue integrándose por puesta en equivalencia.

Adquisición del 23,99 % de IRB Private InvIT

El 13 de junio Ferrovial, a través de su filial de autopistas Cintra, adquirió una participación del 23,99% en IRB Infrastructure Trust Private InvIT, una filial de IRB Infrastructure Developers Limited en la que Ferrovial tiene una participación del 19,86%. Private InvIT posee una cartera de 14 concesiones de autopistas de peaje en India y tiene comprometido de una concesión adicional. La inversión total alcanzó los 652 millones de euros (teniendo en cuenta un tipo de cambio de 90,21 EUR/INR). Esta inversión aumentará en 85 millones de euros debido a los compromisos de capital pendientes en proyectos que está desarrollando IRB Infrastructure Trust (teniendo en cuenta un tipo de cambio de 89,3 EUR/INR) - Nota 10.3. Ferrovial adquirió esta participación a las filiales de GIC, que antes de esta operación poseían una participación del 49% en la sociedad. Tras la operación, las filiales de GIC conservan una participación del 25% en IRB Infrastructure Developers e IRB mantiene su participación actual del 51%. Considerando la participación indirecta que Ferrovial posee a través de la participación del 19,86% en IRB, Ferrovial mantiene una participación total en Private InvIT del 34,1%.

Tal y como prescribe la NIIF 10, se han analizado los acuerdos sociales existentes entre los socios y el resto de contratos relativos al proyecto y se ha concluido que las mayorías reforzadas y los derechos de veto establecidos en los mencionados acuerdos para la aprobación de la mayoría de las decisiones relevantes implica que Ferrovial tenga una influencia significativa sobre Private InvIT, por lo que la participación del 23,99% se integra por el método de puesta en equivalencia de conformidad con la NIC 28.

Con respecto al ejercicio de adquisición del precio de compra, a junio de 2024 la valoración de los activos y pasivos identificables de Private InvIT sigue en curso a la fecha de adquisición y, por lo tanto, el valor razonable de los activos netos adquiridos no se considera definitivo.

Energía

Ferrovial Energy US, LLC. adquiere Misae Solar IV, LLC, un proyecto fotovoltaico de 257 MW en el condado de Leon

El 1 de mayo, Ferrovial, a través de Ferrovial Energy US, LLC, adquiere una participación del 100% en Misae Solar IV, LLC, un proyecto fotovoltaico de 257 MW en el condado de Leon, Texas, por un precio de adquisición de 14,8 millones de dólares (13,8 millones de euros). La empresa se encargará del diseño, la construcción y la explotación de la planta.

Resto

Venta del 24,78% de Grupo Serveo, S.L.

El 28 de junio, Ferrovial completó la venta de su participación del 24,78% en Grupo Serveo al principal accionista, Portobello Capital, por 55 millones de euros. 15 millones del precio han sido aplazados (hasta cuatro años después de la fecha de finalización, sin devengo de intereses). La plusvalía antes de impuestos de la enajenación asciende a 33 millones de euros, contabilizados en la cuenta de resultados dentro de la partida «Deterioro y enajenación de inmovilizado», como se indica en la nota 9.1. De acuerdo con la legislación fiscal española, el 95% de la plusvalía no está sujeta a impuestos, siendo el tipo impositivo efectivo del 1,25%.

Este 24,78% fue adquirido por Ferrovial en 2022 al vender a Portobello el negocio de infraestructuras de servicios en España. Esta operación culmina la desinversión de Ferrovial en el negocio de servicios en España como parte de su estrategia para centrarse en su negocio principal: el desarrollo y explotación de infraestructuras sostenibles. Como resultado de la transacción, Ferrovial deja de ser accionista de Grupo Serveo y deja de estar representada en su Consejo de Administración.

1.3 Activos y pasivos mantenidos para la venta

A 30 de junio de 2024 los activos mantenidos para la venta ascienden a 78 millones de euros y los pasivos a 16 millones de euros, relacionados principalmente con los activos disponibles por puesta en equivalencia que se prevé vender en un plazo de 12 meses, así como con la participación del 25% en FGP Topco Limited, accionista directo de Heathrow Airport Holdings Limited (HAH), titular del aeropuerto de Heathrow en Londres, Reino Unido. No había activos ni pasivos mantenidos para la venta a 31 de diciembre de 2023.

En la siguiente tabla se puede ver la composición por naturaleza de los diferentes activos y pasivos que están clasificados como mantenidos para la venta a junio de 2024:

(Millones de euros)	30.06.2024
Activos no corrientes	77
Inversión en asociadas	67
Impuestos diferidos	10
Otros activos no corrientes	0
Activos corrientes	1
Tesorería y equivalentes	1
TOTAL activos clasif. como mant. para venta	78

(Millones de euros)	30.06.2024
Pasivos no corrientes	16
Impuestos diferidos	16
TOTAL pasivos clasif. como mant. para venta	16

Con respecto a la desinversión de Heathrow Airport Holdings, tal y como se desglosa en los Estados Financieros Consolidados de diciembre de 2023, el 28 de noviembre, Ferrovial formalizó un contrato de compraventa de acciones con Ardian y The Public Investment Fund (PIF), en virtud del cual Ferrovial aceptó vender la totalidad de su participación (una participación del 25%) en FGP Topco Limited.

A cierre del ejercicio 2023, la finalización de la operación estaba sujeta al cumplimiento de algunos derechos de acompañamiento (*tag-along*) de los accionistas y de las condiciones reguladoras aplicables y, en consecuencia, no existía ninguna garantía de que se fuera a completar la operación.

Durante 2024, las partes han estado trabajando para cumplir las condiciones anteriormente mencionadas, que dieron lugar a una oferta revisada presentada por Ardian y PIF el 14 de junio para adquirir acciones que representan el 37,62% del capital social de FGP Topco por 3.259 millones de libras, de los cuales el 19,75% correspondería a la participación de Ferrovial, sujeto al cumplimiento de los derechos de algunos accionistas y a las condiciones reglamentarias aplicables.

El 25 de julio de 2024, tras la expiración del plazo para ejercer los derechos de acompañamiento (*tag-along rights*), y de adquisición preferente (*pre-emption rights*), ningún accionista de FGP Topco ha ejercido estos derechos.

En consecuencia, y según la oferta revisada presentada por Ardian y PFI, Ferrovial y los accionistas que venden al mismo tiempo que Ferrovial (*tagging shareholders*), venderán una parte proporcional de sus acciones en FGP Topco, lo que implica que Ferrovial

seguirá siendo accionista con un 5,25% del capital social emitido de la sociedad. Tras la venta, Ferrovial y los accionistas que venden al mismo tiempo tendrán acciones que representan en conjunto un 10% del total del capital social emitido de FGP Topco, mientras que Ardian y PIF poseerán acciones que representan aproximadamente el 22,6% y el 15,0%, respectivamente, mediante vehículos individuales.

La operación está supeditada a las aprobaciones regulatorias aplicables y, por lo tanto, no se puede garantizar que la operación formalizada se vaya a completar.

En vista de lo anterior, la participación del 25% de FGP Topco Limited a 30 de junio de 2024 se ha reclasificado como mantenida para la venta. La participación en esta sociedad se mantiene a cero, debido a que las pérdidas generadas en ejercicios anteriores dejaron el patrimonio atribuible a Ferrovial en valor negativo.

2. Evaluación del principio de empresa en funcionamiento

En junio de 2024, Ferrovial tiene una buena posición de liquidez y su tesorería y equivalentes alcanzan los 3.659 millones de euros (4.789 millones de euros a diciembre de 2023).

Como en los ejercicios anteriores, para evaluar la aplicación del principio de empresa en funcionamiento, el grupo ha realizado un análisis de las necesidades futuras de caja a junio de 2024, centrado los ejercicios 2024 y 2025, incluyendo adicionalmente un escenario pesimista que contempla una serie de hipótesis estrés sobre los flujos de caja de la Sociedad, entre las que destacan:

- Reducción en la recepción de dividendos en 2024 y 2025 procedentes de proyectos de infraestructuras (50% para aeropuertos y autopistas y la totalidad para energía).
- 50% en los flujos de caja del negocio de Construcción en 2024 y 2025 (excluyendo pagos por arrendamiento).
- Aportaciones de capital contingente por importe de unos 100 millones de euros al año.
- Demora de los procesos de desinversiones en curso más allá de 2025.

La conclusión de dicho análisis es que, a pesar de que ese escenario pesimista sí implicaría un deterioro de la posición de caja de la compañía, se seguiría manteniendo una posición de caja suficiente para hacer frente a los compromisos asumidos. Por lo tanto, se concluye que teniendo en cuenta la información disponible, no se tiene conocimiento de incertidumbres materiales relacionadas con hechos o condiciones que puedan generar dudas significativas sobre la capacidad del Grupo de continuar como empresa en funcionamiento durante los próximos doce meses desde la fecha de emisión de los presentes estados financieros consolidados resumidos intermedios.

3. Resumen de las principales políticas contables

3.1 Bases de presentación

Los estados financieros consolidados resumidos intermedios de Ferrovial SE adjuntos, que corresponden al periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2024, han sido preparados de acuerdo con la NIC 34 “Información financiera intermedia”.

Según lo establecido en dicha norma, la información financiera intermedia se prepara poniendo énfasis en las nuevas actividades, sucesos y circunstancias ocurridos durante el semestre y sin duplicar la información publicada previamente en los estados financieros consolidados del ejercicio 2023. Por lo anterior, para una adecuada comprensión de la información que se incluye en estos estados financieros consolidados resumidos intermedios, los mismos deben leerse conjuntamente con los estados financieros consolidados del Grupo de los ejercicios terminados a 31 de diciembre de 2023, que fueron preparadas conforme a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) adoptadas por la Unión Europea.

La información relativa al periodo comparable 2023 contenida en estos estados financieros consolidados resumidos intermedios difiere de la información relativa al periodo comparativo 2023 reportada simultáneamente por Ferrovial a la Securities and Exchange Commission (SEC). La diferencia se debe al pasivo reconocido por Ferrovial por a la auditoría fiscal del Impuesto sobre Sociedades español del ejercicio 2006 (120 millones de euros a diciembre de 2022). El 12 de septiembre de 2023, el Tribunal Supremo falló a favor de Ferrovial en relación con la liquidación del IS español del Grupo de 2006 relativa a la aplicación de una deducción por actividades de exportación. En los estados financieros reportados a la Netherlands Authority for the Financial Markets (AFM), este pasivo fue dado de baja a través de la cuenta de pérdidas y ganancias en diciembre de 2023, sin embargo, ya que esta resolución proporcionó evidencia de las condiciones que existían al final del primer período de reporte reportado a la SEC (diciembre de 2021), este pasivo no fue reconocido en los estados financieros reportados a la SEC.

Esta diferencia está impactando los siguientes elementos:

- El resultado neto atribuido a la sociedad dominante de junio de 2023 reportado a la SEC en la cuenta de pérdidas y ganancias (115 millones de euros) difiere del resultado neto reportado a la AFM (114 millones de euros), debido a que en los estados financieros de la AFM se registró 1 millón de euros de gastos por intereses financieros relacionados con el pasivo.
- Esta cifra está impactando también en el Estado de Resultado Global y en el Flujo de Caja, debido a que el resultado neto atribuido a la sociedad dominante es parte de ambos estados financieros.
- Finalmente, el Patrimonio total de apertura de diciembre 2022 incluido en el Estado de Cambios en el Patrimonio de diciembre 2023 reportado a la SEC (6.473 millones de euros) difiere de las cifras reportadas a la AFM (6.353 millones de euros), como se explicó anteriormente, porque el pasivo no fue reconocido en los estados financieros de la SEC.

3.2 Políticas contables aplicadas.

Las políticas contables aplicadas al formular estos estados financieros consolidados resumidos intermedios son las mismas que las aplicadas a los estados financieros consolidados correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023, a excepción de la adopción de las nuevas normas en vigor a partir del 1 de enero de 2024. Se aplican por primera vez varias modificaciones en el presente ejercicio, pero no han afectado a las políticas contables ni a los estados financieros del Grupo.

3.3 Estimaciones y juicios contables

En los estados financieros consolidados resumidos intermedios a 30 de junio de 2024 se han realizado estimaciones para valorar algunos de los activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos. Las cuestiones sobre las que se realizaron estimaciones se detallan en los estados financieros consolidados correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023 (Nota 1.3.4).

3.4 Criterios de consolidación

Los criterios de consolidación a 30 de junio de 2024 son consistentes con los aplicados en los estados financieros consolidados del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023.

4. Información por segmentos

A efectos de gestión, el Grupo se organiza en unidades de negocio en función de sus actividades y servicios y cuenta con cuatro segmentos de información (Nota 1.1).

Como se indica en la Nota 1.1, en enero de 2024 Ferrovial aprobó una reorganización parcial de sus divisiones de Negocio en virtud de la cual se fusionaron la línea de negocio de soluciones energéticas y la línea de negocio de infraestructuras energéticas. Como consecuencia de esta reorganización, las cifras de 2023 se han reexpresado, sin que tenga ningún impacto sobre los estados financieros consolidados.

El consejero delegado mundial es el principal responsable encargado de decidir a nivel operativo (CODM) y supervisa los resultados de explotación de nuestras unidades de negocio con el objetivo de tomar decisiones sobre la asignación de recursos y la evaluación del rendimiento. El rendimiento de los segmentos se evalúa en función del resultado y se valora de manera coherente con el resultado en los estados financieros consolidados. Asimismo, la información comunicada al mercado también se desglosa en los cuatro segmentos anteriores.

Los ingresos de Construcción y Autopistas representan el 79% y el 14%, respectivamente, de los ingresos consolidados del grupo. El segmento Aeropuertos también es un área de actividad significativa para Ferrovial, así como el segmento Energía, un área de negocio relativamente nueva para la que el Grupo tiene planes de crecimiento futuros y, por lo tanto, ambos se presentan como segmentos de información. El Consejero Delegado evalúa su rendimiento por separado en función de una Cuenta de Pérdidas y Ganancias valorada de manera coherente con el resultado de los estados financieros consolidados.

En la tabla a continuación se presenta la cuenta de pérdidas y ganancias por segmentos de los periodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2024 y el 30 de junio de 2023. En la columna "Resto" se incluyen los ingresos y/o gastos correspondientes a las empresas no asignadas a ningún área de actividad, destacando Ferrovial SE sociedad cabecera del Grupo y sus otros negocios, como las plantas de tratamiento de residuos en Reino Unido y los servicios a la minería en Chile. La columna "ajustes" recoge las eliminaciones de consolidación existentes entre segmentos.

ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS RESUMIDOS INTERMEDIOS DE FERROVIAL SE DEL PERIODO DE SEIS MESES TERMINADO EL 30 DE JUNIO DE 2024 (NO AUDITADOS)

Cuenta de pérdidas y ganancias consolidada resumida del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2024:

(Millones de euros)	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Energía	Otros	Ajustes	Junio 2024
Ingresos	3.371	595	30	114	251	(94)	4.267
Total gastos de explotación	3.188	167	28	119	257	(95)	3.664
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	77	115	8	5	13	—	218
Deterioro y enajenación de inmovilizado	—	132	—	—	34	—	166
Resultado de explotación	107	445	(6)	(10)	15	—	551
Resultado derivados y otros resultados financieros	(15)	(48)	62	1	12	(2)	10
Resultado financiero financiación	75	(103)	(12)	(3)	(88)	2	(129)
Resultado financiero	60	(151)	50	(2)	(76)	—	(119)
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	—	106	4	—	4	—	114
Resultado antes de impuestos procedente de actividades continuadas	167	400	48	(12)	(57)	—	546
Ingreso/(gasto) por impuesto sobre sociedades	(36)	(19)	6	—	12	—	(37)
Resultado neto de impuestos procedente de actividades continuadas	131	381	54	(12)	(45)	—	509
Resultado neto de impuestos procedente de actividades discontinuadas	—	—	—	—	9	—	9
Resultado neto	131	381	54	(12)	(36)	—	518
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	(29)	(73)	(2)	—	—	—	(104)
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	102	308	52	(12)	(36)	—	414

Cuenta de pérdidas y ganancias consolidada resumida del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2023

(Millones de euros)	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Energía	Resto	Ajustes	Junio 2023 (*)
Ingresos	3.159	492	28	104	266	(109)	3.940
Total gastos de explotación	3.102	132	30	102	283	(109)	3.540
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	61	115	6	5	14	—	201
Deterioro y enajenación de inmovilizado	—	—	—	—	—	—	—
Resultado de explotación	(4)	245	(8)	(3)	(30)	—	200
Resultado derivados y otros resultados financieros	(17)	—	7	—	12	—	2
Resultado financiero financiación	51	(108)	1	—	(47)	—	(103)
Resultado financiero	34	(108)	8	—	(35)	—	(101)
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	—	73	5	—	5	—	83
Resultado antes de impuestos procedente de actividades continuadas	30	210	5	(3)	(60)	—	182
Ingreso/(gasto) por impuesto sobre sociedades	(14)	(5)	—	—	(1)	—	(20)
Resultado neto de impuestos procedente de actividades continuadas	16	205	5	(3)	(61)	—	162
Resultado neto de impuestos procedente de actividades discontinuadas	—	—	—	—	6	—	6
Resultado neto	16	205	5	(3)	(55)	—	168
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	(3)	(51)	—	—	—	—	(54)
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	13	154	5	(3)	(55)	—	114

(*) Véase Nota 3.1 Bases de presentación

5. Principales variaciones del estado consolidado de situación financiera.

5.1 Impacto por tipo de cambio

Ferrovial tiene negocios fuera de la zona euro a través de diferentes filiales. Los tipos de cambio utilizados para la conversión de dichos estados financieros para su integración en el Grupo consolidado son los siguientes.

ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS RESUMIDOS INTERMEDIOS DE FERROVIAL SE DEL PERIODO DE SEIS MESES TERMINADO EL 30 DE JUNIO DE 2024 (NO AUDITADOS)

Para partidas cuenta de pérdidas y ganancias y del flujo de caja:

TIPO DE CAMBIO MEDIO	30.06.2024	30.06.2023	Variación 24/23 (*)
Libra esterlina	0,855	0,876	(2,46)%
Dólar estadounidense	1,081	1,081	0,02%
Dólar canadiense	1,468	1,456	0,83%
Dólar australiano	1,643	1,600	2,67%
Zloty polaco	4,316	4,625	(6,67)%
Rupia india	89,991	88,872	1,26%
Peso chileno	1.017,117	871,458	16,71%

Para partidas de balance:

TIPO DE CAMBIO DE CIERRE	30.06.2024	31.12.2023	Variación 24/23 (*)
Libra esterlina	0,847	0,867	(2,27)%
Dólar estadounidense	1,071	1,104	(2,95)%
Dólar canadiense	1,466	1,461	0,34%
Dólar australiano	1,606	1,621	(0,88)%
Zloty polaco	4,312	4,343	(0,71)%
Rupia india	89,299	91,943	(2,88)%
Peso chileno	1.010,090	967,780	4,37%

(*) Una variación negativa supone una apreciación de la moneda de referencia con respecto del euro y viceversa.

Esta evolución ha supuesto un impacto positivo en fondos propios atribuibles a la sociedad dominante de 27 millones de euros, registrados como diferencias de conversión (Nota 6).

5.2 Adquisiciones y fondo de comercio

a) Principales variaciones del ejercicio:

El movimiento del epígrafe de fondo de comercio de consolidación para junio de 2024 es el siguiente:

(Millones de euros)	SALDOS A 31.12.2023	ADICIONES	OTROS	TIPO DE CAMBIO	SALDOS A 30.06.2024
Construcción	135	–	–	2	137
Budimex	70	–	–	0	70
Webber	65	–	–	2	67
Autopistas	259	–	–	8	267
I-66 Express Mobility Partners Hold. LLC	259	–	–	8	267
Aeropuertos	27	–	–	–	27
Dalaman	27	–	–	–	27
Energía	43	–	–	1	45
Transchile	43	–	–	1	45
Otros	10	–	–	–	10
Steel Ingeniería	10	–	–	–	10
TOTAL	475	–	–	11	486

b) Evaluación de la dirección de indicadores potenciales de deterioro:

Basándose en el buen rendimiento de los activos (volúmenes de tráfico, ingresos, gastos de explotación, etc.) en comparación con las últimas proyecciones disponibles sobre la evolución del negocio, no se ha identificado ningún indicio de deterioro a cierre de junio. El test de deterioro anual para los fondos de comercio existentes en el Grupo suele realizarse en diciembre, por lo que no se ha llevado a cabo en la fecha de elaboración de los presentes estados financieros consolidados resumidos intermedios.

5.3 Inmovilizado en proyectos de infraestructuras

El inmovilizado de proyectos de infraestructuras ascienden a 13.839 millones de euros a 30 de junio de 2024 (13.495 millones de euros a 31 de diciembre de 2023) y comprenden proyectos en el marco del modelo de activos intangibles por valor de 13.679 millones de euros y en el marco del modelo de activos financieros por valor de 160 millones de euros.

Se muestra a continuación el detalle del modelo de activo intangible en proyectos de infraestructuras a 30 de junio de 2024:

ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS RESUMIDOS INTERMEDIOS DE FERROVIAL SE DEL PERIODO DE SEIS MESES TERMINADO EL 30 DE JUNIO DE 2024 (NO AUDITADOS)

(Millones de euros)	SALDO A 01.01.24	TOTAL ADICIONES NETAS	IMPACTO POR TIPO DE CAMBIO	SALDO A 30.06.24
Autopistas España	721	3	–	724
Autopistas USA	12.823	85	392	13.300
Resto Autopistas	4	–	–	4
Inversión Autopistas	13.549	88	392	14.028
Amortización acumulada	(834)	(104)	(18)	(956)
Inversión neta Autopistas	12.715	(16)	374	13.072
Inversión en otros proyectos de infraestructuras	650	1	–	651
Amortización de otros proyectos de infraestructuras	(34)	(11)	–	(45)
Total inversión neta en otros proyectos de infraestructuras	616	(10)	–	606
TOTAL INVERSIÓN	14.199	89	392	14.679
TOTAL AMORTIZACIÓN Y PROVISIÓN	(867)	(115)	(18)	(1.000)
TOTAL INVERSIÓN NETA	13.333	(26)	374	13.679

Las variaciones más significativas en los activos sujetos al modelo intangible en el primer semestre del ejercicio 2024 fueron las siguientes:

- El impacto total por tipo de cambio ha supuesto un aumento de 374 millones de euros en 2024, atribuido totalmente a la apreciación del dólar estadounidense frente al euro.
- Incrementos de inversiones en las autopistas de Estados Unidos por 85 millones de euros, fundamentalmente en North Tarrant Express y North Tarrant Express Segmento 3.
- Amortización de las inversiones en autopistas de peaje por importe de 104 millones de euros.

El total de inversión en proyectos de infraestructuras sujetos al modelo cuenta a cobrar derivados de la aplicación de la CINIIF 12 alcanzó los 160 millones de euros (162 millones a 31 de diciembre de 2023), y se corresponden principalmente a las cantidades a cobrar a largo plazo (más de un año) de las administraciones públicas como contrapartida a los servicios prestados o inversiones realizadas en el marco de un contrato de concesión. Estos activos corresponden principalmente a la actividad de tratamiento de residuos en Reino Unido que alcanza los 77 millones de euros a 30 de junio de 2024 (77 millones a 31 de diciembre de 2023) y Concesionaria de Prisiones Lledoners en España, con 52 millones de euros (55 millones a 31 de diciembre de 2023).

5.4 Inversiones en sociedades integradas por el método de puesta en equivalencia

El detalle de la inversión en sociedades puestas en equivalencia al 30 de junio de 2024 y su evolución en el año se presenta en la siguiente tabla. Dada su relevancia se presenta de forma separada la participación en la 407 ETR (43,23%), JFK NTO (49%), AGS (50%), IRB Infrastructure Developers Limited (19,86%) e IRB Private InvIT (23,99%).

Como se menciona en los Estados Financieros de diciembre 2023, las importantes pérdidas generadas en los ejercicios anteriores en el negocio de Aeropuertos superaron el valor de las participaciones, reduciendo a cero las inversiones en AGS, no existiendo compromisos de inyección de fondos adicionales (conforme a lo establecido en NIC 28).

2024 (millones de euros)	407 ETR (43,23%)	AGS (50%)	IRB (19,86%)	IRB Private InvIT (23,99%)	JFK (49%)	OTROS	TOTAL
Saldo a 31.12.23	928	0	376	0	471	263	2.038
Variaciones de capital	0	0	0	652	173	(1)	824
Participación en el resultado	83	0	5	0	2	24	114
Dividendos	(52)	0	(5)	0	0	(8)	(65)
Diferencias de tipo de cambio	(2)	0	15	7	16	0	36
Derivados	0	0	0	0	11	15	26
Otros	0	0	(81)	0	0	(89)	(170)
Saldo a 30.06.24	957	0	310	659	673	204	2.803

Se realiza a continuación un análisis más detallado de la evolución en el primer semestre de los principales proyectos de infraestructuras que Ferrovial consolida por puesta en equivalencia.

Heathrow Airport Holding (HAH)

Tal y como se menciona en la Nota 1.3.a de los estados financieros consolidados resumidos, Ferrovial ha aceptado una oferta de Ardian y PIF para vender parte de su participación en FGP Topco Ltd. (19,75%), la sociedad dominante de Heathrow Airport Holdings Ltd. La operación sigue estando sujeta a las aprobaciones reglamentarias aplicables y, en consecuencia, no hay ninguna certeza de que la transacción se vaya a completar.

Por este motivo, el 25% de la participación de HAH se ha reclasificado como mantenida para la venta a 30 de junio de 2024.

Detalles de información relativa a 407 ETR

Como se desglosa en la tabla que aparece el comienzo de esta nota, el valor de la participación en esta sociedad ha aumentado de 928 millones de euros a 957 millones de euros, derivado fundamentalmente tanto de los resultados generados en el ejercicio (83 millones de euros por la participación de Ferrovial), motivado por la evolución positiva de los volúmenes de tráfico gracias a un aumento general de la movilidad combinado con mejores condiciones meteorológicas, parcialmente compensado por el reparto de dividendos durante el periodo (-52 millones de euros) y el impacto por tipo de cambio (-11 millones de euros).

Detalles de información relativa a AGS

Como se comenta al inicio de esta nota, la integración de los resultados negativos en años anteriores ha reducido a cero la participación.

2024 (millones de euros)	AGS (50%)
Saldo a 31.12.2023 sin NIC 28	(59)
Participación en el resultado	(6)
Derivados	(4)
Pensiones	1
Diferencias de conversión	8
Saldo a 30.06.2024 sin NIC 28	(60)

Tal y como se indica en la Nota 8.1, la sociedad ha valorado la recuperabilidad del préstamo de accionistas otorgado a AGS, concluyendo que es recuperable en base a las proyecciones actualizadas tras el acuerdo de refinanciación.

IRB Infrastructure Developers Limited

El 11 de junio de 2024, Ferrovial, a través de su filial Cintra, completó la venta de su 5% del capital de la sociedad india IRB Infrastructure Developers (IRB) por 215 millones de euros (suponiendo un tipo de cambio EUR/INR de 89,3), lo que da lugar a una plusvalía después de impuestos de 133 millones de euros (Nota 1.2). El impacto en el epígrafe "Otros" debido a la desinversión es de -80 millones de euros.

Debido a que la legislación india impone severas restricciones a la divulgación de información sensible no publicada oficialmente de las compañías cotizadas ("unpublished price sensitive information" - UPSI), la última información disponible corresponde al cierre del último ejercicio fiscal de IRB, que va de abril 2023 a marzo 2024. Esta manera de proceder es consistente con lo establecido en NIC 28, que contempla un decalaje máximo de tres meses entre los periodos de información de la sociedad inversora y la participada.

Los resultados reconocidos en la cuenta de pérdidas y ganancias (3 meses) al porcentaje de participación de Ferrovial asciende a 5 millones de euros (3 millones de euros de resultado en 2023).

IRB Infrastructure Trust (Private InvIT)

El 13 de junio de 2024 Ferrovial, a través de su filial de autopistas Cintra, adquirió una participación del 23,99% en IRB Infrastructure Trust Private InvIT, una filial de RB Infrastructure Developers Limited en la que Ferrovial tiene una participación del 19,86%. Private InvIT posee una cartera de 14 concesiones de autopistas de peaje en India con un pipeline comprometido de una concesión adicional. La inversión total alcanzó los 652 millones de euros (teniendo en cuenta un tipo de cambio de 90,21 EUR/INR). Esta inversión aumentará en 85 millones de euros debido a los compromisos de capital pendientes en proyectos que está desarrollando IRB Infrastructure Trust (teniendo en cuenta un tipo de cambio de 89,3 EUR/INR) (Nota 10.3). Ferrovial adquirió esta participación a las filiales de GIC, que antes de esta operación poseían una participación del 49% en la sociedad. Tras la operación, las filiales de GIC conservan una participación del 25% en IRB Infrastructure Trust e IRB Infrastructure Developers mantiene su participación actual del 51%. Considerando la participación indirecta que tiene Ferrovial a través del 19,86% de participación en IRB, Ferrovial mantiene una participación total en Private InvIT del 34.1% (Nota 1.2).

A junio de 2024 no se ha reconocido ningún impacto en la cuenta de pérdidas y ganancias en relación con esta adquisición.

JFK NTO LLC

Las variaciones del patrimonio neto se explican fundamentalmente por las aportaciones de capital realizadas por los socios durante el ejercicio.

ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS RESUMIDOS INTERMEDIOS DE FERROVIAL SE DEL PERIODO DE SEIS MESES TERMINADO EL 30 DE JUNIO DE 2024 (NO AUDITADOS)

El 18 de junio de 2024, la sociedad emitió Bonos Verdes por valor de 2.550 millones de USD. Una parte de la emisión (800 millones de USD) fue asegurada por Assured Guaranty Municipal Corp. («AGM»). La transacción alcanzó un coste de interés real global del 4,65% con un vencimiento medio ponderado de 30 años.

Resto de inversiones en sociedades integradas por el método de puesta en equivalencia

En el Anexo I de los estados financieros consolidados de diciembre de 2023 se incluye una relación de las participaciones en sociedades puestas en equivalencia, que incluye la denominación, país de constitución y segmento de negocio al que pertenecen, así como el porcentaje de participación y el importe agregado de activos y pasivos, importe neto de la cifra de negocios y beneficio o pérdida del ejercicio.

Los principales impactos que afectan a este epígrafe corresponden a la desinversión del 28 de junio de 2024 de la participación del 24,78% en Grupo Serveo a Portobello Capital (Nota 1.2), con un impacto de 27 millones de euros, y a la reclasificación a mantenido para la venta de determinados activos en los que el Grupo tiene previsto desinvertir, con un impacto de 62 millones de euros (Nota 1.3, recogido dentro de la partida de “otros”).

5.5 Capital circulante

En esta nota se analiza la evolución de los epígrafes del activo relativos a “Existencias” y “Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo”, y del pasivo relativos a “Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo”. El saldo neto de dichas partidas se denomina capital circulante (ver sección 4 de los estados financieros consolidados a diciembre de 2023).

A continuación, se adjunta una tabla detallando la evolución de dichas partidas:

Millones de euros	31.12.2023	Tipo de cambio	Otros	30.06.2024
Total existencias	458	6	16	480
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	907	6	48	961
Obra ejecutada pendiente de certificar	446	7	203	656
Otras cuentas a cobrar	324	1	64	389
Total deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	1.677	14	316	2.007
Acreedores comerciales	(1.698)	(13)	(60)	(1.771)
Obra certificada por anticipado	(1.124)	(17)	(15)	(1.156)
Anticipos de clientes	(406)	(2)	(6)	(414)
Otras cuentas a pagar a corto plazo	(419)	(2)	(24)	(445)
Total acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	(3.646)	(35)	(105)	(3.786)
TOTAL	(1.511)	(15)	227	(1.299)

La variación del capital circulante a junio 2024, excluyendo el impacto por tipo de cambio, alcanza los 227 millones de euros. Esta variación tiene su origen principalmente en el aumento de la obra ejecutada pendiente de certificar en Construcción, principalmente en Polonia y EE.UU.

5.6 Provisiones

Las provisiones registradas en el Grupo pretenden cubrir los riesgos derivados de las distintas actividades en las que éste opera. Para su registro, se utilizan las mejores estimaciones sobre los riesgos e incertidumbres existentes.

En los estados financieros consolidados a 31 de diciembre de 2023 se describen en detalle los distintos tipos de provisiones con los que cuenta el Grupo.

Se desglosan en esta nota todas aquellas partidas relativas a provisiones que aparecen de forma separada en el pasivo del balance. A 30 de junio de 2024, el movimiento ha sido el siguiente:

ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS RESUMIDOS INTERMEDIOS DE FERROVIAL SE DEL PERIODO DE SEIS MESES TERMINADO EL 30 DE JUNIO DE 2024 (NO AUDITADOS)

(Millones de euros)	Provisiones a largo plazo	Provisiones a corto plazo	TOTAL
Saldo a 31 de diciembre de 2023	268	1.011	1.279
Resto movimiento en el ejercicio:	23	(39)	(16)
<i>Dotaciones/reversiones con impacto en RE (otros gastos de explotación)</i>	8	35	43
<i>Dotaciones/reversiones con impacto en otras partidas de resultado</i>	24	1	25
TOTAL impacto dotaciones/reversiones	32	36	68
<i>Aplicaciones con impacto en capital circulante</i>	(10)	(70)	(80)
<i>Resto aplicaciones</i>	-	(4)	(4)
TOTAL impacto aplicaciones	(10)	(74)	(84)
Impacto variaciones de perímetro y otras transferencias	18	-	18
Impacto por diferencias de tipo de cambio	3	8	11
Saldo a 30 de junio de 2024	313	979	1.292

Los principales cambios durante el ejercicio respecto a las provisiones a largo plazo se explican principalmente por la variación en la partida de dotaciones y reversiones (32 millones de euros) así como al impacto en el resto de las aplicaciones con impacto en capital circulante (10 millones de euros) principalmente en la División de Autopistas por el efecto de la CINIF 12.

En el caso de las provisiones a corto plazo, los principales movimientos durante el ejercicio se explican por la variación en la partida de dotaciones y reversiones (+36 millones de euros), en relación con la División de Construcción, destacando Budimex y EE.UU., que se compensan con el impacto total de aplicaciones con un impacto en el capital circulante (-70 millones de euros), en relación con la actividad de tratamiento de residuos en Reino Unido y Construcción (principalmente USA, Budimex, Ferrovial Construcción UK y Colombia).

5.7 Impuestos diferidos

A continuación, se detallan los movimientos de los activos y pasivos diferidos a 30 de junio de 2024:

Impuestos diferidos (millones de euros)	31.12.2023	Var.	30.06.2024
Activo	1.006	(15)	991
Créditos fiscales	503	(16)	487
Derivados	49	15	64
Otros activos por impuestos diferidos	454	(14)	440
Pasivos	1.086	(54)	1.032
Derivados	69	24	93
Otros pasivos por impuestos diferidos	1.017	(78)	939

6. Patrimonio neto

Se detallan a continuación los movimientos de patrimonio neto para el periodo de seis meses, terminado el 30 de junio de 2024:

(Millones de euros)	Atribuido a los accionistas	Atribuido a socios externos	Total patrimonio neto
Patrimonio neto a 01.01.2024	3.766	2.113	5.879
Resultado consolidado del ejercicio	414	104	518
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	53	3	56
Impacto en reservas de planes de prestación definida	-	-	-
Diferencias de conversión	27	51	78
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	80	54	134
Importes transferidos a la cuenta de pérdidas y ganancias	5	-	5
TOTAL INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS	499	158	657
Acuerdo dividendo flexible/Otros dividendos	(48)	(267)	(315)
Operaciones de autocartera	(466)	-	(466)
RETRIBUCIÓN AL ACCIONISTA	(514)	(267)	(781)
Ampliaciones y reducciones de capital	-	13	13
Sistemas retributivos vinculados a la acción	7	-	7
Otros movimientos	3	(4)	(1)
OTRAS TRANSACCIONES	10	9	19
Patrimonio neto a 30.06.2024	3.761	2.013	5.774

ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS RESUMIDOS INTERMEDIOS DE FERROVIAL SE DEL PERIODO DE SEIS MESES TERMINADO EL 30 DE JUNIO DE 2024 (NO AUDITADOS)

La variación de los fondos propios de la sociedad dominante producida en el primer semestre del ejercicio corresponde a los siguientes efectos:

Resultado consolidado del ejercicio: el resultado del ejercicio se sitúa en 414 millones de euros para la sociedad dominante.

Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio: a diferencia del desglose que se presenta en el estado principal de cambios en el patrimonio neto, los impactos se explican netos de su efecto impositivo.

- Impacto en reservas de instrumentos de cobertura: el reconocimiento de las diferencias de valor de los instrumentos derivados designados como cobertura ha supuesto un impacto de 53 millones de euros en los fondos propios de la sociedad dominante, de los cuales 27 millones corresponden a las sociedades por integración global y 26 millones de euros a las de puesta en equivalencia.

- Diferencias de conversión: las divisas en las que Ferrovial mantiene una mayor exposición en términos de patrimonio neto (dólar canadiense, dólar estadounidense, libra esterlina y rupia india principalmente), tal y como se detalla en la Nota 5.1, han generado unas diferencias de conversión de 27 millones de euros para la sociedad dominante, principalmente el dólar estadounidense (15 millones de euros), rupia india (18 millones de euros) y libra esterlina (7 millones de euros), parcialmente compensado por el dólar canadiense (-5 millones de euros). Estas diferencias de conversión se presentan neteadas del efecto de los instrumentos de cobertura de tipo de cambio contratados por el Grupo (Nota 8.2).

Retribución al accionista:

Programa de recompra y dividendo flexible:

Como se comenta en los estados financieros consolidados del Grupo del periodo terminado el 31 de diciembre de 2023, el 30 de noviembre de 2023 Ferrovial SE anunció su decisión de implementar un programa de recompra de acciones propias de hasta un máximo de 34 millones de acciones y un importe máximo de inversión de 500 millones de euros, cuya finalidad era la posterior reducción de capital mediante la cancelación de las acciones recompradas. El programa se autorizó para el periodo comprendido entre el 1 de diciembre de 2023 y el 1 de mayo de 2024 (ambos inclusive).

El 11 de abril de 2024, el Consejo aprobó un nuevo programa de recompra por un máximo de 37 millones de acciones y un importe máximo de inversión de 500 millones de euros. El programa se autorizó para el periodo comprendido entre el 2 de mayo y el 31 de diciembre de 2024, sin perjuicio de que Ferrovial se reservó el derecho a poner fin al programa si, con anterioridad a dicho plazo, ha adquirido acciones en el marco del programa por un precio que alcance el importe máximo de inversión neta o el número máximo de acciones autorizadas, o si cualquier otra circunstancia así lo aconseja.

En la Junta General de Accionistas celebrada el 11 de abril de 2024 se comentó que el Consejo, en línea con la política de retribución al accionista llevada a cabo en ejercicios anteriores, tenía intención de aplicar uno o más dividendos a cuenta en 2024 que se distribuirían a los accionistas mediante un plan de dividendos flexibles (*scrip dividend*) por un importe equivalente en efectivo de aproximadamente 550 millones de euros.

Con la finalidad de que el Consejo pueda aplicar el dividendo flexible, la Junta General aprobó: (i) la designación del Consejo como órgano corporativo autorizado para emitir acciones ordinarias de la Sociedad y otorgar derechos y (ii) un límite o una exclusión con respecto a los derechos preferentes en relación con la emisión y/o la concesión de derechos para suscribir acciones ordinarias de la Sociedad, hasta un máximo del 5% del capital social emitido de la Sociedad en la fecha de la Junta General de 2024.

El 9 de mayo de 2024, Ferrovial SE anunció un dividendo flexible a cuenta de 0,3033 euros por acción de Ferrovial. El dividendo será pagadero en efectivo o en acciones a elección del accionista, con cargo a las reservas de Ferrovial. No hubo derechos negociables en relación con el dividendo flexible. El 19 de junio de 2024 Ferrovial anunció el ratio de este dividendo flexible a cuenta, que es de una acción nueva de Ferrovial por cada 120.211 acciones existentes de Ferrovial. El 78,21% de las acciones de Ferrovial en circulación recibió el dividendo en forma de nuevas acciones de Ferrovial. Los accionistas restantes recibieron el dividendo en forma de pago en efectivo, hasta alcanzar los 48 millones de euros.

A lo largo del primer semestre de 2024 se han adquirido 13.263.370 acciones propias a un precio medio de 35,16 euros por acción, representando un desembolso total de 466 millones de euros.

Sistemas retributivos vinculados a la acción: refleja principalmente las operaciones de autocartera relacionadas con los sistemas de retribución vinculados a la acción correspondientes a personal directivo.

La autocartera en poder de la sociedad a 30 de junio de 2024 (17.527.234 acciones) tiene un valor de mercado de 636 millones de euros. A lo largo del ejercicio 2024 se han producido las siguientes variaciones en la partida de acciones propias:

ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS RESUMIDOS INTERMEDIOS DE FERROVIAL SE DEL PERIODO DE SEIS MESES TERMINADO EL 30 DE JUNIO DE 2024 (NO AUDITADOS)

OPERACIÓN REALIZADA/OBJETIVO	Nº ACCIONES COMPRADAS	Nº ACCIONES APLICADAS AL OBJETIVO	TOTAL Nº ACCIONES
Saldo a 31.12.2023			4.759.310
Capital social	13.263.370	—	13.263.370
Sistemas retributivos	—	(495.446)	(495.446)
Acciones recibidas dividendo flexible	—	—	—
Saldo a 30.06.2024			17.527.234

Otras transacciones:

En el epígrafe “Otros dividendos socios externos” se recogen los dividendos correspondientes a los socios externos de las autopistas NTE Segmento 3, NTE, LBJ e I-77 (31, 29, 19 y 75 millones de euros respectivamente) de Ferrovial Agroman Texas, LLC - SH99 (4 millones de euros) y del Grupo Budimex (108 millones de euros).

Ampliaciones de capital socios externos: se produce un aumento de fondos propios atribuibles a socios externos por 13 millones de euros, relacionados con la constructora I-66 Mobility Partners LLC (FAM Construction LLC).

7. Tesorería y equivalentes y deuda financiera

Con el objeto de permitir una mejor comprensión de la evolución financiera del Grupo, y como se comenta en la Nota 1.1, el Grupo analiza la tesorería y equivalentes y la deuda financiera para cada periodo correspondiente, distinguiendo entre las sociedades de proyectos de infraestructura y las sociedades ex-proyectos.

A continuación, se describen las principales partidas que componen la tesorería y equivalentes y la deuda financiera.

7.1 Tesorería y equivalentes

a) Tesorería y equivalentes y caja restringida de sociedades proyectos de infraestructura

Los contratos de financiación de los proyectos de infraestructuras establecen en ocasiones la obligación de reservar determinadas cuentas restringidas cuya disponibilidad está limitada para hacer frente a determinadas obligaciones en el corto o en el largo plazo relativas al pago del principal o intereses de la deuda, así como al mantenimiento y la explotación de las infraestructuras.

En este sentido, la caja restringida a corto plazo a 30 de junio de 2024 alcanzó los 20 millones de euros (31 millones de euros en diciembre de 2023). La variación principal es una disminución de 9 millones de euros en la autopista Autovía de Aragón en España.

b) Tesorería y equivalentes y caja restringida de sociedades ex-proyectos de infraestructura

A 30 de junio de 2024 se encuentran constituidas una serie de cuentas restringidas a corto plazo, por importe de 5 millones de euros (4 millones de euros en diciembre 2023).

(Millones de euros)	JUN. 2024	DIC. 2023	VARIACIÓN
Caja restringida a corto plazo	5	4	1
Resto de tesorería y equivalentes	3.440	4.581	(1.141)
Total Tesorería y Equivalentes corto plazo	3.445	4.585	(1.140)
Caja restringida a largo plazo	27	32	(5)
Forwards asociados a la caja	(6)	(18)	12
Total Tesorería y Equivalentes	3.466	4.599	(1.133)

La disminución en tesorería y equivalentes se debe principalmente a las inversiones realizadas durante el ejercicio, principalmente en IRB Private InvT (-652 millones de euros) y a las aportaciones de capital a JFK (-173 millones de euros), así como a la retribución al accionista de Ferrovial SE por importe de -514 millones de euros y los dividendos pagados a socios externos de las participadas por importe de -260 millones de euros, al préstamo participativo adicional concedido por la participación de Ferrovial por importe de -47 millones de euros (-40 millones de libras, Nota 8.1) a AGS en relación con el proceso de refinanciación. Estas disminuciones se compensan parcialmente con la venta del 5% de IRB Infrastructure Developers (211 millones de euros incluyendo los costes de transacción), la venta del 24,78% de Grupo Serveo, S.L. (40 millones de euros) y el cobro del préstamo concedido en la desinversión de Amey el 5 de abril de 2024 (176 millones de euros) (Nota 8.1).

7.2 Deuda financiera

a) Sociedades proyectos de infraestructura

(Millones de euros)	DIC. 2023	DISPOSICIONES NETAS	TIPO DE CAMBIO	VARIACIONES DE PERÍMETRO	JUN.2024
Autopistas	7.410	121	207	–	7.738
Construcción	106	(2)	–	–	104
Aeropuertos	104	(4)	–	–	100
Energía	246	6	7	–	259
Otros	49	(2)	1	–	48
Total deuda proyectos infraestructuras	7.915	119	215	–	8.249

La deuda de proyectos de infraestructuras se incrementa en 334 millones de euros con respecto a diciembre de 2023, fundamentalmente por las siguientes razones:

- La apreciación del dólar estadounidense frente al euro (Nota 5.1) ha supuesto un mayor endeudamiento por 215 millones de euros (principalmente 56 millones de euros en la autopista LBJ, 46 millones de euros en NTE 35W, 45 millones de euros en NTE Mobility Partners y 50 millones de euros en I-66).
- En relación a las disposiciones netas (119 millones de euros), 111 millones de euros se corresponden a incrementos y disminuciones con efecto en la caja, principalmente en la autopista I-77 (136 millones de euros) debido a la nueva financiación realizada a través de la emisión de bonos utilizada para amortizar el préstamo TIFIA (Transportation Infrastructure Finance and Innovation Act) y a la amortización de deuda en Cintra Inversora de Autopistas en Cataluña, S.L. (15 millones de euros).

A 30 de junio de 2024 todas las sociedades proyectos cumplen con los covenants significativos vigentes, excepto Centella Trasmisión S.A que los ha incumplido. Su deuda se ha reclasificado a corto plazo por un importe de 128 millones de euros. Se espera que esta situación se resuelva a corto plazo. El valor contable de este proyecto no ha variado al cierre de junio. El grupo ha evaluado la recuperabilidad de la inversión en este proyecto, concluyendo que es recuperable sobre la base de las proyecciones actuales disponibles.

a) Sociedades ex-proyectos de infraestructura

(Millones de euros)	DIC. 2023	RESTO VARIACIÓN NETA	TIPO DE CAMBIO	JUN.2024
Construcción	13	(2)	1	12
Corporación y resto	3.436	(15)	7	3.428
Total deuda exproyectos	3.449	(17)	8	3.440

No se han producido variaciones significativas en las deudas de sociedades exproyectos en comparación con diciembre de 2023.

A continuación, se muestra las variaciones desglosando entre variación de endeudamiento con contrapartida en flujo de caja, impacto por tipo de cambio y variaciones del perímetro, así como el movimiento de la deuda por el devengo de intereses, que no suponen movimiento de caja en el ejercicio:

(Millones de euros)	DIC. 2023	AUMENTO/DISMINUCIÓN IMPACTO EN CAJA	TIPO DE CAMBIO	INTERESES CAPITALIZADOS/DE VENCIDOS Y OTROS	JUN.2024
Deuda exproyectos	3.449	(30)	9	12	3.440
Cross currency swaps	13	–	(9)	–	4
Total deuda bruta, sociedades exproyectos	3.463	(30)	–	12	3.444

8. Activos financieros no corrientes y derivados financieros

Se muestran a continuación los principales epígrafes:

Millones de euros	30.06.2024	31.12.2023	Var.
Activos financieros no corrientes	983	1.148	(166)
Préstamos a largo plazo a empresas asociadas	343	262	81
Caja restringida y otros activos financieros no corrientes	530	628	(98)
Resto de activos financieros no corrientes	109	258	(148)
Derivados financieros a valor razonable (neto)	140	152	(12)
Derivados financieros a valor razonable (activo)	245	285	(40)
Derivados financieros a valor razonable (pasivo)	(105)	(133)	28

8.1 Activos financieros no corrientes

La partida “Préstamos a largo plazo a empresas asociadas” recoge fundamentalmente el préstamo concedido a AGS por importe de 219 millones de euros (187 millones de libras), frente a los 152 millones de euros a 31 de diciembre de 2023 (132 millones de libras), resultado de la reversión de la provisión para pérdidas esperadas reconocida en virtud de la NIIF 9 (10 millones de euros) y el préstamo adicional concedido por Ferrovial de 47 millones de euros (40 millones de libras), derivado del cierre del proceso de refinanciación del proyecto.

El 21 de marzo de 2024, AGS finalizó la refinanciación de su deuda, de vencimiento el 18 de junio de 2024 y un principal pendiente de 757 millones de libras. La deuda pendiente en virtud del anterior préstamo bancario se ha amortizado utilizando una combinación de los fondos del nuevo préstamo según el acuerdo de refinanciación, una aportación de capital de 80 millones de libras (de los cuales 40 millones de libras corresponden a la participación de Ferrovial) y efectivo de AGS. La aportación de 40 millones de libras de Ferrovial se financió mediante un préstamo de los accionistas adicional a los existentes a diciembre de 2023, que se ha extendido hasta febrero de 2030 a un tipo de interés actualizado.

La sociedad ha revalorado la recuperabilidad del préstamo de los accionistas concluyendo que, en base a las proyecciones actualizadas tras el acuerdo de refinanciación, es recuperable.

Adicionalmente, en este epígrafe se recogen otros préstamos otorgados a empresas asociadas por importe de 124 millones de euros (133 millones de euros en 2023), principalmente en la división de Autopistas, en particular en la Concesionaria Ruta del Cacao, S.A.S. (65 millones de euros).

La partida “Caja restringida en proyectos de infraestructuras y otros activos financieros no corrientes” corresponde fundamentalmente a depósitos realizados en las sociedades concesionarias de autopistas, cuyo uso está limitado a determinados fines previstos dentro del contrato concesional, como pago a inversiones futuras, gastos operativos, o servicio de la deuda. Durante 2024, este epígrafe ha disminuido (-98 millones de euros) fundamentalmente en I-77 (-99 millones de euros) debido a su operación de refinanciación.

“Otros activos financieros no corrientes” se refiere principalmente a los valores de renta fija, otros instrumentos de patrimonio, préstamos a largo plazo, bonos o depósitos. La principal variación durante el ejercicio corresponde al cobro el 5 de abril de 2024 del préstamo concedido en relación con la desinversión de Amey. Ferrovial recibió un principal de 149 millones de libras, en virtud del acuerdo alcanzado con Buckthorn en diciembre de 2023, mas 1,9 millones de libras en intereses devengados en 2024 (-176 millones de euros en total, principal más intereses). También incluye los intereses de los fondos de inversión en innovación por importe de 52 millones de euros.

Este epígrafe también incluye otros créditos comerciales, fundamentalmente con diversas administraciones públicas en virtud de contratos a largo plazo, principalmente correspondientes a sociedades de las divisiones de Construcción y Autopistas, que ascienden a 6 millones de euros (6 millones de euros a 31 de diciembre de 2023).

8.2 Derivados financieros

En general, la posición de derivados del Grupo y las estrategias de cobertura se han mantenido en línea con la situación descrita en detalle en los estados financieros consolidados correspondientes al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2023. Los derivados se registran por su valor de mercado a fecha de contratación y a valor razonable en fechas posteriores.

Se presentan a continuación los activos y pasivos por derivados financieros a valor razonable, así como los principales impactos en reservas y cuenta de resultados:

ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS RESUMIDOS INTERMEDIOS DE FERROVIAL SE DEL PERIODO DE SEIS MESES TERMINADO EL 30 DE JUNIO DE 2024 (NO AUDITADOS)

Millones de euros	Nocionales 30.06.2024	Saldo a 30.06.2024	Saldo a 31.12.2023	Var.	Impacto en	Impacto en PyG - VR	Otros impactos en balance o DyC
Derivados de inflación	71	104	115	(11)	(3)	(2)	(5)
Cobertura flujos de caja	71	104	115	(11)	(3)	(2)	(5)
Derivados tipo interés	1.333	1	(39)	40	41	2	(3)
Cobertura flujos de caja	1.323	1	(39)	40	37	2	1
Especulativos	10	—	—	—	—	—	—
Cobertura valor razonable	—	—	—	—	4	—	(4)
Cross currency swaps	2.100	33	58	(25)	20	(12)	(33)
Cobertura flujos de caja	250	(5)	(13)	8	1	—	7
Cobertura inversión neta extranjero	1.850	38	72	(33)	19	(12)	(40)
Derivados tipo de cambio	2.561	(18)	(1)	(17)	(15)	(5)	2
Cobertura flujos de caja	1.073	(11)	—	(11)	(11)	1	—
Cobertura valor razonable	—	(1)	—	(1)	(1)	—	—
Cobertura inversión neta extranjero	1.139	(14)	(8)	(6)	(2)	(2)	(1)
Especulativos	349	8	7	1	—	(4)	4
Equity swaps	54	19	20	—	—	8	(8)
Especulativos	54	19	20	—	—	8	(8)
TOTAL	6.119	140	152	(13)	43	(10)	(47)

La variación neta de valor razonable de los derivados financieros del Grupo asciende a -13 millones de euros, cambiando su posición de activo de 152 millones de euros a cierre de diciembre de 2023 a 140 millones de euros a cierre de junio 2024.

Las principales variaciones corresponden a:

- Los derivados de tipo de cambio (-17 millones de euros), destinados fundamentalmente a cubrir la volatilidad de las inversiones del Grupo en moneda extranjera. El principal impacto corresponde a Cintra Infrastructures SE, que ha registrado -24 millones de euros de diferencias de tipo de cambio en dólares y unas entradas de efectivo por liquidaciones por valor de 8 millones de euros.
- *Cross currency swaps* (-25 millones de euros), principalmente los de la división de Autopistas, que cubren la inversión neta en EE.UU. y Canadá.
- Los derivados de tipo de interés (40 millones de euros), donde las principales variaciones vienen explicadas fundamentalmente por el aumento en las expectativas de los tipos de interés a futuro. Este hecho es el principal motivo del impacto generado en reservas (41 millones de euros) en su mayor parte en las divisiones de Autopistas y Energía.
- Los derivados de inflación (-11 millones de euros con impacto en la cuenta de pérdidas y ganancias), corresponden a la concesionaria Autema (cuyo porcentaje de participación para el Grupo es del 76,276%).

9. Desgloses relativos a la cuenta de pérdidas y ganancias

9.1 Deterioros y enajenaciones de inmovilizado

Se incluyen en la línea denominada “Deterioros y enajenaciones de inmovilizado” principalmente los deterioros de activos y el resultado por venta y enajenación de participaciones en empresas del Grupo y asociadas.

Los resultados de deterioros y enajenaciones se explican por la venta de la participación del 5% en IRB Infrastructures Developers y la venta de la participación del 24,78% en Grupo Serveo S.L., tal y como se comenta en la Nota 1.2.

A continuación, se presenta el desglose de los principales resultados relativos a deterioros y enajenaciones a junio de 2024:

(Millones de euros)	Impacto en resultado antes de impuestos	Impacto en resultado después de impuestos
Venta del 5% de IRB	133	116
Venta de Grupo Serveo (*)	33	33
Resultado por plusvalías y enajenaciones	166	149
TOTAL DETERIORO Y ENAJENACIONES	166	149

(*) Según la legislación fiscal española el 95% de la plusvalía no está sujeta a impuestos, siendo el tipo impositivo efectivo del 1,25%.

9.2 Resultado financiero

Las siguientes tablas muestran en detalle la variación del resultado financiero por conceptos a junio de 2024 en comparación con junio de 2023.

Se presenta de forma separada el resultado de proyectos de infraestructuras del de otras sociedades (ver Nota 1.1) y dentro de cada uno de ellos se distingue entre resultado financiero por financiación, que incluye gastos financieros por créditos y préstamos con entidades de crédito y bonos, así como rendimientos generados por inversiones financieras y préstamos otorgados; y el resultado financiero por derivados y otros, que recoge el impacto de la valoración a valor razonable de las coberturas no eficientes, la actualización de los pasivos financieros, así como otros ingresos y gastos que no corresponden directamente a financiación.

Junio de 2024 frente al ejercicio anterior:

(Millones de euros)	2024	2023 (*)	Var. %
Ingresos financieros por financiación de proyectos de infraestructuras	20	15	33%
Gastos financieros por financiación de proyectos de infraestructuras	(195)	(168)	16%
Resultado financiero por financiación de proyectos de infraestructuras	(175)	(153)	14 %
Resultado por derivados y otros ajustes del valor razonable valor razonable de proyectos de infraestructuras	(1)	–	–
Resto resultado financiero, proyectos de infraestructuras	(33)	(12)	175%
Resto resultado financiero, proyectos de infraestructuras	(34)	(12)	183 %
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	(209)	(165)	27 %
Ingresos financieros por financiación de resto de sociedades	98	108	(9)%
Gastos financieros por financiación de resto de sociedades	(52)	(58)	(10)%
Resultado financiero por financiación de resto de sociedades	46	50	(8)%
Resultado por derivados y otros ajustes valor razonable resto de sociedades	19	7	171%
Resto resultado financiero resto de sociedades	25	7	257%
Resto resultado financiero resto de sociedades	44	14	214 %
Resultado financiero de resto de sociedades	90	64	41 %
Total resultado financiero	(119)	(101)	18 %

(*) Véase Nota 3.1 Bases de presentación

9.3 Gasto por impuesto de sociedades

El gasto por impuesto de sociedades de los seis primeros meses del ejercicio 2024 ha sido calculado en base a la tasa impositiva que se estima será aplicable a los resultados del ejercicio anual. Así, a junio de 2024 supone un gasto de -37 millones de euros (gasto de 20 millones de euros a junio de 2023), con el siguiente desglose entre impuesto corriente e impuesto diferido:

(Millones de euros)	30.06.2024	30.06.2023
Gasto por impuesto del ejercicio	(37)	(20)
Impuesto corriente	(52)	(24)
Impuesto diferido	15	4
Impuesto diferido del año	(22)	4
Resolución relacionada con el Real Decreto-Ley 3/2016	37	-

El gasto por impuestos corriente (-52 millones de euros) incluye el impacto de los impuestos corrientes del ejercicio y de ejercicios anteriores, destacando el pago de impuestos relacionado con la plusvalía por la venta de la participación del 5% en la empresa india IRB Infrastructure Developers (IRB) por 15 millones de euros (ver Nota 1.2 y la Nota 9.1).

El epígrafe de la “Resolución relacionada con el Real Decreto-Ley 3/2016 incluye un impacto positivo de 37 millones de euros relacionado con la resolución del Real Decreto-Ley (RDL) 3/2016 a favor de Ferrovial. Tal y como se informó en los Estados Financieros Consolidados de diciembre de 2023, el 18 de enero de 2024, el Tribunal Constitucional español anunció oficialmente su fallo relacionado con este asunto, resolviendo que el uso del RDL no resultaba adecuado para modificar los elementos esenciales del Impuesto sobre Sociedades (IS), y que esta práctica incumplía los requisitos constitucionales. Por los motivos ya mencionados, la Sociedad ha registrado este impacto positivo a junio de 2024 en relación con este litigio. La Sociedad no ha reconocido ningún impacto de esta resolución sobre la recuperabilidad futura de las pérdidas fiscales de ejercicios anteriores, ante la probabilidad de que el Parlamento apruebe una Ley similar que establecería los mismos límites anteriores para el uso de estas bases imponibles netas.

9.4 Resultado de actividades discontinuadas

Durante 2024, el resultado de actividades discontinuadas ascendía a 9 millones de euros y se corresponde con las indemnizaciones y las cantidades variables (*earn-outs*) tras la desinversión del negocio de Servicios en España y Portugal y otros ajustes relacionados con la desinversión del negocio de Amey en el Reino Unido.

10. Pasivos y activos contingentes y compromisos de inversión.

10.1. Litigios

El Grupo está sujeto a riesgos que se derivan de la resolución de litigios de diferente naturaleza que se originan en el desarrollo ordinario de su actividad. Cuando la ocurrencia de dichos riesgos se considera probable, se dotan provisiones en base a la mejor estimación de los potenciales desembolsos necesarios para liquidar las obligaciones que conllevan dichos litigios. Dichas provisiones se detallan en la Nota 5.6. Cuando la probabilidad de que se materialicen los riesgos es más reducida, se generan pasivos contingentes. No se prevé que surjan pasivos significativos que puedan suponer efectos materiales adversos para el Grupo distintos de los ya provisionados.

También hay activos contingentes, es decir, activos que podrían surgir como consecuencia de diversos procedimientos abiertos. Este tipo de activos no son objeto de reconocimiento en los estados financieros, a menos que su materialización sea virtualmente cierta, como exige la normativa contable para tal reconocimiento.

Los procedimientos más significativos se describen en los estados financieros consolidados de 2023 y se enumeran a continuación. Asimismo, se ofrece una descripción de los principales cambios, junto con litigios que han surgido en 2024.

a) Litigios en relación al negocio de Autopistas

Los procedimientos más significativos se describen en los estados financieros consolidados de 2023 y son los siguientes:

- Autopistas estadounidenses – NTE 35W: el 11 de febrero de 2021 se produjo un accidente de múltiples vehículos en la autopista 35W Managed Lanes, en Dallas, Tejas, en el que se vieron implicados 133 vehículos, con el resultado de seis muertos y numerosos heridos. Como consecuencia de este incidente, la sociedad concesionaria NTE Mobility Partners Segment 3 LLC, en la que Ferrovial tiene una participación del 53,66%, es parte, junto con varias sociedades estadounidenses del Grupo, en 29 de las demandas que se han interpuesto y que están en una fase muy incipiente del litigio.
- Portugal – Auto-Estradas Norte Litoral, S.A.: la masa concursal de J. Gomes – Construções do Cávado, S.A., interpuso una demanda civil contra Cintra Infrastructures SE (CISE) en la que se solicitaba la invalidez de la compra de las acciones de Auto-Estradas Norte Litoral, S.A. por parte de CISE a J. Gomes – Concessões Norte, Unipessoal, Lda.

Durante 2024 no se han producido cambios significativos en estos procedimientos ni han surgido nuevos litigios significativos.

b) Litigios relacionados con el negocio de Construcción

Los procedimientos más significativos se describen en los estados financieros consolidados de 2023 y son los siguientes:

- Negocio de Construcción en España: en 2019 la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) abrió un expediente sancionador a Ferrovial Construcción, S.A. y otras empresas constructoras por supuestos comportamientos contrarios a la libre competencia.
- Proyecto D4R7 (Eslovaquia) – Hay dos procesos en curso:
 - Investigación penal por presuntos riesgos ambientales asociados a los permisos obtenidos para el uso de tierra procedente de dos canteras privadas en Jánošíková.
 - Investigación penal por presuntos riesgos ambientales asociados a los permisos obtenidos para el uso de tierra de relleno en Blatná na Ostrove.
- FBSerwis (Polonia): el 1 de febrero de 2023, el entonces Presidente y el Vicepresidente del Comité de Dirección de FBSerwis, S.A., una filial de Budimex, fueron detenidos en Varsovia (Polonia), por la Oficina Central Anticorrupción. Según la información facilitada públicamente por la Fiscalía Nacional polaca, las detenciones estaban relacionadas con una investigación más amplia por presunto fraude fiscal y blanqueo de capitales, falsificación de facturas y soborno.
- Proyecto Bucaramanga (Colombia): en diciembre de 2023, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) de Colombia impuso una sanción por retrasos en el proyecto a la concesionaria del proyecto Ruta del Cacao, Concesionaria Ruta del Cacao, S.A.S.

- Proyecto de la I-66 (EE.UU.): en junio de 2024, las tres partes implicadas (el contratista de diseño y construcción, el promotor y el Departamento de Transporte de Virginia) acordaron la finalización del proyecto. No obstante, el litigio presentado en relación con la pandemia de Covid-19 y las cuestiones asociadas sigue abierto.
- I-285 (EE.UU.): en junio de 2024, el contratista North Perimeter Contractors LLC y su cliente, el Departamento de Transporte de Georgia, han llegado a un acuerdo ("Supplemental Agreement"). En consecuencia, se ha resuelto el procedimiento de reclamación pendiente.

Durante 2024, los cambios son los descritos anteriormente en los proyectos de la I-66 e I-285. No han surgido nuevos litigios significativos.

c) Litigios y otros pasivos contingentes relacionados con el negocio de Energía

En los estados financieros consolidados de 2023 no se describen procedimientos significativos.

A continuación, se describen las principales posibles reclamaciones a 30 de junio de 2024.

Proyecto Centella (Chile)

En 2018, la República de Chile adjudicó el diseño, la construcción y la explotación de una nueva línea de transmisión de doble circuito de 252 kilómetros, 220 kV - 580 MVA ("Proyecto Centella") a Centella Transmisión S.A.

Debido a las circunstancias imprevistas, incluidos los sucesos de fuerza mayor que afectan a la construcción y la finalización del proyecto, el Proyecto sufrió ciertos retrasos que podrían afectar al cumplimiento de los plazos para su finalización.

Centella Transmisión S.A. ha presentado una solicitud de ampliación al Ministerio de Energía chileno amparándose en los sucesos de fuerza mayor arriba mencionados, que sigue pendiente de respuesta, lo que podría permitirle finalmente cumplir el nuevo plazo de hitos.

En caso de que el Ministerio de Energía no acepte la solicitud de Centella, puede que proceda al cobro de una fianza y que aplique sanciones en virtud del contrato.

Aunque los sucesos de fuerza mayor se deben evaluar en función de cada caso, el Ministerio de Energía en el pasado ha concedido diferentes ampliaciones de hitos debido a los sucesos de fuerza mayor en proyectos de transmisión.

En vista de lo anterior, a fecha de hoy, el resultado de este riesgo es incierto.

d) Litigios de carácter fiscal

Los procedimientos más significativos se describen en los estados financieros consolidados de 2023 y son los siguientes:

- Los procedimientos fiscales relativos a la amortización a efectos fiscales del fondo de comercio financiero derivado de las adquisiciones de Amey y Swissport
- Inconstitucionalidad del Real Decreto-Ley 3/2016 (RDL 3/2016): el 18 de enero de 2024 el Tribunal Constitucional se pronunció en relación con el RDL 3/2016, que modificaba el impuesto sobre sociedades limitando la compensación de pérdidas netas de explotación (límite actual del 25% frente al 70% anterior al RDL), estableciendo además límites a la aplicación de deducciones por doble imposición y obligaciones imperativas, como la integración automática en la base imponible de las pérdidas por deterioro de participaciones accionariales deducidas en ejercicios anteriores.

La Sentencia del Tribunal Constitucional, publicada el 20 de febrero de 2024, resuelve que el uso del Real Decreto-Ley no resulta adecuado para modificar los elementos esenciales del Impuesto sobre Sociedades (IS), y que esta práctica incumple los requisitos constitucionales. Basándose en este fundamento, el Tribunal Constitucional anuló el RDL 3/2016, que se considera nulo de pleno derecho. La Sociedad ha interpuesto varias demandas en relación con su liquidación de Impuesto sobre Sociedades, correspondiente a los ejercicios fiscales 2016 a 2023, basándose en el mismo argumento.

Como resultado de la sentencia del Tribunal Constitucional, la Sociedad considera que es virtualmente cierto que obtenga una sentencia favorable, por lo que el importe esperado a recuperar por el Grupo en relación con los ejercicios 2016 a 2023 asciende a 37 millones de euros (Nota 9.3). La Sociedad ha registrado este impacto en el ejercicio 2024.

Durante 2024 no se han producido cambios significativos en estos procedimientos ni han surgido nuevos litigios significativos.

10.2. Garantías

a) Avales bancarios y otras garantías otorgadas por compañías aseguradoras

A 30 de junio de 2024, las sociedades del Grupo tenían prestados avales bancarios y otras garantías otorgadas por compañías aseguradoras por un total de 8.476 millones de euros (8.533 millones de euros en diciembre de 2023), desglosados en: i) 3.017 millones de euros correspondientes a avales otorgados por entidades financieras (3.358 millones de euros en diciembre de 2023), ii) 5.459 millones de euros de garantías otorgadas por agencias de *bonding* y compañías de seguros (5.175 millones de euros en diciembre de 2023). Estas garantías cubren frente a los clientes la responsabilidad por la correcta ejecución de los contratos de construcción o prestación de servicios donde intervienen sociedades del Grupo. De tal manera que, si un proyecto no fuese realizado, la garantía sería ejecutada por el cliente.

De entre el total de avales, 645 millones de euros (796 millones a 31 de diciembre de 2023) garantizan inversiones comprometidas en el capital de proyectos de infraestructuras, 617 millones de euros son relativos al proyecto JFK (Nota 10.3).

b) Garantías otorgadas por unas sociedades a favor de otras dentro del Grupo

Existen garantías otorgadas entre empresas del grupo para cubrir responsabilidades frente a terceros, bien sea por relaciones contractuales, comerciales o financieras. Dichas garantías, en general, no tienen efecto en el análisis de las cuentas consolidadas del grupo. No obstante, existen determinadas garantías otorgadas por sociedades exproyectos a sociedades proyecto que, debido a la calificación de la deuda de proyectos como deuda sin recurso, resulta relevante desglosar. También conviene mencionar aquellas garantías otorgadas en favor de sociedades por puesta en equivalencia, sea o no de proyecto, en la medida en que las mismas podrían implicar en el futuro desembolsos adicionales en el capital de éstas si se llegasen a cumplir los eventos garantizados.

A continuación, se detalla el importe de este tipo de garantías vivas a 30 de junio de 2024 y de su variación con respecto a diciembre de 2023:

b.1) Garantías otorgadas por sociedades ex-proyectos a sociedades proyectos integradas por integración global (capital contingente)

El importe de estas garantías asciende a 137 millones de euros a 30 de junio de 2024 (120 millones de euros a 31 de diciembre de 2023).

b.2) Garantías otorgadas por sociedades ex-proyectos a sociedades proyectos integradas por puesta en equivalencia (capital contingente)

Las garantías en relación con la financiación de los proyectos de infraestructura ascienden a 27 millones de euros al porcentaje de participación del Grupo Ferrovial (26 millones de euros a 31 de diciembre de 2023).

b.3) Otras garantías otorgadas a sociedades titulares de derechos sobre concesiones

El Grupo opera en el Reino Unido (Thalia) cuatro plantas de tratamiento de residuos y generación de energía a partir de dicho tratamiento. Dichas plantas están siendo explotadas mediante contratos de concesión con las administraciones locales en los que se regula la construcción y posterior explotación. Los activos de Thalia formaban parte del grupo Amey y fueron excluidos del perímetro de venta de Amey, y transferidos al grupo Ferrovial.

Las garantías que garantizan el cumplimiento de los compromisos relativos a los activos ascienden a 371 millones de libras a 30 de junio de 2024 (358 millones de libras a 31 de diciembre de 2023) y son otorgadas por diferentes empresas del Grupo. En determinados escenarios puntuales y específicos como el fraude, dolo o abandono del activo, la garantía puede llegar a ser ilimitada.

En los últimos años dichas plantas han tenido problemas tanto en la fase de construcción como en la fase de puesta a punto y explotación. A 30 de junio 2024, el Grupo tenía reconocida una provisión por pérdidas futuras en relación a estas plantas por importe de 27 millones de libras. Dicha provisión no incluye los gastos de estructura de dicho negocio que se estiman en una cifra de 7 millones de libras anuales.

b.4) Garantías otorgadas en los procesos de desinversión

En los distintos contratos de venta firmados en el proceso de desinversión de la antigua División de Servicios se han otorgado diversas garantías a los compradores en relación con la evolución de diversos litigios potenciales o en curso en las fechas de las distintas operaciones.

Aquellas garantías que cumplen los requisitos establecidos en la normativa contable para su registro (NIC 37) están provisionadas. A 30 de junio de 2024 el saldo en balance asciende a 20 millones de euros (22 millones de euros en diciembre de 2023). Las principales garantías se desglosaron en los Estados Financieros de diciembre de 2023.

c) Garantías recibidas de terceros

A 30 de junio de 2024 Ferrovial cuenta con garantías recibidas de terceros por un total de 1.686 millones de euros (1.758 millones a 31 de diciembre de 2023), fundamentalmente provenientes de las sociedades de Ferrovial Construcción en Estados Unidos por un importe total de 1.318 millones de euros, Grupo Budimex por 191 millones de euros y resto de sociedades constructoras por 176 millones de euros, destacando las sociedades de Reino Unido por 110 millones de euros.

Estas garantías recibidas de terceros se corresponden a avales técnicos mediante los que determinados subcontratistas o proveedores en la actividad de construcción garantizan el cumplimiento íntegro de sus obligaciones contractuales en relación con las obras en las que son contratados, sin que sea posible su venta o pignoración.

10.3. Compromisos

a) Compromisos de inversión

Los compromisos de inversión asumidos por el Grupo con relación a las aportaciones de capital en proyectos de infraestructuras son de 1.041 millones de euros (849 millones de euros en diciembre de 2023). De este importe, 275 millones de euros están pendientes de cierre financiero. El aumento producido durante el ejercicio se debe principalmente a nuevos compromisos de inversión en proyectos de autopistas en India y Perú, y a los proyectos de energías renovables en Estados Unidos, parcialmente compensado por las inversiones realizadas en el proyecto de la nueva Terminal 1 del aeropuerto JFK de Nueva York (Nota 1.2). Cabe destacar que parte de dichos compromisos están garantizados con avales otorgados por terceros por 645 millones de euros (617 millones de euros correspondientes al proyecto de JFK) (Nota 10.2.a).

Los compromisos de inversión en sociedades en las que Ferrovial tiene una participación minoritaria ascienden a 20 millones de euros, los cuales desarrollan proyectos de innovación relacionados principalmente con energía y movilidad (41 millones de euros en diciembre de 2023).

b) Compromisos medioambientales

No se han producido variaciones con respecto a lo informado en los Estados Financieros del ejercicio 2023 en relación a las provisiones relativas a responsabilidades probables o ciertas, litigios en curso e indemnizaciones u obligaciones pendientes de cuantía indeterminada de naturaleza medioambiental.

11. Plantilla

La evolución del número de trabajadores a cierre de 30 de junio de 2024 y 2023 por categoría profesional y separando entre hombres y mujeres es la siguiente:

CATEGORÍA	30/06/2024			VAR. 24/23
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	
Consejeros ejecutivos	2	–	2	– %
Alta dirección	11	4	15	15,0 %
Ejecutivos	2.914	752	3.666	4,0 %
Gerentes/Profesionales/Supervisores	1.522	673	2.195	(10,0) %
Profesionales	2.724	1.566	4.290	13,0 %
Administrativos/Soporte	727	784	1.511	22,0 %
Operarios	12.874	642	13.516	– %
Total	20.774	4.421	25.195	2,0%

ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS RESUMIDOS INTERMEDIOS DE FERROVIAL SE DEL PERIODO DE SEIS MESES TERMINADO EL 30 DE JUNIO DE 2024 (NO AUDITADOS)

CATEGORÍA	30/06/2023		
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Consejeros ejecutivos	2	–	2
Alta dirección	11	2	13
Ejecutivos	2.837	692	3.529
Gerentes/Profesionales/Supervisores	1.605	839	2.444
Profesionales	2.554	1.257	3.811
Administrativos/Soporte	557	681	1.238
Operarios	12.878	676	13.554
Total	20.444	4.147	24.591

El aumento de la plantilla respecto a 30 de junio de 2023 de un 2,0% (+604 trabajadores).

La plantilla media correspondiente a los primeros seis meses por divisiones de negocio es la siguiente:

NEGOCIO	30.06.2024			VAR. 24/23
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	
Construcción	16.689	3.492	20.182	6,0 %
Autopistas	508	201	709	8,0 %
Aeropuertos	201	44	245	3,0 %
Energía	3.277	321	3.598	2,0 %
Otros	707	339	1.047	(3,0) %
Total	21.383	4.398	25.781	5,0 %

NEGOCIO	30.06.2023		
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Construcción	15.816	3.243	19.059
Autopistas	471	187	657
Aeropuertos	196	41	238
Energía	3.223	322	3.545
Otros	727	347	1.074
Total	20.434	4.140	24.573

12. Comentarios sobre estacionalidad

Las actividades realizadas por Ferrovial están sujetas a cierta estacionalidad a lo largo de los diferentes meses del año, no pudiendo extrapolar las cifras relativas a un periodo anual completo en base a las cifras de un periodo semestral.

Los ingresos de la división de negocio de Autopistas se ven afectados por los cambios estacionales en los volúmenes de tráfico, que suelen ser más bajos en los meses de invierno debido a las condiciones climáticas adversas. Consideramos que esta tendencia se ha exacerbado recientemente en la División de Negocio de Autopistas como consecuencia del aumento de los modelos de trabajo híbrido y de la flexibilidad laboral.

La División de Negocio de Construcción también se ha visto afectada por las condiciones meteorológicas, experimentando de manera general una reducción en los ingresos en el primer trimestre del ejercicio, y también la división de negocio de Aeropuertos se ha visto afectada por las tendencias estacionales, incluidos los periodos vacacionales.

13. Operaciones con partes vinculadas (cifras a mayo).

Las operaciones con partes vinculadas se reportan siguiendo (i) los estándares establecidos por la Norma Internacional de Contabilidad 24 ("NIC 24") y (ii) las instrucciones de la Parte I, Punto 7.B. del Formulario 20-F. El siguiente cuadro muestra las transacciones comerciales realizadas entre la Sociedad (o las empresas del Grupo) y partes vinculadas en condiciones de mercado y en el curso ordinario de los negocios en los seis primeros meses de 2024 y 2023. Las operaciones con partes vinculadas se desglosan en cuatro categorías como se indica a continuación.

Si la parte vinculada tuvo esa consideración durante el semestre, se indican las operaciones realizadas durante dicho periodo.

ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS RESUMIDOS INTERMEDIOS DE FERROVIAL SE DEL PERIODO DE SEIS MESES TERMINADO EL 30 DE JUNIO DE 2024 (NO AUDITADOS)

a) Operaciones entre Ferrovial SE y sus administradores o alta dirección:

Esta sección incluye las operaciones entre Ferrovial SE y sus administradores o miembros de la alta dirección, sus familiares cercanos o sociedades en las que unos u otros tienen el control o el control conjunto, o sobre las que pueden ejercer una influencia significativa. También incluye operaciones con sociedades que tienen un administrador o un alto directivo en común con la Sociedad.

b) Operaciones entre las sociedades del Grupo y los administradores o alta dirección de Ferrovial SE.

Esta sección incluye las operaciones realizadas entre empresas del Grupo y los administradores o miembros de la alta dirección de Ferrovial SE, o sus familiares cercanos o las entidades en las que unos u otros tienen el control o el control conjunto, o sobre las que puede ejercer una influencia significativa. También incluye operaciones con sociedades que tienen un administrador o un alto directivo en común con la Sociedad.

Miles de euros	30.06.2024				30.06.2023			
	a) Operaciones con Ferrovial SE	b) Operaciones con filiales	Total gastos e ingresos	Saldo a 30/06/2024	a) Operaciones con Ferrovial SE	b) Operaciones con filiales	Total gastos e ingresos	Saldo a 30/06/2023
GASTOS E INGRESOS:								
Gastos financieros	(111)	(5.346)	(5.457)	–	(1.682)	(318)	(2.000)	–
Recepción de servicios	–	(4.913)	(4.913)	(993)	–	(3.165)	(3.165)	(320)
GASTOS	(111)	(10.260)	(10.370)	993	(1.682)	(3.483)	(5.166)	(320)
Ingresos financieros	–	2.000	2.000	–	–	2.547	2.547	–
Prestación de servicios	–	3.273	3.273	1.082	–	1.885	1.885	–
INGRESOS	–	5.272	5.272	1.082	–	4.432	4.432	–

Miles de euros	30.06.2024				30.06.2023		
	a) Operaciones con Ferrovial SE	b) Operaciones con filiales	Saldo a 30/06/2024	a) Operaciones con Ferrovial SE	b) Operaciones con filiales	Saldo a 30/06/2023	
GASTOS E INGRESOS:							
Acuerdos financieros: préstamos y aportación de capital (prestatario)	–	(230.832)	(230.832)	(100.000)	(37.314)	(137.314)	
Garantías bancarias y otras garantías recibidas	(19.872)	(115.816)	(135.688)	(18.940)	(84.830)	(103.770)	
Liquidación de derivados	–	1.067	1.067	–	90	90	

c) Operaciones con sociedades puestas en equivalencia

Esta sección incluye operaciones realizadas entre sociedades del Grupo y sociedades puestas en equivalencia realizadas en el desarrollo ordinario de sus actividades y en condiciones de mercado normales.

(Millones de euros)	30.06.2024	30.06.2023
Recepción de servicios	(1)	(1)
Servicios prestados	77	40
Gastos/ingresos financieros netos	17	12
	30.06.2024	30.06.2023
Deudas con partes vinculadas	23	23
Cuentas a cobrar de partes vinculadas	387	294

d) Operaciones entre las sociedades del Grupo

Se mencionan a continuación las operaciones efectuadas entre las filiales y la Sociedad que, forman parte en todo caso del tráfico ordinario en cuanto a su objeto y condiciones, y no han sido eliminadas en la consolidación por la siguiente razón.

Como se explica detalladamente en la Nota 1.3.2 de los Estados Financieros Consolidados correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023, los saldos y transacciones relativos a obras de construcción realizadas por la división de Construcción a favor de sociedades del Grupo titulares de proyectos de infraestructuras, no son eliminadas en dicho proceso de consolidación puesto que, a nivel consolidado, este tipo de contratos se califican como contratos de construcción en los que las obras se entienden realizadas, a medida que estas obras están siendo ejecutadas, frente a terceros, ya que se considera que el titular final de la obra tanto desde un punto de vista económico como jurídico es la administración concedente.

ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS RESUMIDOS INTERMEDIOS DE FERROVIAL SE DEL PERIODO DE SEIS MESES TERMINADO EL 30 DE JUNIO DE 2024 (NO AUDITADOS)

En el primer semestre de 2024, la división de Construcción de Ferrovial ha reconocido ventas por dichos trabajos de construcción mencionados por un importe de 144 millones de euros (a 30 de junio de 2023, 325 millones de euros), de los que 85 millones de euros corresponden a autopistas que se integran por puesta en equivalencia.

Los beneficios/pérdidas de estas operaciones vinculadas no eliminados en el proceso de consolidación y atribuibles a Ferrovial por su participación en las sociedades concesionarias, netos de impuestos y de socios externos, asciende a -6 millones de euros en el primer semestre de 2024, de los que 3 millones de euros corresponden a sociedades puestas en equivalencia. A 30 de junio de 2023, esta cifra ascendía a -50 millones de euros.

14. Retribuciones del Consejo de Administración y de la alta dirección

Se presenta a continuación un desglose por conceptos de las retribuciones percibidas por los administradores de la Sociedad como miembros del Consejo de Administración de Ferrovial SE, así como por la alta dirección de Ferrovial, que forman parte del Comité de Dirección de la Sociedad o dependen directamente del Consejo, Comisión Ejecutiva o Consejero Delegado de la Sociedad (con excepción de aquellos que son al tiempo consejeros ejecutivos, en cuyo caso, se incluyen dentro de la retribución recibida por el Consejo de Administración):

Concepto retributivo	Importe (miles de euros)	
CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN:	30.06.2024	30.06.2023
Retribución fija	1.475	1.338
Retribución variable	4.734	4.146
Retribución por mera pertenencia al Consejo		
Asignación Fija	210	193
Dietas por asistencia [1]	337	425
Operaciones sobre acciones y/u otros instrumentos financieros	3.893	1.591
TOTAL	10.649	7.693
ALTA DIRECCIÓN:	30.06.2024	30.06.2023
Total retribuciones recibidas por la alta dirección	14.885	9.879

[1] El importe correspondiente a 2023 abarca el periodo desde enero hasta el 15 de junio de 2023.

La disminución en el importe de las dietas por asistencia de los consejeros respecto al primer semestre de 2023 es debido a un menor número de reuniones del Consejo y de la Comisión Ejecutiva celebradas durante este periodo.

El aumento en los importes se debe a la combinación de un mejor rendimiento de los incentivos a corto plazo y los incentivos a largo plazo (80% en 2024 vs 63,88% en 2023) y el aumento significativo del precio de las acciones en los incentivos a largo plazo (36.045 euros en 2024 vs 26.773 euros en 2023). Asimismo, algunos cambios en el equipo de la alta dirección produjeron un aumento temporal de los importes.

Adicionalmente, con el objetivo de cubrir la retribución extraordinaria de determinados integrantes de la alta dirección (incluido el Consejero Delegado), sujeta a las circunstancias que se comentan en el apartado 6.6.6 de los Estados Financieros Consolidados, la Sociedad, realiza anualmente aportaciones a un seguro colectivo de ahorro del que la propia Sociedad resulta ser tomador y beneficiario, cuantificadas según un determinado porcentaje de la retribución total dineraria de los integrantes de dicha póliza. Las aportaciones realizadas durante el primer semestre de 2024 han ascendido a 2.368 miles de euros, de los cuales 582 miles de euros corresponden al Consejero Delegado.

En las Notas 6.6 y 6.7 de las cuentas anuales consolidadas a 31 de diciembre de 2023 se describen con detalle las retribuciones al Consejo y a la Alta Dirección, así como el funcionamiento de los sistemas retributivos vinculados a la acción.

15. Información financiera individual seleccionada

La NIC 34 p.14 sobre la Información Financiera Intermedia no exige que se incluyan junto con los Estados Financieros Consolidados los estados financieros individuales de la sociedad dominante e en la información intermedia elaborada por la entidad.

16. Acontecimientos posteriores al cierre

No se han producido acontecimientos significativos tras la fecha del balance.

17. Explicación añadida para traducción al español

Estos estados financieros consolidados se presentan sobre la base del marco normativo de información financiera aplicable al Grupo en los Países Bajos (ver Nota 3.1). Ciertas prácticas contables aplicadas por el Grupo que se ajustan a ese marco regulatorio pueden no cumplir con otros principios y reglas contables generalmente aceptados.

Traducción de estados financieros consolidados originales. En caso de discrepancia, prevalece la versión en inglés.

Declaración de Responsabilidad

De conformidad con la sección 5:25 d párrafo 2 (c) de la Ley de Supervisión Financiera de los Países Bajos (*We op het financieel toezicht*), los miembros del Consejo de Administración de Ferrovial SE declaran por la presente que, según su leal saber y entender:

- i. los estados financieros consolidados resumidos intermedios correspondientes al periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2024 expresan la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de Ferrovial SE y de las entidades incluidas en la consolidación tomadas en su conjunto; y
- ii. el informe de gestión consolidado intermedio correspondiente al periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2024 incluye una imagen fiel de la información requerida de conformidad con el artículo 5:25d, apartados 8 y 9, de la Ley de Supervisión Financiera neerlandesa relativa a Ferrovial SE y a las entidades incluidas en la consolidación tomadas en su conjunto.

Ámsterdam, 30 de julio de 2024

Consejo de Administración

D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo
Presidente Ejecutivo

D. Óscar Fanjul Martín
Vicepresidente

D. Ignacio Madridejos Fernández
Consejero Delegado

D^a. María del Pino y Calvo-Sotelo
Consejera

D. José Fernando Sánchez-Junco Mans
Consejero

D. Philip Bowman
Consejero

D^a. Hanne Birgitte Breinbjerg Sørensen
Consejera

D. Bruno Di Leo
Consejera

D. Juan Hoyos Martínez de Irujo
Consejero Coordinador

D. Gonzalo Urquijo Fernández de Araoz
Consejero

D^a. Hildegard Wortmann
Consejera

D^a. Alicia Reyes Revuelta
Consejera

Informe de revisión intermedia

FERROVIAL S.E. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES
Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados
e Informe de Gestión Intermedio
correspondientes al período de seis meses terminado el 30 de junio de
2024

(Traducción de un informe publicado originalmente en inglés el 30 de julio de 2024. En caso de discrepancia, prevalecerá la versión en inglés).

INFORME DEL AUDITOR INDEPENDIENTE SOBRE LA REVISIÓN DE LOS ESTADOS FINANCIEROS INTERMEDIOS RESUMIDOS CONSOLIDADOS

A los accionistas de Ferrovial SE, a solicitud de la Dirección:

Introducción

Hemos realizado una revisión de los estados financieros intermedios resumidos consolidados adjuntos de Ferrovial SE (en adelante, la Sociedad Dominante) y sociedades dependientes (en adelante el Grupo), que comprenden el balance de situación al 30 de junio de 2024, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y las notas explicativas, todos ellos resumidos y consolidados, correspondientes al periodo de seis meses terminado en dicha fecha. Los administradores de la Sociedad Dominante son responsables de elaborar los estados financieros intermedios de la Sociedad de conformidad con la Norma Internacional de Contabilidad (NIC) 34, Información financiera intermedia, adoptada por la Unión Europea, de la elaboración de la información financiera intermedia resumida, y del control interno que consideren necesario para permitir la elaboración de estados financieros intermedios libres de incorrección material, debida a fraude o error. Nuestra responsabilidad es expresar una conclusión sobre dichos estados financieros intermedios resumidos consolidados basada en nuestra revisión.

Alcance de la revisión

Hemos realizado nuestra revisión de acuerdo con la Norma Internacional de Trabajos de Revisión 2410, "Revisión de Información Financiera Intermedia realizada por el Auditor Independiente de la Entidad". Una revisión de estados financieros intermedios consiste en la realización de preguntas, principalmente al personal responsable de los asuntos financieros y contables, y en la aplicación de procedimientos analíticos y otros procedimientos de revisión. Una revisión tiene un alcance sustancialmente menor que el de una auditoría realizada de acuerdo con la normativa reguladora de la auditoría de cuentas vigente en España y, por consiguiente, no nos permite asegurar que hayan llegado a nuestro conocimiento todos los asuntos importantes que pudieran haberse identificado en una auditoría. Por tanto, no expresamos una opinión de auditoría de cuentas sobre los estados financieros intermedios adjuntos.

Conclusión

Con base en nuestra revisión, no ha llegado a nuestro conocimiento ningún asunto que nos haga concluir que los estados financieros intermedios resumidos consolidados adjuntos, correspondientes al periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2024, no han sido elaborados, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con la Norma Internacional de Contabilidad (NIC) 34, "Información financiera intermedia", adoptada por la Unión Europea, que rige la elaboración de estados financieros intermedios resumidos consolidados.

Párrafo de énfasis

Llamamos la atención al respecto de lo señalado en la Nota 3.1 de las notas explicativas adjuntas, en la que se menciona que los estados financieros intermedios resumidos consolidados no incluyen toda la información que requerirían unos estados financieros consolidados completos preparados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea. En consecuencia, los estados financieros intermedios resumidos consolidados que se adjuntan deberán ser leídos junto con las cuentas anuales consolidadas del Grupo correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023. Esta cuestión no modifica nuestra conclusión.

ERNST & YOUNG, S.L.

Francisco Rahola Carral
(Firma en el original en inglés)

30 de julio de 2024