



ferrovial

For a world on the move

# Ferrovial SE y Sociedades Dependientes

Informe de Resultados Financieros No Auditados  
Enero-septiembre 2024

## AVISO LEGAL

Este informe 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>.



# Resultados de Ferrovial enero-septiembre 2024

## ASPECTOS DESTACADOS

- **Los ingresos de 407 ETR** alcanzaron 487 millones de dólares canadienses en 3T 2024 (+16,1%), beneficiándose de una mayor movilidad en el trimestre y el nuevo sistema de tarifas de peaje implementado el 1 de febrero de 2024. En 9M 2024, los ingresos se incrementaron +13,2%.
- **Todas las Managed Lanes (MLs) registraron un sólido crecimiento en los ingresos por transacción en comparación con 3T 2023:** NTE 35W +10,0%, LBJ +8,9% y NTE +2,8%. Este mismo indicador creció un +11,9% en I-77 y un +24,2% en I-66, donde no hay un límite de precios. I-77 distribuyó su primer dividendo (293 millones de dólares) tras sus primeros cinco años de explotación.
- **Aeropuertos:** el tráfico mejoró en todos los activos frente a 3T 2023, con Heathrow alcanzando su récord de pasajeros en verano (+4,2%). AGS mostró una evolución positiva del tráfico en comparación con 3T 2023 (+9,6%). El tráfico de Dalaman fue superior en 3T 2024 (+5,4%) debido a la temporada de verano.
- **Construcción** mostró otro trimestre más de mejora en la rentabilidad alcanzando un margen de RE ajustado de la división de 5,1% en 3T 2024, con un margen de RE ajustado del 3,9% en 9M 2024. La cartera en niveles récord alcanzó 15.586 millones de euros (+2,9% en términos comparables vs. diciembre 2023), sin incluir contratos pre-adjudicados por un importe aproximado de 2.250 millones de euros.
- **Sólida situación financiera** con elevados niveles de liquidez en sociedades de ex-proyectos de infraestructuras hasta los 3.501 millones de euros y una deuda neta consolidada ex-proyectos de infraestructuras de 418 millones de euros. En 9M 2024, las inversiones destacaron por la adquisición de la participación en IRB Infrastructure Trust (-652 millones de euros) y las aportaciones de capital en NTO (-319 millones de euros). Todo ello combinado con las distribuciones a los accionistas (-749 millones de euros). En términos de incrementos de caja, los dividendos de los proyectos alcanzaron los 490 millones de euros, junto con la venta de la participación del 5% en IRB Infrastructure Developers (211 millones de euros), el préstamo de vendedor relacionado con la desinversión en Amey por 176 millones de euros y la venta de la participación del 24,78% en Serveo por 40 millones de euros.

## PRINCIPALES EVENTOS CORPORATIVOS

- 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 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, Ferrovial alcanzó un nuevo acuerdo para vender una parte proporcional de las acciones de FGP Topco (HAH) por 1.700 millones de libras, manteniendo 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 23 de agosto, se anunció un programa de recompra adicional de 300 millones de euros como importe máximo (75 millones de euros a septiembre de 2024).
- El 16 de octubre, Ferrovial e Interogo Holding crearon una JV para transferir los derechos económicos y ostentar la mayoría de los derechos de voto de las participaciones de Ferrovial en las autopistas M3 Eurolink y M4 Eurolink en Irlanda; la autopista M8-M73-M74 en Escocia; las autopistas 407 East Extension Phase 1 y 407 East Extension Phase 2 en Canadá; Serrano Park y Autovía de la Plata (A-66) en España. La operación se ha cerrado por un importe de 100 millones de euros.
- El 28 de octubre, Ferrovial anunció su segundo scrip dividend. El dividendo por acción se publicará el 7 de noviembre de 2024.

## 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)	3T 24	3T 23	9M 24	9M 23
<b>Ventas</b>	<b>2.376</b>	<b>2.281</b>	<b>6.643</b>	<b>6.221</b>
<b>RBE Ajustado*</b>	<b>405</b>	<b>299</b>	<b>1.008</b>	<b>700</b>
Amortización de inmovilizado	-123	-106	-341	-307
<b>RE Ajustado*</b>	<b>282</b>	<b>193</b>	<b>667</b>	<b>393</b>
Deterioros y enajenación de inmovilizado	0	0	166	0
<b>Resultado operativo</b>	<b>282</b>	<b>193</b>	<b>833</b>	<b>393</b>

## VENTAS

(Millones de euros)	3T 24	3T 23	VAR.	9M 24	9M 23	VAR.	Comparable*
Autopistas	321	289	11,4%	916	781	17,4%	21,9%
Aeropuertos	44	41	5,0%	73	69	6,2%	12,6%
Construcción	1.866	1.836	1,6%	5.237	4.994	4,9%	3,2%
Energía	60	47	27,1%	174	151	15,3%	15,3%
Otros	85	68	25,8%	242	226	7,2%	14,7%
<b>Ventas</b>	<b>2.376</b>	<b>2.281</b>	<b>4,2%</b>	<b>6.643</b>	<b>6.221</b>	<b>6,8%</b>	<b>6,2%</b>

## RBE AJUSTADO\*

(Millones de euros)	3T 24	3T 23	VAR.	9M 24	9M 23	VAR.	Comparable*
Autopistas	244	217	12,5%	673	577	16,5%	22,8%
Aeropuertos	27	24	9,4%	28	23	24,7%	24,8%
Construcción	140	69	103,9%	324	126	156,4%	148,2%
Energía	5	0	n.s.	0	1	-73,4%	-73,3%
Otros	-10	-11	10,0%	-16	-27	39,8%	43,9%
<b>RBE Ajustado*</b>	<b>405</b>	<b>299</b>	<b>35,7%</b>	<b>1.008</b>	<b>700</b>	<b>44,1%</b>	<b>50,0%</b>

## RE AJUSTADO\*

(Millones de euros)	3T 24	3T 23	VAR.	9M 24	9M 23	VAR.	Comparable*
Autopistas	187	161	15,7%	500	406	23,2%	30,6%
Aeropuertos	16	14	8,5%	9	6	50,4%	50,5%
Construcción	95	38	151,7%	203	34	n.s.	n.s.
Energía	0	-2	109,8%	-10	-5	-83,0%	-82,9%
Otros	-17	-18	7,5%	-36	-47	23,5%	25,4%
<b>RE Ajustado*</b>	<b>282</b>	<b>193</b>	<b>45,6%</b>	<b>667</b>	<b>393</b>	<b>69,4%</b>	<b>79,2%</b>

## DEUDA NETA CONSOLIDADA\*

(Millones de euros)	SEP-24	DIC-23
<b>Deuda Neta Consolidada de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras*</b>	<b>418</b>	<b>-1.121</b>
<b>Deuda Neta Consolidada de sociedades de proyectos de infraestructuras*</b>	<b>7.143</b>	<b>7.100</b>
Autopistas	6.731	6.688
Resto	412	411
<b>Deuda Neta Consolidada*</b>	<b>7.561</b>	<b>5.979</b>

## TRÁFICO

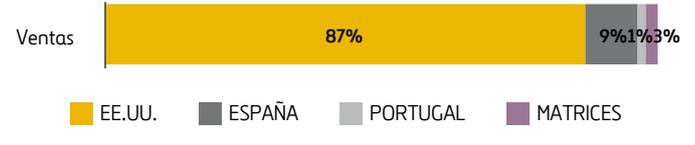
	3T 24	3T 23	VAR.	9M 24	9M 23	VAR.
407 ETR**	765	743	3,0%	1.980	1.893	4,6%
NTE***	10	10	-3,3%	29	29	-2,3%
LBJ***	12	11	6,3%	34	32	6,7%
NTE 35W***	13	12	11,3%	38	29	27,9%
I-77***	10	11	-3,2%	31	30	2,0%
I-66***	8	8	3,8%	24	21	11,9%
Heathrow****	23	22	4,2%	63	59	6,2%
AGS****	3	3	9,6%	9	8	8,5%
Dalaman****	3	3	5,4%	5	4	7,4%

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

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

# Autopistas

Ventas	<b>916 M€</b>	<b>+21,9%</b>	Comparable*
RBE Ajustado*	<b>673 M€</b>	<b>+22,8%</b>	Comparable*



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

La información financiera aquí presentada correspondiente a 9M 2024 se basa en, y está en consonancia con, los estados financieros consolidados no auditados de 407 ETR correspondientes a 9M 2024, publicados el 24 de octubre de 2024.

### TRÁFICO

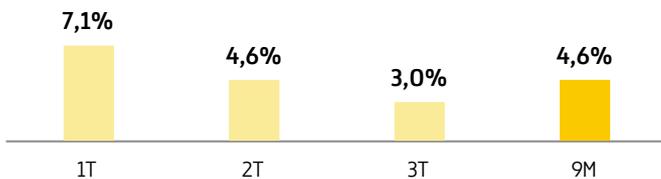
	3T 24	3T 23	VAR.	9M 24	9M 23	VAR.
Longitud media (km)	24,5	24,2	1,2 %	23,2	22,9	1,3 %
Trafico/trayecto (mn)	31,2	30,7	1,9 %	85,2	82,5	3,3 %
VKTs (mn)	765,0	742,7	3,0 %	1.980,3	1.893,0	4,6 %
Ingreso medio por trayecto (CAD)	15,48	13,56	14,2 %	14,74	13,26	11,2 %

VKT (kilómetros recorridos)

En 3T 2024, los VKTs aumentaron un +3,0% frente a 3T 2023, como resultado de un aumento de la movilidad y los desplazamientos en hora punta, dado que los lugares de trabajo experimentaron mayor porcentaje de empleados presenciales, combinado con un aumento de trabajos de rehabilitación en la Autopista 401, compensado con un mayor número de eventos de lluvia extrema comparado con 3T 2023.

En 9M 2024, los VKTs fueron un +4,6% más altos que en 9M 2023, debido a los mismos motivos mencionados anteriormente. Los efectos climáticos en 9M 2024 fueron: impacto positivo en 1T 2024 resultante de un menor número de eventos invernales, compensado por unas condiciones meteorológicas desfavorables en 3T 2024, debido a un mayor número de eventos de lluvia extrema.

### Evolución del tráfico VKT frente a 2023



### PyG

(Millones de dólares canadienses)	3T 24	3T 23	VAR.	9M 24	9M 23	VAR.
Ventas	487	419	16,1%	1.267	1.120	13,2%
RBE	431	370	16,4%	1.108	969	14,4%
Margen RBE	88,5%	88,3%		87,4%	86,5%	
RE	404	346	16,8%	1.029	896	14,9%
Margen RE	83,0%	82,5%		81,2%	80,0%	

Los ingresos se incrementaron +16,1% en 3T 2024, situándose en 487 millones de dólares canadienses, y un +13,2% en 9M 2024, alcanzando 1.267 millones de dólares canadienses.

- Ingresos de peajes** (94,8% del total en 9M 2024): mayores ingresos por peajes en 3T 2024 (+17,1%) y 9M 2024 (+16,7%), 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, compensando con los cargos de cámara, el cargo de peaje por viaje, y otros cargos que siguen siendo los mismos.
- Ingresos de cuota** (5,2% del total en 9M 2024): +1,6% en 3T 2024, como resultado de mayores cargos de las cuentas morosas por cobrar y debido al mayor tráfico en la autopista 407 que resulta en mayores tasas por servicios, parcialmente compensado por menores tasas de ejecución. Menores ingresos por tasas en 9M 2024 (-12,3%), debido a menores cargos por morosidad por una mayor tasa de provisión de reservas y menores tasas de ejecución.
- 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)	3T 24	3T 23	VAR.	9M 24	9M 23	VAR.
Ingresos por peajes	462	395	17,1%	1.197	1.026	16,7%
Ingresos por cuota	25	25	1,6%	70	79	-12,3%
Ingresos por contrato	0	0	n.a.	0	14	n.a.
<b>Total Ventas</b>	<b>487</b>	<b>419</b>	<b>16,1%</b>	<b>1.267</b>	<b>1.120</b>	<b>13,2%</b>

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

- OPEX** aumentó un +14,5% en 3T 2024 y un +5,6% en 9M 2024, debido:
- Mayores costes de operaciones con clientes gracias a una mayor provisión para pérdidas de dudoso cobro y a mayores ventas.
  - 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 clientes de la compañía que entró en vigor a finales del 3T 2024.
  - Mayores costes generales y administrativos, como resultado de los costes de consultoría y marketing.

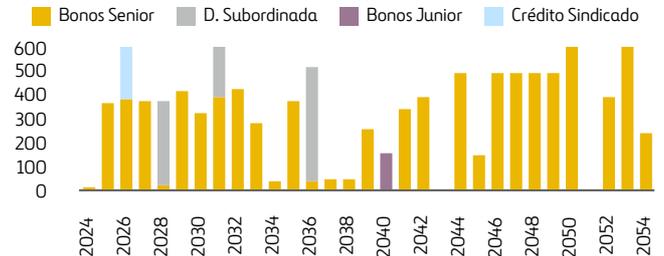
**RBE aumentó +16,4% en 3T 2024, y un +14,4% en 9M 2024**, como resultado del aumento del tráfico y las ventas.

**Dividendos:** en 3T 2024 se abonaron 225 millones de dólares canadienses (150 millones de dólares canadienses en 3T 2023) hasta los 400 millones de dólares canadienses de dividendos abonados a los accionistas en 9M 2024 (300 millones de dólares canadienses en 9M 2023). En el Consejo de Administración celebrado en octubre, se aprobó un dividendo de 700 millones de dólares canadienses para el 4T 2024.

Los dividendos distribuidos a Ferrovial ascendieron a 117 millones de euros en 9M 2024 (89 millones de euros en 9M 2023).

**Deuda neta a cierre de septiembre:** 9.407 millones de dólares canadienses (coste medio 4,26%). El 54% de la deuda vence después de 2038. Los próximos vencimientos de bonos: 15 millones de dólares canadienses en 2024, 374 millones en 2025 y 629 millones en 2026 (incluidos 240 millones de dólares canadienses para la Línea de Crédito Sindicado).

### Vencimientos de bonos de 407 ETR (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.
- El 1 de octubre de 2024, 407 ETR emitió Bonos Senior, Serie 24-A2, por valor de 500 millones de dólares canadienses, para amortizar el saldo pendiente sobre la Línea de Crédito Sindicado, para financiar el fondo de reserva del servicio de la deuda relacionado y para otros fines corporativos generales.

### 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 2024.
- **DBRS:** "A" (Deuda Senior), "A low" (Deuda Junior) y "BBB" (Deuda subordinada) con perspectiva estable, reafirmada el 11 de julio 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.

### 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.

## MANAGED LANES DE TEXAS (EE.UU.)

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

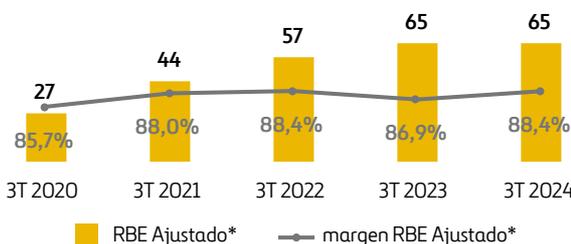
En 3T 2024, el tráfico disminuyó un -3,3% vs 3T 2023 debido a las obras de mejora de capacidad.

En 9M 2024, el tráfico bajó un -2,3% vs 9M 2023, por el mismo motivo mencionado anteriormente, parcialmente compensado por la mejora de las condiciones meteorológicas en 1T 2024.

(Millones de dólares americanos)	3T 24	3T 23	VAR.	9M 24	9M 23	VAR.
Transacciones (millones)	9,8	10,1	-3,3%	28,8	29,5	-2,3%
Tarifa media por transacción (dólares)	7,5	7,3	2,8%	7,5	7,2	4,1%
Ventas	73	74	-1,1%	216	213	1,6%
RBE Ajustado*	65	65	0,6%	191	188	1,7%
Margen RBE Ajustado*	88,4 %	86,9 %		88,2 %	88,2 %	
RE Ajustado*	57	56	1,2%	168	164	2,5%
Margen RE Ajustado*	77,6 %	75,9 %		77,6 %	76,9 %	

La **tarifa media por transacción** alcanzó los 7,5 dólares en 3T 2024 (+2,8% vs 3T 2023), y 7,5 dólares en 9M 2024 (+4,1% vs 9M 2023), impactado positivamente por mayores tarifas.

### Evolución del RBE ajustado de NTE (millones de dólares)



**Dividendos:** En 9M 2024, NTE repartió 85 millones de dólares al 100% (49 millones de euros a la participación de Ferrovial). En 9M 2023, NTE repartió 93 millones de dólares al 100% (54 millones de euros a la participación de Ferrovial).

**La deuda neta de NTE** a septiembre de 2024 alcanzó los 1.258 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)

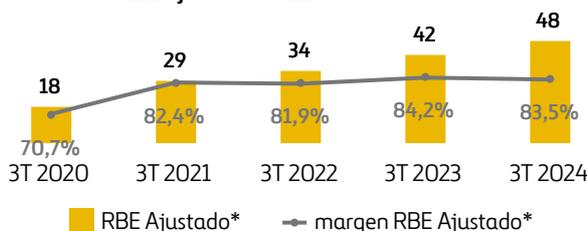
En 3T 2024, el tráfico se incrementó un +6,3% vs 3T 2023, con menor afección por obras de construcción.

En 9M 2024, el tráfico fue un +6,7% más alto que en 9M 2023 por el mismo motivo mencionado anteriormente. Además, el tráfico aumentó debido a la mejora de las condiciones meteorológicas en 1T 2024.

(Millones de dólares americanos)	3T 24	3T 23	VAR.	9M 24	9M 23	VAR.
Transacciones (millones)	11,8	11,1	6,3 %	34,3	32,1	6,7 %
Tarifa media por transacción (dólares)	4,9	4,5	8,9 %	4,8	4,4	8,2 %
Ventas	58	50	15,5 %	165	143	15,3 %
RBE Ajustado*	48	42	14,6 %	137	119	15,5 %
Margen RBE Ajustado*	83,5 %	84,2 %		83,1 %	83,0 %	
RE Ajustado*	39	35	13,1 %	111	97	14,6 %
Margen RE Ajustado*	67,9 %	69,4 %		67,4 %	67,8 %	

La **tarifa media por transacción** alcanzó los 4,9 dólares en 3T 2024 (+8,9% vs 3T 2023), y 4,8 dólares en 9M 2024 (+8,2% vs 9M 2023), impactado positivamente por mayores tarifas.

### Evolución del RBE ajustado de LBJ (millones de dólares)



**Dividendos:** En 9M 2024, LBJ repartió 45 millones de dólares al 100% (23 millones de euros a la participación de Ferrovial). En 9M 2023, LBJ repartió 31 millones de dólares (16 millones de euros a la participación de Ferrovial).

**La deuda neta de LBJ** a septiembre de 2024 alcanzó los 1.995 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)

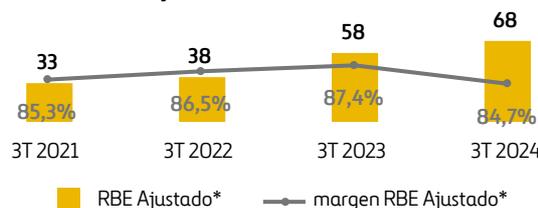
En 3T 2024, el tráfico se incrementó +11,3% vs 3T 2023, esta aceleración de la evolución se debe a la apertura al tráfico de NTE 3C en junio de 2023. El tráfico en la NTE 35W excluyendo el impacto del Segmento 3C registró un incremento de +8,5% vs 3T 2023.

En 9M 2024, el tráfico de NTE 35W fue +27,9% más alto que en 9M 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 +11,9% más alto en comparación con 9M 2023.

(Millones de dólares americanos)	3T 24	3T 23	VAR.	9M 24	9M 23	VAR.
Transacciones (millones)	12,8	11,5	11,3%	37,5	29,3	27,9%
Tarifa media por transacción (dólares)	6,3	5,7	10,0%	6,2	5,4	14,3%
Ventas	81	66	21,6%	233	160	45,6%
RBE Ajustado*	68	58	17,8%	195	137	42,7%
Margen RBE Ajustado*	84,7%	87,4%		83,7%	85,3%	
RE Ajustado*	58	51	13,2%	163	117	39,5%
Margen RE Ajustado*	71,4%	76,7%		70,0%	73,1%	

La **tarifa media por transacción** en 3T 2024 alcanzó los 6,3 dólares (+10,0% vs 3T 2023), y 6,2 dólares en 9M 2024 (+14,3% vs 9M 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 por el devengo de 3,4 millones de dólares de la **participación de ingresos** correspondientes al 3T 2024, alcanzando los 10,1 millones de dólares en 9M 2024.

**Dividendos:** En 9M 2024, NTE 35W repartió 73 millones de dólares al 100% (36 millones de euros a la participación de Ferrovial). En 9M 2023, NTE 35W distribuyó su primer dividendo con un dividendo extraordinario de 435 millones de dólares al 100% en junio de 2023 (216 millones de euros para Ferrovial).

**La deuda neta de NTE 35W** a septiembre de 2024 alcanzó los 1.589 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 V de las Medidas Alternativas de Rendimiento.

### I-77 (72,2%, consolidación global)

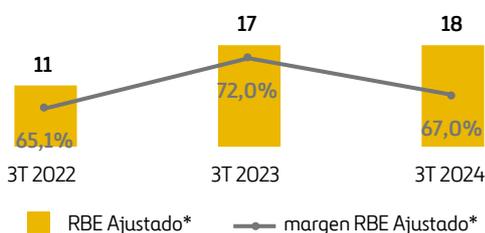
En 3T 2024, el tráfico disminuyó en un -3,2% vs 3T 2023, afectado por el alivio de la congestión relacionado con las obras de construcción en la zona (que benefició al tráfico de 2023) y las condiciones meteorológicas adversas (huracanes Debby y Helene).

En 9M 2024, el tráfico se incrementó +2,0% vs 9M 2023, debido a mejores condiciones meteorológicas en 1T 2024, compensado por los motivos anteriores.

(Millones de dólares americanos)	3T 24	3T 23	VAR.	9M 24	9M 23	VAR.
Transacciones (millones)	10,4	10,7	-3,2%	31,0	30,4	2,0 %
Tarifa media por transacción (dólares)	2,5	2,2	11,9%	2,4	2,2	12,4 %
Ventas	26	24	8,5%	77	67	14,5 %
RBE Ajustado*	18	17	0,9%	50	48	3,4 %
Margen RBE Ajustado*	67,0 %	72,0 %		64,8 %	71,8 %	
RE Ajustado*	14	15	-5,0%	40	41	-3,2 %
Margen RE Ajustado*	53,9 %	61,6 %		51,9 %	61,4 %	

La **tarifa media por transacción** alcanzó los 2,5 dólares en 3T 2024, un +11,9% más alto en comparación con 3T 2023, y 2,4 dólares en 9M 2024 (+12,4% vs 9M 2023), impactado positivamente por mayores tarifas.

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



El **RBE ajustado** se vio afectado por el devengo de 1,2 millones de dólares en **compartición de ingresos** en 3T 2024, y 3,6 millones de dólares en 9M 2024.

**Dividendos:** I-77 distribuyó dividendos por primera vez con un dividendo extraordinario en 2024 por importe de 293 millones de dólares al 100% (268 millones de dólares pagados en junio y 25 millones de dólares en julio al 100%) (195 millones de euros a la participación de Ferrovial).

La **deuda neta** de I-77 a septiembre de 2024 alcanzó 460 millones de dólares (202 millones de dólares en diciembre 2023), con un coste medio de 6,24%.

El 25 de abril, I-77 emitió 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 3T 2024, el tráfico se incrementó +3,8% vs 3T 2023, impactado por la menor congestión observada en el corredor debido a la disminución de las obras (finalizadas en 2023) y a las condiciones meteorológicas adversas (huracanes Debby y Helene).

En 9M 2024, el tráfico aumentó +11,9% frente a 9M 2023, con una estabilización del tráfico.

(Millones de dólares americanos)	3T 24	3T 23	VAR.	9M 24	9M 23	VAR.
Transacciones (millones)	8,1	7,8	3,8%	23,7	21,2	11,9 %
Tarifa media por transacción (dólares)	7,5	6,1	24,2%	7,1	5,3	34,4 %
Ventas	63	49	28,1%	174	116	49,7 %
RBE Ajustado*	49	38	28,2%	137	89	55,1 %
Margen RBE Ajustado*	78,2%	78,2%		79,1%	76,3%	
RE Ajustado*	30	16	87,0%	83	22	271,8 %
Margen RE Ajustado*	48,3%	33,1%		47,9%	19,3%	

La **tarifa media por transacción** alcanzó los 7,5 dólares en 3T 2024, un +24,2% más alto en comparación con 3T 2023, y 7,1 dólares en 9M 2024 (+34,4% vs 9M 2023), impactado por mayores tarifas y también ayudado por una mayor contribución del tráfico de vehículos pesados.

La **deuda neta de I-66** a septiembre de 2024 alcanzó los 1.592 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 (19,9%, puesta en equivalencia)

Los estados financieros consolidados a nueve meses de Ferrovial solo incluyen la aportación de IRB de la primera mitad del 2024 (es decir, desde enero a junio, seis meses).

(Millones de euros)	2T 24	2T 23	VAR.	H1 24	H1 23	VAR.
Ventas	215	195	10,6%	494	386	27,9%
RBE Ajustado*	106	99	7,3%	255	193	31,6%
Margen RBE Ajustado*	49,5%	50,9%		51,6%	50,1%	
RE Ajustado*	79	73	8,0%	196	142	38,1%
Margen RE Ajustado*	36,5%	37,4%		39,8%	36,8%	

En junio de 2024, Ferrovial vendió una participación del 5% en IRB Infrastructure Developers por 211 millones de euros. Las acciones en IRB se vendieron a un precio medio 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.

IRB completó satisfactoriamente **dos iniciativas de refinanciación**, garantizando un total de **740 millones de dólares americanos** en *Senior Secured US Notes* en 2024. Este importe incluye 540 millones de dólares americanos recaudados en marzo y 200 millones de dólares americanos adicionales obtenidos en octubre.

**Calificación crediticia de IRB:**

- **Fitch:** "BB+" (calificación crediticia del emisor a largo plazo) y "BB+" (*senior secured notes* en dólares estadounidenses), con perspectiva estable, reafirmada el 10 de octubre de 2024.
- **Moody's:** "Ba1" (calificación de familia corporativa a largo plazo) y "Ba2" (calificación de instrumentos), con perspectiva estable, reafirmada el 10 de octubre de 2024.

### IRB Infrastructure Trust (24%, puesta en equivalencia)

En junio de 2024, Ferrovial completó la adquisición de 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.

Los estados financieros consolidados de Ferrovial correspondientes a 9M 2024 no reflejan ninguna contribución de IRB Infrastructure Trust.

### 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.
- El 16 de octubre de 2024, Ferrovial e Interogo Holding constituyeron una sociedad conjunta, denominada **Umbrella Roads BV**, para transferir los derechos económicos y mantener la mayoría de los derechos de voto de las participaciones de Ferrovial en las autopistas irlandesas M3 Eurolink y M4 Eurolink; la autopista M8-M73-M74 en Escocia; la 407 East Extension Phase 1 y la 407 East Extension Phase 2 en Canadá; Serrano Park y la Autovía de la Plata (A-66) en España. La operación se cerró por 100 millones de euros.

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

## ACTIVOS EN CONSTRUCCIÓN

(Millones de euros)	CAPITAL INVERTIDO	CAPITAL COMPROMETIDO PENDIENTE	DEUDA NETA 100%	PARTICIP. CINTRA
<b>Puesta en Equivalencia</b>				
<b>Activos financieros</b>	<b>59</b>	<b>28</b>	<b>1.503</b>	
Ruta del Cacao	59	0	126	30,0 %
Silvertown Tunnel	0	28	1.376	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 98,7% en base al valor ganado a 30 de septiembre 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 96,4% a 30 de septiembre 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 Departamento de Transportes de Georgia ha lanzado la RFQ para las MLs de I-285 East y la lista de operadores preseleccionados se publicará en 1T 2025.
- El Departamento de Transportes de Tennessee tiene previsto emitir la RFQ para el Proyecto *Southeast Choice Lane* de I-24, que abarcará el área entre I-40 en Nashville e I-840 en Murfreesboro, en 4T 2024.
- La *Charlotte Regional Transportation Planning Organization* votó a favor de convocar una licitación para adquirir las South Express Lanes de I-77 en el marco de un modelo de concesión en octubre de 2024
- Seguimiento activo de varios proyectos en otros estados, como Virginia. Estos proyectos se encuentran en distintos grados de desarrollo y se espera que salgan al mercado en los próximos meses. Algunos de ellos incluyen estructuras de Managed Lanes.

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



# Aeropuertos

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

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 9M 2024, publicados el 23 de octubre de 2024.

### Tráfico

(Millones de pasajeros)	3T 24	3T 23	VAR.	9M 24	9M 23	VAR.
Reino Unido	1,2	1,0	19,2 %	3,5	3,1	12,9 %
Europa	9,6	9,0	6,9 %	25,5	23,7	7,6 %
Intercontinental	12,4	12,3	1,0 %	34,1	32,6	4,5 %
<b>Total</b>	<b>23,2</b>	<b>22,3</b>	<b>4,2 %</b>	<b>63,1</b>	<b>59,4</b>	<b>6,2 %</b>

**Heathrow recibió 23,2 millones de pasajeros en 3T 2024 (+4,2% vs 3T 2023).** El verano de 2024 fue el de mayor afluencia de la historia, ya que en junio, julio, agosto y septiembre se superó el récord de pasajeros. Entre junio y septiembre, más de 30 millones de pasajeros volaron a través de Heathrow. El 24 de julio y el 2 de septiembre, Heathrow registró el mayor número de salidas y llegadas de su historia, respectivamente.

**Heathrow recibió 63,1 millones de pasajeros en 9M 2024 (+6,2% vs 9M 2023).** Como se ha mencionado, este verano sin precedentes dio lugar a los primeros nueve meses de mayor afluencia jamás registrados, debido a un aumento de los movimientos de tráfico aéreo (ATMs) de pasajeros y pequeños aumentos de los niveles de ocupación. Casi todos los mercados superan las cifras de 2023, con un crecimiento de doble dígito para las regiones de Reino Unido y Asia Pacífico. África registró menos pasajeros con destino a Argelia, Kenia y Sudáfrica.

### PyG HEATHROW SP

(Millones de libras)	3T 24	3T 23	VAR.	9M 24	9M 23	VAR.
Ventas	958	997	-3,9%	2.650	2.739	-3,2%
RBE ajustado	585	631	-7,3%	1.536	1.701	-9,7%
Margen RBE ajustado	61,1%	63,3%		58,0%	62,1%	

**Ventas:** -3,2% en 9M 2024, hasta los 2.650 millones de libras.

- **Aeronáutico:** -9,2% respecto 9M 2023, debido a la reducción de las tarifas para H7 establecidas por la CAA, parcialmente compensada por el aumento del número de pasajeros.
- **Comerciales:** +11,3% frente a 9M 2023, que incluye concesiones comerciales y aparcamientos, ha aumentado, impulsado por el mayor número de pasajeros salientes.
- **Otros ingresos:** +5,7% frente a 9M 2023, debido al aumento de otros cargos regulados, principalmente por la recuperación insuficiente del año anterior, parcialmente compensado por la disminución de los ingresos procedentes del *access surface* (vencimiento de Elizabeth Line).

### Contribución al 9M de ventas:



**Costes operativos ajustados** (ex. depreciaciones y amortizaciones y excepcionales): +7,3% hasta 1.114 millones de libras (1.038 millones de libras en 9M 2023). Gastos de personal, que incluyen gastos correspondientes a horas extra, contratación y formación, han aumentado debido al personal para hacer frente a la mayor demanda. Por último, los estrictos controles de los costes y la estabilidad de los precios de la energía han permitido reducir ligeramente los costes de los servicios públicos y otros costes.

El **RBE ajustado** disminuyó un -9,7% alcanzando los 1.536 millones de libras frente a los 1.701 millones de libras del 9M 2023, resultando en un margen RBE ajustado del 58,0% (9M 2023: 62,1%) .

**Deuda neta HAH:** el coste medio de la deuda externa de Heathrow en FGP Topco, HAH sociedad matriz fue de 6,1% a septiembre 2024 (8,7% en diciembre 2023).

(Millones de libras)	SEP-24	DIC-23	VAR.
ADI Finance 2	0	75	-100,0%
Subordinada	2.143	2.028	5,7%
Grupo securitizado	15.620	16.517	-5,4%
Caja y ajustes	-2.325	-2.418	-3,8%
<b>Total</b>	<b>15.438</b>	<b>16.203</b>	<b>-4,7%</b>

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

**Regulatory Asset Base (RAB):** a 30 de septiembre 2024, el RAB fue de 20.266 millones de libras (19.804 millones a 31 de diciembre de 2023).

### Perspectivas

Después de un verano sin precedentes, Heathrow ha revisado su previsión de tráfico de 2024 y la ha situado en 83,8 millones de pasajeros (82,8 millones de pasajeros anteriormente). En su próximo informe para inversores, que se publicará el 13 de diciembre de 2024, Heathrow ofrecerá una previsión financiera actualizada para 2024 y 2025.

Actualmente no se prevén dividendos para 2024, aunque es probable en función del rendimiento financiero.

### Principales avances en regulación

En agosto, la CAA publicó un calendario revisado para H8 y orientaciones iniciales sobre el proceso de compromiso constructivo. El calendario mantiene la fecha de inicio original para el periodo H8 en 2027, pero la CAA ahora ha propuesto condensar el proceso en torno a un único plan de negocio de Heathrow y múltiples rondas de compromiso constructivo, tanto antes como después de la presentación del plan de negocio de Heathrow.

- Octubre de 2024: Proyecto de declaración de método de la CAA sobre H8, incluidas orientaciones sobre el plan de negocio
- Junio de 2025: Presentación del plan de negocio único para H8 desde Heathrow
- Diciembre de 2025: Propuestas Iniciales de la CAA
- Julio de 2026: Propuestas Finales de la CAA
- Noviembre de 2026: Decisión Final de la CAA
- Enero de 2027: Inicio del periodo de control de precios H8

La CAA publicará una posición final sobre el calendario global y el proceso de compromiso constructivo en octubre.

### 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.

La transacción sigue estando sujeta a las aprobaciones reglamentarias aplicables y, en consecuencia, no hay certeza de que la transacción vaya a completarse.

Heathrow se ha clasificado como mantenido para la venta a cierre de junio de 2024.

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

**Tráfico:** el número de pasajeros alcanzó los 3,4 millones en 3T 2024, un +9,6% más que en 3T 2023, a medida que se recupera el tráfico en los tres aeropuertos. Sin embargo, el tráfico se ha visto afectado por la reducción de los vuelos de Logan Air desde mayo.

En 9M 2024, el tráfico alcanzó 8,6 millones de pasajeros, un +8,5% más que en 9M 2023. El tráfico internacional sigue siendo el principal impulsor debido al aumento de la capacidad desde Europa y a nuevas rutas. El tráfico nacional también mejoró gracias al aumento de la capacidad, parcialmente compensado por los niveles de ocupación.

(Millones de pasajeros)	3T 24	3T 23	VAR.	9M 24	9M 23	VAR.
Glasgow	2,4	2,2	10,9 %	6,2	5,6	10,2 %
Aberdeen	0,7	0,6	3,3 %	1,8	1,7	1,6 %
Southampton	0,3	0,2	14,6 %	0,7	0,6	13,5 %
<b>Total AGS</b>	<b>3,4</b>	<b>3,1</b>	<b>9,6 %</b>	<b>8,6</b>	<b>7,9</b>	<b>8,5 %</b>

Las **ventas** se incrementaron un +7,1% en 3T 2024, impulsadas por la combinación del aumento del número de pasajeros y mejores rentabilidades. En 9M 2024 se registró un incremento de +11,2% en comparación con 9M 2023, por las mismas razones.

El **RBE ajustado** aumentó un +25,3% frente a 3T 2023, alcanzando los 31 millones de libras. En 9M 2024 se alcanzaron los 65 millones, experimentando un evolución sólida, +24,8% en comparación con 9M 2023.

(Millones de libras)	3T 24	3T 23	VAR.	9M 24	9M 23	VAR.
<b>Ventas AGS</b>	<b>64</b>	<b>60</b>	<b>7,1%</b>	<b>165</b>	<b>149</b>	<b>11,2%</b>
Glasgow	44	41	6,2%	109	97	11,8%
Aberdeen	15	14	9,8%	42	39	9,2%
Southampton	5	5	6,6%	14	12	12,0%
<b>RBE Ajustado* AGS</b>	<b>31</b>	<b>24</b>	<b>25,3%</b>	<b>65</b>	<b>52</b>	<b>24,8%</b>
Glasgow	24	20	21,7%	52	42	23,1%
Aberdeen	6	5	35,4%	14	12	21,6%
Southampton	0	0	n.a.	-1	-2	-37,1%
<b>Margen RBE Ajustado* AGS</b>	<b>47,8%</b>	<b>40,8%</b>		<b>39,4%</b>	<b>35,1%</b>	
Glasgow	55,3%	48,3%		47,9%	43,5%	
Aberdeen	40,4%	32,7%		33,1%	29,7%	
Southampton	n.s.	n.s.		n.s.	n.s.	

La **posición de tesorería** ascendía a 13 millones de libras a 30 de septiembre de 2024 (65 millones de libras a 31 de diciembre de 2023).

La **deuda neta de AGS** alcanzó los 634 millones de libras a 30 de septiembre 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 2,8 millones en 3T 2024, un +5,4% más que en 3T 2023, tras una buena evolución en verano.

El aeropuerto registró 4,8 millones de pasajeros en 9M 2024, +7,4% más que en 9M 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 nacional.

La región de Sarigerme ubicada en la provincia de Muğla, al suroeste de Turquía, ha sido declarada zona de desarrollo turístico. Este reconocimiento permitirá el desarrollo de hoteles y campos de golf, lo que a su vez respaldará el crecimiento del aeropuerto.

(Millones de euros)	3T 24	3T 23	VAR.	9M 24	9M 23	VAR.
Tráfico	2,8	2,6	5,4%	4,8	4,4	7,4%
Ventas	42	39	7,4%	67	62	8,1%
RBE ajustado*	36	32	12,0%	54	47	14,7%
Margen RBE Ajustado*	87,4%	83,8%		80,6%	75,9%	
RE Ajustado*	25	22	13,6%	36	31	15,7%
Margen RE Ajustado*	61,1%	57,8%		53,1%	49,6%	

Las **ventas** alcanzaron los 42 millones de euros en 3T 2024 (+7,4% vs 3T 2023). El 9M 2024, las ventas se situaron en 67 millones de euros (+8,1% vs 9M 2023), impulsado por el aumento de los volúmenes de pasajeros junto con una mejora del rendimiento no aéreo, principalmente las ventas libres de impuestos gracias a la apertura de la nueva terminal.

El **RBE ajustado** se situó en 36 millones de euros en 3T 2024 (+12,0%) y 54 millones de euros en 9M 2024 (+14,7%).

La **posición de tesorería** ascendía a 53 millones de euros a 30 de septiembre de 2024 (18 millones de euros a 31 de diciembre de 2023).

La **deuda neta** alcanzó los 58 millones de euros a 30 de septiembre de 2024 (96 millones de euros a 31 de diciembre de 2023).

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

A 30 de septiembre de 2024, Ferrovial ha contribuido con 641 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. Agosto de 2024 marcó un mes récord en términos de facturación de obras del sector de la construcción, con casi 125 millones de dólares facturados, alcanzando el ecuador en términos de progreso (51%). Los principales hitos logrados en 3T 2024 fueron la finalización sustancial de la estanqueidad de la Head House y la finalización del montaje de acero del East Pier. 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 nueve aerolíneas, incluidas EVA Air, Air Serbia, SAS y Neos, firmados en 9M 2024. Adicionalmente, en la actualidad existen negociaciones avanzadas con un grupo de operadores internacionales líderes.

En junio de 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	593	449	3.556	49 %

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

# Construcción

Ventas	5.237 M€	+3,2%	Comparable*
RE Ajustado*	203 M€	3,9%	Margen RE ajustado*

Las **ventas** alcanzaron un +3,2% comparable con unos ingresos del 33% en Norteamérica y del 29% 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 (145 millones de euros de ventas y 1 millón de euros de RE ajustado en 9M 2023).

En 9M 2024, el **RE ajustado de Construcción** alcanzó 203 millones de euros, alcanzando un margen RE ajustado del 3,9% (0,7% en 9M 2023). La división registró otro trimestre de mejora de la rentabilidad, en dirección al objetivo fijado para 2024. Detalles por subdivisión:

- Budimex:** Los ingresos disminuyeron un -7,0% (comparable) frente a 9M 2023 se debió principalmente al ciclo de inversión de las mayores entidades adjudicatarias, en particular en el ámbito ferroviario, no compensado por los contratos pre-adjudicados a finales de 2023 y principios de 2024 debido al retraso en la firma. El margen RE ajustado alcanzó un 7,8% en 9M 2024 mejorando frente a 6,6% de 9M 2023, continuando con la buena evolución mostrada desde 2S 2023, favorecido por la finalización de ciertos contratos así como por la buena salud de la cartera de trabajos.
- Webber:** las ventas aumentaron un +15,5% (comparable) frente a 9M 2023 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 3,0% (2,8% en 9M 2023).

- Ferrovial Construcción:** las ventas aumentaron un +4,7% (comparable) frente a 9M 2023 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 49 millones de euros (-97 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 9M 2024 y var. comparable vs. diciembre 2023:** (millones de euros)

Comparable*	-10,1%	+16,4%	+14,3%
	6.643	3.898	5.046
	F. Construcción	Budimex	Webber

La **cartera en niveles máximos**, alcanzó 15.586 millones de euros (+2,9% 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 septiembre 2024 (8% en diciembre de 2023).

La cartera a septiembre de 2024 no incluye contratos pre-adjudicados o pendientes del cierre comercial o financiero, por importe de cerca de 2.250 millones de euros, correspondiendo principalmente a contratos de Ferrovial Construcción y Budimex.

## DETALLES PyG (millones de euros)

CONSTRUCCIÓN	3T 24	3T 23	VAR.	9M 24	9M 23	VAR.	Comparable*
Ventas	1.866	1.836	1,6%	5.237	4.994	4,9%	3,2%
RBE Ajustado*	140	69	103,9%	324	126	156,4%	148,2%
Margen RBE Ajustado*	7,5%	3,7%		6,2%	2,5%		
RE Ajustado*	95	38	151,7%	203	34	n.s.	n.s.
Margen RE Ajustado*	5,1%	2,1%		3,9%	0,7%		
Cartera*/**				15.586	15.179	2,7%	2,9%
BUDIMEX	3T 24	3T 23	VAR.	9M 24	9M 23	VAR.	Comparable*
Ventas	576	593	-2,7%	1.513	1.527	-1,0%	-7,0%
RBE Ajustado*	58	53	9,3%	144	126	14,4%	7,0%
Margen RBE Ajustado*	10,1%	8,9%		9,5%	8,2%		
RE Ajustado*	49	44	9,9%	117	101	16,2%	8,6%
Margen RE Ajustado*	8,5%	7,5%		7,8%	6,6%		
Cartera*/**				3.898	3.301	18,1%	16,4%
WEBBER	3T 24	3T 23	VAR.	9M 24	9M 23	VAR.	Comparable*
Ventas	502	452	10,9%	1.210	1.048	15,4%	15,5%
RBE Ajustado*	36	21	72,6%	81	57	40,8%	44,9%
Margen RBE Ajustado*	7,2%	4,6%		6,7%	5,5%		
RE Ajustado*	17	12	40,5%	37	29	25,1%	32,2%
Margen RE Ajustado*	3,3%	2,6%		3,0%	2,8%		
Cartera*/**				5.046	4.459	13,2%	14,3%
F. CONSTRUCCIÓN	3T 24	3T 23	VAR.	9M 24	9M 23	VAR.	Comparable*
Ventas	788	791	-0,4%	2.514	2.419	4,0%	4,7%
RBE Ajustado*	46	-5	n.s.	99	-57	272,7%	-264,1%
Margen RBE Ajustado*	5,8%	-0,7%		3,9%	-2,4%		
RE Ajustado*	30	-19	260,9%	49	-97	150,2%	-148,7%
Margen RE Ajustado*	3,8%	-2,3%		1,9%	-4,0%		
Cartera*/**				6.643	7.419	-10,5%	-10,1%

\*Medida financiera distinta de la NIF. Para la definición y la conciliación de la medida NIF más directamente comparable, consultar el apartado V 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.

# Deuda neta consolidada

## DEUDA NETA CONSOLIDADA\*

(Millones de euros)	SEP-24	DIC-23
Caja y equivalentes ex proyectos de infraestructura	-2.689	-4.584
Deuda financiera corriente y no corriente y Otros ex proyectos de infraestructura	3.113	3.449
Otros de sociedades ex-proyectos de infraestructuras**	-6	15
<b>Deuda Neta Consolidada de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras</b>	<b>418</b>	<b>-1.121</b>
Caja y equivalentes Proyectos de infraestructura	-222	-204
Deuda financiera corriente y no corriente y Otros Proyectos de infraestructura	8.044	7.915
Otros de sociedades de proyectos de infraestructuras***	-678	-612
<b>Deuda Neta Consolidada de sociedades de proyectos de infraestructuras</b>	<b>7.143</b>	<b>7.100</b>
<b>Deuda Neta Consolidada</b>	<b>7.561</b>	<b>5.979</b>

## DEUDA FINANCIERA

SEP-24 (Millones de euros)	Sociedades de ex-proyectos de infraestructuras	Sociedades de proyectos de infraestructuras	Consolidado
Deuda financiera corriente y no corriente	3.113	8.044	11.157
% fijo	91,8 %	99,2%	97,2%
% variable	8,2 %	0,8%	2,8%
Tipo medio	2,4 %	4,5%	3,9%
Vencimiento medio (años)	2	19	14

## VARIACIÓN EN LA DEUDA NETA CONSOLIDADA

	A 30 de septiembre 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	533	135	740	-342
Flujo de caja de (utilizado en) inversión	-764	-602	-179	17
Flujo de actividad	-231	-467	561	-325
Flujo de caja de (utilizado en) de financiación	-1.631	-1.413	-543	325
Efecto del tipo de cambio en el efectivo y equivalentes de efectivo	-11	-12	1	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	-4	-4	0	0
<b>FLUJOS DE TESORERÍA (VARIACIÓN DE TESORERÍA Y EQUIVALENTES) (A)</b>	<b>-1.878</b>	<b>-1.896</b>	<b>18</b>	<b>0</b>
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)	2.911	2.689	222	0
<b>DEUDA A CORTO Y LARGO PLAZO Y OTROS COMPONENTES DE LA DEUDA NETA CONSOLIDADA AL INICIO DEL EJERCICIO (D)</b>	<b>11.365</b>	<b>3.449</b>	<b>7.915</b>	<b>0</b>
Variación de la deuda a corto y largo plazo (E)	-207	-336	129	0
Otros cambios en la deuda neta consolidada (F)	-88	-21	-67	0
<b>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)</b>	<b>11.069</b>	<b>3.092</b>	<b>7.977</b>	<b>0</b>
<b>DEUDA NETA CONSOLIDADA AL INICIO DEL EJERCICIO (D-B)</b>	<b>5.979</b>	<b>-1.121</b>	<b>7.100</b>	<b>0</b>
<b>DEUDA NETA CONSOLIDADA AL FINAL DEL PRIMER SEMESTRE DEL EJERCICIO (G-C)</b>	<b>7.561</b>	<b>418</b>	<b>7.143</b>	<b>0</b>

# Deuda neta consolidada de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras

## DEUDA NETA\*

Tesorería y equivalentes	-2.689 M€
Deuda y otros	3,113 M€
<b>Deuda neta consolidada de sociedades de proyectos de ex-infraestructuras*</b>	<b>418 M€</b>

## LIQUIDEZ\* (millones de euros)

(Millones de euros)	SEP-24
Caja y equivalentes	2.689
Deuda no dispuesta	790
Otros	22
<b>Total Liquidez ex proyectos de infraestructura</b>	<b>3.501</b>

## VENCIMIENTOS DE DEUDA (millones de euros)

2024*	2025	2026	> 2027
501	753	791	1.076

(\*)En 2024, la deuda ex-proyectos de infraestructuras incluye ECP (Euro Commercial Paper) con saldo contable a 30 de septiembre de 2024 de 500 millones de euros (con un tipo medio de 3,66%) y vencimiento en 2024.

## RATING

<b>Standard &amp; Poor's</b>	<b>BBB / stable</b>
<b>Fitch Ratings</b>	<b>BBB / stable</b>

\*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y la conciliación de la medida NIIF más directamente comparable, consultar el apartado V 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.



# Anexo I – Dividendo flexible, recompra y amortización de acciones

## DIVIDENDO FLEXIBLE

El 9 de mayo de 2024, Ferrovial SE anunció un dividendo flexible a cuenta de 0,3033 euros por acción de Ferrovial, pagadero en efectivo o en acciones a elección de los accionistas, con cargo a las reservas de Ferrovial.

El 19 de junio de 2024, Ferrovial SE 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”).

En consecuencia, conforme al ratio, Ferrovial emitió 4.719.782 acciones nuevas de Ferrovial.

Asimismo, el 28 de octubre de 2024, Ferrovial SE declaró un segundo dividendo flexible a cuenta; el dividendo por acción se determinará en función del número de acciones en circulación en la fecha ex-dividendo y se prevé que se anuncie el 6 de noviembre de 2024. El reparto del resultado será pagadero en efectivo o en acciones a elección del accionista, con cargo a las reservas 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:

- 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).

El 23 de agosto de 2024, la Sociedad anunció la finalización de este programa de recompra. Se recompraron un total de 9.231.251 acciones propias, lo que representa aproximadamente el 1,2% de su capital social emitido en dicha fecha.

El 17 de junio de 2024, Ferrovial anunció que, en virtud de las condiciones aprobadas por la Junta General de Accionistas, ha acordado cancelar 13.245.104 acciones propias. El 22 de agosto de 2024, dicha cancelación se hizo efectiva. Como resultado, el capital social emitido de la Sociedad se redujo por un importe nominal de 132.451,04 euros. A esta fecha, el capital social emitido de Ferrovial asciende a 7.321.630,43 euros, representado por 732.163.043 acciones de única clase con un valor nominal de un céntimo de euro (0,01 euros).

El 23 de agosto 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:

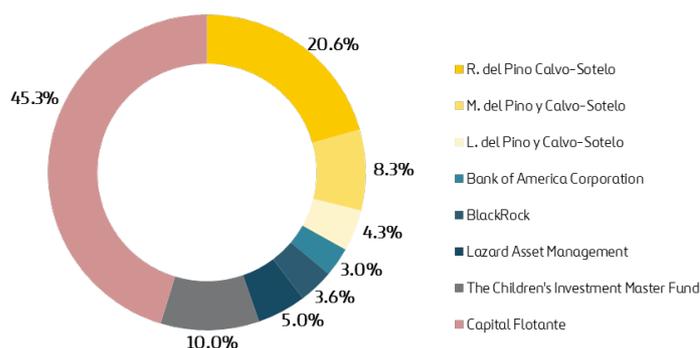
- Finalidad: recomprar acciones de Ferrovial en el contexto de diferentes acciones corporativas (tales como, por ejemplo, incentivos en acciones para empleados, colocación de la acción en el mercado o cancelación de las acciones recompradas).
- Inversión máxima neta: 300 millones de euros. En ningún caso el número de acciones a adquirir excederá de 30 millones de acciones, representativas aproximadamente del 4,1% del capital social emitido de Ferrovial hasta la fecha.
- Duración: del 26 de agosto de 2024 al 28 de febrero de 2025 (ambos incluidos).
- La Sociedad puede ampliar su fecha de duración en vista de las circunstancias imperantes y en interés de la Sociedad y de sus accionistas.

Ferrovial era titular de 12.585.504 acciones propias a finales de septiembre de 2024.

El 7 de octubre de 2024, Ferrovial anunció que, en virtud de las condiciones aprobadas por la Junta General de Accionistas, ha acordado cancelar 10.005.504 acciones propias. La cancelación de estas acciones se hará efectiva cuando se hayan cumplido todos los trámites necesarios de conformidad con la normativa que rige la reducción de su capital social emitido.

# 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 septiembre 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	9M 24	9M 23	VAR.	9M 24	9M 23	VAR.	9M 24	9M 23	VAR.	9M 24	9M 23	9M 24	PARTICIP.
NTE	29	29	-2,3%	199	197	1,2%	176	173	1,3%	88,2%	88,2%	1.128	63,0%
LBJ	34	32	6,7%	152	132	14,9%	126	110	15,1%	83,1%	83,0%	1.789	54,6%
NTE 35W**	38	29	27,9%	215	148	45,1%	180	126	42,2%	83,7%	85,3%	1.425	53,7%
I-77	31	30	2,0%	70	62	14,2%	46	44	3,1%	64,8%	71,8%	413	72,2%
I-66	24	21	11,9%	160	107	49,2%	126	82	54,5%	79,1%	76,3%	1.428	55,7%
<b>TOTAL USA</b>				<b>796</b>	<b>645</b>	<b>23,3%</b>	<b>653</b>	<b>535</b>	<b>22,1%</b>			<b>6.183</b>	
Autema***	16.836	17.177	-2,0%	52	52	1,0%	46	46	0,8%	88,3%	88,4%	556	76,3%
Aravia***	39.682	38.682	2,6%	34	35	-2,3%	26	29	-10,7%	77,7%	85,0%	-4	100,0%
<b>TOTAL SPAIN</b>				<b>86</b>	<b>86</b>	<b>-0,3%</b>	<b>72</b>	<b>75</b>	<b>-3,7%</b>			<b>552</b>	
Azores***/*		12.041			27			23			88,4%		89,2%
Via Livre				12	10	12,4%	3	2	44,9%	22,0%	17,1%	-9	84,0%
<b>TOTAL PORTUGAL</b>				<b>12</b>	<b>37</b>	<b>-68,3%</b>	<b>3</b>	<b>25</b>	<b>-89,8%</b>			<b>-9</b>	
<b>TOTAL MATRICES Y OTROS*****</b>				<b>23</b>	<b>12</b>	<b>94,1%</b>	<b>-56</b>	<b>-58</b>	<b>4,8%</b>			<b>5</b>	
<b>TOTAL AUTOPISTAS</b>				<b>916</b>	<b>781</b>	<b>17,4%</b>	<b>673</b>	<b>577</b>	<b>16,5%</b>	<b>73,4%</b>	<b>73,9%</b>	<b>6.731</b>	

\*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y la conciliación de la medida NIIF más directamente comparable, consultar el apartado V 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			MARGEN RBE AJUSTADO		DEUDA NETA	
Puesta en Equivalencia	9M 24	9M 23	VAR.	9M 24	9M 23	VAR.	9M 24	9M 23	VAR.	9M 24	9M 23	9M 24	PARTICIP.
407 ETR (Km recorridos, millones)	1.980	1.893	4,6%	857	768	11,6%	749	665	12,7%	87,4 %	86,5 %	6.247	43,2%
M4	38.406	31.740	21,0%	29	28	5,9%	16	15	6,2%	54,6 %	54,5 %	36	20,0%
M3	44.942	36.713	22,4%	10	9	18,6%	5	2	115,8%	45,5 %	25,0 %	7	20,0%
A-66 Benavente Zamora				21	20	5,6%	18	17	1,6%	83,9 %	87,1 %	146	25,0%
Serrano Park				5	5	-6,1%	3	4	-5,2%	68,2 %	67,5 %	29	50,0%
EMESA				145	132	10,1%	90	76	18,1%	61,7 %	57,6 %	163	10,0%
IRB				494	386	27,9%	255	193	31,6%	51,6 %	50,1 %	1.298	19,9%
Toowoomba				22	19	11,8%	5	4	6,2%	21,2 %	22,4 %	207	40,0%
OSARs				5	23	-79,0%	4	4	14,7%	85,1 %	15,6 %	208	50,0%
Zero ByPass (Bratislava)				31	28	8,3%	26	23	13,9%	85,2 %	81,0 %	785	35,0%

# Anexo IV – 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	0,8319	-4,0%	0,8513	-2,2%
Dólar Americano	1,1148	1,0%	1,0869	0,3%
Dólar Canadiense	1,5058	3,1%	1,4786	1,5%
Zloty Polaco	4,2813	-1,4%	4,3051	-6,1%
Dólar Australiano	1,6067	-0,9%	1,6418	1,3%
INR - Rupia India	93,7682	2,0%	90,6763	1,6%

# Anexo V – Medidas Alternativas de Rendimiento

Este informe de resultados trimestrales 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 trimestrales, 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 trimestrales 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 trimestrales, 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) de explotación del periodo, excluyendo el deterioro y enajenación de activos fijos. Conciliamos el RE ajustado con el beneficio/(pérdida) de explotación en lugar del beneficio/(pérdida) neto porque es la medida más directamente comparable presentada de conformidad con las NIIF-UE en este informe de resultados trimestrales. El RE ajustado es una medida financiera no conforme a las NIIF y no debe considerarse como una alternativa 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) de explotación puede encontrarse en la información financiera seleccionada contenida en <https://www.ferrovial.com/es/accionistas-e-inversores/informacion-financiera/informacion-financiera-trimestral/> (Documento Excel: Q3 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) de explotación del periodo, excluyendo el deterioro y la enajenación de inmovilizado y los gastos por depreciación y amortización de inmovilizado y derechos de uso. Conciliamos el RBE ajustado con el beneficio/(pérdida) de explotación en lugar del beneficio/(pérdida) neto porque es la medida más directamente comparable presentada de conformidad con las NIIF-UE en este informe de resultados trimestrales.

El RBE ajustado es una medida financiera no conforme a las NIIF y no debe considerarse como una alternativa al resultado de explotación/(pérdida) 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) de explotación 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: Q3 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 de explotación 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 de explotación, 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: Q3 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 de ex-proyectos de infraestructuras separada en las siguientes partidas:

1. la variación de tesorería y equivalentes de efectivo;
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.

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: Q3 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: Q3 2024 Medidas de Rendimiento Alternativas).