



ferrovial

For a world on the move

Ferrovial SE y Sociedades Dependientes

Informe de Resultados Financieros No Auditados
Enero-marzo 2025

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 afirmaciones. 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», «nosotros», «nos» 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 o el 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 contiene afirmaciones prospectivas. Todas las afirmaciones expresas o implícitas contenidas en esta presentación que no sean afirmaciones de hechos anteriores pueden considerarse afirmaciones prospectivas, incluidas, entre otras, las afirmaciones relativas a estimaciones y proyecciones facilitadas por la Sociedad y otras fuentes con respecto a la situación financiera, la estrategia empresarial, los planes y los objetivos de la dirección de la Sociedad para futuras operaciones, dividendos, estructura de capital, así como afirmaciones que incluyan las palabras «esperar», «proponerse», «pretender», «planificar», «creer», «proyectar», «prever», «estimar», «puede», «debería», «objetivo», «anticipar» y afirmaciones similares de carácter prospectivo o futuro, o el negativo de estos términos u otras expresiones similares, aunque no todas las afirmaciones prospectivas contienen estas palabras. Dichas afirmaciones pueden reflejar 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 pueden ser imposibles de predecir. 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. Los riesgos e incertidumbres que podrían hacer que los resultados reales difirieran incluyen, entre otros, los siguientes: riesgos relacionados con la diversidad geográfica de nuestras operaciones y divisiones de negocio; riesgos relacionados con nuestras adquisiciones, desinversiones y otras operaciones estratégicas que podamos emprender; el impacto de las presiones competitivas en nuestro sector y la fijación de precios, incluyendo la falta de certidumbre y los costes a la hora de ganar concursos de licitación competitiva; condiciones y acontecimientos económicos y políticos generales y el impacto que puedan tener en nosotros, incluidos, a título enunciativo pero no limitativo, la volatilidad o los aumentos de las tasas de inflación y de los tipos de interés, el aumento de los costes y la disponibilidad de los materiales, así como otras repercusiones persistentes derivadas de circunstancias como los cambios en los regímenes arancelarios, el conflicto entre Rusia y Ucrania y el conflicto en Oriente Próximo; el hecho de que nuestro negocio se deriva de un pequeño número de grandes proyectos; ciberamenazas u otras perturbaciones tecnológicas; nuestra capacidad para obtener financiación adecuada en el futuro según sea necesario; afirmaciones con respecto a nuestra capacidad para financiar futuros dividendos u otras distribuciones, y a los procesos y plazos de distribución; nuestra capacidad para mantener el cumplimiento de los requisitos de cotización continua de Euronext Amsterdam, el Nasdaq Global Select Market y las Bolsas Españolas; litigios y otras reclamaciones de terceros o investigaciones por parte de los distintos organismos reguladores a los que podamos vernos sometidos; nuestra capacidad para cumplir con nuestros compromisos ESG u otras exigencias en materia de sostenibilidad, incluida la evolución de las expectativas en relación con la sostenibilidad y las cuestiones ESG; nuestros riesgos legales y reglamentarios, dado que operamos en entornos muy regulados, y el impacto de cualquier cambio en las leyes y los reglamentos gubernamentales, incluidos, entre otros, los regímenes o las normativas fiscales; las repercusiones de accidentes u otros incidentes en los emplazamientos y las instalaciones de nuestros proyectos; riesgos físicos y transitorios relacionados con los efectos del cambio climático; riesgos relacionados con la adecuación o existencia de nuestra cobertura de seguros y las posibles pérdidas no recuperables; riesgo asociado a la naturaleza internacional de nuestras actividades y operaciones; nuestra dependencia de subcontratistas y proveedores de servicios y capacidad para localizarlos, seleccionarlos, supervisarlos y gestionarlos; riesgos relacionados con nuestra estructura de sociedad holding y con nuestras operaciones de *joint venture* y asociación; y los demás factores importantes analizados bajo el título «Factores de riesgo» en nuestro Informe anual en el Formulario 20-F presentado ante la Comisión del Mercado de Valores de los Estados Unidos («SEC») correspondiente al ejercicio fiscal finalizado el 31 de diciembre de 2024, que está disponible en la página web de la SEC en www.sec.gov, ya que dichos factores pueden actualizarse cuando corresponda en nuestros otros documentos presentados ante la SEC. Las afirmaciones prospectivas incluidas en esta presentación son válidas únicamente a fecha de hoy y, en consecuencia, no se debe depositar una confianza indebida en dichas afirmaciones. Renunciamos a cualquier obligación o compromiso de actualizar o revisar cualquier afirmación prospectiva incluida en esta presentación, ya sea como resultado de nueva información, acontecimientos futuros o de otro modo, salvo en la medida en que lo exija la legislación aplicable. Las afirmaciones prospectivas incluidas en esta nota de prensa se realizan de conformidad con las disposiciones *safe harbor* contenidas en la Ley estadounidense de reforma sobre litigios de valores privados de 1995 (*Private Securities Litigation Reform Act*). Pretendemos que dichas afirmaciones prospectivas estén cubiertas por las disposiciones *safe harbor* pertinentes para afirmaciones prospectivas (o su equivalente) de cualquier jurisdicción aplicable.

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 la exactitud o integridad de dichos datos e información. Salvo que se especifique lo contrario, 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», «Flujos de caja excluyendo proyectos de infraestructura (Flujos de caja ex-proyectos de infraestructuras)», «Flujos de caja de proyectos de infraestructura (Flujos de caja de infraestructuras)» 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 hay ciertas medidas no NIIF, que son utilizadas por la dirección del Grupo para tomar decisiones financieras, operativas y de planificación, que 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 2024.

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 www.sec.gov.

Resultados de Ferrovial enero-marzo 2025

ASPECTOS DESTACADOS

- Ferrovial obtuvo unos sólidos resultados en 1T 2025, con un crecimiento en ventas sustancial en todas las divisiones de negocio. Los ingresos alcanzaron los 2.059 millones de euros (+7,4% comparable), impulsado fundamentalmente por una mayor contribución de Construcción (+5,3% comparable) y el incremento de los ingresos de Autopistas (+14,1% comparable). El RBE ajustado ascendió a 309 millones de euros (+19,1% comparable), impulsado por el rendimiento de Autopistas (+14,6% comparable), en particular las autopistas estadounidenses con un RBE ajustado de 229 millones de euros (+14,6% frente a 1T 2024). Construcción registró un buen trimestre alcanzando los 87 millones de euros de RBE ajustado (+24,8% comparable).
- El tráfico en 407 ETR se incrementó en un +1,9% en 1T 2025 frente a 1T 2024, beneficiándose de una mayor movilidad, parcialmente compensado por las condiciones meteorológicas adversas y el efecto del año bisiesto. Los ingresos alcanzaron los 410 millones de dólares canadienses en 1T 2025 (+24,3% vs 1T 2024). El RBE aumentó un +15,0% en 1T 2025, incluidos 25,9 millones de dólares canadienses de provisión del Schedule 22 devengados en 1T 2025.
- Todas las Managed Lanes registraron un sólido crecimiento en los ingresos por transacción en comparación con 1T 2025, superando significativamente la inflación (2,9%): NTE +13,8%, LBJ +10,0% y NTE 35W +8,9%. Este indicador creció un +25,6% en I-66 y un +21,8% en I-77, donde no hay un límite de precios.
- Aeropuertos: El desarrollo de construcción de la New Terminal One (JFK) sigue avanzando, mientras que Dalaman registró buenos resultados del tráfico nacional (+0,6%).
- Construcción alcanzó un margen de RE ajustado del 3,3% en 1T 2025, continuando con la tendencia positiva de los trimestres anteriores y mostrando una mejora significativa en comparación con el rendimiento del ejercicio anterior (margen de RE ajustado del 2,1% para 1T 2024). La cartera alcanzó un nivel récord de 17.187 millones de euros (+4,4% en términos comparables vs diciembre de 2024), sin incluir contratos pre-adjudicados por un importe aproximado de 1.520 millones de euros.
- Sólida situación financiera con niveles de liquidez en sociedades de ex-proyectos de infraestructuras alcanzando los 5.334 millones de euros y una Deuda Neta Consolidada ex-proyectos de infraestructuras de -1.847 millones de euros. La principal entrada de caja fue la desinversión de ACS (538 millones de euros), parcialmente compensada por las salidas de caja impulsadas por la distribución a los accionistas (-156 millones de euros) y las inversiones (-208 millones de euros), derivadas de las aportaciones de capital en NTO (-152 millones de euros).

PRINCIPALES EVENTOS CORPORATIVOS

- En marzo, se anunció un acuerdo para adquirir a AtkinsRéalis una participación de hasta el 5,06% en la 407 ETR por un máximo de 2.090 millones de dólares canadienses, con cierre previsto en 2T 2025.
- En abril, se anunció la apertura del túnel de Silvertown, un proyecto de infraestructuras de gran complejidad que se espera mejore significativamente el transporte en el este de Londres.

HITOS DE SOSTENIBILIDAD

- Ferrovial ha sido seleccionada en el ranking S&P Global Sustainability Yearbook 2025 de S&P Global, por sus excepcionales prácticas de sostenibilidad.
- Ferrovial recibe el Premio Forbes a la Innovación en la categoría de Talento y Cultura.

CUENTA DE RESULTADOS

(Millones de euros)	1T 25	1T 24
Ventas	2.059	1.879
RBE Ajustado*	309	254
Amortización de inmovilizado	-109	-102
RE Ajustado*	199	152
Deterioros y enajenación de inmovilizado	297	0
Resultado operativo	496	152

VENTAS

(Millones de euros)	1T 25	1T 24	VAR.	Comparable*
Autopistas	324	277	17,2%	14,1%
Aeropuertos	5	5	12,8%	11,4%
Construcción	1.584	1.476	7,3%	5,3%
Energía	74	53	40,7%	40,1%
Otros	72	70	2,7%	0,4%
Ventas	2.059	1.879	9,6%	7,4%

RBE AJUSTADO*

(Millones de euros)	1T 25	1T 24	VAR.	Comparable*
Autopistas	235	203	15,7%	14,6%
Aeropuertos	-10	-9	-5,3%	-26,5%
Construcción	87	68	27,5%	24,8%
Energía	0	-5	95,4%	95,3%
Otros	-4	-4	7,9%	6,4%
RBE Ajustado*	309	254	21,6%	19,1%

RE AJUSTADO*

(Millones de euros)	1T 25	1T 24	VAR.	Comparable*
Autopistas	173	147	17,6%	17,1%
Aeropuertos	-12	-10	-13,2%	-34,7%
Construcción	52	32	64,1%	59,5%
Energía	-4	-7	43,8%	43,2%
Otros	-11	-10	-6,8%	-6,7%
RE Ajustado*	199	152	31,1%	28,3%

DEUDA NETA CONSOLIDADA*

(Millones de euros)	MAR-25	DIC-24
Deuda Neta Consolidada de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras*	-1.847	-1.794
Deuda Neta Consolidada de sociedades de proyectos de infraestructuras*	7.482	7.856
Autopistas	7.087	7.491
Resto	396	365
Deuda Neta Consolidada*	5.636	6.061

TRÁFICO

	1T 25	1T 24	VAR.
407 ETR**	524	514	1,9%
NTE ***	9	9	-5,7%
LBJ***	11	11	2,2%
NTE 35W***	12	12	2,9%
I-77***	10	10	0,4%
I-66***	7	7	3,7%
Dalaman****	0,3	0,3	0,6%

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

*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y conciliación de la medida NIIF más comparable, véase el Anexo V de Medidas Alternativas de Rendimiento

Autopistas

Ventas	324 M€	+14,1%	Comparable*
RBE Ajustado*	235 M€	+14,6%	Comparable*

407 ETR (48,29%**; PUESTA EN EQUIVALENCIA)

La información financiera aquí presentada correspondiente al 1T 2025 se basa en, y está en consonancia con, los estados financieros consolidados no auditados de 407 ETR correspondientes al 1T 2025, publicados el 24 de abril de 2025.

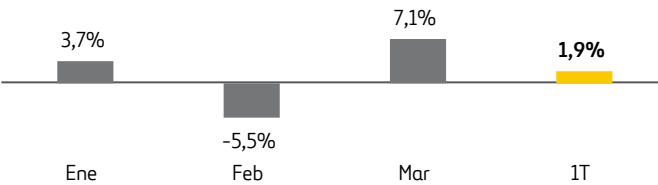
TRÁFICO

	1T 25	1T 24	VAR.
Longitud media (km)	21,7	21,6	0,3 %
Trafico/trayecto (mn)	24,2	23,8	1,7 %
VKTs (mn)	524,3	514,2	1,9 %
Ingreso medio por trayecto (CAD)	16,81	13,72	22,5 %

VKT (kilómetros recorridos)

En 1T 2025, los VKTs aumentaron un +1,9% frente a 1T 2024, debido al aumento de la movilidad y los desplazamientos en hora punta de un mayor porcentaje de empleados presenciales, así como a ofertas de conducción en hora punta más específicas a partir de marzo para aliviar la congestión en toda la GTA durante las horas punta de los días laborables. Además, el tráfico se vio afectado negativamente en 1T 2025 por las desfavorables condiciones meteorológicas y el efecto del año bisiesto en el calendario de 2024.

Evolución del tráfico VKT frente a 2024:



PyG

(Millones de dólares canadienses)	1T 25	1T 24	VAR.
Ventas	410	330	24,3%
RBE	321	279	15,0%
Margen RBE	78,3%	84,7%	
RE	295	252	17,0%
Margen RE	71,8%	76,4%	

Los ingresos se incrementaron +24,3% en 1T 2025, situándose en 410 millones de dólares canadienses.

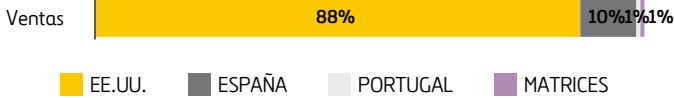
- Ingresos de peajes** (93% del total): +23,6% hasta los 381.5 millones de dólares canadienses debido al aumento de los volúmenes de tráfico, los viajes más largos y mayores tarifas, en vigor desde el 1 de enero de 2025 (1 de febrero de 2024).
- Ingresos de tasas** (7% del total): +34,4% hasta los 28,5 millones de dólares canadienses, debido al aumento de los gastos de comisión de cuentas como consecuencia del incremento de los volúmenes de tráfico y de las tarifas, en vigor desde el 1 de enero de 2025, así como a los mayores intereses netos derivados del aumento de los saldos morosos y de las cuotas de cumplimiento.

(Millones de dólares canadienses)	1T 25	1T 24	VAR.
Ingresos por peajes	382	309	23,6%
Ingresos por cuota	29	21	34,4%
Total Ventas	410	330	24,3%

OPEX aumentó un +75,7%, debido fundamentalmente a los gastos de pago del Schedule 22, que ascendieron a 25,9 millones de dólares canadienses en 1T 2025.

Además, los gastos aumentaron debido al incremento de los costes de facturación y cobro, en consonancia con el mayor volumen de facturación, y al aumento de la provisión para pérdidas crediticias esperadas durante toda la vida.

El aumento de los costes operativos de los sistemas, debido a la menor capitalización salarial a medida que el proyecto de planificación de recursos empresariales y de gestión de las relaciones con los clientes de



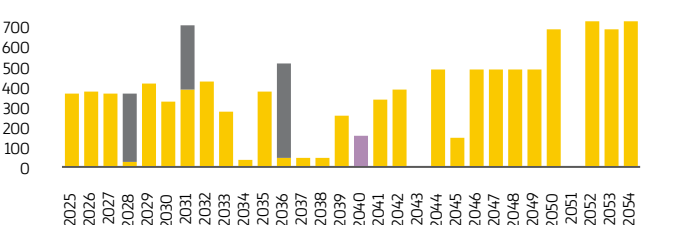
407 ETR entraba en funcionamiento en 1T 2024, y el aumento de los costes de renovación de licencias y de utilización de datos, así como el incremento de los costes de mantenimiento invernal debido a unas condiciones meteorológicas desfavorables, también contribuyeron al aumento del opex en el periodo.

RBE aumentó un +15,0% en Q1 2025, como resultado del aumento del tráfico y ventas.

Dividendos: No se pagaron dividendos a los accionistas en el 1T 2025 ni en el 1T 2024. En el Consejo de abril, se aprobó un dividendo de 200 millones de CAD para el 2T 2025 (+14,3% superior al 2T 2024).

Deuda neta: 9.740 millones de dólares canadienses (coste medio 4,25%) en marzo 2025 vs. 9.901 millones de dólares canadienses en diciembre 2024. El 58% de la deuda vence después de 2039. Los próximos vencimientos de bonos incluyen 374 millones de dólares canadienses en 2025, 387 millones en 2026 y 377 millones en 2027.

Vencimientos de bonos de 407 ETR (millones dólares canadienses)



- El 5 de marzo de 2025, 407 ETR emitió Bonos Senior, Serie 25-A1, por valor de 350 millones de dólares canadienses, para amortizar Bonos Senior, Serie 20-A2 el 22 de mayo de 2025.

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.

Schedule 22

El incremento de la tarifa de 407 ETR, en vigor desde el 1 de febrero de 2024, puso fin al evento de Fuerza Mayor y la 407 ETR estará sujeta un pago del Schedule 22 para 2025, y se pagaría a la Provincia en 2026.

Al cierre de cada periodo contable, la Dirección prepara una estimación del pago del Schedule 22 correspondiente al ejercicio 2025 (Estimación de pago del Schedule 22 de 2025). El gasto por el pago del Schedule 22 para 1T 2025 (25,9 millones de dólares canadienses) se determina asignando la Estimación de pago del Schedule 22 de 2025, dividiendo los ingresos de peaje de 1T 2025, sobre el total de los ingresos de peaje estimados para 2025. El gasto por el pago del Schedule 22 correspondiente a cada trimestre de 2025 fluctuará debido a la naturaleza estacional del negocio.

Tarifas 407 ETR

407 ETR aplicó una nueva lista de tarifas y tasas que entró en vigor el 1 de enero de 2025. Los cambios también incluía zonas de peaje adicionales y nuevas clasificaciones de vehículos para motocicletas y vehículos de tamaño medio.

Actualización de los Accionistas (**)

El 13 de marzo de 2025 se anunciaron varias operaciones de compra de acciones. De acuerdo con estos anuncios se espera que la propiedad resultante de la sociedad sea: Cintra 48,29%, CPP Investments 44,20% y Public Sector Pension Investment Board 7,51%. AtkinsRéalis dejará de ser accionista. Se prevé que estas operaciones de accionistas se produzcan en 2T 2025, con sujeción a diferentes condiciones de cierre.

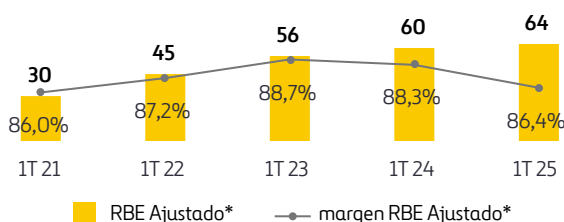
*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y conciliación de la medida NIIF más comparable, véase el Anexo V de Medidas Alternativas de Rendimiento

MANAGED LANES DE DFW (EE.UU.)**NTE 1-2 (62,97%, consolidación global)**

En 1T 2025, el **tráfico** disminuyó un -5,7% vs 1T 2024, por obras de mejora de capacidad y las malas condiciones meteorológicas en enero y febrero (incluyendo los cierres de MLs), en comparación con unas condiciones meteorológicas más favorables en 1T 2024 y el año bisiesto.

(Millones de dólares americanos)	1T 25	1T 24	VAR.
Transacciones (millones)	8,6	9,2	-5,7%
Tarifa media por transacción (dólares)	8,5	7,5	13,8%
Ventas	74	68	8,0%
RBE Ajustado*	64	60	5,7%
Margen RBE Ajustado*	86,4 %	88,3 %	
RE Ajustado*	55	53	4,2%
Margen RE Ajustado*	74,7 %	77,4 %	

La **tarifa media por transacción** alcanzó los 8,5 dólares en 1T 2025 (+13,8% vs 1T 2024), impactado positivamente por el mejor mix de tráfico y mayores eventos de *Mandatory Mode* (los peajes están obligados a estar por encima del *soft cap* para garantizar un nivel mínimo de servicio).

Evolución del RBE ajustado de NTE (millones de dólares)

El **RBE ajustado** se vio afectado por el devengo de 1 millón de dólares de la **compartición de ingresos** correspondientes al 1T 2025 (no hubo compartición de ingresos en 1T 2024).

La **deuda neta de NTE** a marzo de 2025 alcanzó los 1.307 millones de dólares (1.330 millones en diciembre de 2024), con un coste medio de 4,46%.

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 y se prevé que finalice a principios de 2027. Ferrovial Construcción y Webber actúan como contratista de diseño-construcción.

Calificación crediticia

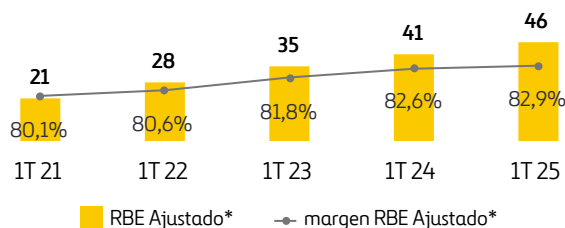
	PAB	Bonos
Moody's	Baa1	Baa1
FITCH	BBB+	BBB+

LBJ (54,60%, consolidación global)

En 1T 2025, el **tráfico** se incrementó un +2,2% vs 1T 2024, a pesar de las actividades de construcción en los corredores cercanos, las malas condiciones meteorológicas en enero y febrero (incluyendo los cierres de MLs), en comparación con unas condiciones meteorológicas más favorables en 1T 2024 y el efecto del año bisiesto.

(Millones de dólares americanos)	1T 25	1T 24	VAR.
Transacciones (millones)	10,8	10,5	2,2 %
Tarifa media por transacción (dólares)	5,1	4,7	10,0 %
Ventas	56	50	12,1 %
RBE Ajustado*	46	41	12,5 %
Margen RBE Ajustado*	82,9 %	82,6 %	
RE Ajustado*	38	33	14,5 %
Margen RE Ajustado*	67,7 %	66,3 %	

La **tarifa media por transacción** alcanzó los 5,1 dólares en 1T 2025 (+10,0% vs 1T 2024), impactado positivamente por el mejor mix de tráfico.

Evolución del RBE ajustado de LBJ (millones de dólares)

La **deuda neta de LBJ** a marzo de 2025 alcanzó los 2.006 millones de dólares (2.028 millones en diciembre de 2024), con un coste medio de 4,03%.

Calificación crediticia

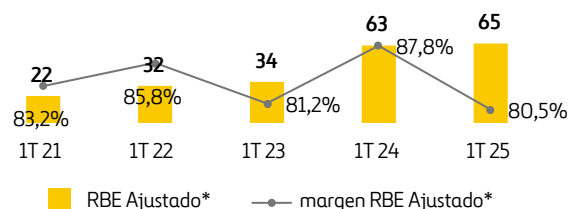
	PAB	TIFIA	Bonos
Moody's	Baa2	Baa2	Baa2
FITCH	BBB+	BBB+	BBB+

NTE 35W (53,67%, consolidación global)

En 1T 2025, el **tráfico** se incrementó +2,9% vs 1T 2024, a pesar de las malas condiciones meteorológicas en enero y febrero (incluyendo los cierres de MLs), en comparación con unas condiciones meteorológicas más favorables en 1T 2024 y el año bisiesto.

(Millones de dólares americanos)	1T 25	1T 24	VAR.
Transacciones (millones)	12,0	11,7	2,9%
Tarifa media por transacción (dólares)	6,7	6,1	8,9%
Ventas	80	72	12,2%
RBE Ajustado*	64,7	63	2,8%
Margen RBE Ajustado*	80,5 %	87,8 %	
RE Ajustado*	53	53	0,8%
Margen RE Ajustado*	66,4 %	73,9 %	

La **tarifa media por transacción** en 1T 2025 alcanzó los 6,7 dólares (+8,9% vs 1T 2024), impactado positivamente por el mejor mix de tráfico.

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

El **RBE ajustado** se vio afectado por el devengo de 5 millones de dólares de la **compartición de ingresos** correspondientes al 1T 2025, frente a ninguna en el primer trimestre de 2024, ya que se contabilizó en el segundo trimestre de 2024 para el periodo enero-junio de 2024.

La **deuda neta de NTE 35W** a marzo de 2025 alcanzó los 1.603 millones de dólares (1.637 millones en diciembre de 2023), con un coste medio de 4,78%.

Calificación crediticia

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

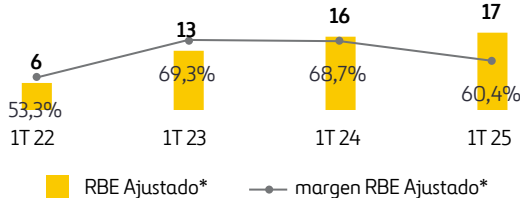
MANAGED LANES DE CAROLINA DEL NORTE (EE.UU.)**I-77 (72,24%, consolidación global)**

En 1T 2025, el **tráfico** aumentó en un +0,4% vs 1T 2024, impactado positivamente por el tráfico desviado a la I-77 debido al cierre de la alternativa I-40 (reabierto con capacidad limitada desde el 1 de marzo), parcialmente compensado por el mal tiempo durante el trimestre y el efecto del año bisiesto.

(Millones de dólares americanos)	1T 25	1T 24	VAR.
Transacciones (millones)	9,6	9,6	0,4 %
Tarifa media por transacción (dólares)	2,8	2,3	21,8 %
Ventas	28	23	21,9 %
RBE Ajustado*	17	16	7,2 %
Margen RBE Ajustado*	60,4 %	68,7 %	
RE Ajustado*	14	13	10,6 %
Margen RE Ajustado*	49,9 %	55,0 %	

La **tarifa media por transacción** alcanzó los 2,8 dólares en 1T 2025, un +21,8% más alto en comparación con 1T 2024, 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 4 millones de dólares en **compartición de ingresos** en 1T 2025, frente a ninguno en el 1T 2024, ya que se contabilizó en el 2T 2024 para el periodo enero-junio de 2024. Además, la **compartición de ingresos** de los *extended vehicles* ascendió a 2 millones de dólares en 1T 2025 (1 millón de dólares en 1T 2024).

La **deuda neta** de I-77 a marzo de 2025 alcanzó 454 millones de dólares (466 millones de dólares en diciembre 2024), con un coste medio de 6,24%.

Calificación crediticia

	PAB	USPP NOTES
FITCH	BBB+	BBB+
DBRS	BBB	BBB

MANAGED LANES DEL NORTE DE VIRGINIA (EE.UU.)

I-66 (55,70%, consolidación global)

En 1T 2025, el **tráfico** se incrementó +3,7% vs 1T 2024, impulsado por el aumento del tráfico en el corredor positivamente impactado por más mandatos de vuelta a la oficina durante las horas punta, a pesar del mal tiempo en 1T 2025 y el efecto de año bisiesto en 2024.

(Millones de dólares americanos)	1T 25	1T 24	VAR.
Transacciones (millones)	7,3	7,1	3,7 %
Tarifa media por transacción (dólares)	8,2	6,6	25,6 %
Ventas	63	48	31,1 %
RBE Ajustado*	50	37	34,0 %
Margen RBE Ajustado*	78,9%	77,2%	
RE Ajustado*	30	21	43,8 %
Margen RE Ajustado*	47,3%	43,1%	

La **tarifa media por transacción** alcanzó los 8,2 dólares en 1T 2025, un +25,6% más alto en comparación con 1T 2024, impactado por mayores tarifas.

La **deuda neta de I-66** a marzo de 2025 alcanzó los 1.702 millones de dólares (1.730 millones de dólares en diciembre de 2024), con un coste medio de 3,58%.

Calificación crediticia

	PAB	TIFIA
Moody's	Baa3	Baa3
FITCH	BBB	BBB

IRB (India)

IRB Infrastructure Developers (19,86%, puesta en equivalencia)

Los resultados de Ferrovial del 1T 2025 y 1T 2024 no incluyen la contribución de IRB para ese periodo, según el calendario financiero de IRB).

IRB Infrastructure Trust (Private InvIT) (23,99%, puesta en equivalencia)

Private InvIT gestiona una cartera de 14 concesiones de autopistas de peaje y 1 en construcción en toda la India.

Los resultados de Ferrovial del 1T 2025 y 1T 2024 no incluyen la contribución de IRB Infrastructure Trust para ese periodo, según el calendario financiero de IRB Infrastructure Trust.

ACTIVOS EN CONSTRUCCIÓN

(Millones de euros)	CAPITAL INVERTIDO	CAPITAL COMPROMETIDO PENDIENTE	DEUDA NETA 100%	PARTICIP. CINTRA
Puesta en Equivalencia	725	239	4.239	
Ruta del Cacao	0	0	233	30,0 %
Silvertown Tunnel	0	28	1.418	22,5 %
Anillo Vial Periférico	15	194	0	35,0 %
IRB Private InvIT	710	17	2.589	24,0 %

- 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 98,9% en base al valor a 31 de marzo de 2025.
- 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 construido bajo el río Támesis. Los trabajos de diseño y construcción se encuentran completos en un 99,4% a 31 de marzo de 2025. El 7 de abril de 2025 se abrió al tráfico el túnel de Silvertown, que une la península de Greenwich y los Royal Docks del este de Londres, reduciendo la congestión y mejorando la conectividad tanto para los residentes como para las empresas.
- Anillo Vial Periférico (Lima, Perú):** el consorcio liderado por Cintra firmó el 12 de noviembre de 2024 el contrato de concesión para desarrollar el Anillo Vial Periférico de Lima 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%. Este proyecto comprende el diseño, financiación, construcción, gestión y mantenimiento de una autopista urbana de peaje de 34,8 km.

PROYECTOS EN LICITACIÓN

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

- En febrero de 2025, el consorcio liderado por Cintra fue preseleccionado para la licitación de la **I-285 East Express Lanes** en Atlanta (Georgia), que consiste en la implantación de Managed Lanes a lo largo de 30 millas (Fase 1: 16 millas y Fase 2: 14 millas), con licitación prevista para en 1S 2026. Además, el Departamento de Transporte de Georgia espera publicar una *request for qualification* (RFQ) para la **I-285 West Express Lanes** en 2025, el proyecto cubrirá 11 millas.
- En enero de 2025, el consorcio dirigido por Cintra presentó la RFQ para la licitación en el proyecto de la **I-24 Southeast Choice Lanes** en Tennessee. El proyecto se extenderá a lo largo de 25 millas (Fase 1: 20 millas y Fase 2: 5 millas), abarcando la zona entre la I-40 en Nashville y la I-840 en Murfreesboro.
- En octubre de 2024, *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. Se prevé que el Departamento de Transporte de Carolina del Norte emita una RFQ en 2S 2025.
- Seguimiento activo de varios proyectos en otros estados, como Virginia y Florida. Estos proyectos se encuentran en distintos grados de desarrollo y se espera que salgan al mercado en los próximos meses. Algunos de estos proyectos 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. Un ejemplo de esto fue la preselección de Cintra para licitar el proyecto de la **autopista D35** (República Checa) en diciembre de 2024, siguiendo un modelo concesional de pago por disponibilidad. El proyecto implica la reconstrucción total de un tramo existente de 35 kilómetros de la D35, así como la explotación y el mantenimiento de este tramo y un tramo adyacente de 22 kilómetros reconstruido por terceros.

**Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y conciliación de la medida NIIF más comparable, véase el Anexo V de Medidas Alternativas de Rendimiento*

Aeropuertos

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

A 31 de marzo de 2025, Ferrovial ha contribuido con 961 millones de dólares de capital al proyecto NTO (New Terminal One) del aeropuerto Internacional John F. Kennedy de Nueva York. 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, y el proyecto afronta un año crucial de construcción. El progreso de la construcción ha avanzado un 6% en 1T 2025. Los principales hitos logrados en 1T 2025 fueron la puesta en marcha del primer ascensor y la finalización del muro cortina en el módulo Este. Se espera que la terminal entre en explotación en 2026, y el contrato de concesión finaliza en 2060.

A fecha de esta publicación, NTO ha alcanzado 18 acuerdos con aerolíneas, incluidos contratos firmados con 13 aerolíneas y 5 cartas de intenciones (LOI). Además, se están manteniendo conversaciones avanzadas con un grupo de importantes aerolíneas internacionales.

(Millones de euros)	CAPITAL INVERTIDO	CAPITAL COMPROMETIDO PENDIENTE	DEUDA NETA 100%	PARTICIP. FERROVIAL
NTO	894	167	4.040	49%

Dalaman (60%, consolidación global) – Turquía

Tráfico: el número de pasajeros alcanzó hasta los 0,3 millones en 1T 2025, un +0,6% más que en 1T 2024, impulsado principalmente por el mercado nacional debido al aumento de la capacidad, parcialmente compensado por un tráfico internacional ligeramente inferior debido a la temporada baja y al cambio de la Semana Santa de marzo a abril en 2025.

(Millones de euros)	1T 25	1T 24	VAR.
Tráfico	0,3	0,3	0,6%
Ventas	3	3	3,2%
RBE ajustado*	-1	-2	13,6%
Margen RBE Ajustado*	n.r.	n.r.	
RE Ajustado*	-3	-3	-29,7%
Margen RE Ajustado*	n.r.	n.r.	

Las ventas alcanzaron los 3 millones de euros en 1T 2025 (+3,2% vs 1T 2024), y el RBE ajustado se situó en -1 millón de euros en 1T 2025 (+13,6% vs 1T 2024).

La posición de tesorería ascendía a 28 millones de euros a 31 de marzo de 2025 (34 millones de euros a 31 de diciembre de 2024).

La deuda neta de Dalaman alcanzó los 76 millones de euros a 31 de marzo de 2025 (70 millones de euros a 31 de diciembre de 2024).

HEATHROW – REINO UNIDO

El 26 de febrero de 2025, Ferrovial anunció que ha alcanzado un acuerdo vinculante con Ardian para la venta de la totalidad de su participación restante (5,25%) en FGP Topco Ltd. (Topco), sociedad matriz de Heathrow Airport Holdings Ltd., por aproximadamente 455 millones de libras. Este importe se ajustará con un tipo de interés que se aplicará hasta el cierre de la operación. Como parte del mismo acuerdo, otros accionistas de Topco, incluido CDPQ, también han llegado a un acuerdo para vender un 4,75% adicional a Ardian.

La transacción está sujeta al cumplimiento del derecho de adquisición preferente (right of first offer) que puede ser ejercitado por los accionistas de Topco al amparo del acuerdo de accionistas y los estatutos de la sociedad.

Conforme al acuerdo, el cierre completo de la transacción también está sujeto al cumplimiento de las condiciones regulatorias que sean de aplicación.

AGS – REINO UNIDO

El 13 de noviembre de 2024, Ferrovial anunció que había alcanzado un acuerdo con Avalliance UK Limited para la venta de toda su participación (50%) en AGS Airports Holdings Limited (AGS), la sociedad matriz propietaria de los aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton. Como parte del acuerdo, Macquarie (socio de la sociedad conjunta de Ferrovial en AGS) también venderá toda su participación (50%) en AGS.

El acuerdo valora el 100% de la participación en 900 millones de libras, lo que supone el valor del patrimonio neto de una participación del 100% en AGS y está sujeto a determinados ajustes de cierre y costes de transacción.

El 28 de enero de 2025, Ferrovial anunció la finalización de la venta de su participación en AGS por 450 millones de libras. Esto dará lugar a una plusvalía de 297 millones de euros en 1T 2025.

**Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y conciliación de la medida NIIF más comparable, véase el Anexo V de Medidas Alternativas de Rendimiento*

Construcción

Ventas **1.584 M€** **+5,3%** **Comparable***

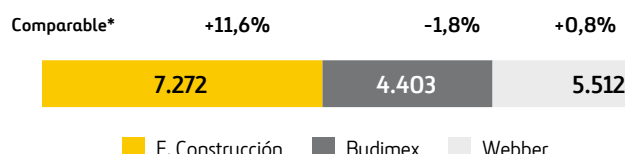
RE Ajustado* **52 M€** **3,3%** **Margen RE ajustado***

Las **ventas** incrementaron un **+5,3%** comparable vs 1T 2024, Norteamérica representó el 36%, mientras que Polonia contribuyó con el 25%.

En 1T 2025, el **RE ajustado** de Construcción ascendió a 52 millones de euros, alcanzando un margen RE ajustado del 3,3% (2,1% en 1T 2024). Construcción logró otro trimestre de crecimiento de la rentabilidad, continuando la tendencia positiva de los trimestres anteriores y mostrando una mejora significativa en comparación con los resultados del año pasado. Desglose por subdivisiones:

- **Budimex:** las ventas aumentaron un **+3,1%** comparable frente 1T 2024, debido a los nuevos contratos adjudicados en 2024. La rentabilidad se mantuvo sólida, con un margen RE ajustado del 6,4% en el 1T 2025, aunque ligeramente inferior al del 1T 2024 (7,2%), ya que 2024 se benefició del impacto extraordinario reconocido por el aumento del límite de los acuerdos de indexación de precios en contratos públicos de carreteras y ferrocarriles.
- **Webber:** las ventas aumentaron un **+16,5%** comparable frente a 1T 2024, debido principalmente a las actividades de obra civil, como consecuencia de numerosas adjudicaciones en 2023 y 2024. El margen RE ajustado aumentó al 2,6% en 1T 2025 frente al 2,2% en 1T 2024.
- **Ferrovial Construcción:** las ventas aumentaron un **+1,1%** comparable frente a 1T 2024, con una mayor contribución de Canadá y España, que compensó la finalización de grandes contratos en Norteamérica, como el proyecto del ferrocarril de alta velocidad de California. El RE ajustado ascendió a 15 millones de euros en comparación con las pérdidas (-3 millones de euros) en 1T 2024, lo que muestra mejoras generalizadas en todas las regiones. Estas mejoras se deben a la reducción de riesgos en las fases finales, así como a mejoras operativas a medida que los proyectos superan sus fases iniciales.

Cartera en 1T 2025 y var. comparable vs. Diciembre 2024:
(millones de euros)



La **cartera** en niveles máximos, alcanzó 17.187 millones de euros en marzo 2025 (+4,4% en términos comparables frente a diciembre de 2024). El segmento de obra civil continuó siendo el de mayor representación (71%) y mantuvo un criterio muy selectivo en su presentación a concursos.

La participación de la cartera de construcción (excluyendo Webber y Budimex) de proyectos de Ferrovial alcanzó un 4% en marzo 2025 (6% en diciembre de 2024).

La cartera a marzo de 2025 no incluye contratos pre-adjudicados o pendientes del cierre comercial o financiero, por importe de cerca de 1.520 millones de euros, y consiste principalmente en contratos de Ferrovial Construcción y Budimex. Anillo Vial Periférico en Perú está incluido en esta cantidad y habría elevado el porcentaje de la cartera con empresas del grupo al 14%.

DETALLES PyG (millones de euros)

CONSTRUCCIÓN	1T 25	1T 24	VAR.	Comparable*
Ventas	1.584	1.476	7,3%	5,3%
RBE Ajustado*	87	68	27,5%	24,8%
Margen RBE Ajustado*	5,5%	4,6%		
RE Ajustado*	52	32	64,1%	n.s.
Margen RE Ajustado*	3,3%	2,1%		
Cartera*/**	17.187	16.755	2,6%	4,4%
BUDIMEX	1T 25	1T 24	VAR.	Comparable*
Ventas	404	380	6,3%	3,1%
RBE Ajustado*	35	36	-1,9%	-4,9%
Margen RBE Ajustado*	8,8%	9,5%		
RE Ajustado*	26	27	-5,5%	-8,4%
Margen RE Ajustado*	6,4%	7,2%		
Cartera*/**	4.403	4.389	0,3%	-1,8%
WEBBER	1T 25	1T 24	VAR.	Comparable*
Ventas	414	345	19,9%	16,5%
RBE Ajustado*	24	19	26,4%	23,4%
Margen RBE Ajustado*	5,8%	5,5%		
RE Ajustado*	11	8	43,1%	39,3%
Margen RE Ajustado*	2,6%	2,2%		
Cartera*/**	5.512	5.710	-3,5%	0,8%
F. CONSTRUCCIÓN	1T 25	1T 24	VAR.	Comparable*
Ventas	766	751	2,1%	1,1%
RBE Ajustado*	28	13	109,2%	111,3%
Margen RBE Ajustado*	3,6%	1,8%		
RE Ajustado*	15	-3	n.s.	n.s.
Margen RE Ajustado*	2,0%	-0,4%		
Cartera*/**	7.272	6.657	9,2%	11,6%

**Cartera vs Diciembre 2024

*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y conciliación de la medida NIIF más comparable, véase el Anexo V de Medidas Alternativas de Rendimiento

Deuda neta consolidada

DEUDA NETA CONSOLIDADA*

(Millones de euros)	MAR-25	DIC-24
Caja y equivalentes ex proyectos de infraestructura	-4.284	-4.653
Deuda financiera corriente y no corriente y Otros ex proyectos de infraestructura	2.488	2.889
Otros de sociedades ex-proyectos de infraestructuras**	-51	-30
Deuda Neta Consolidada de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras*	-1.847	-1.794
Caja y equivalentes Proyectos de infraestructura	-187	-175
Deuda financiera corriente y no corriente y Otros Proyectos de infraestructura	8.161	8.400
Otros de sociedades de proyectos de infraestructuras***	-492	-369
Deuda Neta Consolidada de sociedades de proyectos de infraestructuras*	7.482	7.856
Deuda Neta Consolidada*	5.636	6.061

DEUDA FINANCIERA

MAR-25 (Millones de euros)	Sociedades de ex-proyectos de infraestructuras	Sociedades de proyectos de infraestructuras	Consolidado
Deuda financiera corriente y no corriente	2.488	8.161	10.649
% fijo	99,6 %	99,0%	99,2%
% variable	0,4 %	1,0%	0,8%
Tipo medio	2,3 %	4,4%	3,9%
Vencimiento medio (años)	3	19	15

Deuda neta consolidada de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras

DEUDA NETA*

Tesorería y equivalentes	-4.284 M€
Deuda y otros	2.437 M€
Deuda neta consolidada de sociedades de proyectos de ex-infraestructuras*	-1.847 M€

LIQUIDEZ*

(Millones de euros)	MAR-25
Caja y equivalentes	4.284
Deuda no dispuesta	1.019
Otros	30
Total Liquidez ex proyectos de infraestructura	5.334

VENCIMIENTOS DE DEUDA (millones de euros)

2025*	2026	2027	> 2028
102	795	71	1.512

(*) En 2025, la deuda ex-proyectos de infraestructuras incluye ECP (Euro Commercial Paper) con saldo contable a 31 de marzo de 2025 de 100 millones de euros (con un tipo medio de 2,529%) y vencimiento en 2025.

RATING

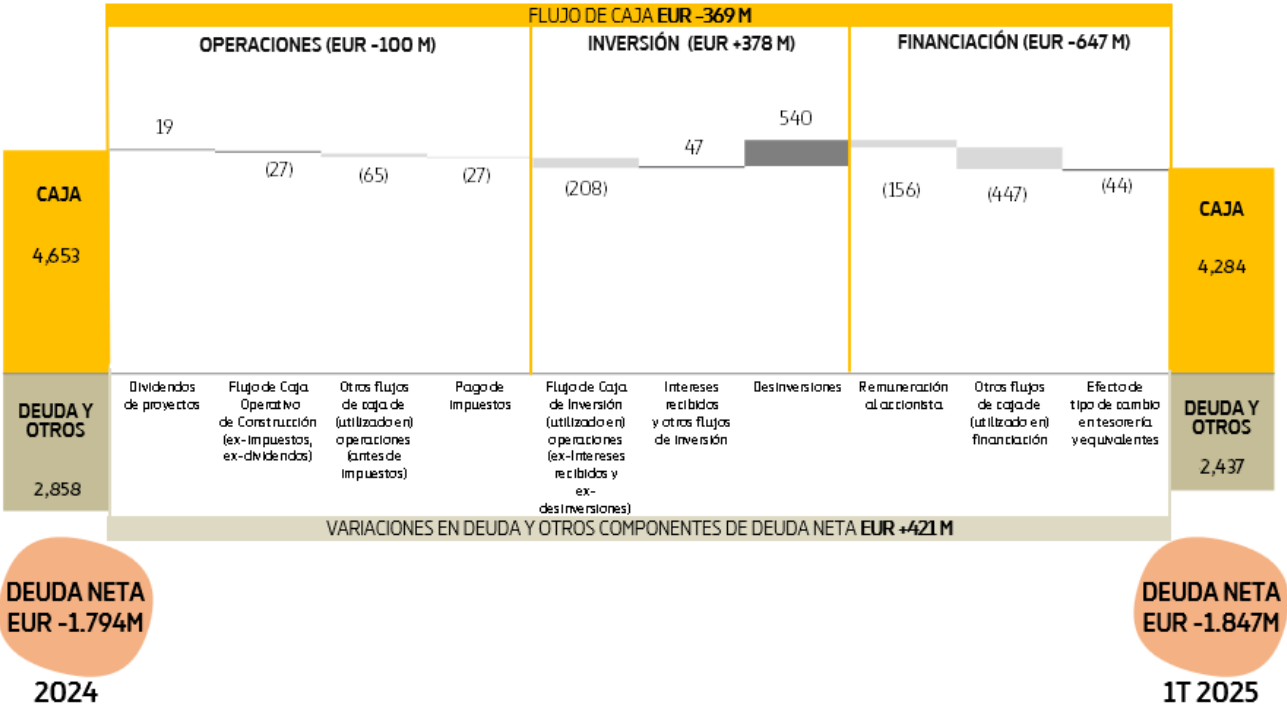
Standard & Poor's	BBB / stable
Fitch Ratings	BBB / stable

*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y conciliación de la medida NIIF más comparable, véase el Anexo V de 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.

VARIACIÓN EN LA 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 -733 millones de euros en diciembre de 2024 y los -692 millones de euros en marzo de 2025.

La tesorería y equivalentes de sociedades ex-proyectos de infraestructuras alcanzó los 4.284 millones de euros en marzo de 2025 frente a 4.653 millones de euros en diciembre 2024. Los principales factores de este cambio han sido:

- **Dividendos de proyectos** por 19 millones de euros, principalmente por los 16 millones de euros procedentes de Heathrow.
- Los **pagos de impuestos** alcanzaron los -27 millones de euros, incluyendo -22 millones de euros del impuesto sobre sociedades en Budimex.
- Las **inversiones** alcanzaron -208 millones de euros, principalmente relacionados con -152 millones de euros de las aportaciones de capital en NTO y -47 millones de euros de capex en Construcción.
- Los **intereses recibidos y otros flujos de inversión** ascendieron a 47 millones de euros, principalmente relacionados con la remuneración en efectivo.
- Las **desinversiones** alcanzaron los 540 millones de euros, impulsadas por la venta de AGS por 538 millones de euros.
- **Distribuciones al accionista:** -156 millones de euros de recompras de acciones realizadas en el marco de dos programas de recompra de acciones anunciados el 23 de agosto de 2024 y prorrogado e incrementado el 13 de diciembre de 2024.
- **Otros flujos de caja procedentes de (utilizados en) financiación** se situaron en -447 millones de euros, incluidos el repago de la línea de crédito revolving (-250 millones de euros), la reducción de Euro Commercial Paper (-150 millones de euros), los arrendamientos financieros (-29 millones de euros) y pagos de intereses (-18 millones de euros).
- **Efecto de tipo de cambio en la caja y equivalentes** por -44 millones de euros.

*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y conciliación de la medida NIIF más comparable, véase el Anexo V de Medidas Alternativas de Rendimiento

Anexo I – Dividendo flexible, recompra y amortización de acciones

DIVIDENDO FLEXIBLE

El 13 de mayo de 2025, Ferrovial SE anunció un dividendo flexible a cuenta por un importe total de 228 millones de euros, pagadero en efectivo o en acciones a elección de los accionistas, con cargo a las reservas de Ferrovial.

El número acciones de Ferrovial necesario para recibir una acción nueva de Ferrovial (el "Ratio") se determinará en función del precio medio ponderado por volumen (VWAP, por sus siglas en inglés) de todas las acciones de Ferrovial negociadas en las Bolsas Españolas los días 4, 5 y 6 de junio de 2025. Ferrovial calculará el Ratio de forma que el valor bruto en euros del dividendo en acciones sea aproximadamente igual al dividendo bruto en efectivo. El Ratio y el número de nuevas acciones de Ferrovial que se emitirán en el marco del dividendo flexible se anunciarán al mercado el 23 de junio de 2025.

Los accionistas de Ferrovial tienen la oportunidad de indicar su elección entre efectivo y nuevas acciones de Ferrovial, a partir del 26 de mayo de 2025 para las acciones mantenidas a través de Euroclear Nederland o Iberclear y a partir del 27 de mayo de 2025 para las acciones mantenidas a través de DTC o mantenidas directamente en el registro de acciones, en ambos casos hasta el 6 de junio de 2025. Se espera que la fecha de pago del dividendo sea a partir del 25 de junio de 2025.

RECOMPRA Y AMORTIZACIÓN DE ACCIONES

El 23 de agosto de 2024, Ferrovial anunció la puesta en marcha de un programa de recompra de acciones propias. El programa de recompra tiene los siguientes términos:

- **Objetivo:** 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).
- Ferrovial puede ampliar su fecha de duración en vista de las circunstancias imperantes y en interés de la Sociedad y de sus accionistas.

El 13 de diciembre de 2024, Ferrovial anunció la ampliación del programa del 23 de agosto de 2024 hasta el 30 de mayo de 2025 y un aumento del importe máximo de 300 millones de euros, con lo que el importe máximo total asciende a 600 millones de euros.

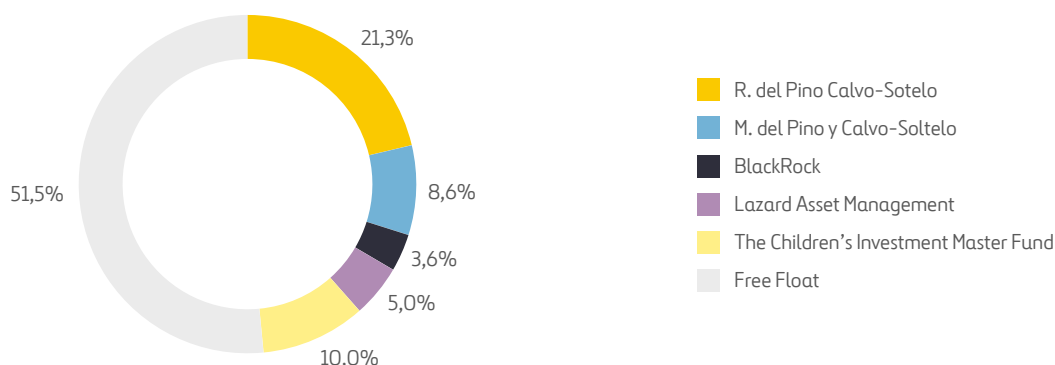
El 14 de marzo de 2025, Ferrovial anunció la puesta en marcha de un nuevo programa de recompra de acciones propias con los siguientes términos:

- **Finalidad:** cancelar las acciones a recomprar, reduciendo el capital social emitido de la Sociedad.
- **Inversión máxima neta:** 500 millones de euros. En ningún caso el número de acciones a adquirir bajo el Programa excederá de 15 millones de acciones, representativas del 2,06% aproximadamente del capital social de Ferrovial a la fecha del mismo.
- **Duración:** el Programa ha sido autorizado para un periodo que comienza el día de negociación siguiente a la finalización del actual programa de recompra de Ferrovial (según se anunció al mercado el 23 de agosto de 2024) hasta el 29 de mayo de 2026 (ambos incluidos), sin perjuicio de que la Sociedad pueda ampliar su duración en vista de las circunstancias imperantes y en interés de la Sociedad y de sus partes interesadas.
- Ferrovial se reserva 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.

El capital social emitido de Ferrovial asciende a 7.295.599,51 euros, representado por 729.559.951 acciones de una única clase con un valor nominal de 0,01 euros. Ferrovial era titular de 11.157.100 acciones propias a 31 de marzo de 2025.

Anexo II – Estructura accionarial

Participaciones significativas de Ferrovial SE (es decir, participaciones iguales o superiores al 3% del capital social emitido) inscritas en el registro público de la Autoridad Holandesa de los Mercados Financieros (AFM - Autoriteit Financiële Markten) a 31 de marzo de 2025:



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	1T 25	1T 24	VAR.	1T 25	1T 24	VAR.	1T 25	1T 24	VAR.	1T 25	1T 24	1T 25	PARTICIP.
NTE	9	9	-5,7%	70	63	11,4%	61	56	9,0%	86,4%	88,3%	1.209	63,0%
LBJ	11	11	2,2%	53	46	15,7%	44	38	16,1%	82,9%	82,6%	1.855	54,6%
NTE 35W	12	12	2,9%	76	66	15,7%	61	58	6,0%	80,5%	87,8%	1.483	53,7%
I-77	10	10	0,4%	26	21	25,7%	16	14	10,6%	60,4%	68,7%	420	72,2%
I-66	7	7	3,7%	60	44	35,3%	47	34	38,2%	78,9%	77,2%	1.574	55,7%
TOTAL USA				286	240	19,1%	229	200	14,6%			6.542	
Autema**	20.232	17.812	13,6%	20	19	10,0%	18	17	10,4%	89,8%	89,4%	563	76,3%
Aravia**	38.854	37.282	4,2%	12	11	17,6%	10	7	52,6%	83,6%	64,4%	-17	100,0%
TOTAL SPAIN				33	29	12,7%	29	23	22,7%			545	
Via Livre				3	4	-26,5%	0	1	-72,4%	8,5%	22,6%	-7	84,0%
TOTAL PORTUGAL				3	4	-26,5%	0	1	-72,4%			-7	
TOTAL MATRICES Y OTROS***				3	4	-23,2%	-23	-21	-9,4%			6	
TOTAL AUTOPISTAS				324	277	17,2%	235	203	15,7%	72,5%	73,4%	7.086	

*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y conciliación de la medida NIIF más comparable, véase el Anexo V de Medidas Alternativas de Rendimiento

**Tráfico en IMD (Intensidad media diaria)

***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	1T 25	1T 24	VAR.	1T 25	1T 24	VAR.	1T 25	1T 24	VAR.	1T 25	1T 24	1T 25	PARTICIP.
407 ETR (Km recorridos, millones)	524	514	1,9%	271	225	20,5%	213	191	11,5%	78,3 %	84,7 %	6.267	43,2%
M4*		35.364	n.a.		9	n.a.		5	n.a.		57,5 %		20,0%
M3*		42.826	n.a.		3	n.a.		2	n.a.		45,6 %		20,0%
A-66 Benavente Zamora*					6	n.a.		6	n.a.		88,8 %		25,0%
Serrano Park*					2	n.a.		1	n.a.		73,4 %		50,0%
EMESA				48	55	-13,0%	27	34	-22,3%	55,6 %	62,3 %	60	10,0%
Toowoomba				6	6	-4,3%	1	1	-5,3%	22,4 %	22,7 %	196	40,0%
OSARs				1	2	-9,9%	1	1	-5,5%	87,9 %	83,7 %	189	50,0%
Zero ByPass (Bratislava)				9	9	0,0%	8	8	-0,3%	85,5 %	85,7 %	768	35,0%

*En octubre de 2024, M4, M3, A-66 Benavente-Zamora y Serranopark fueron vendidos como parte de la transacción Umbrella Roads BV.

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. 2025-2024	TIPO DE CAMBIO MEDIO (PYG)	Var. 2025-2024
Libra Esterlina	0,8377	1,3%	0,8355	-2,4%
Dólar Americano	1,0812	4,5%	1,0526	-3,0%
Dólar Canadiense	1,5542	4,4%	1,5106	3,2%
Zloty Polaco	4,1861	-2,2%	4,2010	-3,0%
Dólar Australiano	1,7323	3,5%	1,6774	1,6%
INR - Rupia India	92,0865	3,2%	91,1655	1,1%

Anexo V – Medidas Alternativas de Rendimiento

Este informe de resultados trimestrales presenta información financiera 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 período, 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 período 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: Q1 2025 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 período, 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: Q1 2025 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 período al tipo del período en curso.
- Eliminación del impacto de el deterioro y enajenación de los activos fijos de cada período.
- 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 períodos. En las adquisiciones de nuevas empresas que se consideren materiales, eliminación en el período 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: Q1 2025 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: Q1 2025 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: Q1 2025 Medidas de Rendimiento Alternativas).