



ferrovial

For a world on the move

Ferrovial N.V. y Sociedades Dependientes

Informe de Resultados Financieros No Auditados
Enero - marzo 2026

AVISO LEGAL

El presente informe ha sido elaborada por Ferrovial N.V. (la «Sociedad», «nosotros» o, conjuntamente con sus filiales, el «Grupo») con el único propósito que en ella se expresa. Al acceder a este informe, usted reconoce haber leído y comprendido las siguientes manifestaciones. Ni este informe ni ninguna información contenida en ella constituyen ni forman parte de, ni deben interpretarse como, una oferta de compra, venta o canje de cualquier valor, una solicitud de oferta de compra, venta o canje de cualquier valor, ni una recomendación o asesoramiento sobre cualquier valor de la Sociedad. En este informe, salvo que se especifique lo contrario, los términos «Ferrovial», la «Sociedad», «nosotros» y el «Grupo» se refieren a Ferrovial N.V., individualmente o en conjunto con sus filiales consolidadas, según el contexto. Ni este informe ni el desempeño histórico del equipo directivo del Grupo o del Grupo constituyen una garantía del desempeño futuro de la Sociedad, ni puede asegurarse que el equipo directivo del Grupo logre implementar con éxito la estrategia de inversión del Grupo.

Afirmaciones prospectivas

Este informe contiene afirmaciones prospectivas. Todas las afirmaciones expresas o implícitas contenidas en este informe que no sean afirmaciones de hechos históricos pueden considerarse afirmaciones prospectivas, incluidas, entre otras, las afirmaciones relativas a estimaciones y proyecciones facilitadas por la Sociedad y otras determinadas 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 y estructura de capital, así como las afirmaciones que incluyan las palabras «esperar», «proponerse», «pretender», «planificar», «creer», «proyectar», «prever», «estimar», «puede», «hará», «debería», «apuntar», «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 dichas variaciones pueden ser relevantes. La Sociedad no garantiza la exactitud o integridad de las afirmaciones, expectativas, estimaciones y proyecciones contenidas en este informe, 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, sin limitación: riesgos relacionados con la diversidad geográfica de nuestras operaciones y divisiones de negocio; condiciones y acontecimientos económicos y políticos generales y el impacto que puedan tener en nosotros, incluidos, entre otros, los impactos en la demanda o en la asignación de fondos públicos en las industrias en las que operamos, la volatilidad o los aumentos de las tasas de inflación y de los tipos de interés, las fluctuaciones del tipo de cambio, el aumento de los costes y la disponibilidad de los materiales, y otros impactos continuos derivados, por ejemplo, de cambios en los regímenes arancelarios, el conflicto entre Rusia y Ucrania y el conflicto en Oriente Medio; nuestros riesgos legales y regulatorios, dado que operamos en entornos altamente regulados, y el impacto de cualquier cambio en las leyes y normas gubernamentales, incluidos, entre otros, los regímenes o normativas fiscales; el hecho de que nuestro negocio se deriva de un pequeño número de grandes proyectos; riesgos relacionados con la contratación pública; el impacto de las presiones competitivas en nuestras industrias, incluido el éxito en las licitaciones y la fijación de precios; riesgos relacionados con nuestras adquisiciones, desinversiones y otras operaciones estratégicas que podamos emprender; amenazas cibernéticas u otras disrupciones tecnológicas; nuestra capacidad para desarrollar estimaciones con precisión o el impacto de los cambios en nuestras hipótesis subyacentes con respecto a los planes de proyectos, incluidos los plazos y presupuestos de los proyectos, y nuestra capacidad para cumplir con las expectativas contractuales al respecto; los impactos de accidentes, disrupciones u otros incidentes en nuestras instalaciones y emplazamientos de proyectos; nuestra capacidad para obtener financiación adecuada o acceso al capital en el futuro según sea necesario y el impacto de la dependencia de acuerdos de joint venture y de asociación; nuestra dependencia y capacidad para localizar, seleccionar, supervisar y gestionar subcontratistas y proveedores de servicios; el impacto de determinados swaps y acuerdos de cobertura que celebramos ocasionalmente; las limitaciones a nuestra capacidad para declarar y financiar futuros dividendos u otras distribuciones, así como los procesos y plazos de distribución; nuestra capacidad para mantener el cumplimiento de los requisitos de cotización continuada de Euronext Amsterdam, el Nasdaq Global Select Market y las Bolsas Españolas; demandas y otras reclamaciones de terceros o investigaciones por diversos organismos reguladores a los que podamos estar sujetos; nuestra capacidad para cumplir con nuestros compromisos ESG u otras exigencias en materia de sostenibilidad, incluidas las expectativas cambiantes o contradictorias en relación con la sostenibilidad y los asuntos ESG; los riesgos físicos y transitorios relacionados con los impactos del cambio climático; los riesgos relacionados con la adecuación o existencia de nuestra cobertura de seguros y cualquier pérdida irrecuperable; 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 2025, disponible en la página web de la SEC en www.sec.gov, ya que dichos factores pueden actualizarse oportunamente en nuestros otros documentos presentados ante la SEC. Las afirmaciones prospectivas incluidas en este informe son válidas únicamente a la fecha de la misma 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 este informe, 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 este informe proceden de fuentes del sector u otras fuentes de terceros. 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 este informe 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.

Medidas Alternativas de Rendimiento y medidas no NIIF

Además de la información financiera elaborada siguiendo las Normas Internacionales de Información Financiera («NIIF»), este informe puede incluir ciertas medidas alternativas de rendimiento («APM», por sus siglas en inglés) 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, y otras medidas financieras u operativas que no se presentan de acuerdo con las NIIF (conjuntamente, «medidas no NIIF»), 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 conforme a las NIIF. Aunque las mencionadas medidas no NIIF no constituyen una medida del rendimiento operativo, una alternativa a los flujos de caja, ni una medida de la situación financiera conforme a 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. Asimismo, 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 para asistir a la dirección en la toma de decisiones relacionadas con nuestra estructura financiera, y pueden ser, y en algunos casos son, utilizadas por analistas y agencias de calificación para comprender mejor el endeudamiento con recurso al Grupo. Las medidas no NIIF presentadas en este informe se proporcionan únicamente con fines informativos y no deben interpretarse como asesoramiento de inversión, financiero o de otra naturaleza.

El Grupo considera que existen determinadas medidas no NIIF, utilizadas por la dirección del Grupo para tomar decisiones financieras, operativas y de planificación, que aportan información financiera útil que debe considerarse junto con los estados financieros elaborados conforme a la normativa contable aplicable (NIIF UE), a la hora de evaluar su desempeño. Creemos que estas medidas son, por lo general, coherentes con los principales indicadores utilizados por la comunidad de analistas e inversores en los mercados de capitales; sin embargo, no tienen un significado estandarizado y, por tanto, es probable que no sean comparables a medidas con denominación similar presentadas por otras compañías. No han sido auditadas, revisadas ni verificadas por el auditor externo del Grupo. Para más detalles sobre la definición, la explicación de su uso y la conciliación de las medidas no NIIF, véase la sección «Medidas alternativas de rendimiento» del Informe Anual Integrado de la Sociedad (incluidos los Estados Financieros Consolidados y el Informe de Gestión) correspondiente al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2025.

Información adicional

La Sociedad está sujeta a los requisitos de información y reporte de la Securities Exchange Act of 1934, en su versión modificada, aplicables a los emisores privados extranjeros y, en consecuencia, está obligada a presentar informes y otra información a la SEC en relación con su negocio, situación financiera y otros asuntos. Los documentos presentados por la Sociedad pueden consultarse a través de EDGAR en la página web de la SEC en www.sec.gov

Resultados de Ferrovial enero-marzo 2026

ASPECTOS DESTACADOS

- Ferrovial obtuvo unos sólidos resultados en 1T 2026, con crecimiento de doble dígito en ventas y RBE ajustado, mostrando una mejora sustancial en todas las divisiones. Los ingresos alcanzaron los 2.098 millones de euros (+1,9% reportado y +10,2% comparable), impulsados fundamentalmente por el incremento de los ingresos de Autopistas (+3,6% reportado y +13,7% comparable vs. 1T 2025) y una mayor contribución de Construcción (+2,6% reportado y +6,9% comparable). El **RBE ajustado** ascendió a 321 millones de euros (+4,0% reportado y +15,0% comparable) destacando la mayor contribución de Autopistas (-0,1% reportado y +10,0% comparable), en particular las autopistas en EE.UU. con un RBE ajustado de 231 millones de euros (+0,8% reportado y +12,0% comparable). Construcción tuvo un desempeño sólido alcanzando un margen de RE ajustado del +3,1%.
- El tráfico en **407 ETR** se incrementó en un +8,2% en 1T 2026, impulsado por mayor número de ofertas para aliviar la congestión en toda la área metropolitana de Toronto (GTA) y a un aumento de la movilidad y los desplazamientos en hora punta por parte de un mayor porcentaje de empleados presenciales, parcialmente compensado por unas condiciones meteorológicas invernales significativamente desfavorables. Los ingresos alcanzaron los 492 millones de dólares canadienses en 1T 2026 (+20,0% vs 1T 2025). El RBE aumentó un +25,4% en 1T 2026, incluidos 8,1 millones de dólares canadienses de provisión del Schedule 22 devengados en 1T 2026.
- Todas las **Managed Lanes** registraron un sólido crecimiento en los ingresos por transacción en 1T 2026, superando significativamente la inflación de EE.UU. (+2,7%): NTE +18,3%, NTE 35W +17,3% y LBJ +11,5%. Esta métrica creció un +4,9% en I-66 y un +14,2% en I-77, donde no hay un límite de precios.
- **Aeropuertos**: el desarrollo de la construcción de la New Terminal One (JFK) sigue avanzando, centrándose en la preparación operativa, y la primera serie de pruebas ORAT ha comenzado en 1T 2026.
- **Construcción** alcanzó un margen RE ajustado del 3,1% en 1T 2026, registrando un margen de construcción estable con respecto al año anterior, a pesar del aumento de los costes de licitación. La cartera se mantuvo en nivel récord de 17.555 millones de euros (+0,5% comparable frente a diciembre de 2025), excluyendo aproximadamente 1.300 millones de euros de contratos pre-adjudicados.
- **Sólida situación financiera** con niveles de liquidez en sociedades de ex-proyectos de infraestructuras alcanzando los 5.451 millones de euros y una Deuda Neta Consolidada ex-proyectos de infraestructuras de -1.218 millones de euros. Los flujos de entrada de efectivo se debieron principalmente al flujo de caja de operaciones de Construcción (antes de impuestos y excluyendo dividendos) (144 millones de euros), parcialmente compensados por la compra de acciones propias (-162 millones de euros).

PRINCIPALES EVENTOS CORPORATIVOS Y AVANCES RECIENTES

- En febrero de 2026, el consorcio liderado por Ferrovial ha sido preseleccionado para licitar el proyecto de la I-77 South Lanes en Carolina del Norte.

HITOS DE SOSTENIBILIDAD

- El Informe Anual de Estrategia Climática de Ferrovial se presentó en la Junta General de Accionistas para someterlo a votación consultiva, donde recibió el apoyo de un 95,06% del capital social representado.

CUENTA DE RESULTADOS

(Millones de euros)	1T 26	1T 25
Ventas	2.098	2.059
RBE Ajustado*	321	309
Amortización de inmovilizado	-123	-109
RE Ajustado*	198	199
Deterioros y enajenación de inmovilizado	-1	297
Resultado operativo	197	496

VENTAS

(Millones de euros)	1T 26	1T 25	VAR.	Comparable*
Autopistas	336	324	3,6 %	13,7 %
Aeropuertos	5	5	6,0 %	10,9 %
Construcción	1.625	1.584	2,6 %	6,9 %
Energía	118	74	59,4 %	62,9 %
Otros	13	72	-81,5 %	20,5 %
Ventas	2.098	2.059	1,9 %	10,2 %

RBE AJUSTADO*

(Millones de euros)	1T 26	1T 25	VAR.	Comparable*
Autopistas	235	235	-0,1 %	10,0 %
Aeropuertos	-8	-10	20,8 %	17,1 %
Construcción	95	87	9,1 %	12,2 %
Energía	3	0	n.s.	n.s.
Otros	-4	-4	-3,7 %	60,2 %
RBE Ajustado*	321	309	4,0 %	15,0 %

RE AJUSTADO*

(Millones de euros)	1T 26	1T 25	VAR.	Comparable*
Autopistas	167	173	-3,8 %	6,5 %
Aeropuertos	-9	-12	22,0 %	19,0 %
Construcción	50	52	-4,3 %	-3,1 %
Energía	-1	-4	72,3 %	70,5 %
Otros	-8	-11	20,2 %	40,3 %
RE Ajustado*	198	199	-0,7 %	10,6 %

DEUDA NETA CONSOLIDADA*

(Millones de euros)	MAR-26	DIC-25
Deuda Neta Consolidada de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras*	-1.218	-1.341
Deuda Neta Consolidada de sociedades de proyectos de infraestructuras*	7.282	7.234
Autopistas	6.786	6.787
Resto	496	447
Deuda Neta Consolidada*	6.064	5.893

TRÁFICO

	1T 26	1T 25	VAR.
407 ETR**	567	524	8,2 %
NTE ***	8	9	-3,6 %
LBJ***	11	11	-1,5 %
NTE 35W***	12	12	1,0 %
I-77***	9	10	-5,6 %
I-66***	8	7	8,3 %
Dalaman****	0,3	0,3	9,8 %

Millones de **VKT (kilómetros recorridos por vehículos) ***Transacciones ****Pasajeros

Autopistas

VENTAS	336 M€	+13,7 % Comparable*
RBE AJUSTADO*	235 M€	+10,0 % Comparable*

VENTAS	87 %	11 % 1 % 2 %
	EE.UU.	ESPAÑA PORTUGAL MATRICES

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

La información financiera aquí presentada correspondiente al 1T 2026 se basa en, y está en consonancia con, los estados financieros consolidados no auditados de 407 ETR correspondientes al 1T 2026, publicados el 30 de abril de 2026.

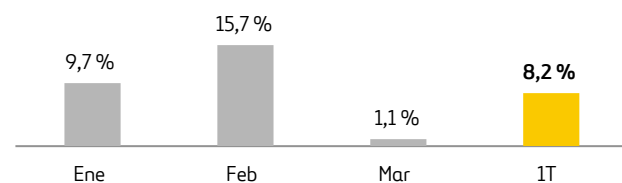
TRÁFICO

	1T 26	1T 25	VAR.
Longitud media (km)	21,9	21,7	0,9 %
Trafico/trayecto (mn)	25,9	24,2	7,1 %
VKTs (mn)	567,5	524,3	8,2 %
Ingreso medio por trayecto (CAD)	18,90	16,81	12,4 %

VKT (kilómetros recorridos por vehículos)

Los VKT aumentaron un +8,2% frente a 1T 2025, debido a ofertas de conducción para aliviar la congestión en toda la GTA (área metropolitana de Toronto) y a un aumento de la movilidad y los desplazamientos en hora punta de un mayor porcentaje de empleados presenciales, parcialmente compensado por unas condiciones meteorológicas invernales desfavorables. El tráfico de 1T 2026 se vio afectado por la comparación interanual de las promociones: 3 meses de promociones en 1T 2026 frente a 1 mes (marzo) en 1T 2025.

Evolución del tráfico (VKT) frente a 2025:



PyG

(Millones de dólares canadienses)	1T 26	1T 25	VAR.
Ventas	492	410	20,0 %
RBE	403	321	25,4 %
Margen RBE	81,9 %	78,3 %	
RE	376	295	27,5 %
Margen RE	76,4 %	71,8 %	

Los ingresos se incrementaron un +20,0% vs 1T 2025, alcanzando 492 millones de dólares canadienses.

- Ingresos de peajes (94,7% del total en 1T 2026): +22,1% hasta los 466 millones de dólares canadienses, debido fundamentalmente al aumento de las tarifas de peaje en vigor desde el 1 de enero de 2026 y al incremento del volumen de tráfico.
- Ingresos de tasas (4,9% del total en 1T 2026): -15,1% hasta los 24 millones de dólares canadienses, debido a la eliminación de los peajes en la Autopista 407 Este, lo que supuso el fin de los ingresos por tarifas de servicio a partir del 1 de junio de 2025.
- Ingresos por contratos (0,4% del total en 1T 2026): impulsados por trabajos relacionados con la eliminación de peajes en la Autopista 407 (2 millones de dólares canadienses en 1T 2026).

(Millones de dólares canadienses)	1T 26	1T 25	VAR.
Ingresos por peajes	466	382	22,1 %
Ingresos por cuota	24	29	-15,1 %
Ingresos por contrato	2	0	n.a.
Total Ventas	492	410	20,0 %

OPEX se mantuvo estable (+0,1 % vs 1T 2025).

- El aumento de los costes operativos con clientes como consecuencia de una mayor provisión por pérdidas crediticias esperadas a lo largo de la vida de determinados saldos históricos en mora.
- El aumento de los costes de explotación de las autopistas debido al aumento de los costes de mantenimiento en invierno como consecuencia de las condiciones meteorológicas desfavorables.

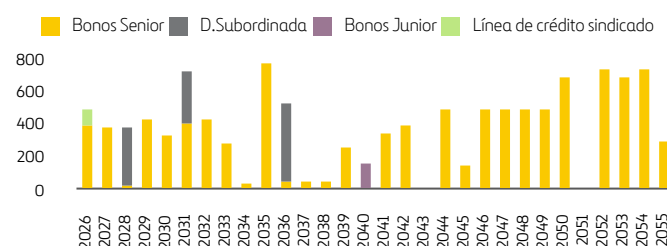
- El aumento de los costes operativos de los sistemas, como consecuencia de un mayor uso de la nube y de la inversión en mejoras del sistema destinadas a fomentar la fidelidad de los clientes y la interacción específica con ellos, así como de los incrementos generales por la inflación en varios contratos de software y asistencia.
- Menor gasto por pagos del Schedule 22 en 1T 2026 (8,1 millones de dólares canadienses) vs 1T 2025 (25,9 millones de dólares canadienses). Esta disminución se debe a que se prevé que en 2026 las ofertas de conducción sean más eficaces, lo que se traducirá en un pago menor en virtud del Schedule 22 para 2026.

RBE fue un +25,4% vs 1T 2025, debido principalmente a mayores ventas.

Dividendos: no se pagaron dividendos a los accionistas en el 1T 2026 ni en el 1T 2025. En el Consejo de abril, se aprobó un dividendo de 500 millones de dólares canadienses para el 2T 2026 (vs 200 millones de dólares canadienses de dividendo en 2T 2025).

Deuda neta: 10.339 millones de dólares canadienses (coste medio 4,33%) en marzo 2026 vs 10.510 millones de dólares canadienses en diciembre de 2025. El 57% de la deuda vence después de 2039 (incluida la línea de crédito sindicado). Los próximos vencimientos de deuda incluyen 496 millones de dólares canadienses en 2026 (incluyendo 100 millones de la línea de crédito sindicado), 377 millones en 2027 y 378 millones en 2028.

VENCIMIENTOS DE DEUDA DE 407 ETR (MILLONES DÓLARES CANADIENSES)



CALIFICACIÓN CREDITICIA DE 407 ETR

	Deuda Senior	Deuda Junior	Deuda subordinada	Perspectiva
S&P	A	A-	BBB	Estable
DBRS	A	A low	BBB	Estable

SCHEDULE 22

407 ETR registró 8,1 millones de dólares canadienses en concepto de gastos del Schedule 22 para 1T 2026, que se pagarán a la Provincia en 2027.

Al cierre de cada periodo contable, la Dirección prepara una estimación del pago del Schedule 22 correspondiente al ejercicio (Estimación de pago del Schedule 22). El gasto por el pago del Schedule 22 para 1T 2026 se determina asignando la Estimación de pago del Schedule 22 para 2026, dividiendo los ingresos de peaje de 1T 2026, sobre el total de los ingresos de peaje estimados para 2026. El gasto por el pago del Schedule 22 correspondiente a cada trimestre de 2026 fluctuará debido a la naturaleza estacional del negocio.

TARIFAS DE 407 ETR

407 ETR aplicó una nueva lista de tarifas y tasas que entró en vigor el 1 de enero de 2026.

Para obtener más información sobre las nuevas tarifas de la Sociedad, visite 407etr.com.

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

MANAGED LANES DE DFW (EE.UU.)

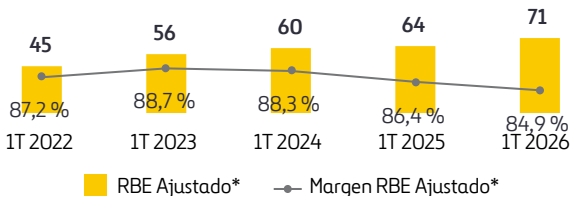
NTE 1-2 (62,97%, consolidación global)

El tráfico en NTE disminuyó un -3,6% vs 1T 2025, reflejando el impacto de las obras de construcción de las mejoras de capacidad y las condiciones meteorológicas adversas, especialmente en enero, que incluyeron más días de cierre de las Managed Lanes que en 1T 2025.

(Millones de dólares americanos)	1T 26	1T 25	VAR.
Transacciones (millones)	8,3	8,6	-3,6 %
Tarifa media por transacción (dólares)	10,0	8,5	18,3 %
Ventas	84	74	13,1 %
RBE Ajustado*	71	64	11,2 %
Margen RBE Ajustado*	84,9 %	86,4 %	
RE Ajustado*	59	55	7,5 %
Margen RE Ajustado*	71,0 %	74,7 %	

La tarifa media por transacción alcanzó los 10,0 dólares en 1T 2026 (+18,3% vs 1T 2025), impactado positivamente por el mix de tráfico favorable, impulsado por el aumento del volumen de vehículos pesados y las mejoras tecnológicas implementadas en 2025, mejorando la clasificación de los vehículos. Además, se registró un mayor número de eventos de Mandatory Mode¹ vs 1T 2025.

EVOLUCIÓN DEL RBE AJUSTADO DE NTE (millones de dólares)



El RBE ajustado se vio afectado por el devengo de 2,4 millones de dólares de la compartición de ingresos correspondientes al 1T 2026 (1,3 millones de dólares en 1T 2025).

La deuda neta de NTE a marzo de 2026 alcanzó los 1.473 millones de dólares (1.480 millones en diciembre de 2025), 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 ha tenido que aplicar antes de lo previsto inicialmente. Las obras de construcción para este proyecto comenzaron a finales de 2023 y se prevé que finalicen a finales de 2026. Ferrovial Construcción y Webber actúan como contratista de diseño-construcción. A marzo de 2026, el progreso de construcción ha avanzado hasta un 78%.

CALIFICACIÓN CREDITICIA

	PAB	Bonos	Perspectiva
Moody's	Baa1	Baa1	Estable
FITCH	BBB+	BBB+	Positiva

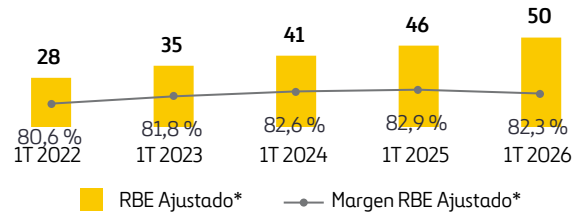
LBJ (54,60%, CONSOLIDACIÓN GLOBAL)

En 1T 2026, el tráfico disminuyó un -1,5% vs 1T 2025, reflejando el impacto negativo de las obras de construcción de proyectos adyacentes y las condiciones meteorológicas adversas, especialmente en enero, que incluyeron más días de cierre de las Managed Lanes que en 1T 2025.

(Millones de dólares americanos)	1T 26	1T 25	VAR.
Transacciones (millones)	10,6	10,8	-1,5 %
Tarifa media por transacción (dólares)	5,7	5,1	11,5 %
Ventas	61	56	9,8 %
RBE Ajustado*	50	46	8,9 %
Margen RBE Ajustado*	82,3 %	82,9 %	
RE Ajustado*	39	38	3,9 %
Margen RE Ajustado*	64,1 %	67,7 %	

La tarifa media por transacción alcanzó los 5,7 dólares en 1T 2026 (+11,5% vs 1T 2025), impactado positivamente por el mix de tráfico favorable, impulsado por el aumento del volumen de vehículos pesados y las mejoras tecnológicas implementadas en 2025, mejorando la clasificación de los vehículos.

EVOLUCIÓN DEL RBE AJUSTADO DE LBJ (millones de dólares)



La deuda neta de LBJ a marzo de 2026 alcanzó los 2.011 millones de dólares (2.036 millones en diciembre de 2025), con un coste medio de 4,03%.

CALIFICACIÓN CREDITICIA

	PAB	TIFIA	Bonos	Perspectiva
Moody's	Baa1	Baa1	Baa1	Estable
FITCH	BBB+	BBB+	BBB+	Estable

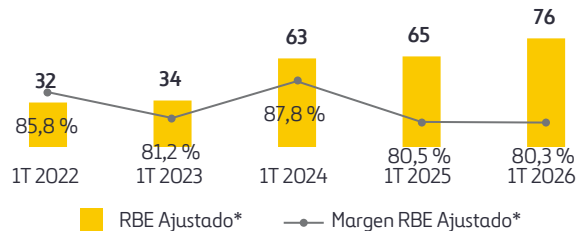
NTE 35W (53,67%, CONSOLIDACIÓN GLOBAL)

En 1T 2026, el tráfico se incrementó un +1,0% vs 1T 2025, a pesar de las condiciones meteorológicas adversas, especialmente en enero, que incluyeron más días de cierre de las Managed Lanes que en 1T 2025, y de los efectos negativos de la congestión en un punto de entrada/salida de las Managed Lanes que provocó atascos, así como de la finalización de las restricciones de capacidad debido a las obras de construcción en la carretera 121 cercana.

(Millones de dólares americanos)	1T 26	1T 25	VAR.
Transacciones (millones)	12,2	12,0	1,0 %
Tarifa media por transacción (dólares)	7,8	6,7	17,3 %
Ventas	95	80	18,3 %
RBE Ajustado*	76	65	18,1 %
Margen RBE Ajustado*	80,3 %	80,5 %	
RE Ajustado*	63	53	17,3 %
Margen RE Ajustado*	65,8 %	66,4 %	

La tarifa media por transacción alcanzó los 7,8 dólares en 1T 2026 (+17,3% vs 1T 2025), impactado positivamente por el mix de tráfico favorable, impulsado por el aumento del volumen de vehículos pesados y las mejoras tecnológicas implementadas en 2025, mejorando la clasificación de los vehículos. Además, se registró un mayor número de eventos de Mandatory Mode¹ vs 1T 2025.

EVOLUCIÓN DEL RBE AJUSTADO DE NTE 35W (millones de dólares)



El RBE ajustado se vio afectado por el devengo de 7,5 millones de dólares de la compartición de ingresos correspondientes al 1T 2026, frente a los 4,9 millones de dólares en 1T 2025.

La deuda neta de NTE 35W a marzo 2026 alcanzó los 1.603 millones de dólares (1.639 millones en diciembre de 2025), con un coste medio de 5,08%.

CALIFICACIÓN CREDITICIA

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

¹ Los eventos de Mandatory Mode se producen cuando los peajes están obligados a estar por encima del soft cap para garantizar un nivel mínimo de servicio.

*Medida financiera distinta de la NIF. Para la definición y conciliación de la medida NIF más comparable, véase el apéndice VI - Medidas Alternativas de Rendimiento

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

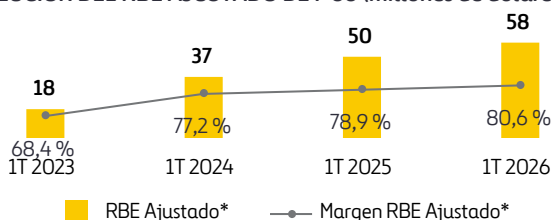
I-66 (55,70%, CONSOLIDACIÓN GLOBAL)

El tráfico se incrementó +8,3% vs 1T 2025, impulsado por el aumento del tráfico en el corredor, a pesar de las peores condiciones meteorológicas, principalmente en enero.

(Millones de dólares americanos)	1T 26	1T 25	VAR.
Transacciones (millones)	7,9	7,3	8,3 %
Tarifa media por transacción (dólares)	8,6	8,2	4,9 %
Ventas	72	63	13,6 %
RBE Ajustado*	58	50	16,1 %
Margen RBE Ajustado*	80,6 %	78,9 %	
RE Ajustado*	33	30	9,5 %
Margen RE Ajustado*	45,6 %	47,3 %	

La tarifa media por transacción alcanzó los 8,6 dólares en 1T 2026, un +4,9% vs 1T 2025.

EVOLUCIÓN DEL RBE AJUSTADO DE I-66 (millones de dólares)



La deuda neta de I-66 a marzo de 2026 alcanzó los 1.715 millones de dólares (1.748 millones en diciembre de 2025), con un coste medio de 3,58%.

CALIFICACIÓN CREDITICIA

	PAB	TIFIA	Perspectiva
Moody's	Baa3	Baa3	Positiva
FITCH	BBB	BBB	Positiva

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

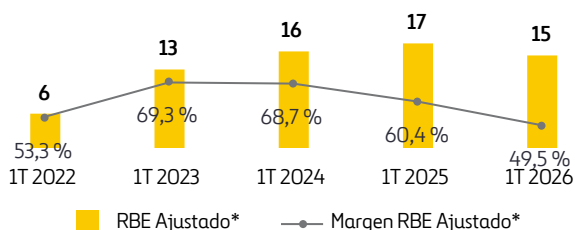
I-77 (72,24%, CONSOLIDACIÓN GLOBAL)

El tráfico disminuyó un -5,6% vs 1T 2025, debido en gran medida a las condiciones meteorológicas adversas a lo largo de 1T 2026 y un aumento excepcionalmente pronunciado del tráfico en 1T 2025 causado por los cierres de carriles alternativos relacionados con el huracán Helene.

(Millones de dólares americanos)	1T 26	1T 25	VAR.
Transacciones (millones)	9,1	9,6	-5,6 %
Tarifa media por transacción (dólares)	3,3	2,8	14,2 %
Ventas	30	28	7,6 %
RBE Ajustado*	15	17	-11,9 %
Margen RBE Ajustado*	49,5 %	60,4 %	
RE Ajustado*	11	14	-19,0 %
Margen RE Ajustado*	37,6 %	49,9 %	

La tarifa media por transacción alcanzó los 3,3 dólares en 1T 2026, +14,2% alcanzado en comparación con 1T 2025, 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 8,0 millones de dólares de **compartición de ingresos** correspondientes al 1T 2026, **incluyendo la compartición de ingresos de los extended vehicles**. Esta cuantía compara con 4,3 millones de dólares en 1T 2025. El RBE ajustado se vio afectado negativamente por el aumento de la compartición de ingresos derivado de un incremento en el tramo de participación, que pasó del 25% al 50%. Este impacto negativo en el RBE ajustado se debe en gran medida a un efecto propio del primer año y se espera que se normalice con el tiempo, a medida que los ingresos crezcan dentro del nuevo tramo.

La **deuda neta de I-77** a marzo de 2026 alcanzó 452 millones de dólares (465 millones de dólares en diciembre 2025), con un coste medio de 6,24%.

CALIFICACIÓN CREDITICIA

	PAB	USPP NOTES	Perspectiva
FITCH	BBB+	BBB+	Estable
DBRS	BBB	BBB	Estable

IRB (INDIA)

IRB INFRASTRUCTURE DEVELOPERS (IRB) (19,86%, PUESTA EN EQUIVALENCIA)

Los resultados de Ferrovial del 1T 2026 y 1T 2025 no incluyen la contribución de IRB para ese periodo, según el calendario financiero de IRB.

IRB INFRASTRUCTURE TRUST (23,99%, PUESTA EN EQUIVALENCIA)**

IRB Infrastructure Trust ("Private InvIT") gestiona una cartera de 12 autopistas en explotación y 1 en construcción en toda la India.

Los resultados de Ferrovial del 1T 2026 y 1T 2025 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	741	162	1.562	
Anillo Vial Periférico	31	147	0	35,0 %
IRB Private InvIT	710	15	1.562	24,0 %

Cintra firmó en noviembre de 2024 el contrato de concesión 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%. Este proyecto comprende el diseño, financiación, construcción, gestión y mantenimiento de una autopista urbana de peaje de 34,8 km.

IRB Private InvIT (India): el 27 de diciembre de 2024, IRB Private InvIT adquirió el 80,4% de Ganga Expressway. Cuando IRB Private InvIT adquiera el 19,6% restante de Ganga Expressway, se estima que la inversión de Ferrovial en IRB Private InvIT aumentará en 15 millones de euros.

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, un consorcio liderado por Cintra fue preseleccionado para la licitación en la **I-285 East Express Lanes** en Atlanta (Georgia). El proyecto consiste en la implantación de Managed Lanes a lo largo de 34 millas del anillo vial con alta congestión; se prevé que la licitación se presente durante 2S 2026. Además, el Departamento de Transporte de Georgia espera publicar una request for qualification (RFQ) para la **I-285 West Express Lanes** antes de finales de 2026, el proyecto se extenderá a lo largo de 12 millas.
- Asimismo, un consorcio dirigido por Cintra ha sido preseleccionado para la licitación del proyecto de la **I-24 Southeast Choice Lanes** en Tennessee; se prevé que la licitación se presente durante 2S 2026. El proyecto se extenderá a lo largo de 26 millas, abarcando la zona entre la I-40 en Nashville y la I-840 en Murfreesboro.
- En febrero de 2026, el consorcio liderado por Ferrovial fue preseleccionado para presentar oferta por el proyecto de la **I-77 South Express Lanes**. El proyecto añadirá 11 millas de Managed Lanes, y se prevé que la presentación de la oferta tenga lugar durante 1S 2027.
- Ferrovial sigue analizando y promoviendo proyectos P3 en varios estados de Estados Unidos.

Además de estas oportunidades 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; se prevé que la licitación se presente durante 2S 2026. 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 17 kilómetros reconstruido por terceros.



Aeropuertos

NTO EN JFK (49%, PUESTA EN EQUIVALENCIA) – EE.UU.

A 31 de marzo de 2026, Ferrovial ha contribuido con 1.068 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. La próxima aportación de capital, por importe de 74 millones de dólares, se producirá en 2026 y será la última prevista.

En cuanto al calendario, el contratista ha comunicado una fecha de finalización prevista actualizada para la primera fase de la construcción, que será en otoño de 2026, y el contrato de concesión finalizará en 2060.

NTO sigue avanzando, afrontando un año crucial para la construcción y la integración. A marzo de 2026, la New Terminal One del JFK alcanzó el 87% de progreso físico global, con avances significativos en el edificio principal y el módulo Este, incluyendo el acondicionamiento activo de las salas VIP de las aerolíneas, los espacios comerciales y la infraestructura aeroportuaria esencial; además, se ha iniciado el proceso de certificación y preparación operativa y traslado al aeropuerto (ORAT), y la primera serie de pruebas ORAT comenzó en 1T 2026.

A fecha de esta publicación, NTO ha alcanzado 30 acuerdos con aerolíneas¹, incluidos contratos firmados con 21 aerolíneas y 9 cartas de intenciones (LOI). Además, se están manteniendo conversaciones avanzadas con varias importantes aerolíneas internacionales.

(millones de euros)	CAPITAL INVERTIDO	CAPITAL COMPROMETIDO PENDIENTE	DEUDA NETA 100%	PARTICIP. FERROVIAL
NTO	978	64	4.509	49 %

Calificación crediticia

	Bonos verdes 2023	Bonos verdes 2024	Bonos verdes 2025	Perspectiva
Moody's	Baa3	Baa3	Baa3	Estable
Fitch	BBB-	BBB-	BBB-	Estable
Kroll	BBB-	BBB-	BBB-	Estable

*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y conciliación de la medida NIIF más comparable, véase el apéndice VI - Medidas Alternativas de Rendimiento
[1] Esta cifra contabiliza a Korean Air y Asiana Airlines por separado

DALAMAN (60%, CONSOLIDACIÓN GLOBAL) – TURQUÍA

Tráfico: el número de pasajeros alcanzó hasta los 0,3 millones en 1T 2026, un +9,8% más que en 1T 2025, impulsado principalmente por el aumento del tráfico nacional, compensado en parte por la disminución de los volúmenes internacionales, afectados por los retos geopolíticos en Oriente Medio, lo que refleja la composición propia de la temporada baja. En términos anuales, Dalaman sigue siendo un aeropuerto predominantemente internacional. La temporada alta comenzó a finales de marzo.

(millones de euros)	1T 26	1T 25	VAR.
Tráfico (millones de pasajeros)	0,3	0,3	9,8 %
Ventas	3	3	2,3 %
RBE ajustado*	-1	-1	n.s.
Margen RBE Ajustado*	n.s.	n.s.	
RE Ajustado	-2	-3	n.s.
Margen RE Ajustado*	n.s.	n.s.	

Los **ingresos** alcanzaron los 3 millones de euros en 1T 2026 (+2,3% vs 1T 2025), el RBE ajustado se situó en -1 millón de euros en 1T 2026 impulsado por los buenos resultados del tráfico nacional de pasajeros, que tiene un peso relativo mayor dado que 1T se sitúa en temporada baja.

La **deuda neta** de Dalaman alcanzó los 64 millones de euros a 31 de marzo de 2026 (59 millones de euros a 31 de diciembre de 2025).



Construcción

Ventas	1.625 M€	+6,9 % Comparable*
RE Ajustado*	50 M€	3,1 % Margen RE ajustado*

Las **ventas** incrementaron un +6,9% comparable vs 1T 2025, con un crecimiento destacado en Norteamérica (+35%). Norteamérica aportó el 42%, de las ventas, mientras que Polonia representó el 22%.

El **RE ajustado** ascendió a 50 millones de euros, con un margen RE ajustado estable que alcanzó el 3,1%, frente al 3,3% registrado en 1T 2025, debido principalmente al aumento de los costes de licitación en Estados Unidos, así como en los proyectos de tecnología y sistemas informáticos. Desglose por subdivisiones:

- **Budimex:** las ventas disminuyeron un -11,9% comparable frente a 1T 2025, debido principalmente a las condiciones meteorológicas adversas, que afectaron a todos los segmentos de negocio. El margen RE ajustado en 1T 2026 fue del 6,5%, permaneciendo prácticamente estable en comparación con el 6,4% registrado en 1T 2025.
- **Webber:** las ventas aumentaron un +37,6% comparable frente a 1T 2025, impulsadas principalmente por la ejecución de proyectos de Obra Civil y una mejor posición en los estados de la costa este, respaldados por la importante adjudicación de contratos en los últimos años. El margen RE ajustado fue del 3,2% en 1T 2026, por encima del 2,6% alcanzado en 1T 2025.
- **Ferrovial Construcción:** las ventas aumentaron un +1,7% comparable frente a 1T 2025, debido principalmente a una mayor contribución de Estados Unidos, que compensó el descenso en España como consecuencia de las fuertes lluvias registradas en 1T 2026.

El margen RE ajustado fue del 1,4% en 1T 2026 (2,0% en 1T 2025). El RE ajustado siguió reflejando los resultados positivos obtenidos en los últimos trimestres, impulsados por una eficaz mitigación de riesgos en las fases finales de los proyectos y por una mejora de rendimiento una vez los proyectos van dejando atrás sus fases iniciales. La rentabilidad en 2026 también se vio afectada por el importante esfuerzo de inversión en la licitación de proyectos en EE.UU. en los próximos años, así como por los costes relacionados con la digitalización y los sistemas informáticos.

CARTERA* EN 1T 2026 Y VAR. COMPARABLE VS DICIEMBRE 2025: (millones de euros)

Comparable*	-3,4 %	+15,1 %	-4,4 %
	7.584	4.576	5.395
	F. Construction	Budimex	Webber

La **cartera*** se mantuvo en un nivel récord de 17.555 millones de euros en marzo de 2026, representando un aumento del +0,5% en términos comparables frente a diciembre de 2025. El segmento de Obra Civil siguió representando la mayor parte de la cartera (69%), al tiempo que mantuvo un enfoque muy selectivo en cuanto a la participación en licitaciones. Norteamérica representó el 45% de la cartera, seguida de Polonia con un 25%.

La participación de la cartera de construcción (excluyendo Budimex) de proyectos de Ferrovial alcanzó un 4% en marzo de 2026, en línea con diciembre de 2025.

La cartera a marzo de 2026 no incluye contratos pre-adjudicados ni pendientes del cierre comercial o financiero por importe de cerca de 1.270 millones de euros. Estos consisten principalmente en contratos de Budimex (545 millones de euros) y en Ferrovial Construcción (725 millones de euros), relacionados con el proyecto Anillo Vial Periférico en Perú.

DETALLES PyG (millones de euros)

CONSTRUCCIÓN	1T 26	1T 25	VAR.	Comparable*
Ventas	1.625	1.584	2,6 %	6,9 %
RBE Ajustado*	95	87	9,1 %	12,2 %
Margen RBE Ajustado*	5,8 %	5,5 %		
RE Ajustado*	50	52	-4,3 %	-3,1 %
Margen RE Ajustado*	3,1 %	3,3 %		
Cartera*/**	17.555	17.438	0,7 %	0,5 %
BUDIMEX	1T 26	1T 25	VAR.	Comparable*
Ventas	353	404	-12,6 %	-11,9 %
RBE Ajustado*	36	35	1,1 %	2,0 %
Margen RBE Ajustado*	10,1 %	8,8 %		
RE Ajustado*	23	26	-10,5 %	-9,8 %
Margen RE Ajustado*	6,5 %	6,4 %		
Cartera*/**	4.576	4.048	13,0 %	15,1 %
WEBBER	1T 26	1T 25	VAR.	Comparable*
Ventas	513	414	24,0 %	37,6 %
RBE Ajustado*	32	24	36,1 %	49,2 %
Margen RBE Ajustado*	6,3 %	5,8 %		
RE Ajustado*	16	11	49,8 %	62,4 %
Margen RE Ajustado*	3,2 %	2,6 %		
Cartera*/**	5.395	5.556	-2,9 %	-4,4 %
F. CONSTRUCCIÓN	1T 26	1T 25	VAR.	Comparable*
Ventas	759	767	-1,0 %	1,7 %
RBE Ajustado*	27	28	-3,9 %	-4,1 %
Margen RBE Ajustado*	3,5 %	3,6 %		
RE Ajustado*	10	15	-32,6 %	-34,4 %
Margen RE Ajustado*	1,4 %	2,0 %		
Cartera*/**	7.584	7.834	-3,2 %	-3,4 %

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

**Cartera vs. Diciembre 2025.

Deuda neta consolidada

DEUDA NETA CONSOLIDADA*

(Millones de euros)	MAR-26	DIC-25
Caja y equivalentes ex proyectos de infraestructura	-4.416	-4.070
Deuda financiera corriente y no corriente y Otros ex proyectos de infraestructura	3.292	2.810
Otros de sociedades ex-proyectos de infraestructuras**	-95	-81
Deuda Neta Consolidada de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras*	-1.218	-1.341
Caja y equivalentes Proyectos de infraestructura	-230	-201
Deuda financiera corriente y no corriente y Otros Proyectos de infraestructura	7.828	7.617
Otros de sociedades de proyectos de infraestructuras***	-317	-183
Deuda Neta Consolidada de sociedades de proyectos de infraestructuras*	7.282	7.234
Deuda Neta Consolidada*	6.064	5.893

DEUDA CONSOLIDADA

MAR-26 (Millones de euros)	Sociedades de ex-proyectos de infraestructuras	Sociedades de proyectos de infraestructuras	Consolidado
Deuda financiera corriente y no corriente	3.292	7.828	11.120
% fijo	99,4 %	95,7 %	96,8 %
% variable	0,6 %	4,3 %	3,2 %
Tipo medio	2,3 %	4,5 %	3,9 %
Vencimiento medio (años)	3	18	13

DEUDA NETA CONSOLIDADA*

Caja y equivalentes ex-proyectos de infraestructura	-4.416 M€
Deuda financiera corriente y no corriente y Otros ex proyectos de infraestructura	3.197 M€
Deuda Neta Ex Proyectos de infraestructura	-1.218 M€

LIQUIDEZ*

(Millones de euros)	MAR-26
Caja y equivalentes	4.416
Deuda no dispuesta	1.025
Otros	11
Total Liquidez ex proyectos de infraestructura	5.451

VENCIMIENTOS DE DEUDA (millones de euros)

2026*	2027	2028	> 2029
834	70	500	1.901

(*) En 2026, la deuda ex-proyectos de infraestructuras incluye ECP (Euro Commercial Paper) con saldo contable restante a 31 de marzo de 2026 de 46 millones de euros con un tipo medio de 2,032% y vencimiento en 2026.

CALIFICACIÓN CREDITICIA

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

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

**Otras sociedades ex-proyectos de infraestructuras 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 consultar la sección de Medidas Alternativas de Rendimiento.



VARIACIÓN EN LA DEUDA NETA CONSOLIDADA DE SOCIEDADES DE EX-PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS (MILLONES DE EUROS)*/**

		FLUJO DE CAJA EUR +346 M												
		OPERACIONES (EUR +86 M)			INVERSIÓN (EUR -4 M)			FINANCIACIÓN (EUR +264 M)						
		8	144	(46)	(21)	(48)	27	17	(162)	421	6			
4,070											4,416			
CAJA											CAJA			
DEUDA Y OTROS		Dividendos de proyectos	Flujo de Caja Operativo de Construcción (ex-impuestos, ex-dividendos)	Otros flujos de caja de (utilizado en) operaciones (antes de impuestos)	Pago de impuestos	Flujo de Caja de Inversión (utilizado en) operaciones (ex-Intereses recibidos y ex-desinversiones)	Intereses recibidos y otros flujos de inversión	Desinversiones	Remuneración al accionista	Otros flujos de caja de (utilizado en) financiación	Efecto de tipo de cambio en tesorería y equivalentes	DEUDA Y OTROS		
2,729											3,197			
VARIACIONES EN DEUDA Y OTROS COMPONENTES DE DEUDA NETA EUR +468 M														

DEUDA NETA
EUR -1.341M

2025

DEUDA NETA
EUR -1.218M

1T 2026

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

La deuda neta consolidada de Ferrovial incluye la deuda neta consolidada de Budimex al 100%, que alcanzó los -655 millones de euros en diciembre de 2025 y los -645 millones de euros en marzo de 2026.

La tesorería y equivalentes de sociedades ex-proyectos de infraestructuras alcanzó los 4.416 millones de euros en marzo de 2026 frente a 4.070 millones de euros en diciembre de 2025. Los principales factores de este cambio han sido:

- **Dividendos de proyectos** por 8 millones de euros, procedentes principalmente de IRB (India) y del Túnel de Silvertown (Reino Unido).
- **El flujo de caja de operaciones de Construcción (antes de impuestos y excluyendo dividendos)** alcanzó los 144 millones de euros, impulsado principalmente por los pagos anticipados y las compensaciones recibidas en Estados Unidos y Canadá.
- **Los pagos de impuestos** alcanzaron los -21 millones de euros, incluyendo -18 millones de euros del impuesto sobre sociedades en Budimex.
- **Las inversiones** alcanzaron -48 millones de euros, principalmente debido a las aportaciones relacionadas con Construcción (-24 millones de euros) y Energía (-19 millones de euros, de los cuales -17 millones de euros corresponden a Leon).
- **Los intereses recibidos y otros flujos de inversión** ascendieron a 27 millones de euros, principalmente por la remuneración en efectivo.
- **Las desinversiones** alcanzaron los 17 millones de euros, impulsadas en gran medida por el negocio de Servicios.
- **Dividendos en efectivo y compras de acciones propias** ascendieron a -162 millones de euros, lo correspondiente a recompras de acciones realizadas en el marco del programa de recompra de acciones anunciado en diciembre de 2025.
- **Otros flujos de caja procedentes de (utilizados en) financiación** ascendieron a 421 millones de euros, incluyendo la emisión del bono en marzo (500 millones de euros), compensado por los arrendamientos financieros (-31 millones de euros) y los pagos de intereses (-15 millones de euros).
- **Efecto de tipo de cambio en la caja y equivalentes** por 6 millones de euros.

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

Anexo I – Dividendo flexible, recompra y amortización de acciones

DIVIDENDOS FLEXIBLES

El 7 de mayo de 2026, Ferrovial anunció un dividendo flexible a cuenta por un importe total de 400 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 adicional de Ferrovial (el "Ratio") se determinará en función del precio medio ponderado por volumen de todas las acciones de Ferrovial negociadas en las Bolsas Españolas el 29 de mayo y los días 1 y 2 de junio de 2026. 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 acciones de Ferrovial que se entregarán en el marco del dividendo flexible se anunciarán al mercado el 11 de junio de 2026.

Los accionistas de Ferrovial tienen la oportunidad de indicar su elección entre efectivo y acciones de Ferrovial entre el 20 de mayo de 2026 y el 2 de junio de 2026. Se espera que la fecha de pago del dividendo sea a partir del 15 de junio de 2026.

RECOMPRA DE ACCIONES

Programa de recompra de diciembre 2025 a octubre de 2026

El 12 de diciembre de 2025, Ferrovial anunció un nuevo programa de recompra con los siguientes términos:

- Finalidad: recomprar acciones de Ferrovial en el contexto de acciones relacionadas con proyectos futuros en consonancia con los objetivos estratégicos que Ferrovial pretende alcanzar, para proyectos

industriales u otras operaciones o acciones corporativas que impliquen la cesión o enajenación de acciones propias.

- Inversión máxima: 800 millones de euros. En ningún caso el número de acciones a adquirir excederá de 15 millones de acciones de Ferrovial, lo que representa aproximadamente el 2,04% del capital social emitido de Ferrovial hasta la fecha de este anuncio.
- Duración: el programa de recompra se autoriza para el periodo comprendido entre el 15 de diciembre de 2025 y el 15 de octubre de 2026 (ambas fechas incluidas), sin perjuicio de la capacidad de Ferrovial para ampliar la duración del programa en vista de las circunstancias imperantes y en interés de Ferrovial y de sus partes interesadas.
- Ferrovial se reserva el derecho a poner fin al programa de recompra, de conformidad con la legislación aplicable si, con anterioridad a su plazo, se hubiera alcanzado el importe máximo de inversión o el número máximo de acciones autorizadas, o si cualquier otra circunstancia así lo aconsejase.

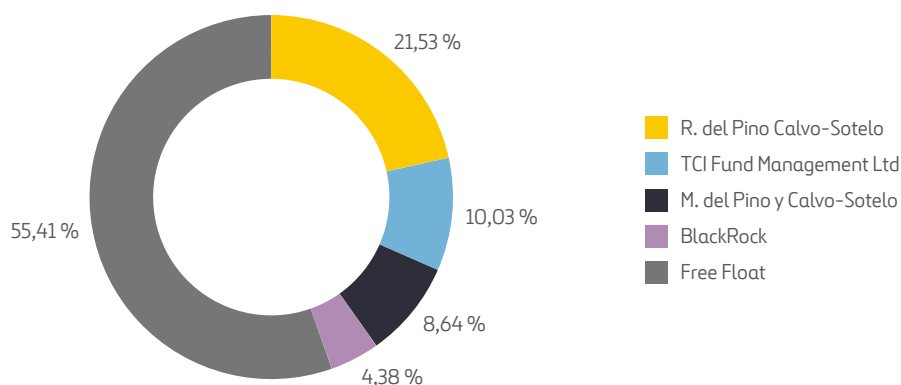
A 31 de marzo de 2026, se han recomprado 3.304.894 acciones en el marco de este programa por un importe total de 191 millones de euros desde su puesta en marcha el 15 de diciembre de 2025.

CANCELACIÓN DE ACCIONES ORDINARIAS

El 11 de marzo de 2026, Ferrovial amortizó 4.200.000 acciones propias recompradas en el marco de su programa de recompra de junio a diciembre de 2025.

Anexo II – Estructura accionarial

Esta información se basa en las 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 2026:



Anexo III – Detalles por autopistas

AUTOPISTAS – CONSOLIDACIÓN GLOBAL

(Millones de euros)	TRÁFICO (Millones de Transacciones)			VENTAS			RBE AJUSTADO*			MARGEN RBE AJUSTADO*		DEUDA NETA*	
	1T 26	1T 25	VAR.	1T 26	1T 25	VAR.	1T 26	1T 25	VAR.	1T 26	1T 25	1T 26	PARTICIP.
Integración Global													
NTE	8	9	-3,6 %	71	70	1,7 %	61	61	0,0 %	84,9 %	86,4 %	1.276	63,0 %
LBJ	11	11	-1,5 %	52	53	-1,3 %	43	44	-2,0 %	82,3 %	82,9 %	1.742	54,6 %
NTE 35W	12	12	1,0 %	81	76	6,4 %	65	61	6,2 %	80,3 %	80,5 %	1.389	53,7 %
I-77	9	10	-5,6 %	25	26	-3,2 %	13	16	-20,8 %	49,5 %	60,4 %	392	72,2 %
I-66	8	7	8,3 %	61	60	2,2 %	50	47	4,4 %	80,6 %	78,9 %	1.486	55,7 %
TOTAL USA				292	286	2,1 %	231	229	0,8 %			6.285	
Autema**	21.369	20.232	5,6 %	22	20	7,5 %	20	18	7,8 %	90,0 %	89,8 %	538	76,3 %
Aravia**	41.022	38.854	5,6 %	14	12	9,1 %	12	10	12,0 %	85,9 %	83,6 %	-44	100,0 %
TOTAL SPAIN				36	33	8,1 %	31	29	9,3 %			495	
Via Livre				3	3	-3,2 %	1	0	n.s.	27,9 %	8,5 %	-6	84,0 %
TOTAL PORTUGAL				3	3	-3,2 %	1	0	n.s.			-6	
TOTAL MATRICES Y OTROS***				6	3	102,5 %	-28	-23	-22,1 %			13	
TOTAL AUTOPISTAS				336	324	3,6 %	235	235	-0,1 %	69,9 %	72,5 %	6.786	

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

**Tráfico en IMD (Intensidad media diaria)

***Ventas y 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			VENTAS			RBE			MARGEN RBE AJUSTADO*		DEUDA NETA	
	1T 26	1T 25	VAR.	1T 26	1T 25	VAR.	1T 26	1T 25	VAR.	1T 26	1T 25	1T 26	PARTICIP.
Puesta en Equivalencia													
407 ETR (Km recorridos, millones)	567	524	8,2 %	306	271	12,8 %	251	213	18,0 %	81,9 %	78,3 %	6.429	48,3 %
Silvertown Tunnel				16	15	9,8 %	14	13	5,5 %	57,4 %	50,6 %	1.357	22,5 %
Ruta del Cacao				30	27	11,2 %	26	21	22,0 %	60,5 %	68,3 %	255	30,0 %
EMESA**	0	48	n.s.	0	48	n.s.	0	27	n.s.	n.s.	55,6 %	8	50,0 %
Toowoomba				6	6	0,4 %	1	1	8,0 %	24,1 %	22,4 %	194	40,0 %
OSARs				2	1	29,4 %	1	1	-2,0 %	66,6 %	87,9 %	186	50,0 %
Zero ByPass (Bratislava)				9	9	1,1 %	8	8	-0,6 %	84,0 %	85,5 %	748	35,0 %

**En diciembre de 2025, el Ayuntamiento de Madrid adquirió la participación del 20% en Calle 30 que anteriormente mantenía EMESA (Ferrovial mantiene una participación del 50% en EMESA).

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. 2026-2025	TIPO DE CAMBIO MEDIO (PYG)	Var. 2026-2025
Libra Esterlina	0,8732	0,1 %	0,8682	3,9 %
Dólar Americano	1,1541	-1,7 %	1,1704	11,2 %
Dólar Canadiense	1,6081	-0,1 %	1,6054	6,3 %
Zloty Polaco	4,2962	1,8 %	4,2352	0,8 %
Dólar Australiano	1,6761	-4,7 %	1,6839	0,4 %
INR - Rupia India	108,9958	3,3 %	107,1466	17,5 %

Anexo V – Acontecimientos posteriores al cierre

CONVERSIÓN DE FERROVIAL DE UNA SOCIETAS EUROPAEA (SE) A UNA SOCIEDAD ANÓNIMA NEERLANDESA (N.V.)

El 9 de abril de 2026, la Junta de Accionistas de 2026 de Ferrovial aprobó la conversión de la forma jurídica de Ferrovial de una Societas Europea (SE) a una sociedad anónima neerlandesa (N.V.) neerlandesa (la "Conversión"). El 30 de abril de 2026, la Conversión se hizo efectiva y la denominación jurídica y comercial de Ferrovial cambió de Ferrovial SE a Ferrovial N.V. Como consecuencia de la Conversión, Ferrovial conserva su personalidad jurídica; todos los activos, pasivos, derechos, obligaciones y otras relaciones jurídicas siguen perteneciendo a Ferrovial N.V., y las acciones de Ferrovial siguen emitidas y continúan cotizando y negociándose en las mismas bolsas de valores. Se puede consultar información detallada sobre la Conversión en el orden del día y en las notas explicativas de la Junta General de Accionistas de 2026 disponibles en Junta General de Accionistas | Ferrovial.

Anexo VI - 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 Ferrovial se refiere 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 Ferrovial ha 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. Ferrovial cree que estas medidas no NIIF son métricas comúnmente utilizadas por los inversores para evaluar el rendimiento y el de los competidores. Ferrovial cree además que la divulgación de estas medidas es útil para los inversores, ya que estas medidas forman la base de cómo el equipo ejecutivo y el Consejo evalúan el rendimiento. Al divulgar estas medidas, Ferrovial cree que se crea para los inversores una mayor comprensión y un mayor nivel de transparencia en la forma en que el equipo directivo opera y evalúa, y facilita las comparaciones de los resultados del período actual con períodos anteriores. Aunque en el sector en el que Ferrovial opera se utilizan ampliamente medidas similares, las medidas financieras que Ferrovial utiliza 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 el beneficio/(pérdida) de explotación del período, excluyendo el deterioro y enajenación de activos fijos. Ferrovial concilia 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 al beneficio/(pérdida) de explotación o a cualquier otra medida de 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 los ingresos del período correspondiente.

La conciliación detallada del RBE ajustado con el 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: 1T 2026 Medidas de Rendimiento Alternativas). Incluye la conciliación de las 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 el 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.

Ferrovial concilia 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 beneficio/(pérdida) de explotación o a cualquier otra medida de rendimiento financiero calculada de conformidad con las NIIF. Ferrovial utiliza el RBE ajustado para proporcionar un análisis de los 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 el rendimiento y rentabilidad, así como para evaluar cada uno de los 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 los ingresos del período en cuestión.

La conciliación detallada del RBE ajustado con el 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: 1T 2026 Medidas de Rendimiento Alternativas). Incluye la conciliación de las 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 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 caso de enajenación de alguna de las sociedades y pérdida de control sobre la misma, eliminación de los resultados de explotación de la sociedad enajenada cuando el impacto se haya producido efectivamente en el ejercicio anterior, o si se ha producido en el ejercicio analizado, considerando el mismo número de meses en ambos períodos, con el fin de conseguir 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 los resultados subyacentes en todos los periodos.

Ferrovial usa 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, Ferrovial cree que permite proporcionar información homogénea para una mejor comprensión del rendimiento de cada uno de los negocios.

La conciliación detallada de los ingresos en términos comparables con los ingresos, RE/RBE ajustado en términos comparables con el beneficio/(pérdida) 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: 1T 2026 Medidas de Rendimiento Alternativas).

1.4 Cartera

La Cartera corresponde a los ingresos pendientes de ejecución correspondientes a aquellos contratos de la División de Construcción que Ferrovial tiene firmados y sobre los que Ferrovial tiene 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.

Ferrovial utiliza la Cartera como indicador de los 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 los estados financieros. Ferrovial considera 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 estos 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 al 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 rendimiento financiero calculada con arreglo a las NIIF.

Además, Ferrovial desglosa la deuda neta en dos categorías:

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

Ferrovial también analiza la evolución de la 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 deudas a corto y largo plazo durante el período correspondiente; y cambios en partidas financieras adicionales que se consideran parte de la 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 la tesorería y equivalentes, así como los cambios en la Deuda Neta Consolidada de sociedades ex-proyectos al 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: 1T 2026 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 las 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 dentro de los términos, importe y otras condiciones acordadas en cada contrato) y los flujos de caja de instrumentos de cobertura forwards.

Ferrovial utiliza la liquidez ex-proyectos de infraestructuras para considerar la liquidez para cubrir cualquier compromiso financiero en relación con los ex-proyectos de infraestructuras. La tabla siguiente presenta la liquidez ex-proyectos de infraestructuras para los periodos indicados.

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: 1T 2026 Medidas de Rendimiento Alternativas).