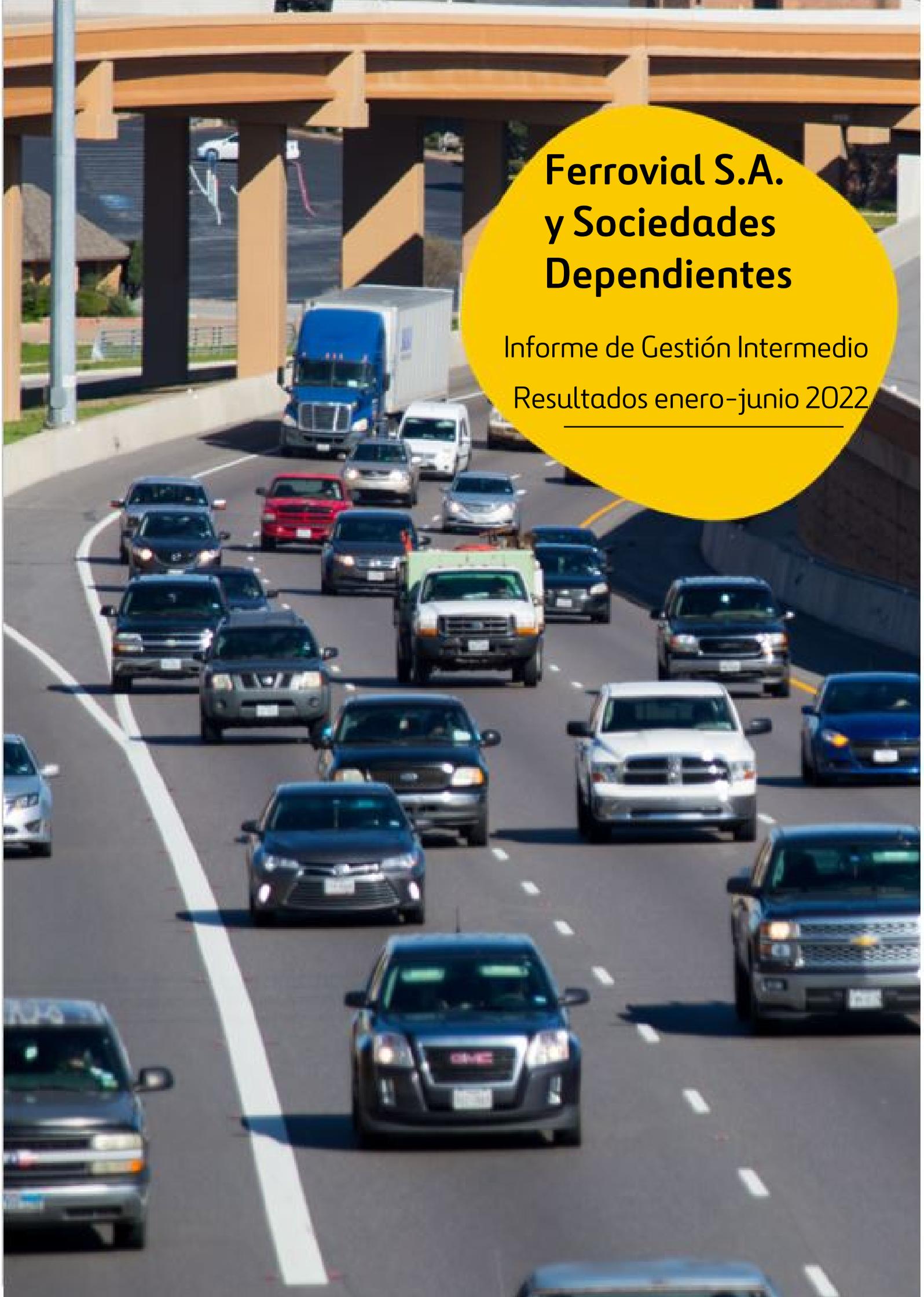


Ferrovial S.A. y Dependientes

Informe de Gestión y
Estados Financieros
Consolidados Resumidos
Intermedios junio 2022

27 julio 2022



Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Informe de Gestión Intermedio
Resultados enero-junio 2022

AVISO LEGAL

La información financiera de 1S 2022 que se incluye en el presente informe refleja el impacto del brote de COVID-19, principalmente desde la segunda mitad de marzo de 2020. Habida cuenta de la incertidumbre respecto al ritmo y magnitud de recuperación de la actividad, no es posible predecir cómo influirá la crisis sanitaria en los estados financieros de 2022 del Grupo Ferrovial, sobre todo en relación con los test de deterioro de activos, el valor razonable de las actividades discontinuadas o las provisiones por contratos onerosos. Ferrovial seguirá vigilando de cerca las condiciones comerciales y las futuras pruebas sobre los impactos económicos de carácter más general.

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

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



Ferrovial resultados enero – junio 2022

- **El tráfico en 407 ETR mostró una recuperación constante mes a mes en 1S 2022**, gracias al levantamiento de todas las restricciones relativas al COVID-19 con el tráfico de junio estanco situándose en un -12,4% frente a 2019 (-16% excluyendo el impacto de calendario positivo), el mejor mes desde el inicio de la pandemia. Mayores ventas (+50,2% vs 1S 2021) debido al aumento de los niveles de tráfico. El ingreso medio por viaje (13,03 dólares canadienses) aumentó +2,0% vs. 1S 2021 apoyado en la mayor distancia media de los viajes (+6,6%).
- **Las Managed Lanes (MLs) mostraron una sólida recuperación a pesar del entorno macro global.** El tráfico de NTE, NTE 35W e I-77 se situó por encima de los niveles de 2019. Las tarifas más altas y una mayor proporción de vehículos pesados (NTE 35W) favorecieron una evolución aún más sólida en las ventas, alcanzando un crecimiento de doble dígito en el ingreso medio por transacción frente a 1S 2021 en todas las MLs. Las MLs distribuyeron dividendos en 1S 2022: NTE 73 millones de dólares y LBJ 33 millones de dólares al 100% (42 millones de euros y 16 millones de euros a la participación de FER, respectivamente).
- **El tráfico de los aeropuertos mostró una sólida recuperación** tras la retirada de las restricciones a los viajes en Reino Unido desde marzo (Heathrow -32,7% y AGS -38,5% respecto a 1S 2019). El tráfico de Heathrow en junio recuperó más del 80% del volumen de pasajeros de 2019 (-17,3% vs junio 2019).
- **El RE de Construcción se situó en 26 millones de euros** frente a los 72 millones de euros en 1S 2021, principalmente debido al impacto de la inflación sobre los precios de los suministros y los subcontratos, parcialmente compensado por la aplicación de la fórmula de revisión de precios y la evolución positiva de Budimex (5,7% margen RE). El margen RE se situó en 0,8% (2,6% en 1S 2021). La cartera alcanzó 12.043 millones de euros (-4,1% comparable), sin incluir contratos pre-adjudicados por un importe aproximado de 1.800 millones de euros.
- **Sólida situación financiera** mostrando altos niveles de liquidez hasta los 5.937 millones de euros y una robusta posición neta de caja ex-infraestructuras (1.521 millones de euros). El consumo de caja durante el trimestre ha estado marcado por la remuneración a los accionistas, la inyección de capital en la I-66 y la salida de caja de los proyectos de construcción en Estados Unidos.
- **Transacciones recientes:**
 - En junio, Ferrovial alcanzó el cierre financiero de su inversión como sponsor en la concesionaria de la New Terminal One del Aeropuerto JFK.
 - En julio, la adquisición del 60% del Aeropuerto Internacional de Dalaman (Turquía) se completó, así como el cierre financiero.

CUENTA DE RESULTADOS

(Millones de euros)	JUN-22	JUN-21
VENTAS	3.465	3.135
RBE	306	263
Amortización de inmovilizado	-138	-126
RE antes de deterioros y enajenación de inmovilizado	168	137
Deterioros y enajenación de inmovilizado	0	16
RE después de deterioros y enajenación de inmovilizado	168	153
RESULTADO FINANCIERO	-118	-176
Puesta en equivalencia	54	-241
BAI	104	-264
Impuesto sobre beneficios	-21	-30
RDO NETO ACTIVIDADES CONTINUADAS	83	-294
RDO NETO ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	-5	198
RESULTADO CONSOLIDADO	78	-96
Rdo. atribuido a socios externos	-28	-88
RESULTADO DEL EJERCICIO	50	-184

VENTAS

(Millones de euros)	JUN-22	JUN-21	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	355	253	40,3%	31,1%
Aeropuertos	7	1	n.s.	n.s.
Construcción	3.053	2.824	8,1%	4,1%
Otros	50	58	-12,8%	-14,9%
Total Ventas	3.465	3.135	10,5%	6,2%

RBE

(Millones de euros)	JUN-22	JUN-21	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	255	175	45,5%	34,7%
Aeropuertos	-19	-11	-65,5%	-65,4%
Construcción	78	128	-39,4%	-37,9%
Otros	-8	-29	72,1%	72,9%
Total RBE	306	263	16,3%	11,3%

RE*

(Millones de euros)	JUN-22	JUN-21	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	174	110	57,8%	44,4%
Aeropuertos	-19	-12	-64,9%	-64,8%
Construcción	26	72	-64,5%	-63,1%
Otros	-12	-34	63,5%	-0,9%
Total RE	168	137	22,6%	15,5%

*RE antes de deterioro y enajenación del inmovilizado

RBE PROPORCIONAL

(Millones de euros)	JUN-22	JUN-21	VAR.
Autopistas	372	251	48,0%
Aeropuertos	218	-24	n.s.
Construcción	78	125	-37,9%
Otros	-1	-5	75,7%
Total RBE	666	347	92,2%

Cifras comparables.

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA

(Millones de euros)	JUN-22	DIC-21
PNT ex-proyectos infraestructura	1.521	2.182
PNT proyectos infraestructura	-7.103	-6.633
Autopistas	-6.932	-6.439
Resto	-171	-195
Posición neta de tesorería total	-5.583	-4.451

PNT: Posición neta de tesorería. Incluye actividades discontinuadas

TRÁFICO

	vs 1H 2021	vs 1H 2019
407 ETR (km recorridos)	57,5 %	-25,9%
NTE 35W*	1,7 %	+10,0%
NTE*	14,4 %	+4,2%
LBJ*	13,4 %	-15,9%
I-77*	35,1 %	n.s.
Heathrow	577,5 %	-32,7%
AGS	438,6 %	-38,5%

*Transacciones

RESULTADO CONSOLIDADO

- **Ventas** se situaron en 3.465 millones de euros (+6,2% comparable) apoyado en el incremento en ventas de Construcción (+4,1% comparable) y de Autopistas (+31,1% comparable).
- **RBE** alcanzó 306 millones de euros (263 millones de euros en 1S 2021) apoyado en una mayor contribución de Autopistas (34,7% comparable), en particular las autopistas americanas con un RBE de 226 millones de euros (+51,6% frente a 1S 2021).

RESULTADOS DIVISIONALES

Autopistas: las ventas crecieron un +31,1% comparable y el RBE un +34,7% comparable. El RBE se situó en 255 millones de euros.

- **El tráfico de las Managed Lanes en Texas** mostró un fuerte crecimiento en 1S 2022 frente a 1S 2021: NTE +14,4%, LBJ +13,4% y NTE 35W +1,7%. El tráfico superó los niveles pre-pandemia (2019) en NTE y NTE 35W, mientras el tráfico de LBJ continúa por debajo de los niveles de 2019, debido principalmente a una mayor exposición al teletrabajo, con mayor número de trabajadores de oficina dentro de su perfil de usuario. La evolución del tráfico se suavizó a causa del entorno macroeconómico global y la aceleración de las obras de la NTE 3C (NTE35W), durante 2T 2022, y el impacto de Ómicron y las fuertes tormentas invernales durante 1T. Todas las MLs lograron crecimiento de doble dígito vs. 2021 en el ingreso medio por transacción: NTE 35W +25,3%, NTE +21,4% y LBJ +11,7%.
- **NTE** generó ventas de 113 millones de dólares (+38,6%), apoyado en tarifas más altas. El RBE ascendió a 100 millones de dólares (+40,4%). El margen RBE fue de 87,9% (86,8% en 1S 2021).
- **NTE 35W** alcanzó ventas de 80 millones de dólares (+27,3%) ayudado por la mayor contribución de vehículos pesados y tarifas más altas. El RBE ascendió a 69 millones de dólares (+31,1%), con un margen RBE del 85,8% (83,3% en 1S 2021).
- **LBJ** registró unas ventas de 76 millones de dólares (+26,6%). El RBE ascendió a 62 millones de dólares (+28,2%), con un margen RBE del 81,6% (80,6% en 1S 2021).
- **I-77** superó los niveles de tráfico pre-pandemia, pese al impacto en la movilidad de Ómicron en enero y febrero y del tiempo inusualmente frío en febrero y marzo. Las ventas alcanzaron 26 millones de dólares (+85,8% vs 1S 2021). El RBE fue de 15 millones de dólares, con un margen RBE del 56,9% (48,5% en 1S 2021).
- **El tráfico en 407 ETR** estuvo afectado a principios del año por la reintroducción de las restricciones en la provincia de Ontario para frenar Ómicron que se fueron suavizando y finalmente se eliminaron en marzo. En 1S 2022, la evolución del tráfico ETR mostró una recuperación constante mes a mes (+57,5% vs 1S 2022) con el tráfico de junio estanco situándose en un -12,4% frente a 2019 (-16% excluyendo el impacto de calendario positivo), el mejor mes desde el inicio de la pandemia. Las ventas fueron de 573 millones de dólares canadienses, incrementándose un +50,2% vs 1S 2021 debido a la constante recuperación de los volúmenes de tráfico cuando se levantaron las restricciones. El RBE ascendió a 489 millones de dólares canadienses (+57,6%) con un margen RBE de 85,3%.

Aeropuertos: el tráfico ha mejorado significativamente en 1S 2022 frente a 1S 2021 (Heathrow +577,5% y AGS +438,6%):

- **Heathrow:** las ventas se incrementaron un 267,8% y el RBE ajustado retornó a cifras positivas alcanzando los 744 millones de libras, frente a los -33 millones de libras en 1S 2021. Heathrow recibió 26,1 millones de pasajeros en 1S 2022 (3,9 millones de pasajeros en 1S 2021). Tras un inicio de año más lento debido a las continuas restricciones a los viajes y a la incertidumbre por Ómicron, Heathrow experimentó un repunte de la demanda y un aumento constante del tráfico.
- **AGS:** las ventas se incrementaron un +196,8% vs 1S 2021 con mejores resultados de tráfico en los tres aeropuertos. El RBE se incrementó en un 236,1% vs. 1S 2021.

Construcción incrementó las ventas un +4,1% comparable. El RE alcanzó 26 millones de euros vs. 72 millones de euros en 1S 2021, a causa del impacto de la inflación sobre los precios de los suministros y los subcontratos. El margen RE alcanzó 0,8% en 1S 2022. La cartera se situó en máximos históricos con 12.043 millones de euros (-4,1% comparable), sin incluir contratos pre-adjudicados por un importe cercano a 1.800 millones de euros.

DIVIDENDOS DE LOS PRINCIPALES ACTIVOS

Los dividendos recibidos de proyectos alcanzaron 86 millones de euros en 1S 2022 (65 millones de euros en 1S 2021):

- **407 ETR:** no se abonaron dividendos en 1S 2022 o 1S 2021.
- **Managed Lanes Texas:** Ferrovial recibió 58 millones de euros de NTE (42 millones de euros) y LBJ (16 millones de euros) vs 48 millones de euros en 1S 2021.
- **Heathrow:** según las condiciones actuales del waiver de 2020, los acreedores de Heathrow Finance no permiten el reparto de dividendos de Heathrow hasta que el ratio Deuda Neta/RAB se sitúe por debajo de 87,5% a nivel de Heathrow Finance.
- **Resto Autopistas:** 8 millones de euros en 1S 2022 (5 millones de euros en 1S 2021), incluyendo principalmente 3 millones de euros de OSARs y 2 millones de euros de las autopistas irlandesas.

OPERACIONES CORPORATIVAS

INVERSIONES

- **En febrero, Ferrovial alcanzó un acuerdo con YDA Group para la adquisición del 60% del Aeropuerto Internacional de Dalaman (Turquía) por 140 millones de euros.** YDA Group mantendrá el 40% restante de dicha sociedad. En julio, Ferrovial ha alcanzado el cierre financiero, completando así la transacción. El aeropuerto ubicado en la Riviera turca, registró un tráfico de 5 millones de pasajeros en 2019, en su mayoría internacionales. El contrato de concesión finaliza en 2042 y las tarifas por pasajero incluidas en el contrato de concesión están establecidas y se pagan en euros.
- **En junio, Ferrovial alcanzó un acuerdo para entrar en el capital de New Terminal One (NTO) en el Aeropuerto Internacional JFK de Nueva York,** el consorcio designado para diseñar, construir y operar la nueva terminal NTO (que incluye el reemplazo de las Terminales 1 y 2, así como la antigua Terminal 3 de este aeropuerto). Ferrovial tiene una participación indirecta del 49% en el proyecto, por lo que se convierte en el socio líder del consorcio. La inversión de Ferrovial alcanzaría 1.140 millones de dólares. Una vez terminada, será la mayor terminal del aeropuerto JFK. Las obras se llevarán a cabo por fases, y se espera que la primera fase acabe en 2026. El 10 de junio, entró en vigor el contrato de concesión (Lease Agreement) con la Autoridad Portuaria de Nueva York y Nueva Jersey (PANYNJ), el contrato de construcción y se alcanzó el cierre financiero.

DESINVERSIONES

- **Desinversión de la actividad de Servicios de Infraestructuras en España por 171 millones de euros.** El 31 de enero de 2022, Ferrovial completó la venta a Portobello Capital. El precio no incluye las cantidades variables (earn-outs) por 50 millones de euros, que se aplicarán tras el cierre de la operación si se cumplen determinados requisitos. Ferrovial ha adquirido el 24,99% del capital social de la entidad adquirente por 17 millones de euros.

POSICIÓN FINANCIERA

En 1S 2022, la caja neta ex-infra ascendió a 1.521 millones de euros (incl. act. discontinuadas) vs. 2.182 millones de euros en diciembre 2021. La deuda neta infra se situó en 7.103 millones de euros (6.633 millones de euros en dic. 2021). La deuda neta consolidada alcanzó 5.583 millones de euros (4.451 millones de euros en diciembre 2021).

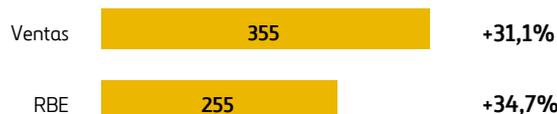
PRINCIPALES MAGNITUDES DE SOSTENIBILIDAD

La sostenibilidad sigue estando en la base de nuestra estrategia.
En 1S 2022:

- Vigeo Eiris reconoció a FER como líder mundial del sector de la Construcción Pesada.
- Ferrovial fue galardonada por S&P con la distinción Silver Medal en su anuario.
- Ferrovial se colocó en el top 50 de las empresas más sostenibles del mundo según Sustainability, Environmental Achievement & Leadership Business Sustainability Awards en 2021.



Autopistas



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

COVID-19

En este tercer año de pandemia de COVID-19, los niveles de tráfico en 407 ETR siguen estando afectados. Los volúmenes de tráfico aumentaron gradualmente durante 2T 2022, tras el levantamiento de todas las restricciones gubernamentales relativas al COVID-19 en la Provincia de Ontario, en comparación con el mismo periodo de 2021 cuando varias restricciones regionales estaban en vigor.

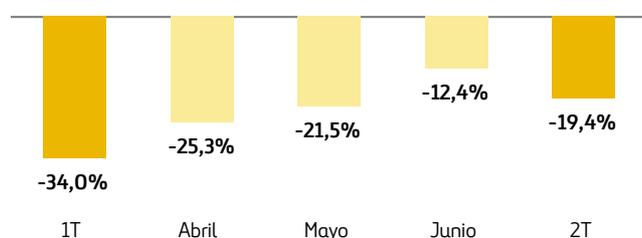
TRÁFICO

	JUN-22	JUN-21	VAR.
Longitud media (km)	21,70	20,36	6,6%
Trafico/trayecto (mn)	43,47	29,41	47,8%
VKTs (mn)	943	599	57,5%
Ingreso medio por trayecto (CAD)	13,03	12,77	2,0%

VKT (kilómetros recorridos)

En 1S 2022, los VKTs aumentaron un **+57,5%** frente a 1S 2021 gracias a la flexibilización y eliminación de todas las restricciones relacionadas con la pandemia de COVID-19 en 1S 2022, en comparación con 1S 2021, cuando estaban en vigor varias restricciones regionales. El tráfico en junio se situó en un **-12,4%** (-16% excluyendo el impacto de calendario positivo) con respecto a 2019, el mejor mes desde el inicio de la pandemia, mostrando además una mejora material respecto a mayo (-21,5%) y abril (-25,3%).

Evolución del tráfico mensual y trimestral vs. 2021 y 2019



PyG

(Millones de dólares canadienses)	JUN-22	JUN-21	VAR.
Ventas	573	381	50,2%
RBE	489	310	57,6%
Margen RBE	85,3%	81,4%	
RE	441	263	67,9%
Margen RE	77,0%	68,9%	

Las ventas se incrementaron un **+50,2%** en 1S 2022, alcanzando 573 millones de dólares canadienses.

- Ingresos de peajes (91% del total):** +54,2% hasta 525 millones de dólares canadienses, debido al aumento de los volúmenes de tráfico respecto a 1S 2021, a raíz de la flexibilización y eliminación de todas las restricciones relacionadas con la pandemia de COVID-19 que estaban en vigor en 1S 2021. El ingreso medio por viaje aumentó +2,0% vs. 1S 2021.
- Ingresos de cuota (9% del total):** +16,7% hasta 48 millones de dólares canadienses debido al aumento del tráfico.

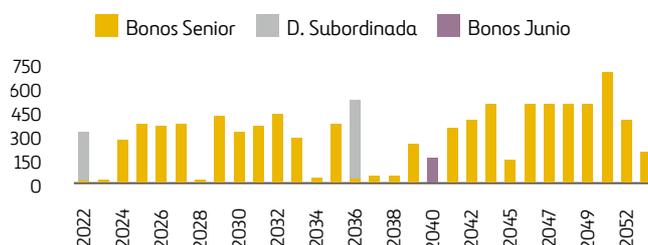
OPEX +17,8%, debido al aumento de costes de operaciones por cliente, derivado de una mayor provisión para pérdidas de dudoso cobro ("Lifetime ECL"), mayores costes de facturación y de gastos bancarios, mayores costes de mantenimiento de la carretera a consecuencia de las condiciones meteorológicas adversas y el aumento de los costes de las operaciones de sistemas debido a los mayores costes de las licencias y del soporte técnico.

RBE +57,6%, a causa del aumento de los volúmenes de tráfico y de los ingresos durante 1S 2022. El margen RBE fue del 85,3% frente al 81,4% de 1S 2021.

Dividendos: No se distribuyeron dividendos a los accionistas en 1S 2022 y 1S 2021. En el Consejo de Administración celebrado en julio, se aprobó un dividendo de 200 millones de dólares canadienses para el 3T 2022.

Deuda neta a cierre de marzo: 8.577 millones de dólares canadienses (coste medio 4,11%). Un 53% de la deuda tiene un vencimiento superior a 15 años. Los próximos vencimientos de bonos: 319 millones de dólares canadienses en 2022, 21 millones de dólares canadienses en 2023 y 271 millones de dólares canadienses en 2024.

Vencimientos de los bonos de 407 ETR



Calificación crediticia de 407 ETR

- S&P:** "A" (Deuda Senior), "A-" (Deuda Junior) y "BBB" (Deuda subordinada) con perspectiva estable (24 de febrero 2022).
- DBRS:** "A" (Deuda Senior), "A low" (Deuda Junior) y "BBB" (Deuda subordinada) con perspectiva negativa (16 de junio 2022)

Tarifas 407 ETR

Las tarifas no han variado desde febrero de 2020.

Schedule 22

La pandemia COVID-19 constituye un evento de Fuerza Mayor según las disposiciones del Contrato de Concesión y Arrendamiento de Terrenos (CGLA), y por lo tanto la 407 ETR no está sujeta a pagos del Schedule 22 en 2020 y hasta el final del evento de fuerza mayor.

407 ETR y la Provincia acordaron que el evento de Fuerza Mayor finaliza cuando los volúmenes de tráfico en la 407 ETR y vías adyacentes alcancen niveles pre-pandemia (medidos como el promedio de 2017 a 2019), o cuando haya un incremento en las tarifas o en los cargos a los usuarios.

Al finalizar el evento de Fuerza mayor, la 407 ETR estará sujeta al pago de Schedule 22, si aplica, a partir del año siguiente.

MANAGED LANES DE TEXAS (EE.UU.)

El tráfico mejoró vs 1S 2021 en todas las MLs. El tráfico superó los niveles pre-pandemia (2019) en NTE y NTE 35W, no así en LBJ donde el tráfico continúa por debajo del 2019, debido principalmente a una mayor exposición al teletrabajo, con mayor número de trabajadores de oficina en su perfil de usuario. La evolución del tráfico se suavizó a causa del entorno macroeconómico global y la aceleración de las obras de la NTE3C (NTE35W), en 2T 2022, y el impacto de Ómicron y las fuertes tormentas invernales durante 1T. Todas las MLs lograron crecimiento de doble dígito en el ingreso medio por transacción.

NTE 1-2 (63,0%, consolidación global)

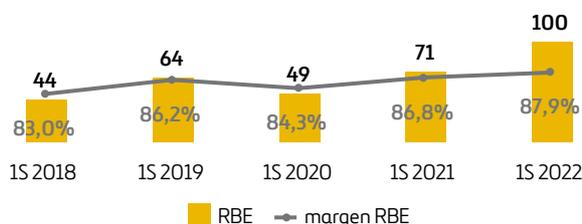
En 1S 2022, el tráfico se incrementó un +14,4% vs 1S 2021. Se observó una rápida recuperación en marzo después de que el tráfico se viese impactado por un repunte de los casos de COVID-19 a causa de la propagación de la variante Ómicron y las fuertes tormentas invernales en enero y febrero. Sin embargo, NTE registró más eventos de mandatory mode comparado con niveles pre-pandemia. Además, los volúmenes de tráfico al mediodía son superiores a los niveles pre-pandemia.

(Millones de dólares americanos)	JUN-22	JUN-21	VAR.
Transacciones (mn)	17	15	14,4%
Ventas (USD mn)	113	82	38,6%
RBE (USD mn)	100	71	40,4%
margen RBE	87,9 %	86,8 %	
RE	80	56	42,8%
Margen RE	70,8 %	68,8 %	

La **tarifa media por transacción** alcanzó los 6,5 dólares vs 5,4 dólares de 1S 2021 (+21,4%), impactado positivamente por mayores tarifas. Esto favoreció que las **ventas** alcanzaran 113 millones de dólares (+38,6% frente a 1S 2021).

El **RBE** ascendió a 100 millones de dólares (40,4% vs. 1S 2021). El margen RBE fue de 87,9% (86,8% en 1S 2021).

Evolución del RBE de NTE



La **deuda neta de NTE** a junio 2022 alcanzó los 1.226 millones de dólares (1.223 millones de dólares en diciembre de 2021), con un coste medio de 4,12%.

Dividendos: NTE distribuyó 73 millones de dólares (42 millones de euros a la participación de FER vs 21 millones de euros en 1S 2021).

Calificación crediticia

	PAB	Bonos
Moody's	Baa2	Baa2
FITCH	BBB	

LBJ (54,6%, consolidación global)

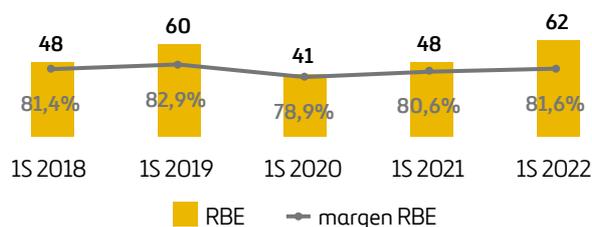
En 1S 2022, el tráfico se incrementó un +13,4% vs 1S 2021, pero aún está por debajo de los niveles de 2019. El tráfico se vio afectado principalmente por Ómicron, las tormentas invernales y el mal tiempo de principios de año, así como por la moderación del crecimiento macroeconómico.

(Millones de dólares americanos)	JUN-22	JUN-21	VAR.
Transacciones (mn)	19	17	13,4%
Ventas (USD mn)	76	60	26,6%
RBE (USD mn)	62	48	28,2%
margen RBE	81,6 %	80,6 %	
RE	46	36	29,5%
Margen RE	60,4 %	59,1 %	

El **ingreso medio por transacción** en 1S 2022 alcanzó los 4,0 dólares frente a los 3,5 dólares en 1S 2021 (+11,7%), impactado positivamente por mayores tarifas. Todo ello, unido al aumento del tráfico, condujo a que las **ventas** ascendiesen a 76 millones de dólares (+26,6% frente a 1S 2021).

RBE ascendió a 62 millones de dólares (+28,2% frente a 1S 2021), con un margen RBE del 81,6% (80,6% en 1S 2021).

Evolución del RBE de LBJ



Deuda neta de LBJ a junio 2022 alcanzó 2.023 millones de dólares (1.998 millones en diciembre 2021), con un coste medio del 4,03%.

Dividendos: LBJ distribuyó 33 millones de dólares (16 millones de euros a la participación de FER vs 27 millones de euros en 1S 2021).

Calificación crediticia

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

NTE 35W (53,7%, consolidación global)

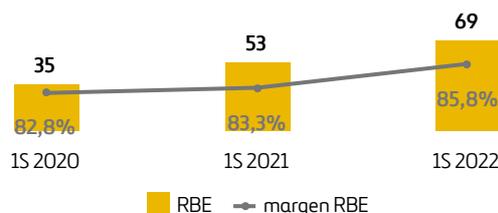
En 1S 2022, el tráfico de NTE35W aumentó +1,7% vs 1S 2021, y se situó por encima de los niveles 2019 gracias al repunte del tráfico y la fuerte presencia de vehículos pesados, parcialmente compensada por las fuertes tormentas invernales de febrero y la aceleración de las obras de NTE 3C en el 2T.

(Millones de dólares americanos)	JUN-22	JUN-21	VAR.
Transacciones (mn)	17	17	1,7%
Ventas (USD mn)	80	63	27,3%
RBE (USD mn)	69	53	31,1%
margen RBE	85,8 %	83,3 %	
RE	55	41	34,0%
Margen RE	67,9 %	64,5 %	

El **ingreso medio por transacción** en 1S 2022 alcanzó 4,8 dólares frente a 3,8 dólares en 1S 2021 (+25,3%), impactado positivamente por la mayor proporción de vehículos pesados (multiplicador de tarifa de ligeros 2x - 5x) y por mayores tarifas. Esta situación, unida al repunte del tráfico, favoreció a que las **ventas** ascendiesen a 80 millones de dólares (+27,3% respecto a 1S 2021).

RBE ascendió a 69 millones de dólares (+31,1% frente a 1S 2021), con un margen RBE del 85,8% (vs 83,3% en 1S 2021).

Evolución del RBE de NTE 35W



La deuda neta de NTE 35W a junio de 2022 alcanzó 1.116 millones de dólares (1.055 millones de dólares en diciembre de 2021), a un coste medio de 4,84% (incluyendo el segmento NTE 3C).

Calificación crediticia

	PAB	TIFIA
Moody's	Baa3	Baa3
FITCH	BBB-	BBB-

I-77 (65,1%, consolidación global)

En 1S 2022, el tráfico se incrementó +35,1% vs 1S 2021, por encima de los niveles anteriores a la pandemia, pese al impacto en la movilidad de la ola de Ómicron en enero y febrero y del tiempo inusualmente frío en febrero y marzo.

(Millones de dólares americanos)	JUN-22	JUN-21	VAR.
Transacciones (mn)	16	12	35,1%
Ventas (USD mn)	26	14	85,8%
RBE (USD mn)	15	7	118,1%
margen RBE	56,9 %	48,5 %	
RE	10	4	141,4%
Margen RE	39,8 %	30,6 %	

La tarifa media por transacción en 1S 2022 alcanzó 1,6 dólares frente a los 1,2 dólares de 1S 2021 (+41,2%).

Las ventas alcanzaron 26 millones de dólares (+85,8% vs. 1S 2021) como resultado de la rápida recuperación del tráfico tras la mejora de la situación del COVID-19.

RBE ascendió a 15 millones de dólares, con un margen RBE del 56,9% (48,5% en 1S 2021).

La deuda neta de I-77 a junio 2022 alcanzó 265 millones de dólares (263 millones de dólares en diciembre 2021), a un coste medio de 3,65%.

Calificación crediticia

	PAB	TIFIA
FITCH	BBB	BBB
DBRS	BBB	BBB

IRB

En 2021, Ferrovial adquirió el 24,86% del capital de la sociedad cotizada india IRB Infrastructure Developers, por un importe de 369 millones de euros. IRB es uno de los líderes sectoriales del mercado indio, gestionando 24 proyectos y alrededor de 2.500 kilómetros de autopistas.

De acuerdo con la legislación india, la última información disponible corresponde al cierre del ejercicio fiscal de IRB, que comprende desde abril de 2021 hasta marzo de 2022. En consecuencia, los estados financieros consolidados intermedios de Ferrovial solo incluyen la aportación de la sociedad en el último trimestre (es decir, desde enero a marzo de 2022, tres meses). La aportación de capital de IRB a la cuenta de resultados de Ferrovial alcanzó los 3 millones de euros.

En 1S 2022, IRB consiguió alcanzar importantes hitos de su cartera de proyectos en desarrollo, logrando el Appointed Date (luz verde para iniciar la construcción) para dos proyectos (Pathankot Mandi y Dankuni Palsit) y el cierre financiero de otros dos proyectos (Chittoor Thatchur y Ganga Expressway Group 1). Ganga Expressway Group 1 es un proyecto greenfield con una inversión total de 6.538 millones de rupias. El proyecto comprende la construcción, operación y transferencia (BOT) del corredor de la autopista con seis carriles de 129.7km (ampliable a ocho carriles) entre Meerut y Budaun en Uttar Pradesh.

ACTIVOS EN CONSTRUCCIÓN

(Millones de euros)	CAPITAL INVERTIDO	CAPITAL COMPROMETIDO PENDIENTE	DEUDA NETA 100%	PARTICIP. CINTRA
Integración Global				
Activos intangibles	-684	-325	-2.679	
I-66*	-684	-243	-1.614	55,7 %
NTE 35W**	0	-82	-1.065	53,7 %
Puesta en Equivalencia				
Activos financieros	-54	-29	-1.025	
Ruta del Cacao	-54	-2	-260	30,0 %
Silvertown Tunnel	0	-27	-765	22,5 %

(*) Capital invertido y comprometido incluye la adquisición del 5,704% de participación adicional (EUR162mn).

(**) Capital invertido y comprometido referido al Segmento 3C. Deuda neta 100%: incluye los 3 segmentos.

- **NTE35W Segmento 3C (Texas, EE.UU.):** el proyecto incluye la construcción de 2 Managed Lanes en cada dirección, cerca de 6,7 millas. Se prevé que la autopista abra en Septiembre de 2023. La concesión finalizará en 2061. Los trabajos de diseño y construcción se encuentran completos en un 71% a junio de 2022.
- **I-66 (Virginia, EE.UU.):** el proyecto supone la construcción de 35 km en el corredor de la I-66 (entre la Ruta 29, cerca de Gainesville, y la circunvalación de Washington D.C., I-495, en el Condado de Fairfax). Se espera que la autopista abra al tráfico a finales de 2022. La concesión tiene una duración de 50 años desde el cierre comercial. El grado de avance del proyecto era del 91% a junio de 2022.
- **Ruta del Cacao (Colombia):** 152 km de los cuales 81 km son de nuevas autopistas de peaje, construcción de 16 puentes, 2 viaductos y 2 túneles con una longitud combinada de 6 km. La concesión tiene una duración de 25 años. Los trabajos de diseño y construcción estaban completos en un 91% en junio de 2022.
- **Túnel de Silvertown (Londres, Reino Unido):** proyecto de pago por disponibilidad y plazo de concesión de 25 años. Construcción de un túnel de 1,4 km de doble calzada que se construirá bajo el río Támesis. Se prevé que las obras finalicen en 2025. Los trabajos de diseño y construcción se encuentran completos en un 63% a 30 de junio de 2022.

PROYECTOS EN LICITACIÓN

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

- Precalificación en un proceso: I-10 Calcasieu River (Louisiana, EE.UU.) e Inglewood Transit Connector (LA, California).
- Seguimiento activo de varios proyectos en otros estados (incluyendo RFQ de SR400 en Georgia). Estos proyectos se encuentran en distintos grados de desarrollo y se espera que salgan al mercado en los próximos meses. Algunos de ellos incluyen estructuras de Managed Lanes.

Además de EE.UU., Cintra está activo en otros mercados de interés como Reino Unido, Chile y Perú.

Aeropuertos

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

Preparándose para el crecimiento

Recuperar la capacidad rápidamente es muy complejo después de las importantes reducciones de recursos en toda la cadena de suministros de la aviación. La puntualidad en las llegadas es muy baja como resultado de los retrasos en otros aeropuertos y de la congestión del espacio aéreo en Europa, lo que ha agravado el problema de la escasez de recursos para el aeropuerto, las aerolíneas, los servicios de asistencia en tierra y los organismos gubernamentales. Heathrow ha sido capaz de ofrecer un servicio de calidad a la gran mayoría de pasajeros.

Heathrow empezó a contratar de nuevo en noviembre de 2021 anticipándose a la recuperación de la capacidad este verano y, para finales de julio, Heathrow contará con tantos trabajadores en seguridad como antes del COVID-19. Además, Heathrow reabrió y desplazó 25 aerolíneas a la Terminal 4 para ofrecer más espacio a los pasajeros.

En las últimas semanas, cuando la cantidad de pasajeros salientes superaba con más frecuencia los 100.000 al día, Heathrow ha experimentado periodos en los que la calidad del servicio ha caído a niveles inaceptables: largas colas, retrasos para pasajeros que necesitan asistencia, equipajes que no viajan con los pasajeros o que se entregan tarde, baja puntualidad y cancelaciones de última hora. Esto demostró que la demanda había empezado a superar la capacidad de los servicios de asistencia en tierra de las aerolíneas y Heathrow tomó medidas rápidas para proteger a los pasajeros aplicando un límite al número de pasajeros de salida, adaptado a los recursos disponibles. Heathrow estimó que el número máximo de pasajeros salientes que pueden atender las aerolíneas, los servicios de asistencia en tierra y el aeropuerto en conjunto durante el verano es de 100.000 al día. El rendimiento del personal de asistencia en tierra de las aerolíneas ha sido más estable desde que entró en vigor el límite, y Heathrow ha experimentado una notable mejora en la puntualidad y el rendimiento del equipaje.

Tráfico

(Millones de pasajeros)	JUN-22	JUN-21	VAR.
Reino Unido	1,6	0,5	243,4%
Europa	11,2	1,5	627,1%
Intercontinental	13,3	1,8	620,3%
Total	26,1	3,9	577,5%

Heathrow recibió 26,1 millones de pasajeros en 1S 2022 (3,9 millones en 1S 2021). Tras un inicio del año más suave debido a las restricciones a los viajes en Reino Unido y al impacto de Ómicron, Heathrow experimentó un repunte de la demanda y un aumento constante del tráfico. El número de pasajeros en junio fue el más alto desde el inicio del COVID-19, con casi 6 millones de pasajeros. Heathrow ha experimentado un crecimiento de pasajeros sin precedentes en 1S 2022, y en junio alcanzó el 83% de los niveles de 2019. La demanda continúa impulsada por el turismo saliente durante los fines de semana y las vacaciones escolares, ya que el público ha aprovechado el levantamiento de las restricciones y utiliza los bonos de los viajes cancelados durante los últimos dos años. El crecimiento de los pasajeros se dio en todas las regiones, con Norteamérica y Europa a la cabeza respecto a 2021. Dos aerolíneas han iniciado vuelos desde Heathrow, Bamboo Airways y WestJet. El volumen de carga de Heathrow se incrementó un 3,5% vs 1S 2021. Este ligero aumento se debe a un incremento de los vuelos compensado por el cambio de orientación de las aerolíneas centrándose en los vuelos de pasajeros, en los que la carga se transporta en la bodega de los aviones.

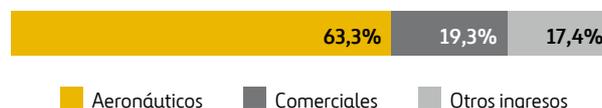
PyG HEATHROW SP

Ventas	1.280	+267,8%
RBE ajustado	744	n.s.

Ventas: +267,8% en 1S 2022, hasta 1.280 millones de libras.

- **Aeronáutico:** +379,3% respecto a 1S 2021, debido principalmente al mayor número de pasajeros, junto con el incremento de las tasas aéreas, establecido por la tarifa provisional del H7 de la CAA. Esto se ha compensado parcialmente por el mix de pasajeros y volumen de carga adverso. El ingreso aeronáutico por pasajero disminuyó un -29,3%, hasta 31,07 libras (43,92 libras en 2021).
- **Retail:** +318,6% frente a 1S 2021 a causa del mayor número de pasajeros salientes, los ingresos de los parkings, los servicios premium y a el mix de servicios de retail disponibles en 1S 2022, en comparación con el año pasado cuando estaban en vigor las restricciones gubernamentales impuestas a los comercios no esenciales en los primeros cinco meses. Sin embargo, el negocio del lujo está mostrando los primeros signos de debilidad que Heathrow preveía como resultado de la eliminación de las compras libres de IVA. Las ventas de retail por pasajero disminuyeron un -38,2%, hasta 9,47 libras (15,33 libras en 2021).
- **Otros ingresos:** +85,8% frente a 1S 2021. Otros cargos regulados se incrementaron en un +91,2%, sobre todo por el aumento del número de pasajeros. El aumento significativo de los ingresos de Heathrow Express está distorsionado por el menor nivel de servicios en 2021 a causa de los confinamientos.

Contribución a ventas:



Costes operativos ajustados (ex. depreciaciones y amortizaciones y excepcionales): +40,7% hasta 536 millones de libras (381 millones de libras en 1S 2021). Heathrow incrementó sus gastos de personal tras el final del plan de bajas temporales del gobierno, junto con el aumento de costes ligados a contratación y formación. El incremento en los gastos operativos y de mantenimiento es resultado de la reapertura, frente a 2021 cuando Heathrow operaba con una pista y dos terminales. Los servicios públicos y otros costes también se han visto afectados por los precios más altos de la energía y la inflación.

El **RBE ajustado** retornó a la senda positiva alcanzado los 744 millones de libras, frente a los -33 millones de libras en 1S 2021.

Deuda neta HAH: el coste medio de la deuda externa de Heathrow fue de 5,96%, teniendo en cuenta todas las coberturas por tipo de interés, tipo de cambio e inflación (3,79% en diciembre 2021).

(Millones de libras)	JUN-22	DIC-21	VAR.
Loan Facility (ADI Finance 2)	904	875	3,3%
Subordinada	2.485	2.318	7,2%
Grupo securitizado	15.459	16.017	-3,5%
Caja y ajustes	-2.642	-2.921	-9,5%
Total	16.206	16.290	-0,5%

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

Ratios financieros: A 30 de junio de 2022, Heathrow SP y Heathrow Finance continúan operando dentro de los ratios financieros exigidos.

Heathrow mantiene una sólida posición de liquidez de 2.600 millones de libras, lo que supone suficiente liquidez para satisfacer todas las necesidades de flujo de caja previstas hasta bien entrado 2025 según la previsión de flujo de caja en el escenario base de Heathrow, o hasta al menos junio de 2023 en un caso extremo de cero ingresos.

Regulatory Asset Base (RAB): a 30 de junio de 2022, el RAB fue de 18,425 millones de libras (17,474 millones en diciembre de 2021).

Principales avances en regulación: En junio de 2022, la CAA publicó sus Propuestas Finales para el próximo periodo regulatorio de 5 años que comenzará en 2022, conocido como H7. Las propuestas de la CAA no son financiables y restringirá la inversión en el hub aeroportuario de Reino Unido justo cuando la recuperación económica del país más lo necesita y, si sale adelante, erosionará el servicio de atención al cliente y resultará en un aeropuerto que está muy por debajo de las expectativas de los pasajeros.

La anterior actualización del Plan de Negocio Revisado de Heathrow (2), enviada a la CAA en diciembre de 2021, estableció una tarifa de 43,42 libras (2020p) o 41,95 libras (2018p) por pasajero para el periodo H7, con la posibilidad de que la CAA la redujera a 35,27 libras (2020p) o 34,07 libras (2018p) si la CAA implementaba herramientas como perfiles de depreciación. Esto contrasta con la última propuesta de tarifa para H7 de la CAA de 24,14 libras (IPC de 2020). La CAA confirmó en su última propuesta que la tarifa temporal por pasajero de 29,50 libras (IPC de 2020) seguirá en vigor durante 2022, adoptando un perfil de reducción de precios durante H7 desde este punto de partida. Heathrow está evaluando actualmente la última propuesta de la CAA con más detalle y responderá con más datos a su consulta a principios de agosto de 2022. Esta respuesta incluirá las previsiones actualizadas de Heathrow para el tráfico de pasajeros en el periodo H7 tal y como se indicó en la presentación de inversores de junio de 2022. En primer lugar, Heathrow solicitará a la CAA que corrija los errores básicos en sus propuestas y continuará reiterando los puntos clave recalcados en comunicaciones anteriores para que la CAA reconozca la incertidumbre inherente a la hora de calibrar su control de precios y la necesidad de establecer un WACC apropiado para el periodo que refleje los riesgos a los que Heathrow se expone. Heathrow continuará defendiendo un ajuste apropiado del RAB tras el impacto del COVID-19.

Antes de adoptar una decisión final, Heathrow ha animado a la CAA a que se replantee el plan de Heathrow, que se ha diseñado cuidadosamente a lo largo de los últimos dos años en favor de los pasajeros y otras partes implicadas. Por menos del equivalente a un aumento del 2% en los precios de los billetes, Heathrow puede dar a los pasajeros el servicio que desean, impulsar la recuperación del sector y equipar a Reino Unido con el hub aeroportuario que necesita para prosperar. Al impulsar recortes de costes irracionales y eliminar los incentivos justos para invertir, la CAA dará prioridad a los beneficios de las aerolíneas sobre el servicio a los pasajeros y perpetuará el modelo fracturado que las aerolíneas han seguido con los operarios de asistencia en tierra y que está dando lugar a los problemas actuales en los aeropuertos de todo el mundo. Todavía hay tiempo para asegurar un mejor resultado para los pasajeros.

La CAA continuará con su proceso H7 a lo largo de 2022. De conformidad con los plazos de la CAA, Heathrow espera actualmente publicar su determinación final sobre el acuerdo H7 a principios del 4T 2022 antes de aplicar la licencia H7 hacia finales de año.

Previsión

La previsión del RBE ajustado de Heathrow en 2022 se mantiene en línea con la estimación revisada que se publicó en el informe para inversores de junio de Heathrow.

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

AGS continúa recuperándose de la pandemia del COVID-19. Los aeropuertos han estado trabajando para reconstruir la capacidad antes del verano, AGS continúa colaborando con sus socios de negocio para garantizar que la escasez de personal está controlada y se minimice el riesgo operativo, al mismo tiempo que gestiona su base de costes para recuperar pérdidas y sigue de cerca los factores económicos. El número de pasajeros en lo que va de año fue un 38% inferior a los niveles de 2019 en 1S 2022, mientras que la evolución trimestral fue un 31% inferior a los niveles de 2019 en 2T 2022.

Tráfico: el número de pasajeros aumentó hasta los 4,0 millones (0,7 millones en 1S 2021) apoyado en un mayor rendimiento en los tres aeropuertos como consecuencia de unas restricciones más suaves durante enero y febrero, y la retirada completa de todas las restricciones a los viajes en Reino Unido el 18 de marzo.

(Millones de pasajeros)	JUN-22	JUN-21	VAR.
Glasgow	2,8	0,3	813,1%
Aberdeen	0,9	0,4	133,6%
Southampton	0,3	0,0	514,5%
Total AGS	4,0	0,7	438,6%

Ventas se incrementaron un +196,8%, hasta los 75 millones de libras, gracias a la evolución positiva del tráfico, los mayores ingresos comerciales derivados de la reapertura de los comercios, el alquiler de coches y el parking y la introducción de instalaciones para pruebas COVID-19 a partir del 2T 2021.

Los **gastos operativos** aumentaron un +42% debido principalmente a los volúmenes de pasajeros y la finalización del plan de bajas temporales del gobierno, así como a los costes de las pruebas del COVID-19, compensados a nivel de RBE con los ingresos de las pruebas de COVID-19 antes mencionados.

El **RBE** fue de 19 millones de libras (+236,1% frente a 1S 2021).

(Millones de libras)	JUN-22	JUN-21	VAR.
Total Ventas AGS	75	25	196,8%
Glasgow	47	10	n.s.
Aberdeen	22	13	74,0%
Southampton	7	3	131,8%
Total RBE AGS	19	-14	236,1%
Glasgow	17	-10	269,7%
Aberdeen	5	-1	n.s.
Southampton	-2	-4	36,8%
Margen RBE AGS	25,8%	-56,2%	n.s.
Glasgow	35,6%	-99,3%	n.s.
Aberdeen	24,0%	-4,6%	n.s.
Southampton	-36,6%	-134,1%	n.s.

Compromisos financieros: AGS negoció la extensión de la deuda con la aprobación por unanimidad de todos sus acreedores. Bajo este acuerdo, la deuda de AGS tendrá su vencimiento en junio de 2024.

En 1S 2022, no se ha necesitado hacer más uso del capital comprometido.

La **posición de tesorería** ascendía a 42 millones de libras a 30 de junio de 2022.

La **deuda neta bancaria de AGS** alcanzó 714 millones de libras a 30 de junio de 2022.

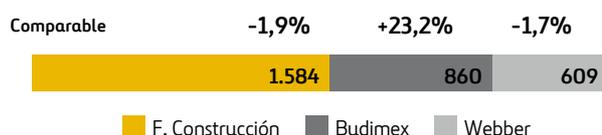
Construcción

Ventas **3.053** **+4,1%**

RE **26** **0,8% margen RE**

Las **ventas** (+4,1% comparable) crecieron principalmente gracias a la actividad de Budimex. La facturación internacional supuso el 83%, centrado en Norteamérica (39%) y Polonia (28%).

Ventas 1S 2022 (3.053 millones de euros) vs 1S 2021:



En 1S 2022, el **RE** alcanzó 26 millones de euros vs 72 millones de euros en 1S 2021, a causa del impacto de la inflación sobre los precios de los suministros y los subcontratos, parcialmente compensado por la fórmula de revisión de precios de algunos contratos y la evolución positiva de Budimex (5,7% margen RE). El margen de RE alcanzó 0,8% vs 2,6% en 1S 2021.

1S 2022 RE y margen RE, y variación comparable vs. 1S 2021:

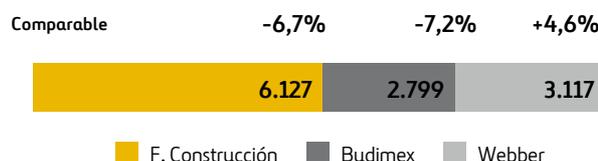
JUN-22	RE	RE comparable %	RE mg
Budimex	49	-15,4%	5,7%
Webber	27	71,8%	4,5%
F. Construcción	-51	n.s.	-3,2%
Total RE	26	-63,1%	0,8%

Desglose por subdivisiones:

- **Budimex:** las ventas se incrementaron un +23,2% (comparable) gracias a las actividades de Edificación y Obra Civil debido a una cartera distinta de contratos en progreso y gracias al buen tiempo. El margen RE alcanzó 5,7% en 1S 2022 vs 8,3% de 1S 2021, este último incluyendo el impacto extraordinario de la venta de la división Inmobiliaria, excluyendo este impacto la rentabilidad del 1S 2021 ascendería a 6,1%. El RE disminuyó un -15,4% (comparable) debido al aumento de los precios del acero y otros materiales, así como por los problemas con algunos suministros.
- **Webber:** A efectos comparables, se han reexpresado las cifras de 1S 2021 incluyendo la actividad de mantenimiento de infraestructuras en Norteamérica, aunque este negocio se integra en Webber desde enero de 2022. Las ventas disminuyeron -1,7% (comparable) debido principalmente a la venta de la actividad de reciclaje de áridos (julio 2021) junto con la progresiva retirada de la actividad de edificación no residencial, parcialmente compensada por el aumento de la actividad de mantenimiento de infraestructuras. El margen RE fue de 4,5% (2,6% en 1S 2021) impactado por la mejora de la fase final de los principales proyectos de obra civil y la contribución de la actividad de mantenimiento de infraestructuras.
- **F. Construcción:** las ventas disminuyeron un -1,9% (comparable) como consecuencia de la finalización del proyecto D4R7 en Eslovaquia, parcialmente compensado por el crecimiento del mercado australiano debido a la ejecución del proyecto del Metro de Sídney. El RE se situó en -51 millones de euros (-2 millones de euros en 1S 2021). En 1S 2022, Ferrovial Construcción se ha visto afectada por el coste de las tasas internas de los contratos onerosos que no pueden ser provisionados en virtud de las normas contables, que se situó en -18 millones de euros. Además, Ferrovial Construcción se vio particularmente afectada por los aumentos de precios en la mano de obra, los materiales y la energía, así como por los costes de aceleración. Ferrovial mantiene un enfoque prudente a la hora de reconocer reclamaciones en sus estados

financieros, y estima que los potenciales impactos positivos de las reclamaciones de los clientes tendrán repercusiones en el futuro.

Cartera en 1S 2022 y var. comparable vs. diciembre 2021:



La **cartera** alcanzó 12.043 millones de euros (-4,1% en términos comparables frente a diciembre 2021). El segmento de obra civil continuó siendo el de mayor representación (68%) y se mantuvo un criterio muy selectivo en la presentación a concursos, incluyendo los impactos de la inflación registrados. La cartera internacional representó el 85% del total.

La participación de la cartera de construcción (excluyendo Webber y Budimex) con otras áreas del Grupo alcanzó un 17% en 1S 2022 (19% en diciembre de 2021).

La cartera a junio de 2022 no incluye contratos pre-adjudicados ni pendientes del cierre comercial o financiero por importe cercano a 1.800 millones de euros, correspondientes principalmente a Budimex (940 millones de euros), la adjudicación de Bypass Coff Harbour en Australia (450 millones de euros) y cinco contratos de Webber (370 millones de euros).

DETALLES PyG

CONSTRUCCIÓN	JUN-22	JUN-21	VAR. COMPARABLE	
Ventas	3.053	2.824	8,1%	4,1%
RBE	78	128	-39,4%	-37,9%
RBE margen	2,5%	4,5%		
RE	26	72	-64,5%	-63,1%
RE margen	0,8%	2,6%		
Cartera*	12.043	12.216	-1,4%	-4,1%
BUDIMEX	JUN-22	JUN-21	VAR. COMPARABLE	
Ventas	860	715	20,2%	23,2%
RBE	64	75	-14,0%	-11,7%
RBE margen	7,5%	10,5%		
RE	49	59	-17,6%	-15,4%
RE margen	5,7%	8,3%		
Cartera*	2.799	3.092	-9,5%	-7,2%
WEBBER	JUN-22	JUN-21	VAR. COMPARABLE	
Ventas	609	561	8,5%	-1,7%
RBE	47	34	34,9%	20,6%
RBE margen	7,6%	6,1%		
RE	27	15	88,8%	71,8%
RE margen	4,5%	2,6%		
Cartera*	3.117	2.747	13,5%	4,6%
F. CONSTRUCCIÓN	JUN-22	JUN-21	VAR. COMPARABLE	
Ventas	1.584	1.547	2,4%	-1,9%
RBE	-33	19	-277,9%	n.s.
RBE margen	-2,1%	1,2%		
RE	-51	-2	n.s.	n.s.
RE margen	-3,2%	-0,1%		
Cartera*	6.127	6.377	-3,9%	-6,7%

RE antes de deterioro y enajenación del inmovilizado.

*Cartera de Construcción comparada con diciembre 2021.

Servicios (actividad discontinuada)

Ferrovial avanzó en su proceso de desinversión de Servicios durante el 1S 2022 con la venta de su negocio de servicios de infraestructura en España.

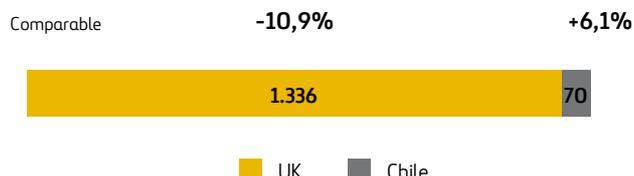
El 31 de enero de 2022, Ferrovial completó la venta de su negocio de servicios de infraestructura en España a Portobello Capital por 171 millones de euros. Este precio no incluye las cantidades variables (earn-outs) valoradas en 50 millones de euros, que se aplicarán tras el cierre de la operación si se cumplen ciertos requisitos establecidos en el contrato de compraventa de acciones. Tras el cierre de la venta, Ferrovial ha adquirido el 24,99% del capital social de la entidad compradora por 17 millones de euros.

En 1S 2022, Ferrovial vendió el negocio de servicios de gestión de Amey mediante la venta de acciones de Amey Ventures Management Services Limited, por 5 millones de libras.

En línea con el compromiso de Ferrovial de desinvertir Servicios, la división continúa clasificada como “mantenida para la venta”. No obstante, con el objetivo de proporcionar un análisis de la división, se presentan a continuación las cifras principales de los resultados de Servicios (Amey y Chile).



Ventas 1S 2022 (1.406 millones de euros) por áreas y var. comparables vs 1S 2021:

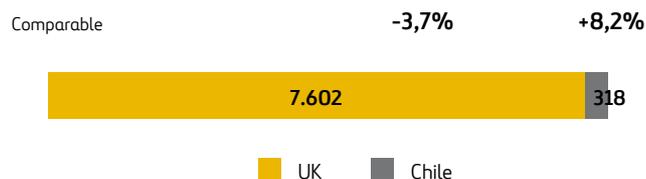


En 1S 2022, los ingresos disminuyeron un -10,2% (comparables). Sin embargo, el RBE se incrementó en un +1,3% en términos comparables respecto a 1S 2021, alcanzando los 78 millones de euros.

En 1S 2022, la evolución de las actividades que no se habían desinvertido aun al cierre de junio, y permanecen como actividades discontinuadas fue la siguiente:

- **Reino Unido:** Los ingresos se redujeron un -10,9% en términos comparables debido principalmente al vencimiento de algunos contratos de Servicios Públicos (Utilities) y a la reducción de los contratos de Defensa. Sin embargo, la rentabilidad mejoró, con un margen RBE del 5,2% frente al 4,9% de 1S 2021.
- **Chile:** Las ventas crecieron un +6,1% en términos comparables debido al comienzo de los nuevos contratos de mantenimiento minero en los últimos meses de 2021. El RBE se incrementó un +39,9% en términos comparables gracias a la mejora en el rendimiento, alcanzando un margen RBE del 11,0% vs 8,4% en 1S 2021.

Cartera en 1S 2022 y var. comparables vs. diciembre 2021:



La **cartera de Servicios** de las actividades que permanecen como discontinuadas alcanzó los 7.921 millones de euros, disminuyendo un -3,3% en términos comparables respecto a diciembre de 2021 (8.373 millones de euros).

DETALLES PyG

SERVICIOS	JUN-22	JUN-21	VAR.	COMPARABLE
Ventas	1.406	1.531	-8,2%	-10,2%
RBE	78	77	0,3%	1,3%
RBE margen	5,5%	5,1%		
Cartera*	7.921	8.373	-5,4%	-3,3%

REINO UNIDO	JUN-22	JUN-21	VAR.	COMPARABLE
Ventas	1.336	1.463	-8,7%	-10,9%
RBE	70	72	-2,4%	-1,5%
RBE margen	5,2%	4,9%		
Cartera*	7.602	8.079	-5,9%	-3,7%

CHILE	JUN-22	JUN-21	VAR.	COMPARABLE
Ventas	70	68	2,2%	6,1%
RBE	8	6	34,8%	39,9%
RBE margen	11,0%	8,4%		
Cartera*	318	294	8,3%	8,2%

*Cartera de Servicios comparada con diciembre 2021

Cuenta de resultados consolidada

(Millones de euros)	JUN-22	JUN-21
VENTAS	3.465	3.135
RBE	306	263
Amortización de inmovilizado	-138	-126
RE antes de deterioros y enajenación de inmovilizado	168	137
Deterioros y enajenación de inmovilizado	0	16
RE después de deterioros y enajenación de inmovilizado	168	153
Resultado Financiero	-118	-176
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-175	-154
Resultado financiero de ex-proyectos de infraestructuras	57	-22
Puesta en equivalencia	54	-241
BAI	104	-264
Impuesto sobre beneficios	-21	-30
RDO NETO ACTIVIDADES CONTINUADAS	83	-294
RDO NETO ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	-5	198
RESULTADO CONSOLIDADO	78	-96
Rdo. atribuido a socios externos	-28	-88
RESULTADO DEL EJERCICIO	50	-184

Ventas: 3.465 millones de euros (+6,2% comparable) apoyado en el incremento de Construcción (+4,1% comparable) y de Autopistas (+31,1% comparable).

RBE: 306 millones de euros (11,3% comparable vs. 1S2021) apoyado en una mayor contribución de Autopistas (34,7% comparable), en particular las autopistas americanas con un RBE de 226 millones de euros (+51,6% frente a 1S 2021).

Amortización: +9,5% en 1S 2022 (+6,5% comparable), hasta -138 millones de euros.

Deterioros y enajenación de inmovilizado: ninguno en 1S 2022 frente a 16 millones de euros en 1S 2021 relacionados con la venta de la participación de Ferrovial en URBICSA.

Resultado financiero: menor gasto financiero debido a los ingresos financieros de la actividad ex-infraestructuras en 1S 2022 frente a 1S 2021:

- **Proyectos de infraestructuras:** -175 millones de euros (-154 millones de euros en 1S 2021) principalmente por la evolución negativa del derivado de inflación (ILS) de Autema debido al aumento de la inflación (variación del valor de mercado del derivado ILS).
- **Ex-proyectos de infraestructuras:** 57 millones de euros de ingreso en 1S 2022 (-22 millones en 1S 2021) debido principalmente por el impacto positivo de la pre-cobertura para la emisión de un bono de Ferrovial S.A. prevista en 2022. Dado que la emisión del bono no se ha realizado, el impacto se reclasificó en la cuenta de resultados (62 millones de euros).

Resultado por puesta en equivalencia alcanzó los 54 millones de euros netos de impuestos (1S 2021: -241 millones de euros).

(Millones de euros)	JUN-22	JUN-21	VAR.
Autopistas	51	17	208,6%
407 ETR	46	4	n.s.
IRB	3	0	n.s.
Otros	2	13	-85,2%
Aeropuertos	3	-255	101,0%
HAH	0	-238	100,0%
AGS	0	-20	100,0%
Otros	3	3	0,6%
Construcción	1	0	244,8%
Otros	0	-2	78,9%
Total	54	-241	122,6%

El principal impacto en el resultado por puesta en equivalencia procede de aeropuertos. Como se menciona en el Informe Anual de 2021, las importantes pérdidas generadas en 2019 y 2020 en el negocio de Aeropuertos redujeron las inversiones en Heathrow y AGS a cero, ya que las pérdidas generadas en años anteriores superaron el importe de la inversión, no existiendo compromisos de inyección de fondos adicionales (de acuerdo con la NIC 28). Por lo tanto, no existe

ninguna aportación por puesta en equivalencia de Heathrow y AGS en 1S 2022.

VENTAS

(Millones de euros)	JUN-22	JUN-21	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	355	253	40,3%	31,1%
Aeropuertos	7	1	n.s.	n.s.
Construcción	3.053	2.824	8,1%	4,1%
Otros	50	58	-12,8%	-14,9%
Total Ventas	3.465	3.135	10,5%	6,2%

RBE

(Millones de euros)	JUN-22	JUN-21	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	255	175	45,5%	34,7%
Aeropuertos	-19	-11	-65,5%	-65,4%
Construcción	78	128	-39,4%	-37,9%
Otros	-8	-29	72,1%	72,9%
Total RBE	306	263	16,3%	11,3%

RE*

(Millones de euros)	JUN-22	JUN-21	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	174	110	57,8%	44,4%
Aeropuertos	-19	-12	-64,9%	-64,8%
Construcción	26	72	-64,5%	-63,1%
Otros	-12	-34	63,5%	-0,9%
Total RE	168	137	22,6%	15,5%

*RE antes de deterioro y enajenación del inmovilizado

Impuestos: el impuesto de sociedades de 1S 2022 se situó en -21 millones de euros (-30 millones de euros en 1S 2021). Se deben tener en cuenta varios efectos a la hora de calcular el tipo de gravamen efectivo, entre los que destacamos los materiales y/o significativos:

- El resultado de las empresas puestas en equivalencia debe excluirse al incluirse neto de impuestos (54 millones de euros).
- Las pérdidas y créditos fiscales que no implican, en aplicación de los criterios de prudencia contable, el reconocimiento completo de créditos fiscales para ejercicios futuros (15 millones de euros).

Tras excluir los ajustes mencionados en el resultado fiscal, ajustando el impacto del gasto de años anteriores (-5 millones de euros), y otros ajustes, el tipo efectivo del impuesto de sociedades resultante es del 26%.

El **resultado neto de actividades continuadas** se situó en 83 millones de euros en 1S 2022 (-294 millones de euros en 1S 2021).

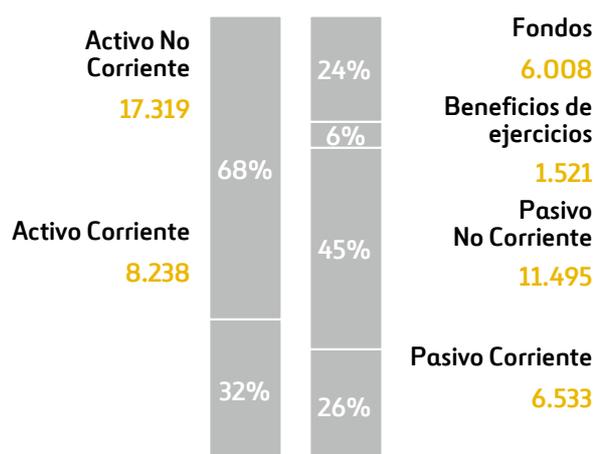
El **resultado neto actividades discontinuadas** se situó en -5 millones de euros de las actividades de Servicios, frente a los 198 millones de euros de 1S 2021 que correspondían a Servicios (83 millones) y la actividad inmobiliaria de Budimex (115 millones).

Balance Consolidado

(Millones de euros)	JUN-22	DIC-21
ACTIVO NO CORRIENTE	17.319	15.794
Fondo de comercio de consolidación	453	420
Activos intangibles	135	126
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	12.436	11.185
Inversiones inmobiliarias	0	0
Inmovilizado material	390	348
Derecho de uso	148	156
Inversiones en sociedades asociadas	2.057	1.838
Activos Financieros no corrientes	944	879
Inversiones a largo plazo con empresas asociadas	237	227
Caja restringida y otros activos financieros no corrientes	601	579
Resto de cuentas a cobrar	106	73
Impuestos diferidos	543	549
Derivados financieros a valor razonable	213	293
ACTIVO CORRIENTE	8.238	9.102
Activos clasificados como mantenidos para la venta	1.135	1.761
Existencias	446	405
Clientes y otras cuentas a cobrar	1.495	1.317
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	1.182	1.045
Otros deudores	313	272
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes	82	78
Otros activos financieros a corto plazo	0	11
Tesorería e inversiones financieras temporales	5.071	5.515
Sociedades proyectos de infraestructuras	219	207
Caja restringida	40	47
Resto de tesorería y equivalentes	179	160
Resto de sociedades	4.852	5.308
Derivados financieros a valor razonable	9	15
TOTAL ACTIVO	25.557	24.896

(Millones de euros)	JUN-22	DIC-21
PATRIMONIO NETO	6.008	5.839
Patrimonio neto atribuido a los accionistas	4.046	4.048
Patrimonio neto atribuido a los socios externos	1.962	1.791
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	1.521	1.402
PASIVOS NO CORRIENTES	11.495	11.078
Provisiones para pensiones	3	3
Otras provisiones	428	421
Pasivo arrendamiento a largo plazo	101	108
Deuda financiera	10.067	9.512
Deuda financiera proyectos de infraestructuras	7.919	7.362
Deuda financiera resto de sociedades	2.148	2.150
Otras deudas	87	69
Impuestos diferidos	698	670
Derivados financieros a valor razonable	111	295
PASIVOS CORRIENTES	6.533	6.577
Pasivos clasif. mantenidos para la venta	1.009	1.478
Pasivo arrendamiento a corto plazo	50	51
Deuda financiera	1.284	1.074
Deuda financiera proyectos de infraestructuras	45	47
Deuda financiera resto de sociedades	1.239	1.027
Derivados financieros a valor razonable	167	110
Deudas por operaciones de tráfico	2.974	2.793
Acreedores comerciales	1.641	1.535
Otras deudas no comerciales	1.333	1.258
Pasivos por impuestos sobre sociedades	71	69
Provisiones para operaciones de tráfico	978	1.002
TOTAL PASIVO	25.557	24.896

BALANCE CONSOLIDADO



DEUDA BRUTA CONSOLIDADA*

DEUDA BRUTA JUN-22	EX-INFRA	INFRA	CONSOLIDADO
Deuda Bruta (millones de euros)	-3.452	-7.964	-11.416
% fijo	92,3 %	97,7%	96,1%
% variable	7,7 %	2,3%	3,9%
Tipo medio	1,0 %	4,2%	3,3%
Vencimiento medio (años)	3	24	18

*Incluye actividades discontinuadas

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA CONSOLIDADA*

(Millones de euros)	JUN-22	DIC-21
Deuda Financiera Bruta	-11.416	-10.711
Deuda Bruta Ex-proyectos	-3.452	-3.248
Deuda Bruta Proyectos	-7.964	-7.463
Tesorería	5.833	6.260
Tesorería Ex-proyectos	4.973	5.430
Tesorería Proyectos	861	830
Posición neta de tesorería total	-5.583	-4.451
Posición Neta Tesorería Ex-proyectos	1.521	2.182
Posición Neta Tesorería Proyectos	-7.103	-6.633
Posición neta de tesorería total	-5.583	-4.451

*Incluye actividades discontinuadas

PNT & Flujo de Caja ex-infraestructuras (incluyendo actividades discontinuadas)

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA (millones de euros)

Caja bruta	4.973
Deuda bruta	-3.452
Posición neta de tesorería	1.521

LIQUIDEZ (millones de euros)

CAJA BRUTA	DEUDA NO DISPUESTA
4.973	965
Total liquidez	5.937

VENCIMIENTOS DE DEUDA (millones de euros)

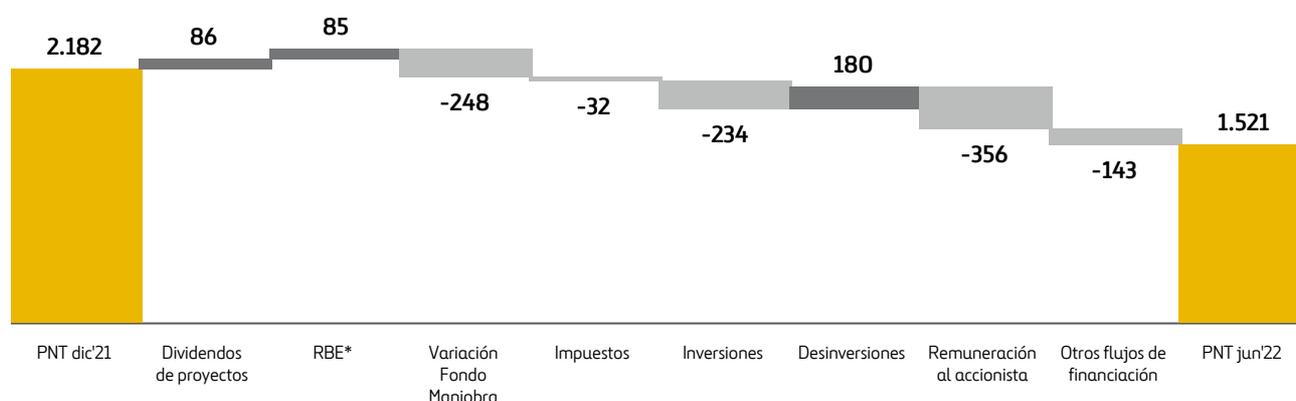
975	17	303	2.135
2022*	2023	2024	> 2025

(*) En 2022, la deuda ex-proyectos de infraestructuras incluye ECP (Euro Commercial Paper) con saldo contable restante a 30 de junio de 2022 de 466 millones de euros con un tipo medio de -0,24%.

RATING

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

DESGLOSE FLUJO CAJA (incluidas actividades discontinuadas)



* RBE excluye la contribución de los proyectos pero incluye el RBE de Servicios

Posición neta de tesorería (PNT) excluyendo proyectos de infraestructura: alcanzó los 1.521 millones de euros en junio de 2022 frente a 2.182 millones de euros en diciembre 2021. Los principales factores de este cambio han sido:

- **Dividendos de proyectos:** 86 millones de euros frente a 65 millones de euros en 1S 2021. Los dividendos de Autopistas alcanzaron los 67 millones de euros en 1S 2022 (53 millones de euros en 1S 2021), incluyendo 58 millones de euros de Managed Lanes (48 millones de euros en 1S 2021), además de 3 millones de euros de OSARs y 2 millones de euros de las autopistas irlandesas. Aeropuertos repartió 6 millones de euros, incluyendo 3 millones de euros del contrato de mantenimiento del aeropuerto de Doha, mientras que en 1S 2021 no se distribuyeron dividendos. Los dividendos de Servicios de 2 millones de euros en 1S 2022 (10 millones de euros en 1S 2021).
- **RBE:** 85 millones de euros (frente a 228 millones de euros en 1S 2021), incluyendo el RBE ex-infra de Autopistas y Aeropuertos que corresponde principalmente a las oficinas centrales.
- La **evolución negativa del fondo de maniobra** que se situó en -248 millones de euros en 1S 2022 (-267 millones de euros en 1S 2021). El fondo de maniobra de Construcción se situó en -205 millones de euros, excluyendo provisiones (-237 millones de euros en 1S 2021), lo que muestra la evolución negativa de la actividad de construcción en Norteamérica a causa de la finalización de proyectos. Esto se compensa parcialmente con la mejora del fondo de maniobra de Servicios (30 millones de euros vs 3 millones de euros en 1S 2021).
- La **inversión neta** alcanzó -53 millones de euros en 1S 2022 frente a 78 millones de euros en 1S 2021. Las inversiones alcanzaron -234 millones de euros (-278 millones de euros en 1S 2021), entre los que destacan los 130 millones de euros invertidos en el proyecto I-66 Managed Lanes. Las desinversiones alcanzaron 180 millones de euros en 1S 2022 (356 millones de euros en 1S 2021), incluyendo la desinversión del negocio de Servicios de Infraestructura en España (171 millones de euros) y algunas actividades del negocio de servicios en el Reino Unido.
- **Remuneración al accionista:** -356 millones de euros en 1S 2022 (-92 millones de euros en 1S 2021), incluyendo -108 millones de euros del pago en efectivo del dividendo flexible y -248 millones de euros de la recompra de acciones.
- **Otros flujos de financiación:** incluye principalmente la posición neta de caja de las compañías desinvertidas.

La posición neta de tesorería al cierre de diciembre (1.521 millones de euros) incluye la caja neta de Servicios (140 millones de euros).

Flujo de caja consolidado*

JUN-22	FLUJO DE CAJA EXCLUIDAS SOCIEDADES CONCESIONARIAS	FLUJO DE CAJA SOCIEDADES CONCESIONARIAS	ELIMINACIONES	FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO
RBE	85	294	0	379
Cobro de dividendos	86	0	-74	12
Variación Provisiones Construcción	-33			-33
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	-215	-20	0	-235
Flujo operaciones sin IS	-76	274	-74	123
Pago de impuestos del ejercicio	-32	-2		-34
Flujo operaciones	-109	272	-74	89
Inversión	-234	-310	143	-401
Desinversión	180	15	0	195
Flujo de inversión	-53	-295	143	-205
Flujo de actividad	-162	-23	69	-116
Flujo de intereses	-1	-139	0	-139
Flujo de capital procedente de socios externos	24	229	-139	114
Remuneración al accionista Ferrovial	-356			-356
Dividendo Flexible	-108			-108
Compra de autocartera	-248			-248
Resto remuneración accionistas minoritarios participadas	-67	-118	70	-115
Otros movimientos de fondos propios	-29	33		3
Variación tipo de cambio	-30	-474		-504
Cambios en perímetro de consolidación	-36	0		-35
Otros movimientos de deuda (no flujo)	-5	21	0	16
Flujo de financiación	-499	-447	-69	-1.015
Variación PNT	-661	-470	0	-1.131
Posición neta inicial	2.182	-6.633		-4.451
Posición neta final	1.521	-7.103	0	-5.583

JUN-21	FLUJO DE CAJA EXCLUIDAS SOCIEDADES CONCESIONARIAS	FLUJO DE CAJA SOCIEDADES CONCESIONARIAS	ELIMINACIONES	FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO
RBE	228	230	0	458
Cobro de dividendos	65	0	-50	14
Variación Provisiones Construcción	-3			-3
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	-264	16	0	-247
Flujo operaciones sin IS	26	247	-50	222
Pago de impuestos del ejercicio	-17	-1		-18
Flujo operaciones	9	246	-50	204
Inversión	-278	-92	15	-355
Desinversión	356	21	0	377
Flujo de inversión	78	-71	15	22
Flujo de actividad	86	174	-35	225
Flujo de intereses	-34	-120	0	-154
Flujo de capital procedente de socios externos	9	17	-15	11
Remuneración al accionista Ferrovial	-92	0	0	-92
Dividendo Flexible	-12			-12
Compra de autocartera	-80			-80
Resto remuneración accionistas minoritarios participadas	-47	-97	50	-94
Otros movimientos de fondos propios	-12	5		-7
Variación tipo de cambio	64	-110		-47
Cambios en perímetro de consolidación	-110	0		-110
Otros movimientos de deuda (no flujo)	4	-5	0	0
Flujo de financiación	-218	-310	35	-494
Variación PNT	-132	-136	-1	-268
Posición neta inicial	1.991	-4.532	0	-2.541
Posición neta final	1.859	-4.668	-1	-2.809

*Incluye actividades discontinuadas

FLUJO EX-PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS (INCLUYENDO ACTIVIDADES DISCONTINUADAS)

Flujo de caja de actividad*

El detalle del flujo de actividad ex-proyectos de infraestructuras antes de impuesto de sociedades es el siguiente:

JUN-22	F.OPERACIONES*	F.INVERSIÓN NETA	F.ACTIVIDAD*	JUN-21	F.OPERACIONES*	F.INVERSIÓN NETA	F.ACTIVIDAD*
Autopistas	67	-132	-65	Autopistas	53	-150	-97
Aeropuertos	6	-13	-8	Aeropuertos	0	-41	-41
Construcción	-152	-37	-188	Construcción	-120	342	222
Servicios	100	160	259	Servicios	184	-35	149
Otros	-96	-32	-128	Otros	-92	-38	-130
Total	-76	-53	-130	Total	26	78	104

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

Flujo de operaciones

A 30 de junio de 2022, el flujo de caja de operaciones ex-proyectos de infraestructuras ascendía a -76 millones de euros (antes de impuestos), por debajo de los 26 millones de euros millones registrados en 1S 2021, impactado por la menor contribución de las actividades de Construcción y Servicios, parcialmente compensado por los mayores dividendos distribuidos de Autopistas y Aeropuertos frente a 1S 2021.

Flujo de operaciones	JUN-22	JUN-21
Dividendos Autopistas	67	53
Dividendos Aeropuertos	6	0
Construcción	-152	-120
Servicios	100	184
Otros*	-96	-92
Flujo de operaciones sin impuestos	-76	26
Pago Impuesto de sociedades	-32	-17
Total	-109	9

* En Otros se incluye el flujo de operaciones correspondiente a Corporación, las matrices de Aeropuertos y Autopistas, la actividad de tratamiento de residuos en Reino Unido, junto con las actividades de Energía y Movilidad.

Detalle del flujo de caja de Construcción y Servicios:

Construcción	JUN-22	JUN-21
RBE	78	128
RBE proyectos	3	6
RBE Ex proyectos	75	119
Variación Provisiones	-33	-3
Cobro de dividendos	12	0
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	-205	-237
Variación descuento de factoring	0	0
Pago de suelo	0	0
Fondo de maniobra	-205	-237
Flujo operaciones sin IS	-152	-120

Servicios	JUN-22	JUN-21
RBE	78	209
RBE proyectos	0	31
RBE Ex proyectos	78	178
Cobro de dividendos	2	10
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	30	3
Variación descuento de factoring	0	-1
Pago de Pensiones Reino Unido	-10	-5
Flujo operaciones sin IS	100	184

El detalle por negocio de Servicios se detallan en la siguiente tabla:

	REINO UNIDO	CHILE	TOTAL SERVICIOS
RBE Ex proyectos	70	8	78
Dividendos y otras devoluciones	2	0	2
Variación descuento de factoring	0	0	0
Pago de pensiones	-10	0	-10
Var. fondo de maniobra	40	-10	30
Flujo de operaciones sin impuestos	102	-3	100

Detalle del flujo de Autopistas y Aeropuertos:

Los dividendos procedentes de Autopistas alcanzaron los 67 millones de euros en 1S 2022 (53 millones de euros en 1S 2021).

Dividendos y devoluciones de capital	JUN-22	JUN-21
407 ETR	0	0
LBJ	16	27
NTE	42	21
Autopistas irlandesas	2	0
Autopistas portuguesas	1	2
Autopistas australianas	4	1
Autopistas españolas	1	1
Resto	0	1
Total	67	53

Los dividendos y devoluciones de capital de Aeropuertos se situaron en 6 millones de euros en 1S 2022 frente a ningún dividendo en 1S 2021.

Aeropuertos	JUN-22	JUN-21
HAH	0	0
AGS	0	0
FMM	3	0
Otros	2	0
Total	6	0

Flujo de inversión

JUN-22	INVERSIÓN	DESINVERSIÓN	FLUJO DE INVERSIÓN
Autopistas	-132	0	-132
Aeropuertos	-13	0	-13
Construcción	-38	1	-37
Servicios	-19	179	160
Otros	-32	0	-32
Total	-234	180	-53

JUN-21	INVERSIÓN	DESINVERSIÓN	FLUJO DE INVERSIÓN
Autopistas	-150	0	-150
Aeropuertos	-41	0	-41
Construcción	-14	356	342
Servicios	-35	0	-35
Otros	-38	0	-38
Total	-278	356	78

El flujo neto de inversión en 2021 (-53 millones de euros) incluye:

- **Inversiones:** -234 millones de euros (-278 millones de euros en 1S 2021), entre los que destacan los 130 millones de euros invertidos en el proyecto I-66 Managed Lanes.
- **Desinversiones:** 180 millones de euros en 1S 2022 (356 millones de euros en 1S 2021), incluyendo la desinversión del negocio de Servicios de Infraestructura en España (171 millones de euros) y algunas actividades del negocio de Reino Unido.

Flujo de financiación

El flujo de financiación incluye:

- **Remuneración al accionista:** -356 millones de euros en 1S 2022 (-92 millones de euros en 1S 2021), incluyendo -108 millones de euros del pago en efectivo del dividendo flexible y -248 millones de euros de la recompra de acciones.
- **El pago neto de intereses** alcanzó -1 millón de euros en 1S 2022.
- **Impacto de tipo de cambio** registró -30 millones de euros, principalmente por el zloty.
- **Cambios en el perímetro de consolidación:** -36 millones de euros.
- **Otros movimientos de deuda no flujo** (-5 millones de euros), que incluyen los movimientos contables de la deuda que no afectan al flujo, como los intereses devengados no pagados, cuyo origen está principalmente en el devengo de los intereses de los bonos.

Posición neta de actividades discontinuadas

La posición neta de tesorería de actividades discontinuadas se situó en 140 millones de euros de deuda a 30 de junio de 2022.

FLUJO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS (INCLUYENDO ACTIVIDADES DISCONTINUADAS)

Flujo de operaciones

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

El desglose del flujo de operaciones de proyectos de infraestructuras:

(Millones de euros)	JUN-22	JUN-21
Autopistas	265	202
Resto	6	44
Total flujo de operaciones	272	246

Flujo de inversión

La siguiente tabla desglosa del flujo de inversión de los proyectos de infraestructuras, principalmente desembolsos realizados correspondientes a inversión en CapEx, llevadas a cabo en el año.

(Millones de euros)	JUN-22	JUN-21
LBJ	-1	-1
NTE	-2	-1
NTE 35W	-93	-73
I-77	-10	-2
I-66*	-186	
Autopistas portuguesas	0	-1
Autopistas españolas	-2	-1
Resto	0	1
Total Autopistas	-294	-78
Resto	-16	-14
Total proyectos	-310	-92
Subvenciones de capital	15	21
Total flujo inversión neto	-295	-71

*La I-66 no estaba consolidada globalmente en junio de 2021

Flujo de financiación

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

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

(Millones de euros)	JUN-22	JUN-21
Autopistas España	-22	-25
Autopistas EE.UU.	-103	-78
Autopistas Portugal	-7	-7
Resto autopistas	0	0
Total autopistas	-132	-110
Resto	-7	-11
Total flujo intereses	-139	-120

Adicionalmente, se incluye en el flujo de financiación el impacto que la variación del tipo de cambio ha tenido en la deuda nominada en moneda extranjera, que en 1S 2022 ha sido de -474 millones de euros, principalmente por depreciación del euro respecto al dólar americano, impactando la deuda neta de las autopistas americanas.

Anexo I – Resultados por negocio

AUTOPISTAS – INTEGRACIÓN GLOBAL

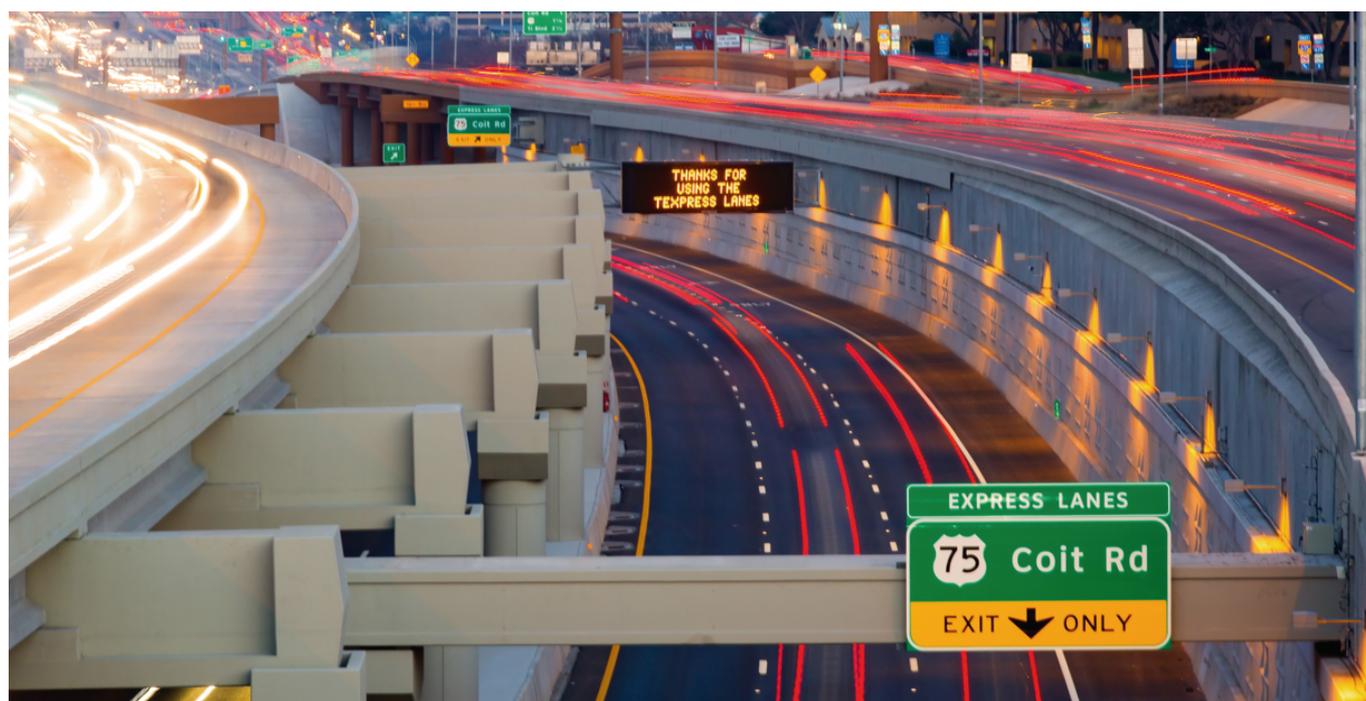
(Millones de euros)	TRÁFICO (IMD)			VENTAS			RBE			MARGEN RBE		DEUDA NETA 100%	
	JUN-22	JUN-21	VAR.	JUN-22	JUN-21	VAR.	JUN-22	JUN-21	VAR.	JUN-22	JUN-21	JUN-22	PARTICIP.
Integración Global													
NTE*	17	15	14,4%	104	68	53,1%	92	59	55,1%	87,9%	86,8%	-1.169	63,0%
LBJ*	19	17	13,4%	70	50	39,8%	57	40	41,5%	81,6%	80,6%	-1.930	54,6%
NTE 35W**	17	17	1,7%	74	53	40,6%	63	44	44,7%	85,8%	83,3%	-1.065	53,7%
I-77*	16	12	35,1%	24	12	105,1%	14	6	140,8%	56,9%	48,5%	-253	65,1%
TOTAL EEUU				272	183	49,2%	226	149	51,6%			-4.417	
Autema	16.794	13.669	22,9%	32	28	13,5%	27	24	12,0%	86,0%	87,2%	-608	76,3%
Aravia***	37.513	31.943	17,4%	21	17	25,2%	19	14	31,5%	88,6%	84,4%	-39	100,0%
TOTAL ESPAÑA				53	45	17,9%	46	39	19,2%			-647	
Azores	11.013	9366	17,6%	15	13	19,2%	14	11	22,7%	89,3%	86,8%	-260	89,2%
Via Livre				7	6	24,6%	2	1	40,9%	21,2%	18,7%	7	84,0%
TOTAL PORTUGAL				22	19	20,9%	15	12	24,3%			-254	
TOTAL MATRICES				7	7	2,4%	-32	-24	-31,4%				
TOTAL AUTOPISTAS				355	253	40,3%	255	175	45,5%	71,9%	69,4%	-5.318	

* Tráfico en millones transacciones. ** Incluye contribución de NTE 3C (en construcción). Deuda neta 100%: incluye los 3 segmentos. *** ARAVIA, el contrato para la conservación y explotación del tramo de la Autovía A2, se ha excluido del perímetro de venta de Servicios. En 2021, el contrato se ha reclasificado como actividad continuada en la División de Autopistas.

AUTOPISTAS – PUESTA EN EQUIVALENCIA (CIFRAS AL 100%)

(Millones de euros)	TRÁFICO (IMD)			VENTAS			RBE			MARGEN RBE		DEUDA NETA 100%	
	JUN-22	JUN-21	VAR.	JUN-22	JUN-21	VAR.	JUN-22	JUN-21	VAR.	JUN-22	JUN-21	JUN-22	PARTICIP.
Puesta en Equivalencia													
407 ETR (Km recorridos, millones)	943	599	57,5%	415	254	62,9%	354	207	70,9%	85,3%	81,4%	-6.357	43,2%
M4	35.064	24.266	44,5%	16	11	47,3%	9	5	66,0%	54,7%	48,5%	-57	20,0%
M3	40.096	30.830	30,1%	9	9	0,0%	5	6	-7,8%	59,6%	64,6%	-54	20,0%
A-66 Benavente Zamora				12	11	7,4%	11	10	7,1%	87,1%	87,3%	-148	25,0%
Serrano Park				3	3	24,1%	2	2	17,8%	67,3%	70,8%	-30	50,0%
Calle-30				91	76	19,6%	56	46	20,6%	61,7%	61,2%	-187	10,0%
Algarve	14.320	8.865	61,5%	17	15	14,3%	15	13	14,8%	88,0%	87,6%	-50	20,0%
IRB				203			107			52,9%		-1.351	24,9%
Toowomba				13	12	10,1%	3	2	20,9%	22,3%	20,3%	-235	40,0%
OSARs**				11	21	-46,7%	7	5	27,4%	59,6%	24,9%	-406	50,0%
Zero ByPass (Bratislava)**				-8	17	-148,4%	-12	15	-184,3%	146,2%	84,0%	-822	35,0%

*Emesa, el contrato de mantenimiento de la M-30 de Madrid, se ha excluido del perímetro de venta de Servicios. En 2021, el contrato se ha reclasificado como actividad continuada en la División de Autopistas. **OSARs y Zero ByPass abrieron al tráfico en 2021, aunque el proyecto no está completo al 100%. OSARs abrió al tráfico en noviembre 2021, pero la apertura completa se espera en 2022. Zero ByPass abrió al tráfico en octubre 2021, aunque el permiso final de ocupación está pendiente y se espera para 2022.



Anexo II – P&G principales activos infraestructuras

407 ETR

(Millones de dólares canadienses)	JUN-22	JUN-21	VAR.
Ventas	573	381	50,2%
RBE	489	310	57,6%
Margen RBE	85,3%	81,4%	
RE	441	263	67,9%
Margen RE	77,0%	68,9%	
Resultado financiero	-214	-224	4,5%
Resultado antes de impuestos	227	39	n.s.
Impuesto de sociedades	-60	-10	n.s.
Resultado neto	167	28	n.s.
Aportación a puesta por equivalencia de Ferrovial (millones de euros)	46	4	n.s.

LBJ

(Millones de dólares americanos)	JUN-22	JUN-21	VAR.
Ventas	76	60	26,6%
RBE	62	48	28,2%
Margen RBE	81,6%	80,6%	
RE	46	36	29,5%
Margen RE	60,4%	59,1%	
Resultado financiero	-40	-35	-14,3%
Resultado neto	6	0	n.s.
Aportación a Ferrovial*	3	0	n.s.

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

NTE

(Millones de dólares americanos)	JUN-22	JUN-21	VAR.
Ventas	113	82	38,6%
RBE	100	71	40,4%
Margen RBE	87,9%	86,8%	
RE	80	56	42,8%
Margen RE	70,8%	68,8%	
Resultado financiero	-26	-25	-2,4%
Resultado neto	54	31	75,7%
Aportación a Ferrovial*	32	16	94,0%

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

HAH

(Millones de libras)	JUN-22	JUN-21	VAR.
Ventas	1.281	348	267,5%
RBE	748	-27	n.s.
Margen RBE	58,4%	-7,9%	
Amortizaciones y deterioros	-385	-425	-9,6%
RE	363	-453	180,2%
Margen RE	28,3%	-129,9%	
Resultado financiero	-318	-446	28,6%
Rtdo. antes de impuestos	45	-899	105,0%
Impuesto de sociedades	-25	9	n.s.
Resultado neto	20	-889	102,2%
Aportación a Pta. equivalencia de Ferrovial (Euros)	0	-238	100,0%

Heathrow SP & HAH

(Millones de libras)	Ventas			RBE			Margen RBE		
	JUN-22	JUN-21	VAR.	JUN-22	JUN-21	VAR.	JUN-22	JUN-21	Var. (pbs)
Heathrow SP	1.280	348	267,8%	744	-33	n.s.	58,1%	-9,5%	6.768
Excepcionales y Ajustes	1	0	n.s.	3	6	-40,9%	448,8%	-9,5%	n.s.
Total HAH	1.281	348	267,5%	748	-27	n.s.	58,4%	-7,9%	6.626

NTE 35W

(Millones de dólares americanos)	JUN-22	JUN-21	VAR.
Ventas	80	63	27,3%
RBE	69	53	31,1%
Margen RBE	85,8%	83,3%	
RE	55	41	34,0%
Margen RE	67,9%	64,5%	
Resultado financiero	-22	-21	-0,6%
Resultado neto	33	19	70,7%
Aportación a Ferrovial*	16	9	88,5%

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

I-77

(Millones de dólares americanos)	JUN-22	JUN-21	VAR.
Ventas	26	14	85,8%
RBE	15	7	118,1%
Margen RBE	56,9%	48,5%	
RE	10	4	141,4%
Margen RE	39,8%	30,6%	
Resultado financiero	-6	-6	-2,1%
Resultado neto	5	-1	n.s.
Aportación a Ferrovial*	3	-1	n.s.

*Activo integrado globalmente, contribución al resultado neto (millones de euros). 65,10% participación.

AGS

(Millones de libras)	JUN-22	JUN-21	VAR.
Ventas	75	25	196,8%
RBE	19	-14	236,1%
Margen RBE	25,8%	-56,2%	
Amortizaciones	-18	-19	-4,8%
RE	1	-33	104,1%
Margen RE	1,8%	-130,8%	
Resultado financiero	-20	-18	-6,2%
Rtdo. antes de impuestos	-18	-52	64,8%
Impuesto de sociedades	1	-44	101,5%
Resultado neto	-18	-95	81,7%
Aportación a Pta. equivalencia de Ferrovial (Euros)	0	-20	100,0%

Anexo III – 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. 2022-2021	TIPO DE CAMBIO MEDIO (PYG)	Var. 2022-2021
Libra Esterlina	0,8608	0,3%	0,8442	-2,4%
Dólar Americano	1,0483	-11,5%	1,0878	-9,4%
Dólar Canadiense	1,3493	-8,2%	1,3814	-7,8%
Zloty Polaco	4,7013	4,0%	4,6514	2,5%
Dólar Australiano	1,5166	-4,0%	1,5191	-3,2%

Anexo IV – Remuneración al accionista

DIVIDENDO FLEXIBLE

La compañía celebró su Junta General de Accionistas el 7 de abril de 2022. En la misma se aprobaron dos aumentos de capital social, mediante la emisión de nuevas acciones ordinarias, sin prima de emisión, de la misma clase y serie que las actualmente en circulación, con cargo a reservas.

Dichos aumentos, se enmarcan dentro del sistema de retribución a los accionistas, denominado “Ferrovial Dividendo Flexible”, que inició la Sociedad en 2014. El objetivo del programa es ofrecer a todos los accionistas de Ferrovial la opción, a su libre elección, de recibir acciones liberadas de Ferrovial de nueva emisión, sin alterar por ello los pagos en efectivo a sus accionistas, ya que podrían optar, alternativamente, por recibir un importe en efectivo mediante la transmisión a Ferrovial (de no hacerlo en el mercado) de los derechos de asignación gratuita recibidos por las acciones que posean.

El primer dividendo flexible (equivalente al dividendo complementario de 2021) tuvo lugar en Mayo 2022, con el siguiente resultado:

Detalles dividendo flexible	MAYO-22
Precio fijo garantizado de compra derechos	0,278
Número derechos para recibir acción nueva	87
% accionistas optaron a acciones	47,06 %
% accionistas eligieron pago en efectivo	52,94 %
Número de acciones nuevas emitidas	3.968.559
Numero de derechos adquiridos	388.337.800

RECOMPRA Y AMORTIZACIÓN DE ACCIONES

El 24 de febrero de 2022, el Consejo de Administración de Ferrovial acordó llevar a cabo un programa de recompra de acciones propias de conformidad con la autorización concedida por la Junta General de Accionistas celebrada el 5 de abril de 2017 bajo el punto décimo del orden del día y en base a la autorización de la Junta General de Accionistas de 2022 (punto 13).

El Programa de Recompra se llevará a cabo según los siguientes términos:

- Finalidad: reducir el capital social de Ferrovial, previo acuerdo de la Junta General de Accionistas.
- Inversión máxima neta: 500 millones de euros o 34 millones de acciones, 4,635% del capital social de Ferrovial a la fecha de la comunicación del programa de recompra.
- Duración: 1 de marzo - 5 de diciembre de 2022.

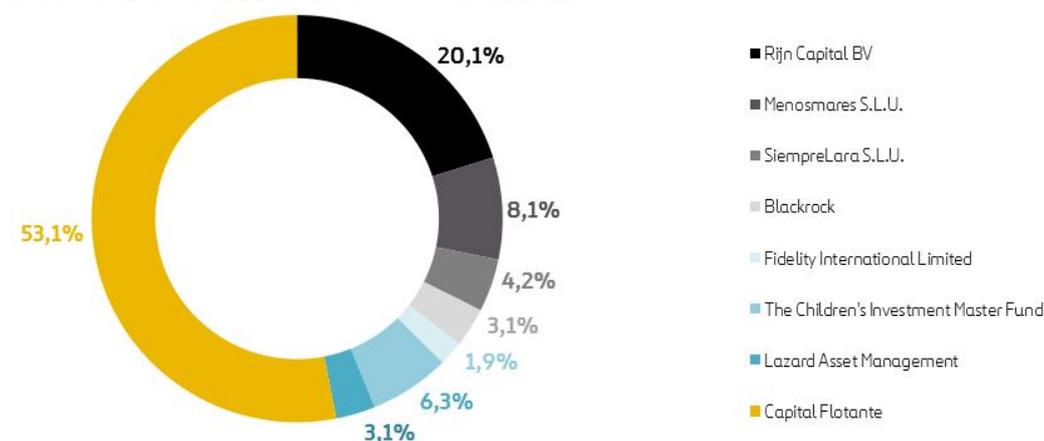
La Junta General de Accionistas del 7 de abril de 2022 aprobó una reducción del capital social mediante la amortización de un máximo de 40.500.783 acciones de Ferrovial, lo que representa el 5,521% del capital social.

Ferrovial poseía 15.092.811 acciones propias a finales de junio de 2022, de las cuales 4.331.213 fueron adquiridas en 2021 y se amortizarán a lo largo de 2022, junto con las acciones adquiridas en el marco del programa de recompra de acciones.

El capital social de Ferrovial a 30 de junio de 2022 es de 147.514.208 euros, totalmente suscrito y desembolsado. El capital social está compuesto por 737.571.040 acciones ordinarias de una única clase, de veinte céntimos de euro (0,20 euros) de valor nominal cada una.

Anexo V – Estructura accionarial

ESTRUCTURA ACCIONARIAL (CNMV) A 30 JUNIO DE 2022



Anexo VI – Hechos posteriores al cierre de 1S 2022

Ferrovial, a través de su división de Aeropuertos, ha alcanzado el cierre financiero de la adquisición de una participación del 60% de la sociedad que gestiona la concesión del Aeropuerto Internacional de Dalaman, en Turquía. YDA Group, que opera el activo desde 2006 y mantendrá un 40% de la participación, ha llevado a cabo importantes mejoras en sus instalaciones. El acuerdo de adquisición se ha completado dentro de los plazos previstos, cumpliéndose todas las condiciones, incluida la aprobación por parte de las autoridades locales.

El grupo YDA se adjudicó en 2014 la concesión de la operación del aeropuerto para los siguientes 26 años, y recientemente la amplió hasta 2042. El contrato incluía la construcción de una nueva terminal internacional, que entró en servicio en el año 2018. Las tarifas por pasajero están fijadas en el contrato de concesión y se recaudan en euros, por lo que la mayor parte de los ingresos se producen en esta divisa.

Anexo VII – Principales riesgos e incertidumbres de las áreas de actividad para 1S 2022

Los principales riesgos e incertidumbres para el segundo semestre del año están relacionados con la evolución del conflicto en Ucrania y la situación de la pandemia en los países en los que Ferrovial opera y con cómo afectará a los negocios y activos de Ferrovial.

Respecto a COVID-19, como se ha observado desde principios de la pandemia, las divisiones de Construcción y Servicios han demostrado ser resilientes incluso en los peores momentos de la pandemia, por ello que se espera que estos negocios mantengan su actividad normal en un futuro previsible.

Por otra parte, los segmentos de infraestructuras Autopistas y Aeropuertos han continuado su tendencia positiva iniciada en 2021, destacando especialmente en el negocio de Aeropuertos gracias al levantamiento completo de las restricciones en Reino Unido desde marzo de 2022.

Respecto al conflicto de Ucrania que empezó en febrero de 2022, la exposición directa de Ferrovial al conflicto es limitada, dado que su actividad no se encuentra en Rusia ni en Ucrania. No obstante, podría verse afectada indirectamente en función de la naturaleza de algunas operaciones, especialmente el negocio de la división de Construcción, debido a los efectos derivados del aumento de costes de algunas materias primas. Sin embargo, Ferrovial no espera ningún impacto material relacionado con el conflicto.

DIVISIÓN DE AUTOPISTAS

Esta división seguirá trabajando para conseguir nuevos contratos para su cartera durante la segunda mitad del año en sus mercados objetivo, centrándose principalmente en proyectos greenfields complejos, dado su alto potencial de creación de valor. Ferrovial se ha pre calificado en dos procesos: I-10 Calcasieu River (Luisiana, EE.UU.) e Inglewood Transit Connector (LA, California) y se está trabajando en el RFQ de la SR400 en Georgia.

Los trabajos de construcción continuarán en varios proyectos, como la autopista de peaje I-66 en Virginia (EE.UU.), la NTE 35 W Segmento 3C (Texas, EE.UU.) en Norteamérica, la Ruta del Cacao en Colombia y el Túnel de Silvertown en Reino Unido. Se espera que la autopista I-66 en Virginia entre en funcionamiento durante el 2S 2022, la concesión tiene una duración de 50 años desde el cierre comercial.

Autopistas de Estados Unidos: Las Managed Lanes en Estados Unidos mostraron una sólida recuperación a pesar del entorno macro global. El volumen de tráfico de NTE, NTE 35W e I-77 se situó por encima de los niveles de 2019. El tráfico de LBJ se encuentra aún por debajo de los niveles de 2019.

Se distribuyeron dividendos de NTE y LBJ a los accionistas en junio de 2022 por un total de 63,7 millones de dólares. El Consejo seguirá monitorizando el rendimiento de los activos para cualquier posible reparto de dividendos a los accionistas en 2S 2022.

407 ETR: La evolución del tráfico en 407 ETR sigue viéndose afectada por la pandemia, pero mostró una recuperación progresiva y constante todos los meses del 1S 2022. La evolución del tráfico de este proyecto se monitorizará durante el segundo semestre del año. 407 ETR mantuvo suficiente liquidez para hacer frente a todas sus obligaciones financieras durante el 2T 2022.

No se abonaron dividendos a los accionistas en 2T 2022 y el Consejo aprobó un dividendo de 200 millones de dólares canadienses para 3T 2022. El Consejo de 407 ETR seguirá monitorizando el rendimiento del activo y analizará cualquier posible reparto de dividendos a los accionistas, según corresponda.

En 2021, **Ferrovial adquirió el 24,86% del capital de la sociedad cotizada india IRB Infrastructure Developers**, por 369 millones de euros. IRB es uno de los líderes sectoriales del mercado indio, gestionando 24 proyectos y alrededor de 2.500km de autopistas.

En 1S 2022, IRB consiguió alcanzar importantes hitos de su cartera de proyectos en desarrollo, logrando el Appointed Date (luz verde para iniciar la construcción) para dos proyectos (Pathankot Mandi y Dankuni Palsit) y el cierre financiero de otros dos proyectos (Chittoor Thatchur y Ganga Expressway Group 1). Ganga Expressway Group 1 es un proyecto greenfield con una inversión total de 6.538 millones de rupias. El proyecto comprende la construcción, operación y transferencia del corredor de la autopista con seis carriles de 129.7km (ampliable a ocho carriles) entre Meerut y Budaun en Uttar Pradesh.

Para facilitar nuestra estrategia de lograr un crecimiento sostenible, IRB pretende optimizar los activos en cartera con el fin de desbloquear valor para financiar proyectos futuros.

En septiembre de 2020, **Ferrovial alcanzó un acuerdo a través de Cintra para vender el 49% de su participación en Norte Litoral y su 48% de participación en Via do Infante (Algarve)** a DIF Capital Partners. Como parte del acuerdo, Cintra mantendrá un contrato de gestión de ambos activos. La venta de Norte Litoral se completó en julio 2021, pero la de Algarve se completará en 2S 2022.

En junio de 2019, se alcanzó un **acuerdo para transferir el 65% de Ausol I y Ausol II**, en Málaga, al fondo francés de infraestructuras Meridiam. Como resultado de este acuerdo, Ferrovial conservó una participación del 15% en estas concesiones, reservándose una opción de venta y concediendo también una opción de compra a Meridiam. La venta completa está prevista para el 2S de 2022.

DIVISIÓN DE AEROPUERTOS

La industria de la aviación global se está recuperando de la pandemia pero las secuelas del COVID siguen planteando retos al sector a medida que este recupera su capacidad. Las últimas previsiones asumen que la segunda mitad de 2022 seguirá arrojando una evolución excelente, en línea con lo ya se ha experimentado durante el 2T (tras el levantamiento de las restricciones).

No se han identificado impactos relevantes por la guerra en Ucrania, aunque sigue existiendo cierta incertidumbre por el posible impacto futuro si la economía sigue estando bajo presión.

Aeropuerto de Heathrow: El número de pasajeros es mayor ahora que en cualquier otro momento desde el inicio de la pandemia, ya que los viajeros pueden disfrutar del primer verano en tres años sin restricciones en Reino Unido. Las cifras de pasajeros se están recuperando más rápido en Heathrow que en cualquier otro hub de la Unión Europea.

Para gestionar la demanda, algunas aerolíneas participaron en el programa gubernamental de "amnistía de slots", aunque el nivel de compromiso no fue suficiente para equilibrar el aumento de la demanda con los niveles de capacidad existentes. Tras una evaluación, el aeropuerto decidió que el número máximo de pasajeros salientes que pueden atender las aerolíneas, los servicios de asistencia tierra y el aeropuerto en conjunto durante el verano es como máximo de 100.000 al día. Dado que el número de pasajeros está previsto que supere esta cifra, el aeropuerto ha tomado la decisión responsable de aplicar un límite de salidas diarias, al igual que muchos otros aeropuertos de todo el mundo.

Siguen existiendo retos regulatorios, ya que la propuesta de la CAA impide la consecución de mejoras clave. La reciente perturbación de todo el sector de la aviación ha demostrado por qué Heathrow necesita el nivel de inversión que le solicitó a la CAA. La propuesta final actual de la CAA no podrá ofrecer los servicios de calidad que los pasajeros esperan de Heathrow y solo sirve para impedir la consecución de mejoras clave para los pasajeros, al mismo tiempo que hace aflorar serias dudas sobre el atractivo de Reino Unido para la inversión privada. La regulación económica debería favorecer, y no impedir, la inversión privada en las infraestructuras británicas para beneficio de los usuarios. Todavía hay tiempo para que la CAA corrija su postura con un plan que dé prioridad a los pasajeros.

AGS: AGS Aiports Limited ha recuperado el 62% del volumen de pasajeros desde 2019 en los primeros seis meses de 2022. La recuperación del impacto de la pandemia de COVID-19 ha sido más fuerte de lo esperado, pero preocupa el aumento de la inflación y de los tipos de interés, que se están controlando de cerca y cuyo impacto potencial se está analizando a diario.

AGS está colaborando con sus socios de negocio para garantizar que la escasez de personal está controlada y se minimice el riesgo operativo. AGS continúa gestionando su base de costes para recuperar pérdidas y siguiendo de cerca los factores económicos.

Más allá de la recuperación del COVID-19, en 2S 2022, AGS Airports seguirá implicada en el proceso de ampliación de la pista de Southampton.

JFK: En junio de 2022, Ferrovial se convirtió en el accionista principal (49% de participación) de la sociedad que construirá y gestionará la concesión de la nueva Terminal 1 del Aeropuerto JFK (Nueva York). Las obras se iniciaron en julio y se estima que se prolongarán hasta el segundo semestre de 2022.

Aeropuerto de Dalaman: En julio de 2022, se firmó la adquisición del 60% de la sociedad que gestiona la concesión del Aeropuerto Internacional Dalaman en Turquía. Se trata de una importante zona vacacional tanto para pasajeros nacionales como internacionales, cuyo tráfico se ha ido recuperando a lo largo de 2022 con el levantamiento de las restricciones a los viajes. Se han reducido los pasajeros rusos y ucranianos en el aeropuerto pero el impacto es limitado y se compensan en parte con un mayor número de viajeros británicos y alemanes.

DIVISIÓN DE CONSTRUCCIÓN

La evolución de la actividad de construcción del grupo en la segunda mitad de 2022 en los mercados principales seguirá expuesta a las nuevas condiciones del escenario macro. La Dirección está controlando de cerca la situación para reducir el impacto, está iniciando negociaciones con clientes o reclamando a las administraciones públicas cuando es posible (principalmente España y Polonia). En cuanto a los mercados principales:

Estados Unidos: La actividad evoluciona según las expectativas en ritmo de construcción. Varios importantes proyectos están cerca de su finalización: I-66 (Virginia), I-285 (Georgia), Grand Parkway (Texas) y California High Speed Rail (California). Otros, como I-35 NEX, se encuentran aún en una fase muy inicial (principalmente el diseño). Evolución positiva de Webber gracias a una cartera recurrente en Texas y a un margen estable.

Polonia: En Polonia la licitación pública mantiene buenas perspectivas gracias al presupuesto y los plazos de los planes nacionales de carreteras y ferrocarriles en el largo plazo. No obstante, se espera que el crecimiento de ingresos se mantenga en los niveles actuales gracias a una mejor selección de los procesos de licitación, con el objetivo de reducir las tensiones sobre la rentabilidad del sector relacionadas con el aumento de los costes de personal y materias primas. Sin embargo, se han alcanzado importantes adjudicaciones en 2022, algunas de ellas pendientes de reconocer en cartera (23% del total de la división) como la terminal portuaria de Gdansk (245 millones de euros).

España: Los ingresos siguen reduciéndose ligeramente a causa de la falta de crecimiento de la inversión pública y la mayor competencia en las licitaciones públicas, compensado parcialmente por los proyectos de construcción privada. Seguimos siendo selectivos con los contratos, priorizando la rentabilidad sobre el volumen. En todo caso, la cartera ibérica sigue representando el 15% del negocio total.

En cuanto a otras áreas, la exposición a Reino Unido de la división es del 10% de los ingresos y del 8% de la cartera a fecha de junio de 2022. En los próximos meses, el progreso se centrará en grandes obras, como Thames Tideway Tunnel, Silvertown o High Speed 2 (una vez que se finalicen las extensiones de la línea norte del Metro de Londres y de Farringdon). Por último, los contratos en LATAM se concentran principalmente en Chile (3% de la cartera a fecha de junio) y en Australia, donde se han iniciado las obras del Metro de Sídney, junto con la reciente e importante adjudicación de Coffs Harbour (450 millones de euros) siguen aumentando la cartera (5%).

RIESGO FINANCIERO Y DE CAPITAL

Los principales riesgos financieros y de capital a los que se expone Ferrovial se describen detalladamente en las cuentas anuales consolidadas del ejercicio financiero 2021. A continuación se detallan los principales riesgos financieros y de capital:

- Variaciones de tipos de interés
- Variaciones de tipo de cambio
- Riesgo de crédito y de contrapartida
- Riesgo de liquidez
- Riesgo de renta variable
- Riesgo de inflación
- Riesgo de gestión de capital

En cuanto a las variaciones de los tipos de cambio, debe tenerse en cuenta que el valor del dólar estadounidense y del dólar australiano se ha apreciado ligeramente frente al euro durante la primera mitad de 2022, cerrando en 0,86081 libras/euros, 1,0483 dólares estadounidenses/euros, 1,51655 dólares australianos/euros y 1,34929 dólares canadienses/euros a 30 de junio, implicando una depreciación del 2,3% y una apreciación del 7,8%, 3,1% y 6,1% respectivamente en comparación con diciembre de 2021. El impacto de la apreciación del euro ya se recoge en los fondos propios de la sociedad.

En lo relativo a la exposición al riesgo de tipo de cambio, debe mencionarse que la compañía ha contratado coberturas por un valor nominal de 1.927 millones de dólares estadounidenses, de 4.377 millones de dólares canadienses y de 233 millones de libras esterlinas. Estas cubrirán un tipo de cambio medio de 1,0921 dólares estadounidenses/euros, 1,3741 dólares canadienses/euros y 0,8645 libras/euros. La estrategia de la sociedad en este sentido es garantizar el valor de sus activos.

LIQUIDEZ Y EMPRESA EN FUNCIONAMIENTO

Ferrovial afronta el ejercicio 2022 con una posición de liquidez elevada. En junio de 2022, la posición neta de tesorería ex-proyectos de infraestructura ascendía a 1.521 millones. (2.182 millones en diciembre de 2021).

Incluso en el peor de los escenarios, si bien esto supondría un deterioro importante de la posición de caja de la Compañía, la caja disponible seguiría siendo suficiente para hacer frente a los compromisos. Las finanzas de Ferrovial son suficientes para garantizar la capacidad del Grupo de seguir operando según el principio de empresa en funcionamiento durante los ejercicios 2022 y 2023, sin que se hayan identificado grandes incertidumbres que pongan en duda esta conclusión.

Anexo VIII – Medidas Alternativas de Rendimiento

La compañía presenta sus resultados de acuerdo con la normativa contable generalmente aceptada (NIIF). Adicionalmente, la Dirección proporciona en el Informe de Gestión de marzo otras medidas financieras no reguladas en las NIIF, denominadas APM's (Alternative Performance Measures), según las Directrices del European Securities and Markets Authority (ESMA). La Dirección utiliza estos APMs en la toma de decisiones y para evaluar el rendimiento de la compañía. A continuación, se detallan los desgloses requeridos por el ESMA para cada APM sobre definición, reconciliación, explicación del uso, comparativa y coherencia. Se proporciona información más detallada en la página web corporativa: <http://www.ferrovial.com/es/accionistas-e-inversores/informacion-financiera/informacion-financiera-trimestral/>. Adicionalmente, en dicha página web se proporciona la reconciliación del Crecimiento Comparable, Cartera y Resultados proporcionales.

EBITDA = Resultado bruto de explotación (RBE)

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

CRECIMIENTO COMPARABLE ("LIKE FOR LIKE GROWTH" LfL)

- **Definición:** variación relativa interanual en términos comparables de la cifra de ventas, el EBITDA/RBE, el resultado de explotación y la cartera. El comparable se calcula ajustando el año actual y el anterior acorde a las siguientes reglas:
 - Eliminación del efecto por tipo de cambio, calculando los resultados de ambos períodos con el tipo del período actual.
 - Eliminación del resultado de explotación de ambos periodos del impacto por deterioros de inmovilizado y resultados por desinversiones en compañías (corresponde con la cifra reportada en la línea "deterioros y enajenación de inmovilizado").
 - En el caso de desinversiones de compañías y pérdidas de control, la homogeneización del resultado operativo se realiza eliminando los resultados operativos de la compañía vendida cuando el impacto ocurrió el año anterior, o si ocurre en el año bajo análisis, considerando el mismo número de meses en ambos periodos.
 - Eliminación en ambos periodos de los costes de reestructuración.
 - En adquisiciones de nuevas compañías, que se consideren materiales, eliminando en el periodo actual los resultados operativos derivados de esas compañías, excepto en el caso de que dicha eliminación no sea posible por el alto grado de integración con otras unidades de reporting (compañías materiales son aquellas cuya cifra de ventas representa $\geq 5\%$ de la cifra de ventas de la unidad de reporte antes de la adquisición).

- En el caso de cambio en el modelo contable de un contrato o activo, cuando este sea material, la homogenización se realiza aplicando el mismo modelo contable al resultado operativo del año anterior.
- Eliminación en ambos periodos de otros impactos no recurrentes (principalmente relacionados con impactos fiscales y de personal) considerados relevantes para un mejor entendimiento de los resultados subyacentes de la compañía.
- Con respecto a los negocios de la división de Servicios que se encuentran en venta o han sido vendidos en el ejercicio actual, los cuales en la Cuenta de Resultados Consolidada se presentan como actividades discontinuadas, para un mejor seguimiento de la evolución de sus resultados, en el Informe de Gestión se presentan de forma separada sus Ventas, EBITDA/RBE y la cartera, a pesar de que estén clasificados como actividades discontinuadas.
- Nota: los nuevos contratos en el negocio de Autopistas que entren en explotación no se consideran adquisiciones y, por lo tanto, no se ajustan en el comparable.
- **Reconciliación:** el crecimiento comparable se presenta en columnas separadas en la sección Evolución de los negocios del Informe de Gestión y su reconciliación en el Anexo proporcionado en la web.
- **Explicación del uso:** el comparable es utilizado para proporcionar una medida más homogénea del rendimiento subyacente de los negocios, excluyendo aquellos elementos no recurrentes que inducirían a una malinterpretación de los crecimientos reportados, o impactos como variaciones en el tipo de cambio o cambio en el perímetro de consolidación que distorsionan la comparabilidad de la información. Permite, adicionalmente, presentar la información homogénea asegurando así su uniformidad, proporcionando un mejor entendimiento de la evolución de cada uno de los negocios.
- **Comparativas:** el crecimiento comparable se desglosa sólo para el período actual comparado con el período anterior.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular el crecimiento comparable es el mismo que el año anterior.

DEUDA NETA CONSOLIDADA

- **Definición:** es el saldo neto de tesorería y equivalentes (incluyendo caja restringida a corto y largo plazo), menos deudas financieras a corto y largo plazo (deuda bancaria y bonos), incluyendo el saldo relativo a derivados por tipo de cambio que cubren tanto emisión de deudas en moneda distinta de la moneda de la sociedad emisora como posiciones de caja con riesgo de cambio. El pasivo por arrendamientos (por la aplicación de la norma NIIF 16) no forma parte de la Deuda Neta Consolidada.
- **Reconciliación:** la reconciliación detallada viene desglosada en el apartado de Deuda Neta del Informe de Gestión Intermedio de marzo.
- **Explicación del uso:** es un indicador financiero utilizado por inversores, analistas financieros, agencias de rating, acreedores y otras partes para determinar la posición de endeudamiento de una compañía. Adicionalmente, se desglosa la Deuda Neta en dos categorías:
 - **Deuda neta de proyectos de infraestructuras.** Es la deuda asegurada ("ring-fenced") que no posee recurso para el accionista o con recurso limitado a las garantías otorgadas. Es la deuda correspondiente a las sociedades consideradas Proyecto.
 - **Deuda neta ex proyectos.** Es la deuda neta del resto de los negocios, incluyendo compañías holding del grupo y del resto de negocios que no tengan el tratamiento de sociedades Proyecto. La deuda incluida en este cálculo es con recurso, y es, por lo tanto, la medida utilizada por inversores, analistas financieros y

agencias de rating para valorar el apalancamiento, fortaleza financiera, flexibilidad y riesgos de la Compañía.

- **Comparativas:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular la deuda neta es el mismo que el año anterior.

LIQUIDEZ EX PROYECTOS

- **Definición:** es la suma de la tesorería y equivalentes ex proyectos y de las líneas de crédito a corto y largo plazo comprometidas no dispuestas al final del periodo que corresponden a créditos concedidos por entidades financieras que podrán ser dispuestos por la Compañía en los plazos, importe y resto de condiciones acordadas en el contrato.
- **Reconciliación:** la reconciliación viene desglosada en el Informe de Gestión Intermedio de marzo.
- **Explicación del uso:** es un indicador financiero utilizado por inversores, analistas financieros, agencias de rating, acreedores y otras partes para determinar la liquidez de la que la compañía dispone para hacer frente a cualquier compromiso.
- **Comparativas:** la compañía no presenta comparativas de años anteriores por no considerar relevante la información.
- **Coherencia:** se establece por primera vez el criterio para explicar la liquidez del Grupo.

CARTERA

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

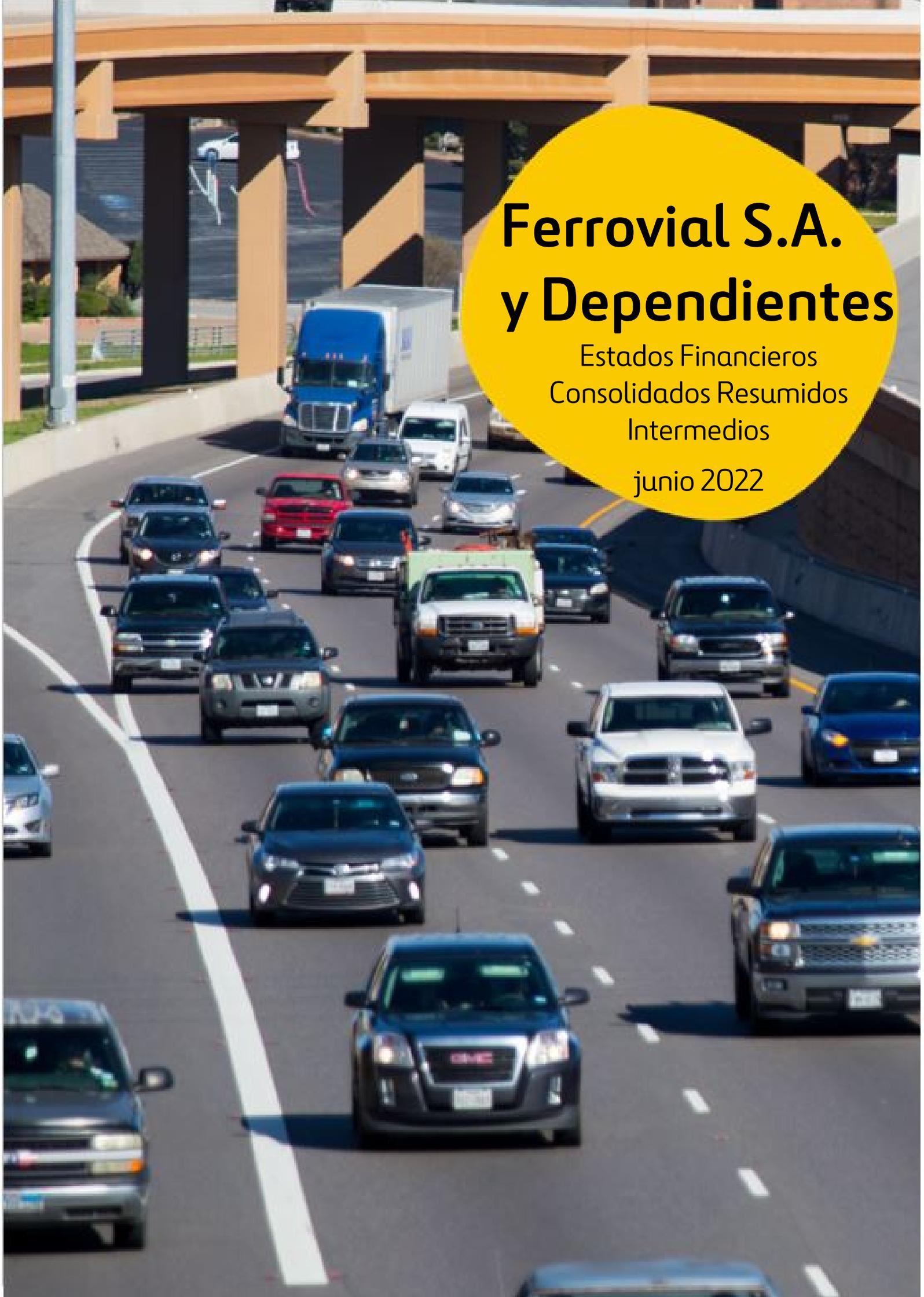
- **Comparativas:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular la cartera es el mismo que el año anterior.

RESULTADOS PROPORCIONALES

- **Definición:** los resultados proporcionales de Ferrovial se calculan de la siguiente manera:
 - Divisiones de infraestructuras (Autopistas y Aeropuertos): los resultados proporcionales de los proyectos de infraestructuras se calculan como la contribución a los resultados consolidados en función del porcentaje de participación que ostenta Ferrovial en dichos proyectos, independientemente del criterio de consolidación utilizado.
 - Resto de divisiones: los resultados proporcionales incluyen las mismas cifras que la cuenta de resultados consolidada, por considerarse que la diferencia de aplicar el método de consolidación proporcional no sería relevante.

Esta información se prepara para el resultado bruto de explotación.

- **Reconciliación:** la reconciliación entre las cifras totales y las cifras proporcionales viene desglosada en el Anexo proporcionado en la web.
- **Explicación del uso:** los resultados proporcionales pueden resultar útiles para inversores y analistas financieros con el objeto de entender cuál es el peso real de las diferentes divisiones del grupo en los resultados operativos del mismo, especialmente teniendo en cuenta el peso que tienen en el valor del grupo determinados activos consolidados por puesta en equivalencia como la autopista 407 ETR en Toronto y el aeropuerto de Heathrow. Es un indicador que presentan otros competidores con participaciones significativas en proyectos de infraestructura consolidados por puesta en equivalencia.
- **Comparativas:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular los resultados proporcionales es el mismo que el año anterior.



Ferrovial S.A. y Dependientes

Estados Financieros
Consolidados Resumidos
Intermedios

junio 2022

A	ESTADO CONSOLIDADO DE SITUACIÓN FINANCIERA AL 30 DE JUNIO DE 2022 Y 31 DE DICIEMBRE DE 2021	<u>27</u>
B	CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA DE LOS PERIODOS DE SEIS MESES TERMINADOS EL 30 DE JUNIO DE 2022 Y 2021	<u>29</u>
C	ESTADO CONSOLIDADO DE RESULTADO GLOBAL PARA LOS PERIODOS DE SEIS MESES TERMINADOS EL 30 DE JUNIO DE 2022 Y 2021	<u>30</u>
D	ESTADO CONSOLIDADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DE LOS PERIODOS DE SEIS MESES TERMINADOS EL 30 DE JUNIO DE 2022 Y 2021	<u>31</u>
E	ESTADO CONSOLIDADO DE FLUJO DE CAJA DE LOS PERIODOS DE SEIS MESES TERMINADOS EL 30 DE JUNIO DE 2022 Y 2021	<u>32</u>
F	NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS RESUMIDOS INTERMEDIOS DEL PERIODO DE SEIS MESES TERMINADO EL 30 DE JUNIO DE 2022	<u>33</u>
1	ACTIVIDADES DE LA SOCIEDAD Y CAMBIOS EN EL PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN	<u>33</u>
2	IMPACTO COVID-19	<u>35</u>
3	RESUMEN DE LAS PRINCIPALES POLÍTICAS CONTABLES	<u>38</u>
4	INFORMACIÓN FINANCIERA POR SEGMENTOS Y MERCADOS GEOGRÁFICOS	<u>39</u>
5	PRINCIPALES VARIACIONES DEL ESTADO CONSOLIDADO DE SITUACIÓN FINANCIERA	<u>39</u>
6	PATRIMONIO NETO	<u>44</u>
7	POSICIÓN NETA DE TESORERÍA	<u>45</u>
8	ACTIVOS FINANCIEROS NO CORRIENTES Y DERIVADOS FINANCIEROS A VALOR RAZONABLE	<u>47</u>
9	DESGLOSES RELATIVOS A LA CUENTA DE RESULTADOS	<u>49</u>
10	ACTIVOS Y PASIVOS CONTINGENTES Y COMPROMISOS DE INVERSIÓN	<u>50</u>
11	PLANTILLA	<u>53</u>
12	COMENTARIOS SOBRE ESTACIONALIDAD	<u>54</u>
13	OPERACIONES VINCULADAS	<u>54</u>
14	REMUNERACIONES AL CONSEJO	<u>55</u>
15	INFORMACIÓN FINANCIERA INDIVIDUAL SELECCIONADA	<u>56</u>
16	ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE	<u>56</u>
17	ANEXOS	<u>57</u>

**ESTADO CONSOLIDADO DE SITUACIÓN FINANCIERA A 30 DE JUNIO DE 2022 Y 31
DE DICIEMBRE DE 2021**

ACTIVO (Millones de euros)	NOTA	30.06.2022	31.12.2021
Activos no corrientes		17.319	15.794
Fondo de comercio de consolidación	5.2	453	420
Activos intangibles		135	126
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	5.3	12.436	11.185
Activos modelo intangible		12.269	11.016
Activos modelo cuenta a cobrar		167	169
Inversiones inmobiliarias		0	0
Inmovilizado material		390	348
Derecho de uso sobre activos en arrendamiento		148	156
Inversiones en asociadas	5.4	2.057	1.838
Activos financieros no corrientes	8	944	879
Préstamos a largo plazo a sociedades asociadas		237	227
Caja restringida en proyectos de infraestructura y otros activos financieros	7	601	579
Resto de cuentas a cobrar		106	73
Impuestos diferidos	5.7	543	549
Derivados financieros a valor razonable largo plazo	8.2	213	293
Activos corrientes		8.238	9.102
Activos clasificados como mantenidos para la venta	1.3	1.135	1.761
Existencias		446	405
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes		82	78
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	5.5	1.495	1.317
Clientes por ventas y prestaciones de servicios		1.182	1.045
Otras cuentas a cobrar a corto plazo		313	272
Otros activos financieros a corto plazo		0	11
Tesorería y equivalentes	7	5.071	5.515
Sociedades de proyectos de infraestructuras		219	207
Caja restringida		40	47
Resto de tesorería y equivalentes		179	160
Sociedades ex-proyectos		4.852	5.308
Derivados financieros a valor razonable corto plazo	8.2	9	15
TOTAL ACTIVO		25.557	24.896

Las Notas 1 a 17 forman parte de los Estados Financieros Consolidados Resumidos Intermedios a 30 de junio de 2022.

FERROVIAL S.A Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

PASIVO Y PATRIMONIO NETO (Millones de euros)	NOTA	30.06.2022	31.12.2021
Patrimonio neto	6	6.008	5.839
Patrimonio neto atribuible a los accionistas		4.046	4.048
Patrimonio neto atribuible a los socios externos		1.962	1.791
Ingresos a distribuir en varios ejercicios		1.521	1.402
Pasivos no corrientes		11.495	11.078
Déficit de pensiones		3	3
Provisiones a largo plazo	5.6	428	421
Pasivo por arrendamiento a largo plazo		101	108
Deuda financiera	7	10.067	9.512
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		7.919	7.362
Obligaciones y deudas de sociedades ex-proyectos		2.148	2.150
Otras deudas		87	69
Impuestos diferidos	5.7	698	670
Derivados financieros a valor razonable	8.2	111	295
Pasivos Corrientes		6.533	6.577
Pasivos clasificados como mantenidos para la venta	1.3	1.009	1.478
Pasivo por arrendamiento a corto plazo		50	51
Deuda financiera	7	1.284	1.074
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		45	47
Deudas con entidades de crédito sociedades ex-proyectos		1.239	1.027
Derivados financieros a valor razonable	8.2	167	110
Pasivos por impuestos sobre las ganancias corrientes		71	69
Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	5.5	2.974	2.793
Acreedores comerciales		1.641	1.535
Anticipos de clientes		961	885
Otras cuentas a pagar a corto plazo		372	373
Provisiones para operaciones de tráfico	5.6	978	1.002
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO		25.557	24.896

Las Notas 1 a 17 forman parte de los Estados Financieros Consolidados Resumidos Intermedios a 30 de junio de 2022.

B. CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA DE LOS PERIODOS DE SEIS MESES TERMINADOS EL 30 DE JUNIO 2022 Y EL 30 DE JUNIO 2021

Cuenta de Pérdidas y Ganancias (millones de euros)	Nota	30.06.2022			30.06.2021 (***)				
		Antes de ajustes	Valor	Ajustes Valor	Total 2022	Antes de ajustes	Valor	Ajustes Valor	Total 2021
		Razonable	Razonable (*)	Razonable (*)		Razonable	Razonable (*)	Razonable (*)	
Cifra de ventas	4	3.465	0	3.465	3.135	0	3.135		
Otros ingresos de explotación		1	0	1	1	0	1		
TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN		3.466	0	3.466	3.136	0	3.136		
Consumos		576	0	576	496	0	496		
Otros gastos de explotación		1.912	0	1.912	1.770	0	1.770		
Gastos de personal	11	672	0	672	607	0	607		
TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN		3.160	0	3.160	2.873	0	2.873		
Resultado bruto de explotación		306	0	306	263	0	263		
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	9.1	138	0	138	126	0	126		
Resultado de explotación antes de deterioro y enajenación de inmovilizado		168	0	168	137	0	137		
Deterioros y enajenación de inmovilizado (**)	9.2	0	0	0	16	0	16		
Resultado de explotación		168	0	168	153	0	153		
Resultado financiero financiación		-109	0	-109	-105	0	-105		
Resultado derivados y otros resultados financieros		-8	-58	-66	-3	-47	-49		
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras		-117	-58	-175	-108	-47	-154		
Resultado financiero financiación		12	0	12	-23	0	-23		
Resultado derivados y otros resultados financieros		1	44	45	4	-2	1		
Resultado financiero sociedades ex-proyectos		13	44	57	-19	-2	-22		
Resultado financiero	9.3	-104	-14	-118	-127	-49	-176		
Participación en beneficios de sociedades puesta en equivalencia	5.4	46	9	54	-214	-26	-241		
Resultado consolidado antes de impuestos		110	-5	104	-188	-75	-264		
Impuesto sobre sociedades	9.4	-25	3	-21	-31	0	-30		
Resultado consolidado procedente de actividades continuadas		85	-2	83	-219	-75	-294		
Resultado operaciones discontinuadas	9.5	-5	0	-5	197	0	198		
Resultado consolidado del ejercicio		80	-2	78	-22	-75	-96		
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos		-41	14	-28	-98	11	-88		
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante		39	12	50	-120	-64	-184		
Resultado neto por acción atribuido a la sociedad dominante (en euros)				Básico 0,06			Básico -0,26		
				Diluido 0,06			Diluido -0,26		

(*) Corresponde a resultados por variación en el valor razonable de derivados y otros activos y pasivos financieros (Nota 8.2), deterioro de activos y pasivos (Nota 9.2) y el impacto de ambos conceptos dentro del epígrafe Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia (Nota 5.4).

(**) La línea de Deterioros y enajenación de inmovilizado recoge principalmente los resultados por deterioros de activos y el resultado por compra, venta y enajenación de participaciones en empresas del Grupo o asociadas. Cuando, como consecuencia de dichas adquisiciones o enajenaciones, tiene lugar una toma o pérdida de control, la plusvalía correspondiente a la puesta a valor razonable de la participación mantenida se presenta en la columna de ajustes de valor razonable.

(***) Datos reexpresados (ver Nota 3.1)

Las Notas 1 a 17 forman parte de los Estados Financieros Consolidados Resumidos Intermedios a 30 de junio de 2022.

**C. ESTADO CONSOLIDADO DE RESULTADO GLOBAL PARA LOS PERIODOS DE SEIS MESES
TERMINADOS EL 30 DE JUNIO DE 2022 Y 2021**

(millones de euros)	Nota	30.06.2022	30.06.2021 (**)
a) Resultado consolidado del ejercicio total		78	-96
Atribuidos a la Sociedad dominante		50	-184
Atribuidos a socios externos		28	88
b) Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	6	463	172
Sociedades Integración Global		317	12
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	8	174	13
Impacto en reservas de planes de prestación definida (*)		0	0
Diferencias de conversión		183	-1
Efecto impositivo		-40	0
Sociedades Mantenidas para la venta		-7	23
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura		0	6
Impacto en reservas de planes de prestación definida (*)		0	0
Diferencias de conversión		-7	18
Efecto impositivo		0	-1
Sociedades Puesta en Equivalencia		153	137
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura		80	45
Impacto en reservas de planes de prestación definida (*)		0	33
Diferencias de conversión		91	85
Efecto impositivo		-18	-26
c) Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias	6	-40	0
Sociedades Integración Global		-47	0
Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias		-62	0
Efecto impositivo		15	0
Sociedades Mantenidas para la venta		7	0
Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias		9	0
Efecto impositivo		-2	0
Sociedades Puesta en Equivalencia		0	0
Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias		0	0
Efecto impositivo		0	0
a+b+c TOTAL RESULTADO GLOBAL		501	76
Atribuidos a la Sociedad dominante		361	-11
Atribuidos a socios externos		140	87

(*) El impacto en reservas de planes de prestación definida es la única partida de los Ingresos y Gastos reconocidos directamente en el patrimonio que no puede ser posteriormente objeto de transferencia a la cuenta de pérdidas y ganancias (ver Nota 6).

(**) Datos reexpresados (ver Nota 3.1)

Las Notas 1 a 17 forman parte de los Estados Financieros Consolidados Resumidos Intermedios a 30 de junio de 2022.

D. ESTADO CONSOLIDADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO PARA LOS PERIODOS DE SEIS MESES TERMINADOS EL 30 DE JUNIO DE 2022 Y 2021

(millones de euros)	Capital Social	Prima de Emisión/ Fusión	Acciones Propias	Otros instrumentos de patrimonio	Ajustes por cambios de valor	Resultados Acumulados y otras reservas	Atribuido a los Accionistas	Atribuido a Socios Externos	Total Patrimonio Neto
Saldo a 31.12.21	147	218	-124	507	-1.299	4.599	4.048	1.791	5.839
Resultado consolidado del ejercicio	0	0	0	0	0	50	50	28	78
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	0	0	0	0	351	0	351	112	463
Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias	0	0	0	0	-40	0	-40	0	-40
Total ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio	0	0	0	0	311	50	361	140	501
Acuerdo dividendo flexible	1	0	0	0	0	-109	-108	0	-108
Otros dividendos	0	0	0	0	0	0	0	-119	-119
Operaciones de autocartera	0	-218	-248	0	0	218	-248	0	-248
Retribución al accionista	1	-218	-248	0	0	109	-356	-119	-475
Ampliaciones/reducciones capital	0	0	0	0	0	0	0	151	151
Sist. retrib. Vinculados a la acción	0	0	0	0	0	-1	-1	0	-1
Otros movimientos	0	0	0	0	0	3	3	0	3
Otras transacciones	0	0	0	0	0	2	2	151	153
Emisiones de obligaciones perpetuas subordinadas	0	0	0	-6	0	-3	-9	0	-9
Variaciones de perímetro	0	0	0	0	0	0	0	-1	-1
Saldo a 30.06.2022	148	0	-372	501	-988	4.757	4.046	1.962	6.008

(millones de euros)	Capital Social	Prima de Emisión/ Fusión	Acciones Propias	Otros instrumentos de patrimonio	Ajustes por cambios de valor	Resultados Acumulados y otras reservas	Atribuido a los Accionistas	Atribuido a Socios Externos	Total Patrimonio Neto
Saldo a 31.12.20 (*)	147	647	-13	506	-1.496	3.359	3.150	640	3.790
Resultado consolidado del ejercicio	0	0	0	0	0	-184	-184	87	-97
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	0	0	0	0	173	0	173	0	173
Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio	0	0	0	0	173	-184	-11	87	76
Acuerdo dividendo flexible	1	0	0	0	0	-13	-12	0	-12
Otros dividendos	0	0	0	0	0	0	0	-94	-94
Operaciones de autocartera	0	-80	-80	0	0	80	-80	0	-80
Retribución al accionista	1	-80	-80	0	0	67	-92	-94	-186
Ampliaciones/reducciones capital	0	0	0	0	0	0	0	9	9
Sist. retrib. Vinculados a la acción	0	0	0	0	0	-10	-10	0	-10
Otros movimientos	0	0	0	0	0	1	1	0	1
Otras transacciones	0	0	0	0	0	-9	-9	9	0
Emisiones de obligaciones perpetuas subordinadas	0	0	0	-5	0	-4	-9	0	-9
Variaciones de perímetro	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo a 30.06.2021 (*)	148	567	-93	501	-1.323	3.229	3.029	642	3.671

(*) Datos reexpresados (ver Nota 3.1)

Las Notas 1 a 17 forman parte de los Estados Financieros Consolidados Resumidos Intermedios a 30 de junio de 2022.

E. ESTADO CONSOLIDADO DE FLUJO DE CAJA PARA LOS PERIODOS DE SEIS MESES TERMINADOS EL 30 DE JUNIO DE 2022 Y EL 30 DE JUNIO DE 2021

(Millones de euros)	NOTA	2022	2021 (*)
Resultado Neto atribuible a la sociedad dominante		50	-184
Ajustes al resultado		329	642
Minoritarios		28	88
Resultado neto operaciones discontinuadas		5	-198
Impuesto		21	30
Resultado por equivalencia		-54	241
Resultado financiero		118	176
Deterioro y enajenación inmovilizado		0	-16
Amortizaciones		138	126
RBE operaciones discontinuadas		73	195
Resultado Bruto de explotación (RBE) incluyendo operaciones discontinuadas		379	458
Pago de Impuesto		-34	-18
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	5.5	-218	-188
Cobro dividendos proyectos Infraestructuras	5.4	12	14
Flujo de operaciones		139	266
Inversión en inmovilizado material/intangible		-34	-48
Inversión proyectos Infraestructuras	5.3	-295	-71
Préstamos otorgados a sociedades asociadas/ adquisición de sociedades		-56	-215
Intereses recibidos	9.3	16	0
Inversión caja restringida largo plazo		26	89
Desinversión proyectos Infraestructuras		0	0
Desinversión/venta sociedades	1.2	180	356
Flujo de inversión		-163	111
Flujo antes de financiación		-24	377
Flujo de capital procedente de socios externos	6	114	11
Dividendo flexible		-108	-12
Compra de Autocartera		-248	-80
Remuneración al accionista	6	-356	-92
Dividendos a minoritarios de sociedades participadas	6	-115	-93
Otros movimientos de fondos propios	6	3	-7
Flujo financiación propia		-354	-181
Intereses pagados	9.3	-156	-155
Pagos por arrendamientos		-49	-62
Aumento endeudamiento financiero		228	32
Disminución endeudamiento financiero		-36	-1.188
Variación neta endeudamiento actividades discontinuadas		-1	-28
Flujo de financiación		-368	-1.582
Impacto tipo de cambio en tesorería y equivalentes		13	69
Variación tesorería y equivalentes por cambios en el perímetro de consolidación		0	-111
Variación tesorería y equivalentes por operaciones discontinuadas	7	-65	-41
Variación tesorería y equivalentes	7	-444	-1.288
Tesorería y equivalentes al inicio del periodo		5.515	6.483
Tesorería y equivalentes al final del periodo		5.071	5.195

Las Notas 1 a 17 forman parte de los Estados Financieros Consolidados Resumidos Intermedios a 30 de junio de 2022.

(*) Datos reexpresados (ver Nota 3.1)

F. NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS RESUMIDOS INTERMEDIOS 30 DE JUNIO DE 2022

1. Actividades de la sociedad y cambios en el perímetro de consolidación

1.1 Actividades de la Sociedad

Ferrovial está formado por la sociedad dominante Ferrovial, S.A, constituida en España, y sus sociedades dependientes. El domicilio social se encuentra en Madrid en la calle Príncipe de Vergara, 135.

A través de estas sociedades, Ferrovial desarrolla sus negocios con presencia en las siguientes tres áreas de actividad que constituyen, a su vez, sus segmentos de información conforme a lo indicado en la NIIF8:

- **Construcción:** Diseño y ejecución de todo de tipo de obras tanto públicas como privadas, destacando la ejecución de infraestructuras públicas.
- **Autopistas:** Desarrollo, financiación y explotación de autopistas de peaje.
- **Aeropuertos:** Desarrollo, financiación y explotación de aeropuertos.

Además de estas tres líneas de actividad, Ferrovial participa en otros negocios como son el desarrollo de Infraestructuras Energéticas (líneas de transmisión y plantas de generación de energía renovable), la Movilidad (a través de la participación en Zity), Plantas de Tratamiento de Residuos en el Reino Unido y el resto de negocios de Servicios que siguen en proceso de desinversión, tal y como se comenta en la Nota 1.3.

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

A efectos de la comprensión de estos estados financieros consolidados intermedios, es importante destacar que parte de la actividad realizada por las divisiones de negocio del Grupo se realiza mediante el desarrollo de proyectos de infraestructuras, fundamentalmente en las áreas de autopistas y aeropuertos, aunque también en las actividades de construcción y energía. El detalle del funcionamiento de estos proyectos se detalla en las cuentas anuales de diciembre de 2021.

Dichos proyectos se llevan a cabo mediante contratos a largo plazo firmados con una administración pública, en los que la sociedad titular del proyecto en la que, normalmente, el Grupo participa con otros socios, financia la construcción o la rehabilitación de una infraestructura pública, fundamentalmente con deuda garantizada con los propios flujos del proyecto y con el capital aportado por los socios, y posteriormente la explota y mantiene, recuperando la inversión mediante el cobro de peajes o tarifas reguladas por el uso de la infraestructura o mediante cantidades pagadas por la administración titular del contrato en función de las condiciones de disponibilidad del activo. En la mayoría de los casos, la actividad de construcción de la infraestructura es subcontratada por las sociedades titulares de los proyectos con la división de construcción del Grupo.

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

En base a lo anteriormente indicado, y con el objeto de permitir una mejor comprensión de la evolución financiera del Grupo, se desglosa en los presentes estados financieros, de forma separada, el impacto de este tipo de proyectos en el epígrafe inmovilizado en proyectos de infraestructuras (distinguiendo aquellos que siguen el modelo de activo intangible de los de modelo de cuenta a cobrar), en los activos financieros a largo plazo, y fundamentalmente en la posición neta de tesorería y la información relativa al flujo de caja, donde se separa el flujo denominado “ex proyectos”, que agrupa los flujos generados por las actividades de construcción y resto de negocios, los dividendos procedentes del capital invertido en los proyectos de infraestructuras y las inversiones o desinversiones en el capital de los mismos, y por otro lado el flujo de los proyectos, que incluye los propios flujos generados por las sociedades titulares de estos.

También es importante destacar que dos de los principales activos del Grupo corresponden a la participación del 25% en Heathrow Airport Holdings (HAH), sociedad titular del aeropuerto de Heathrow en Londres (Reino Unido), y al 43,23% en ETR 407, sociedad titular de la autopista ETR407 en Toronto (Canadá), que se consolidan por el método de puesta en equivalencia desde los ejercicios 2011 y 2010, respectivamente.

En la nota 5.4 de Inversiones en Sociedades integradas por el método de puesta en equivalencia se incluye información detallada de estas sociedades.

Por último, cabe mencionar que dentro del segmento de Construcción, se incluye la actividad de Servicios realizada en Polonia por Budimex.

1.2 Variaciones en el perímetro de consolidación

A continuación se describen los cambios más significativos en el perímetro de consolidación durante los seis primeros meses del año 2022:

Aeropuertos

[Inversión en la sociedad concesionaria de la nueva terminal uno del aeropuerto JFK de Nueva York \(JFK NTO LLC\).](#)

El pasado 10 de junio, se hizo efectivo un acuerdo por el cual Ferrovial entró en el capital de la sociedad JFK NTO LLC que se encargará de la remodelación, construcción, financiación, explotación y mantenimiento de las instalaciones de la nueva terminal uno del Aeropuerto Internacional John F. Kennedy de Nueva York.

Ferrovial tiene una participación indirecta del 49% en el proyecto. Otros accionistas son Carlyle (participación indirecta del 2%), JLC (participación directa del 30%) y Ullico (participación directa del 19%).

FERROVIAL S.A Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

El mismo 10 de junio, entró en vigor el contrato de concesión con la Port Authority de Nueva York y Nueva Jersey (PANYNJ), y los contratos de financiación y construcción.

La inversión prevista en el proyecto es de 9.600 millones de dólares americanos (Fases A y B de construcción) y se financiará con una aportación de capital por parte de los socios del proyecto de 2.330 millones de dólares americanos, de los cuales Ferrovial aportará 1.142 millones de dólares americanos, financiándose el resto con deuda sin recurso a los accionistas. Se espera que la terminal entre en explotación en 2026, y el contrato de concesión finaliza en 2060.

Los flujos de ingresos para JFK NTO LLC en virtud del contrato de concesión son las tasas aeroportuarias que se cargan a las compañías aéreas y las rentas procedentes de las concesiones comerciales necesarias para operar la zona comercial del aeropuerto.

Se han analizado los acuerdos sociales existentes entre los socios y el resto de contratos relativos al proyecto y se ha concluido que las mayorías reforzadas establecidas en los acuerdos de accionistas junto con los derechos de veto de los accionistas minoritarios para la aprobación de la mayoría de las decisiones relevantes, dan lugar a que, de facto, éstas deban ser adoptadas con el apoyo de los restantes accionistas, lo que conduce a una situación de **control conjunto**. De conformidad con IFRS 11, la participación en el proyecto se integrará por el **método de puesta en equivalencia**.

Servicios

Con fecha 31 de enero de 2022, se materializó el acuerdo de venta entre Ferrovial y Portobello Capital del negocio de conservación y mantenimiento de infraestructuras en España, una vez cumplidas todas las condiciones suspensivas a las que estaba sujeta la operación. El precio de las acciones vendidas recibido por Ferrovial ascendió a 171 millones de euros. Conforme a lo dispuesto en el contrato de compraventa, una filial de Ferrovial ha adquirido el 24,86% del capital de la sociedad compradora por un precio de 17,5 millones de euros. En línea con los requerimientos de NIIF 10, se ha analizado el acuerdo de socios que indica que Ferrovial mantiene **influencia significativa** en dicha sociedad por lo que se integra en los estados financieros de Ferrovial por el método de puesta en equivalencia.

1.3 Activos y pasivos mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas

Actividades discontinuadas

División Servicios

Tal y como se explica en la Nota 1.2, con fecha 31 de enero de 2022 se materializó la venta del negocio de conservación y mantenimiento de infraestructuras en España a Portobello Capital.

Adicionalmente, durante el primer trimestre de 2022, la actividad desarrollada en Reino Unido a través de la filial Amey ha vendido el negocio de servicios de gestión financiera de sociedades titulares de proyectos de inversión en PFIs (Private Funding Initiatives) mediante la venta de acciones de Amey Ventures Management Services Limited, por 5 millones de libras. Así mismo, en el segundo trimestre de 2022, se ha vendido el área de negocio de Amey relativa al mantenimiento de infraestructuras energéticas y agua por un precio total de 20 millones de libras, que incluye un pago aplazado de 18 millones de libras que se instrumenta a través de un préstamo al comprador.

Con respecto al resto de actividades del negocio de Amey y el negocio de Servicios a la minería en Chile, la compañía sigue activamente trabajando en su venta y considera altamente probable que se produzcan dichas desinversiones. Sus activos se encuentran en condiciones para su venta de forma inmediata, existiendo mandatos de asesores en vigor y manteniéndose conversaciones con potenciales inversores con el objetivo de vender dichos activos a un precio que sea razonable de acuerdo con su actual valor de mercado.

Valoración de los activos a valor razonable

Conforme a la NIIF 5, los activos y pasivos de cada una de las unidades incluidas en las actividades discontinuadas tienen que ser valorados al menor de su valor en libros o su valor razonable menos los costes de venta.

A efectos de determinar el valor razonable, se ha tenido en cuenta la información de las últimas ofertas indicativas recibidas, siempre que exista certeza sobre la viabilidad de que dichas ofertas se materialicen.

Respecto al valor contable, es importante considerar que, tal y como se indica en el siguiente apartado, el resultado del ejercicio no incluye la amortización de los activos fijos.

Impacto en la presentación de los Estados Financieros

La reclasificación de estos negocios como actividades discontinuadas ha tenido los siguientes impactos en los presentes estados financieros:

- El resultado después de impuestos generado no se reporta en cada una de las líneas de la cuenta de resultados sino que se reporta en una única línea denominada "Resultado neto operaciones discontinuadas", tanto para el ejercicio 2022 como para el ejercicio 2021 (ver Nota 9.5). Conforme a lo establecido en la NIIF 5, dicho resultado no incluye la amortización de estos activos. Dicho epígrafe también recoge los posibles resultados por deterioros debido a la actualización del valor razonable de los activos, así como el resultado final generado en el momento de la venta.
- A efectos de balance, se han reclasificado todos los activos y pasivos asignables a dichos negocios a las líneas denominadas "Activos/Pasivos clasificados como mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas".
- En la Nota 10 de Activos y Pasivos contingentes y compromisos de inversión, la información desglosada incluye la correspondiente a las actividades discontinuadas.
- En la siguiente tabla se puede ver la composición por naturaleza de los diferentes activos y pasivos que están clasificados como actividades discontinuadas a junio 2022 y diciembre 2021:

FERROVIAL S.A Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

División Servicios (Millones de euros)	2022.JUN	2021.DEC	VAR.
Activos no corrientes	741	1.001	-260
Fondo de comercio	95	117	-22
Activos intangibles	60	96	-36
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	0	66	-66
Inmovilizado material	31	86	-55
Derecho de uso	189	268	-79
Impuestos Diferidos	108	205	-97
Otros activos no corrientes	257	163	94
Activos corrientes	364	732	-368
Existencias	12	14	-1
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	145	537	-392
Tesorería y equivalentes	163	139	24
Otros activos corrientes	43	42	1
TOTAL Activos clasif. como act. Discontinuas	1.104	1.733	-629

División Servicios (Millones de euros)	2022.JUN	2021.DEC	VAR.
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	0	0	0
Pasivos no corrientes	170	338	-169
Provisiones a largo plazo	19	26	-6
Pasivo por arrendamiento a largo plazo	57	94	-37
Deuda financiera	1	52	-51
Impuestos diferidos	89	148	-59
Otros pasivos no corrientes	3	19	-16
Pasivos corrientes	839	1.140	-300
Pasivo por arrendamiento a corto plazo	27	45	-18
Deuda financiera	22	27	-5
Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	653	880	-227
Provisiones para operaciones de tráfico	59	101	-42
Otros pasivos corrientes	78	86	-9
TOTAL Pasivos clasif. como act. Discontinuas	1.009	1.478	-469

Activos y pasivos mantenidos para la venta negocio de Autopistas

El saldo neto de los activos y pasivos mantenidos para la venta a junio 2022 asciende a 30 millones de euros. Dicho saldo corresponde principalmente al 20% de la autopista portuguesa Via do Infante, integrada por puesta en equivalencia y cuya venta está pendiente de la aprobación por parte de las autoridades del país.

A diciembre 2021, el saldo neto de activos y pasivos mantenidos para la venta ascendía a 28 millones de euros.

A diferencia de las actividades discontinuadas, los resultados generados por los activos mantenidos para la venta se siguen reportando en las líneas correspondientes de la cuenta de resultados.

2. Situación económica actual

2.1 Impacto COVID-19

Más de dos años después de que la Organización Mundial de la Salud declarara el COVID-19 pandemia global, en el año 2022 se está produciendo un avance muy relevante hacia la situación de normalidad previa a la pandemia. Esto ha permitido que los distintos países en los que opera Ferrovial hayan ido levantando las restricciones a la movilidad y a la actividad económica que estuvieron vigentes casi desde el inicio de la pandemia, si bien a un ritmo desigual dependiendo del país, y con altibajos provocados por las nuevas variantes y las sucesivas olas, especialmente en el inicio del año por ómicron. Todo esto ha permitido avances importantes en la recuperación de la demanda de las actividades realizadas por Ferrovial, así como la consolidación de las perspectivas positivas al respecto.

En cuanto a los diferentes negocios de Ferrovial, se mantiene la tendencia positiva, ya iniciada en el año anterior. Por la parte de Aeropuertos, se ha acelerado una recuperación iniciada de manera más lenta en el ejercicio anterior, al haberse eliminado completamente las restricciones en Reino Unido a partir del mes de marzo de 2022, lo que ha aumentado significativamente el tráfico aéreo. Las actividades realizadas por Construcción y Servicios siguen sin verse afectadas por la pandemia, y el tráfico de las principales autopistas en las que opera Ferrovial ha continuado evolucionando positivamente en línea con los niveles pre-pandemia.

2.2 Impacto invasión de Rusia a Ucrania

El 24 de febrero de 2022, Rusia inició la invasión de Ucrania. El conflicto, que a fecha de formulación de estos estados financieros consolidados resumidos intermedios no ha concluido, dura ya más de 5 meses. Ante tal escenario, la Unión Europea junto con Estados Unidos y la mayoría de los países pertenecientes a la OTAN, han condenado el ataque y han aprobado una serie de medidas económicas en forma de sanciones sobre la economía rusa, con el objetivo de disuadir que continúen por la senda de la estrategia militar y aboguen por la vía diplomática. Dichas medidas adoptadas están afectando a las economías de todos los países.

El escenario macroeconómico derivado de esta situación, se traduce en subidas generalizadas de precios, fundamentalmente relacionados con la energía y las materias primas. En algunos casos, se han producido también problemas de suministro y dificultades en la cadena de distribución de ciertos materiales, especialmente en el sector de la construcción. Todo lo anterior está originando como respuesta un aumento de los tipos de interés, que afectan al mercado bancario y de financiación.

La exposición directa de Ferrovial al conflicto es limitada, ya que ninguna sociedad del Grupo tiene actividad localizada ni en Rusia ni en Ucrania. Los negocios del Grupo más cercanos a la zona del conflicto son la actividad constructora de Budimex (en Polonia) y la concesión D4R7, carretera de circunvalación de Bratislava (en Eslovaquia), al compartir ambos frontera con el país ucraniano. No obstante, ninguna de ellos se ha visto afectado de forma relevante hasta la fecha.

FERROVIAL S.A Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

En relación con el impacto indirecto sobre las actividades de Ferrovial, este es diferente en función de la naturaleza del negocio. Si bien Ferrovial no espera impactos materiales relacionados con el conflicto, el negocio más afectado sería Construcción, por los efectos derivados del incremento de costes de determinadas materias primas. En el caso del negocio de Autopistas, se ve impactado positivamente por el incremento de tarifas en aquellos activos en los que estas se encuentran directamente ligado a la inflación, y negativamente, por el efecto que podría provocar sobre la demanda el incremento de combustibles sobre el tráfico. Por último, respecto al negocio de Aeropuertos, no se espera un impacto relevante, por el escaso efecto del tráfico de pasajeros provenientes de estas regiones en los aeropuertos gestionados por Ferrovial, si bien el efecto de la inflación sobre el precio de los billetes podría generar cierto efecto disuasorio.

Con el objeto de presentar de forma global el impacto que ha supuesto el conflicto ruso-ucraniano, y en línea con las recomendaciones realizadas por ESMA, se presenta en esta nota una explicación sobre el impacto que ha tenido en los estados financieros intermedios, una descripción del análisis realizado para concluir que la sociedad puede seguir operando bajo el principio de empresa en funcionamiento, un análisis realizado sobre el impacto que la invasión de Rusia a Ucrania puede tener en el posible deterioro de activos y una evaluación del posible impacto en los principales riesgos financieros, incluyendo un análisis sobre el riesgo de incumplimiento de covenants en los contratos de financiación.

2.2.1 Impacto en los estados financieros intermedios del ejercicio 2022 y medidas mitigantes adoptadas

Los efectos de la invasión de Rusia a Ucrania sobre los resultados de los negocios de Ferrovial han sido los siguientes:

División Construcción

El negocio de Construcción se ha visto afectado principalmente por la inflación: la subida del precio de los materiales, el encarecimiento de la energía, y consecuentemente, la subida de los salarios de los trabajadores. Adicionalmente, el conflicto ha provocado que haya problemas en la cadena de suministro y distribución de ciertos materiales, provocando retrasos y reduciendo su oferta.

Todo lo anterior ha tensionado el margen de los proyectos, difiriendo en función de la geografía y los mecanismos que existen para mitigar estos efectos, que son fundamentalmente dos: reclamaciones directas al cliente o utilización de fórmulas de indexación específicas para trasladar este coste al cliente (en aquellos contratos que las incluyen de forma específica). En otras tipologías de contrato (principalmente Reino Unido) no existe ese riesgo al ser contratos target cost o cost plus, en los que el precio se calcula a partir del coste incurrido, sobre el que se aplica un margen acordado.

Además, en algunos países como España y Polonia, las subidas están compensadas parcialmente por sendas leyes:

- En España, el RDL 6/2022 de 30 de marzo (de medidas urgentes en el marco del Plan Nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania) cubre subidas de precios de hasta el 5% en contratos firmados con la Administración Central del Estado (y que permite que se acojan Comunidades Autónomas y Corporaciones Locales), si bien aún quedan empresas públicas por adherirse (como por ejemplo Aena). Además, este mecanismo no se aplica a los precios de la energía, solo a costes de otros materiales como siderurgia, bituminosos, aluminio y cobre.
- En Polonia, el Ministerio de Infraestructuras ha actualizado la fórmula de Revisión de Precios de Carreteras, pasando el máximo a compensar del 5% al 10%, lo que afecta a los contratos de obra civil de este tipo. Sin embargo, para Ferrocarriles continúa en el máximo del 5%.

Actualmente el impacto en los resultados es difícil de cuantificar y dependerá en parte de cómo se desarrollen las negociaciones con los clientes en los próximos meses. Conforme a las políticas contables del Grupo (ver nota 1.3.3.4 de las cuentas anuales de diciembre 2021), sólo se reconocen ingresos relativos a reclamaciones por compensación de costes cuando se considera altamente probable su recuperación.

Desde Ferrovial, se ha desarrollado un plan de acciones para mitigar estos efectos negativos, tanto para los proyectos que actualmente están en marcha, como para aquellos que están en proceso de licitación. Este plan incluye, entre otras, acciones como monitorizar la situación de la oferta y reportar mensualmente los incrementos de precios de materiales y las tendencias estimadas, establecer sistemas de inteligencia artificial y análisis de datos que permitan predecir los precios o establecer compromisos a precios fijos para evitar la volatilidad.

División Autopistas

El negocio de Autopistas, como ya mencionamos anteriormente, no se encuentra afectado de manera directa por el conflicto. En este caso, y al contrario que el de Construcción, la inflación origina un efecto positivo al estar ligadas en muchos de los activos las tarifas al Índice de Precios de Consumo.

En sentido contrario y aunque es muy difícil cuantificar su efecto, el incremento en el precio de los carburantes podría incidir negativamente en el tráfico, sobre todo en un escenario de flexibilidad en el trabajo presencial. En un escenario de recesión económica, que implique caídas en el poder adquisitivo del usuario, la demanda de este tipo de activos podría verse reducida. Finalmente, hay que mencionar también que la subida de tipos de interés podría afectar a la obtención de financiación de los nuevos proyectos que se adjudiquen, y adicionalmente podría provocar que se cancelen licitaciones y que en términos generales el volumen de obra licitada sea inferior.

La evolución del tráfico en las principales autopistas de Norte América en el segundo trimestre de 2022 (en comparación con niveles pre-pandemia de 2019) ha sido la siguiente:

FERROVIAL S.A Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Evolución tráficos (*)	abr-22	may-22	jun-22
407 ETR	-25 %	-21 %	-12 %
NTE	14 %	9 %	10 %
LBJ	-8 %	-14 %	-13 %
NTE 35W	18 %	12 %	5 %

(*) En comparación con el mismo mes del 2019.

En relación con el cuadro anterior, se observa una tendencia positiva relativa a la situación de la pandemia en los primeros meses (explicado en la nota siguiente) y cierto estancamiento en los dos últimos meses en línea con lo comentado anteriormente.

División Aeropuertos

El negocio de Aeropuertos, tal y como hemos descrito, no se ha visto impactado de manera directa por el conflicto.

La evolución de los pasajeros en el año ha estado directamente relacionada con la evolución de la pandemia y las restricciones, explicada en la nota siguiente:

Evolución pasajeros (*)	abr-22	may-22	jun-22
Heathrow	-25 %	-21 %	-17 %
Aberdeen	-30 %	-31 %	-28 %
Glasgow	-25 %	-23 %	-25 %
Southampton	-67 %	-65 %	-64 %
TOTAL AGS	-26 %	-22 %	-17 %

(*) En comparación con el mismo mes del 2019

En Heathrow, históricamente el tráfico de Rusia y Ucrania ha sido inferior al 1% (0,99% 2019; 0,94% 2020; y 0,72% 2021). Teniendo en cuenta esto, el impacto en los estados financieros y en los covenants es inmaterial.

A pesar de lo comentado anteriormente, existe el riesgo de que ante un escenario económico negativo, en el que se incrementen significativamente los precios de los carburantes y en consecuencia, las aerolíneas repercutan estas subidas en los precios de los vuelos, se produzca un descenso de la demanda de viajes. Sin embargo, estos efectos son aún difíciles de cuantificar.

Impacto en el flujo de caja

El impacto de la invasión en el flujo de caja del negocio de Construcción se centra en la evolución negativa del fondo de maniobra a corto plazo (para afrontar mayores pagos) y su recuperación progresiva en el medio plazo a través de los diferentes mecanismos de recuperación, principalmente a través de reclamaciones con el cliente y fórmulas específicas de indexación.

No se esperan efectos en la recepción de dividendos por este concepto.

2.2.2 Evaluación del principio de empresa en funcionamiento

Ferrovial afronta el ejercicio 2022 con una posición de liquidez muy elevada. En junio 2022, la posición neta de caja ex-proyectos de infraestructuras incluyendo los negocios de Servicios alcanzó los 1.521 millones (2.182 millones a diciembre de 2021).

Es destacable igualmente que el conjunto de activos y pasivos a corto plazo, incluyendo la caja y la deuda, tiene un saldo positivo a cierre de junio de 2022.

Como en ejercicios anteriores, para evaluar la aplicación del principio de empresa en funcionamiento, el Grupo ha realizado un análisis de las necesidades futuras de caja, centrado en los ejercicios 2022 y 2023, incluyendo adicionalmente un escenario pesimista que contempla una serie de hipótesis estrés sobre la evolución de la caja de la compañía entre las que destacan:

- Asunción de no recepción de dividendos adicionales en 2022 ni en 2023 procedentes de proyectos de infraestructuras.
- Empeoramiento de las proyecciones de caja en el negocio de Construcción en los años 2022 y 2023, calculado como un empeoramiento del 50% del flujo de actividad antes de impuestos de la actividad recurrente (España, Budimex y Webber).
- Retraso de los procesos de venta actualmente en curso hasta más allá de 2023.

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

2.2.3 Impacto en el deterioro de activos

Tal y como se ha comentado previamente, los negocios no se han visto afectados de manera significativa por el conflicto entre Rusia y Ucrania, y por tanto, consideramos que no existen indicios de deterioro en los activos del Grupo por este concepto.

2.2.4 Impacto en riesgos financieros

La subida de los tipos de interés no ha tenido un impacto significativo en los estados financieros de la compañía, ya que como se indica en la nota 5.4.a de las cuentas anuales de diciembre 2021, el 97% de la deuda del Grupo está referenciada a tipo fijo o bien está cubierta con derivados. De hecho, como se indica posteriormente en la nota 8.2 de estas cuentas consolidadas intermedias relativa a derivados, el incremento en las expectativas de los tipos de interés a futuro ha supuesto un efecto positivo en patrimonio por el incremento de valor de estos derivados de tipo de interés.

En cuanto al aumento de la inflación, además del impacto indicado a nivel de negocio, desde un punto de vista de instrumentos financieros destaca el impacto negativo en Autema (ver nota 8.2), derivado principalmente del aumento de las expectativas de inflación en España.

3. Resumen de las principales políticas contables

3.1 Bases de presentación

Los estados financieros consolidados resumidos intermedios de Ferrovial, S.A. adjuntos, que corresponden al periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2022, han sido preparados de acuerdo con la NIC 34 “Información financiera intermedia”.

Según lo establecido en dicha norma, la información financiera intermedia se prepara poniendo énfasis en las nuevas actividades, sucesos y circunstancias ocurridos durante el semestre y no duplicando la información publicada previamente en las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2021. Por lo anterior, para una adecuada comprensión de la información que se incluye en estos estados financieros consolidados resumidos intermedios, los mismos deben leerse conjuntamente con las cuentas anuales consolidadas del Grupo del ejercicio anual terminado al 31 de diciembre de 2021, que fueron preparadas conforme a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) en vigor.

Reexpresión de los Estados Financieros comparativos

Tal y como se indicó en los estados financieros intermedios del ejercicio 2021, se decidió tratar como actividad continuada el negocio de tratamiento de residuos en el Reino Unido así como el contrato para la conservación y explotación del tramo de la Autovía A2.

Adicionalmente a dichas actividades, durante el segundo semestre del ejercicio 2021 se reclasificaron como actividades continuadas el contrato de mantenimiento y explotación de Madrid Calle 30, el negocio de mantenimiento de infraestructuras en Norteamérica y el negocio de servicios de eficiencia energética en España.

La información del primer semestre del 2021 de todas estas actividades, que han sido reclasificadas a actividad continuada, ha sido reexpresada tanto en el Estado consolidado de situación financiera como de la Cuenta de resultados consolidada. Esta reexpresión no tiene impacto en el Estado consolidado de situación financiera de diciembre 2021.

El impacto de dicha reexpresión en la Cuenta de resultados consolidada de Junio 2021 es la siguiente:

(Millones de euros)	2021.JUN		2021.JUN
	Reportado	Ajuste	Reexpresado
Ingresos de explotación	2.965	171	3.136
Total gastos de explotación	-2.714	-159	-2.873
Resultado bruto de explotación	251	12	263
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	116	10	126
Resultado de explotación antes de deterioros y enajenaciones de inmovilizado	135	2	137
Resultado por deterioros y enajenaciones de inmovilizado	17	-1	16
Resultado de explotación	152	1	153
Resultado financiero	-175	-1	-176
Participación en beneficios de sociedades asociadas	-245	4	-241
Resultado consolidados antes de impuestos	-268	4	-264
Impuesto de sociedades	-30	0	-30
Resultado procedente de actividades continuadas	-298	4	-294
Resultado neto operaciones discontinuadas	208	-10	198
Resultado consolidados del ejercicio	-90	-6	-96
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	-87	-1	-88
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	-177	-7	-184

3.2 Políticas contables aplicadas. Nuevas normas, modificaciones e interpretaciones adoptadas por la Unión Europea de aplicación obligatoria por primera vez en el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2022

Las políticas contables utilizadas en la preparación de estos estados financieros consolidados resumidos intermedios son las mismas que las aplicadas en las cuentas anuales consolidadas del ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2021, ya que ninguna de las normas, interpretaciones o modificaciones que son aplicables por primera vez en este ejercicio ha tenido impacto significativo en las políticas contables del Grupo.

El Grupo adoptará las normas, interpretaciones y modificaciones a las normas emitidas por el IASB, que son de aplicación obligatoria en la Unión Europea, cuando entren en vigor, si le son aplicables. Aunque el Grupo está actualmente analizando su impacto, en función de los análisis preliminares realizados hasta la fecha estima que su aplicación inicial no tendrá un impacto significativo sobre sus cuentas anuales consolidadas.

3.3 Estimaciones y juicios contables

En los estados financieros consolidados resumidos intermedios a 30 de junio de 2022 se han tenido que realizar estimaciones para valorar algunos de los activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos que figuran registrados en ellas. Los temas sobre los que se realizan estimaciones son coincidentes con los detallados en las cuentas anuales consolidadas del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2021 (ver Nota 2).

3.4 Criterios de consolidación

Los criterios de consolidación al 30 de junio de 2022 son consistentes con los aplicados en las cuentas anuales consolidadas del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2021.

FERROVIAL S.A Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

4. Información financiera por segmentos y mercados geográficos

El Consejo de Administración de Ferrovial analiza la evolución del Grupo fundamentalmente desde una perspectiva de negocio, evaluando el rendimiento de las áreas de Construcción, Autopistas y Aeropuertos. Dichas áreas son las mismas que las utilizados en las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2021. En la fila “resto de segmentos” se recogen las cifras correspondientes a las empresas no asignadas a ningún área de actividad, destacando Ferrovial, S.A. sociedad cabecera del Grupo, y otras sociedades menores filiales de la misma. En la columna “ajustes”, se incluyen los ajustes de consolidación entre divisiones de negocio.

En los Anexos se presenta la cuenta de pérdidas y ganancias por segmentos de los periodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2022 y el 30 de junio de 2021.

La distribución de la cifra de ventas por segmentos y su comparación con el periodo anterior es la siguiente:

30/06/2022				
(Millones de euros)	VENTAS EXTERNAS	VENTAS ENTRE SEGMENTOS	TOTAL	VARIACIÓN 22/21
Construcción	2.548	505	3.053	8,1 %
Autopistas	355	0	355	40,3 %
Aeropuertos	7	0	7	600,0 %
Resto segmentos	89	65	154	14,1 %
Ajustes	0	-104	-104	33,3 %
Total	2.999	466	3.465	10,5 %

30/06/2021 (*)			
(Millones de euros)	VENTAS EXTERNAS	VENTAS ENTRE SEGMENTOS	TOTAL
Construcción	2.309	515	2.824
Autopistas	252	1	253
Aeropuertos	1	0	1
Resto segmentos	60	75	135
Ajustes	0	-78	-78
Total	2.622	513	3.135

(*) Datos reexpresados (ver Nota 3.1)

Las ventas entre segmentos que no se eliminan en el consolidado del Grupo son las correspondientes a la División de Construcción con las sociedades titulares de proyectos, tal y como se comenta en la Nota 13.

Áreas geográficas

El detalle del volumen de negocio por áreas geográficas es este:

(Millones de euros)	2022	2021	Var. 22/21
España	556	515	41
Reino Unido	362	308	54
Australia	60	10	50
E.E.U.U.	1.392	1.259	133
Canadá	48	40	8
Polonia	860	715	145
Resto	186	288	-102
TOTAL	3.465	3.135	330

5. Principales variaciones del estado consolidado de situación financiera.

5.1 Impacto tipo de cambio

Como se puede comprobar en las siguientes tablas, durante los seis primeros meses del ejercicio 2022 todas las monedas se han apreciado respecto al euro con excepción de los tipos de cambio medios en el caso del peso chileno y el zloty polaco y los tipos de cambio de cierre en el caso de la libra esterlina y zloty polaco.

TIPO DE CAMBIO DE CIERRE	2022	2021	VARIACIÓN 22/21(*)
Libra esterlina	0,861	0,841	2,32 %
Dólar americano	1,048	1,137	(7,80 %)
Dólar canadiense	1,349	1,437	(6,12 %)
Dólar australiano	1,517	1,565	(3,08 %)
Zloty polaco	4,701	4,587	2,49 %
Peso chileno	967,680	968,980	(0,13 %)

TIPO DE CAMBIO MEDIO	2022	2021	VARIACIÓN 22/21 (*)
Libra esterlina	0,844	0,865	(2,45 %)
Dólar americano	1,088	1,201	(9,43 %)
Dólar canadiense	1,381	1,498	(7,79 %)
Dólar australiano	1,519	1,569	(3,16 %)
Zloty polaco	4,651	4,539	2,48 %
Peso chileno	902,318	869,608	3,76 %

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

Esta evolución ha supuesto un impacto positivo en fondos propios atribuibles a la sociedad dominante de 145 millones de euros por diferencias de conversión (ver Nota 6). El principal impacto se deriva de la apreciación del dólar americano por un valor de 126 millones de euros.

5.2 Adquisiciones y fondo de comercio

a) Principales variaciones del ejercicio:

El movimiento del epígrafe de fondo de comercio de consolidación para junio de 2022 es el siguiente:

(Millones de euros)	SALDOS AL 31/12/2021	ADICIONES	TIPO DE CAMBIO	SALDOS AL 30/06/2022
Construcción	127	4	4	134
Budimex	64	4	-2	66
Webber	45	0	4	48
Cadagua US	6	0	1	6
Ferrovial Services Infrastructure, Inc.	13	0	1	14
Autopistas	251	0	21	273
I-66 Express Mobility Partners Hold. LLC	251	0	21	273
Energía	42	0	4	46
Transchile (*)	42	0	4	46
TOTAL	420	4	29	453

(*) Sociedad que gestiona las líneas de transmisión de electricidad en Chile cuya actividad se reporta en la División de Infraestructuras Energéticas y Movilidad.

El principal movimiento que se produce durante el primer semestre del ejercicio es debido al tipo de cambio.

FERROVIAL S.A Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

b) Posibles indicios de deterioro:

No se han realizado actualizaciones de los test de deterioro para los fondos de comercio existentes en el Grupo, que normalmente se hacen en el mes de diciembre, al no existir indicios de deterioro de los mismos a la fecha de elaboración de los presentes estados financieros consolidados resumidos intermedios.

5.3 Inmovilizado en Proyectos de infraestructuras

Los saldos del epígrafe de inmovilizado en proyectos de infraestructuras a 30 de junio de 2022 y 31 de diciembre de 2021 son los siguientes:

(Millones de euros)	SALDO 01/01	TOTAL ADICIONES	EFECTO TIPO DE CAMBIO	SALDO 30/06
Autopistas España	713	4	-	717
Autopistas USA	10.527	436	907	11.870
Resto Autopistas	391	-	-	391
Inversión Autopistas	11.632	439	907	12.978
Amortización acumulada	-617	-66	-29	-712
Inversión neta Autopistas	11.014	373	878	12.265
Inversión resto Proyectos de infraestructura	171	2	-2	170
Amortización resto Proyectos de infraestructura	-	-	-	-
Total inversión neta resto proyectos de infraestructura	171	2	-2	170
TOTAL INVERSIÓN	11.802	441	905	13.148
TOTAL AMORTIZACIÓN Y PROVISIÓN	-617	-66	-29	-712
TOTAL INVERSIÓN NETA	11.185	375	876	12.436

En relación a la inversión neta en activos sujetos al modelo intangible, se produce una variación total neta de 1.251 millones de euros en el primer semestre del ejercicio 2022, siendo las variaciones más relevantes las siguientes:

- Incrementos de inversión en las autopistas de Estados Unidos por 436 millones de euros, excluido el tipo de cambio, fundamentalmente en I-66 Express Mobility Partners LLC, y en North Tarrant Express Segment 3.
- La apreciación del dólar americano frente al euro (ver Nota 5.1) ha supuesto un incremento total de 907 millones de euros en esos mismos activos.

Dentro del total de inversión en proyectos de infraestructuras, se incluyen también los activos sujetos al modelo cuenta a cobrar derivados de la aplicación de la CINIIF 12 por importe de 167 millones de euros (169 millones a 31 de diciembre de 2021), y que se corresponden principalmente a las cantidades a cobrar a largo plazo (más de un año) de las administraciones públicas como contrapartida a los servicios prestados o inversiones realizadas en el marco de un contrato de concesión. El saldo más relevante corresponde a la actividad de tratamiento de residuos en Reino Unido por 79 millones de euros a 30 de junio de 2022 (80 millones a 31 de diciembre de 2021).

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

El detalle de la inversión en sociedades puestas en equivalencia al 30 de junio de 2022 y su evolución en el año se presenta en la siguiente tabla. Dada su relevancia se presenta de forma separada la participación en HAH (25%), en la 407 ETR (43,23%), en AGS (50%), en IRB Infrastructure Developers Limited (24,86%) y en JFK NTO (48,96%).

Como se menciona en las cuentas anuales de diciembre 2021, las importantes pérdidas generadas en los ejercicios 2019 y 2020 en el negocio de Aeropuertos, han implicado que la inversión en HAH y AGS se haya quedado reducida a cero, al superar las pérdidas generadas en los periodos anteriores a la inversión registrada por dichas participaciones, no existiendo compromisos de inyección de fondos adicionales (conforme a lo establecido en NIC 28).

(Millones de euros)	HAH	407ETR	AGS	IRB	JFK NTO	OTROS	TOTAL
Saldo 31.12.21	0	1.181	0	378	0	280	1.838
Variaciones de capital	-	-	-	-	8	14	23
Participación en el resultado	-	46	-	3	-	5	54
Dividendos	-	-	-	-	-	-6	-6
Diferencias de cambio	-	78	-	9	-	-	87
Pensiones	-	-	-	-	-	-	0
Derivados	-	-	-	-	-3	64	61
Otros	-	-	-	-12	-	13	1
Saldo 30.06.22	0	1.304	0	377	5	370	2.057

Evolución: la evolución de este epígrafe se explica fundamentalmente por el resultado del ejercicio (54 millones de euros), fundamentalmente en la ETR407, así como por el impacto positivo del tipo de cambio (87 millones de euros, ver variaciones de las divisas respecto al euro en la Nota 5.1). Destaca también las aportaciones de capital realizadas en JFK NTO (8 millones de euros) y en Cartera Ceres (17 millones de euros), que representa el 24,86% de participación que Ferrovial mantiene sobre el negocio de conservación y mantenimiento de infraestructuras en España, vendido a Portobello Capital en enero de 2022 (nota 1.2).

Se realiza a continuación un análisis más detallado de la evolución en el primer semestre de los principales proyectos de infraestructuras que Ferrovial consolida por puesta en equivalencia: HAH, 407 ETR, AGS, IRB y JFK NTO.

a. Heathrow Airport Holding (HAH)

Evolución de la actividad

En los seis primeros meses de 2022 el aeropuerto de Heathrow se ha visto beneficiado por el progresivo levantamiento de las restricciones al tráfico existentes a finales de 2021, a pesar de las restricciones de viaje en el Reino Unido y al impacto de la variante Omicron de comienzo de año. Como resultado, en los últimos cuatro meses Heathrow ha experimentado un crecimiento de pasajeros muy relevante, con casi 6 millones de pasajeros en junio 2022, frente a los 2,6 millones de pasajeros en enero y 4,2 millones en marzo de este año.

FERROVIAL S.A Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

A finales de junio, Heathrow revisó su previsión de tráfico para 2022, situándola en 54,4 millones de pasajeros, lo que supone una mejora notable frente a la previsión que para 2022 realizó en diciembre de 2021 (45,5 millones de pasajeros).

En abril de 2021, la CAA publicó su documento "Way Forward" en respuesta al Plan de Negocio Revisado (PNR) presentado por Heathrow. Este documento establece la valoración inicial del PNR, confirma que el periodo regulatorio siguiente (H7) será de 5 años, que estará basado en el RAB y en el modelo de caja única, y que introducirá un mecanismo de reparto de riesgos de tráfico. En el mes de junio, Heathrow respondió al "Way Forward" con una actualización del Revised Business Plan.

En Junio de 2022, la CAA ha publicado su propuesta final, sobre la que Heathrow podrá presentar apelaciones. Se espera una decisión final antes de finalizar el año 2022.

Evolución patrimonial

Como se ha comentado anteriormente, la participación registrada en esta sociedad se mantiene a cero, debido a que las pérdidas generadas en ejercicios anteriores motivadas por el Covid-19 dejaron el patrimonio atribuible a Ferrovial en valor negativo.

Como se puede comprobar en la siguiente tabla, durante el ejercicio 2022 dicho valor patrimonial se mantiene en valor negativo, habiendo generado un resultado neto positivo atribuible a Ferrovial de 6 millones de euros, motivado por la recuperación del tráfico de pasajeros, que se ve neteado por otros impactos negativos en patrimonio, principalmente derivados y planes de pensiones.

2022 (Millones de euros)	HAH (25%)
Saldo 31.12.2021 sin NIC 28	-176
Participación en el resultado	6
Derivados	-13
Pensiones	-13
Diferencias de conversión	4
Saldo 30.06.2022 sin NIC 28	-192
Resultado no incorporado bajo NIC 28	240
Otros impactos en patrimonio no incorporados bajo NIC 28	-48
Saldo 30.06.2022	0

En el Informe de Gestión se detallan explicaciones de la evolución de los resultados operativos de HAH.

b. Detalles de información relativa a 407 ETREvolución de la actividad

Como se ha comentado en la nota 2, se está produciendo un avance muy relevante hacia la situación de normalidad previa a la pandemia del COVID-19, lo que ha permitido que los volúmenes de tráfico de la 407ETR hayan aumentado gradualmente durante el segundo trimestre de 2022, tras la eliminación de todas las restricciones relacionadas con el COVID-19 por parte del gobierno de la provincia de Ontario, en comparación con el mismo periodo de 2021, cuando estaban en vigor varias restricciones provinciales.

Evolución patrimonial

Como se desglosa en la tabla que aparece el comienzo de esta nota, el valor de la participación en esta sociedad ha aumentado de 1.181 millones de euros a 1.304 millones de euros, derivado fundamentalmente tanto de los resultados generados en el ejercicio (46 millones de euros), motivado por la recuperación del tráfico ya comentado (en el informe de gestión se presenta mayor detalle sobre la evolución operativa de este activo), como por la diferencias de conversión (78 millones de euros), debido a la apreciación del dólar canadiense respecto al euro.

c. Detalles de información relativa a AGSEvolución de la actividad

AGS continúa en su camino de recuperación de la pandemia trabajando en la mejora de la capacidad de sus aeropuertos de cara al verano, colaborando con sus socios comerciales para garantizar el control de la escasez de personal en todo el mundo y minimizando el riesgo operativo, al tiempo que gestiona su base de costes para recuperar las pérdidas incurridas hasta la fecha, haciendo un constante seguimiento de la situación económica global. La evolución del tráfico en lo que va de año ha sido un 38% inferior a los niveles del primer semestre de 2019, mientras que el rendimiento trimestral hasta junio fue un 31% inferior a los niveles de 2019 en el mismo periodo.

El número de pasajeros alcanzó los 4,0 millones (0,7 millones en el primer semestre de 2021) impulsado por un mayor tráfico en los tres aeropuertos como resultado de unas restricciones más suaves en enero y febrero de 2022, y la completa eliminación de las restricciones en el Reino Unido desde el 18 de marzo.

Evolución patrimonial

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

2022 (Millones de euros)	AGS (50%)
Saldo 31.12.2021 sin NIC 28	-49
Participación en el resultado	-10
Derivados	6
Pensiones	4
Otros movimientos de patrimonio	-1
Diferencias de conversión	11
Saldo 30.06.2022 sin NIC 28	-40
Resultado no incorporado bajo NIC 28	81
Otros impactos en patrimonio no incorporados bajo NIC 28	-41
Saldo 30.06.2022	0

Durante el ejercicio 2022, el valor patrimonial negativo se ha reducido fundamentalmente debido a los impactos positivos por diferencias de conversión, por la revalorización de la libra respecto al euro, junto con el efecto positivo por derivados y planes de pensiones, que se ha neteado en parte con el resultado negativo del ejercicio.

FERROVIAL S.A Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Tras la operación de refinanciación cerrada en Junio de 2021, la sociedad ha reevaluado la recuperabilidad del préstamo de accionistas total, otorgado por importe de 148 millones de euros (127 millones de libras - ver nota 8.1.1), concluyendo que, en base a las proyecciones actualizadas con el acuerdo de refinanciación, sigue siendo recuperable.

d. IRB Infrastructure Developers Limited

Como se comenta en la nota 1.1.4 Ferrovial completó la adquisición del 24,86% de esta sociedad el 29 de diciembre de 2021, a través de su filial holandesa Cintra INR Investments BV.

Debido a que la legislación india impone severas restricciones a la divulgación de información sensible no publicada oficialmente de las compañías cotizadas ("Unpublished price sensitive information" - UPSI), la última información disponible corresponde al cierre del último ejercicio fiscal de IRB, que va de abril 2021 a marzo 2022. En consecuencia, para la preparación de los estados financieros consolidados intermedios de Ferrovial sólo se ha incorporado el último trimestre de la compañía (es decir, 3 meses de enero a marzo de 2022). Esta manera de proceder es consistente con lo establecido en NIC 28, que contempla un decalaje máximo de 3 meses entre los periodos de información de la sociedad inversora y la participada.

El impacto incorporado en la cuenta de resultados al porcentaje de participación de Ferrovial asciende a 3 millones de euros.

e. JFK NTO LLC

Como se ha indicado en la nota 1.2 relativa a cambios de perímetro, el pasado 10 de junio, se hizo efectivo un acuerdo por el cual Ferrovial entró en el capital de la sociedad JFK NTO LLC que se encargará de la remodelación, construcción, financiación, explotación y mantenimiento de las instalaciones de la nueva terminal uno del Aeropuerto Internacional John F. Kennedy de Nueva York. La participación indirecta de Ferrovial en el proyecto será del 49%

El compromiso de inyección de equity por parte de los socios alcanza los 2.330 millones de dólares americanos. A 30 de Junio, el desembolso realizado alcanza sólo 18,2 millones de dólares americanos, de los cuales 8,9 millones de dólares americanos corresponden a Ferrovial.

El análisis preliminar del acuerdo de concesión de NTO con la Autoridad Portuaria de Nueva York y Nueva Jersey indica que está incluida en el alcance de la interpretación CINIIF 12 (acuerdos concesionales) y que se enmarca en el modelo de activo intangible, dado que no hay un volumen de pagos garantizados. La compañía está actualmente analizando si, conforme a NIC 28 p.32, existe alguna diferencia entre la inversión inicial realizada en la compañía y su valor razonable y el criterio a aplicar en el caso de que existiese. Conforme a la normativa contable, la compañía tiene un año para realizar ese ejercicio.

En este caso, toda la inversión realizada en la infraestructura, que posteriormente revertirá a la Autoridad Portuaria de Nueva York y Nueva Jersey, incluyendo los costes financieros activados durante el periodo de construcción y los pagos realizados a dicha Autoridad para adquirir el derecho de explotación de la concesión, han sido capitalizados como mayor valor de la misma, sin impacto por tanto en la cuenta de resultados, y serán posteriormente amortizados en función del patrón de consumo (pasajeros) durante la vida de la concesión, una vez que se inicie el periodo de explotación.

Adicionalmente, la sociedad tiene contratadas coberturas de tipos de interés (IRS) asociados a la deuda del proyecto por un nominal de 5,5 billones de dólares americanos, consideradas cobertura contable de flujos eficiente, cuya variación de valor razonable en el ejercicio ha generado un impacto negativo en las reservas de la sociedad por importe de 7,4 millones de dólares americanos (3,3 millones de euros netos de impuestos al porcentaje de Ferrovial).

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

En el Anexo II de las Cuentas Anuales Consolidadas de diciembre de 2021 se incluye una relación de las participaciones en sociedades puestas en equivalencia, que incluye la denominación, país de constitución y segmento de negocio al que pertenecen, así como el porcentaje de participación y el importe agregado de Activos y Pasivos, importe neto de la cifra de negocios y beneficio o pérdida del ejercicio.

El movimiento de la valoración de los derivados del resto de inversiones en asociadas se debe principalmente tanto a la sociedad Riverlinx Limited (Silvertown Tunnel en Londres) como a Zero Bypass Ltd (carretera de circunvalación en Bratislava), por 34,5 millones de euros y 28,3 millones de euros de variación, respectivamente. Para cubrir el riesgo de tipo de interés, estas sociedades han contratado coberturas de tipos sobre la deuda de los proyectos, estableciendo un tipo de interés fijo. Las subidas de los tipos de interés en estos primeros 6 meses del año han tenido como consecuencia un incremento sustancial en la valoración de los derivados contratados.

Con respecto a la participación en el resultado de 2022 destaca la aportación de la División de Autopistas (13 millones de euros).

5.5 Capital circulante

En esta nota se analiza la evolución de los epígrafes del activo relativos a Existencias y Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo, y del pasivo relativos a Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo. El saldo neto de dichas partidas se denomina Capital Circulante (ver sección 4 de las Cuentas Anuales Consolidadas a diciembre de 2021).

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

FERROVIAL S.A Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Millones de euros	2021	Tipo Cambio	Cambios Perímetro	Otros	2022
Total existencias	405	13	0	28	446
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	713	6	13	-49	683
Obra ejecutada pendiente de certificar	332	0	0	167	499
Otras cuentas a cobrar	272	3	0	38	313
Total deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	1.317	9	13	156	1.495
Acreeedores comerciales	-1.535	-29	-9	-68	-1.641
Obra certificada por anticipado	-692	-18	0	-5	-715
Anticipos de clientes	-193	-6	-10	-37	-246
Otras cuentas a pagar a corto plazo	-373	0	0	1	-372
Total acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	-2.793	-53	-19	-109	-2.974
TOTAL	-1.072	-30	-6	76	-1.032

La variación del capital circulante a junio 2022, excluyendo el impacto por tipo de cambio y los cambios de perímetro, alcanza los 76 millones de euros. Esta variación tiene su origen principalmente en el aumento de la obra ejecutada pendiente de certificar en Construcción.

Como se indica en la nota 4.4. de las cuentas anuales de 2021, el saldo de la obra ejecutada pendiente de certificar corresponde casi en su totalidad a ingresos procedentes de contratos firmados con clientes, ya que conforme a las políticas contables del Grupo (ver nota 1.3.3.4 de las cuentas anuales de 2021), sólo se reconocen ingresos por modificaciones contractuales cuando estas son aprobadas por el cliente y los ingresos por reclamaciones por compensación de costes cuando se considera altamente probable su recuperación. En este sentido, la compañía tiene un importe significativo tanto de modificaciones como de reclamaciones pendientes de reconocimiento.

Respecto a los cambios de perímetro, la variación en el año corresponde a saldos intercompañía que se estaban eliminando a nivel consolidado y que afloran en el ejercicio tras la salida de perímetro del negocio de conservación y mantenimiento de infraestructuras en España (ver nota 1.2).

5.6 Provisiones

Las provisiones registradas en el Grupo consolidado pretenden cubrir los riesgos derivados de las distintas actividades en las que éste opera. Para su registro, se utilizan las mejores estimaciones sobre los riesgos e incertidumbres existentes y sobre su posible evolución. En las Cuentas Anuales Consolidadas a 31 de diciembre de 2021 se describen en detalle los distintos tipos de provisiones con los que cuenta el Grupo.

Se desglosan en esta nota todas aquellas partidas relativas a provisiones que aparecen desglosadas de forma separada en el pasivo del balance. A 30 de junio de 2022, el movimiento ha sido el siguiente:

(Millones de euros)	Provisiones largo plazo	Provisiones corto plazo	TOTAL
Saldo a 31 de diciembre 2021	421	1.002	1.423
Impacto cambios de perímetro y otras transferencias	-17	-5	-22
Impacto por diferencias de tipo de cambio	7	-1	6
Resto Movimiento en el ejercicio:	16	-18	-2
Dotaciones/Reversiones con impacto en Resultado Bruto Explotación (Otros gastos de explotación)	3	49	52
Dotaciones/Reversiones con impacto en otras partidas de Resultado	20	5	25
TOTAL Impacto Dotaciones/Reversiones	23	53	76
Aplicaciones con impacto en capital circulante	-3	-72	-75
Resto aplicaciones	-4	1	-3
TOTAL Impacto Aplicaciones	-7	-71	-78
Saldo a 30 de junio de 2022	428	978	1.406

La principal variación en el ejercicio en la partida relativa a Dotación/Reversión con impacto en Resultado Bruto de Explotación tiene su origen en la dotación neta de provisiones en Construcción, principalmente en el negocio de Budimex.

Respecto a las dotaciones/reversiones con impacto en otras partidas de resultado, por importe de 25 millones de euros, tienen su origen principalmente en la dotación de "Provisiones para reposición CINIF12", cuyo movimiento se recoge contra amortizaciones durante el periodo de devengo de las obligaciones hasta el momento en que la reposición entre en funcionamiento.

Aplicaciones de provisiones por -78 millones de euros, sin efecto en resultados; de éstas, las que tienen contrapartida en capital circulante ascienden a -75 millones de euros, corresponden principalmente a Construcción.

5.7 Impuestos diferidos

El detalle de los movimientos por activos y pasivos diferidos a 30 de junio de 2022 es el siguiente:

Impuestos diferidos (millones euros)	2021	Var.	2022
Activo	549	-7	543
Bases imponibles negativas	191	9	200
Derivados	90	-45	45
Otros activos por impuestos diferidos	268	30	298
Pasivo	670	28	698
Derivados	45	-30	15
Otros pasivos por impuestos diferidos	626	58	684

La principal variación registrada dentro de los activos por impuestos diferidos corresponde con la evolución del valor razonable de derivados, y por tanto, del impuesto asociado resultante. La misma situación se está generando en el caso de los pasivos diferidos de balance donde las principales variación se producen como consecuencia de la valoración por derivados así como la variación por tipo de cambio de los saldos de 2021.

FERROVIAL S.A Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

6. Patrimonio neto

Se detallan a continuación los movimientos de Patrimonio Neto para el periodo de seis meses, terminado el 30 de junio de 2022:

(Millones de euros)	Atribuido a los Accionistas	Atribuido a Socios Externos	Total Patrimonio Neto
Patrimonio Neto a 01.01.2022	4.048	1.791	5.839
Resultado consolidado del ejercicio	50	28	78
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	206	-11	195
Impacto en reservas de planes de prestación definida (*)	0	0	0
Diferencias de conversión	145	123	268
Ingresos y gastos reconocidos directamente en patrimonio	351	112	463
Importes transferidos a la Cuenta de Resultados	-40	0	-40
TOTAL INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS	361	140	501
Acuerdo dividendo flexible/Otros dividendos	-108	-119	-227
Operaciones de autocartera	-248	0	-248
REMUNERACIÓN AL ACCIONISTA	-356	-119	-475
Ampliaciones y reducciones de capital	0	151	151
Sist. retributivos vinculados a la acción	-1	0	-1
Bono Híbrido	-9	0	-9
Variaciones de perímetro	0	-1	-1
Otros movimientos	3	0	3
OTRAS TRANSACCIONES	-7	150	143
Patrimonio Neto a 30.06.2022	4.046	1.962	6.008

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

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

Resultado consolidado del ejercicio: el resultado del ejercicio asciende a 50 millones de euros para la sociedad dominante.

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

Impacto en reservas de instrumentos de cobertura: el reconocimiento de las diferencias de valor de los instrumentos derivados designados como cobertura ha supuesto un impacto positivo de 206 millones de euros en los fondos propios de la sociedad dominante, de los cuales 144,7 millones corresponden a las sociedades por integración global y 61,7 millones a las de puesta en equivalencia.

Diferencias de conversión: Las divisas en las que Ferrovial mantiene una mayor exposición en términos de patrimonio neto (dólar canadiense, dólar americano y libra esterlina principalmente), tal y como se detalla en la Nota 5.1, han generado unas diferencias de conversión de 145 millones de euros para la sociedad dominante, principalmente en dólar americano (126 millones de euros) y dólar canadiense (32 millones de euros). Estas diferencias de conversión se presentan neteadas del efecto de los instrumentos de cobertura de tipo de cambio contratados por el Grupo (ver Nota 8.2).

Impactos transferidos a la Cuenta de Resultados: Se recoge en este apartado el impacto correspondiente a la reclasificación desde fondos propios a resultados, según la NIC 21, de los importes acumulados en patrimonio vinculados a los derivados utilizados a efectos de cobertura correspondientes a la desinversión del negocio de Servicios de Infraestructura en España, tal y como se menciona en la Nota 1.2, por importe de 6 millones de euros netos de impuestos, así como el impacto acumulado en reservas de la precobertura contratada para la emisión de un bono de Ferrovial S.A., prevista para el ejercicio 2022 y que al no producirse han sido reclasificados a la cuenta de resultados por importe de -46 millones de euros neto de impuestos, tal y como se indica en la Nota 8.2 (impacto positivo en las cuentas de resultados).

Remuneración al accionista:

Acuerdo dividendo flexible: El impacto por este concepto corresponde al primer tramo del sistema de retribución al accionista aprobado por la Junta General Ordinaria de Accionistas de Ferrovial, S.A. celebrada el 7 de abril de 2022. Conforme a dicho sistema los accionistas pueden, a libre elección, optar por recibir acciones liberadas de nueva emisión de la Sociedad, mediante la suscripción de una ampliación de capital con cargo a reservas, o por recibir un importe en efectivo mediante la transmisión a la Sociedad (si no lo hubiesen hecho en el mercado) de los derechos de asignación gratuita correspondientes a las acciones que posean. Cabe señalar que el 47,06% de los accionistas optó por recibir acciones de la Sociedad, mientras que el 52,94% se acogió al compromiso de compra de derechos por parte de la misma.

Como consecuencia, en el primer semestre de 2022, se ha ejecutado una ampliación de capital por un total de 3.968.559 acciones con un valor nominal de 0,20 euros por acción, lo que supone un aumento de capital de 0,8 millones de euros. Asimismo, se han comprado derechos de suscripción gratuita por importe de 108 millones de euros, representando un precio por acción de 0,30 euros.

Programa de recompra/compra de autocartera: el Consejo de Administración celebrado el 24 de febrero de 2022 aprobó un Programa de Recompra de acciones propias de hasta un máximo de 34 millones de acciones y por importe máximo de 500 millones de euros, que fue ratificado por acuerdo de la Junta General Ordinaria de Accionistas de Ferrovial S.A. celebrada el 7 de abril de 2022. Dicha Junta aprobó una reducción del capital social de Ferrovial S.A. a través de la amortización de (i) las acciones propias que se tenían en autocartera al tiempo del acuerdo; y (ii) las acciones propias que se adquirieran a través del indicado Programa de Recompra.

A lo largo del primer semestre de 2022 se han adquirido 10.026.393 acciones propias a un precio medio de 24,73 euros por acción, representando un desembolso total de 248 millones de euros.

FERROVIAL S.A Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Sistemas retributivos vinculados a la acción: refleja principalmente las operaciones de autocartera relacionadas con los sistemas de retribución vinculados a la acción correspondientes a personal directivo. A 30 de junio de 2022 se han adquirido 315.000 acciones propias en ejecución de diferentes sistemas de retribución. El coste total de la adquisición de dichas acciones fue de inferior a 1 millón de euros y el resultado total registrado por estos sistemas retributivos en el patrimonio de la sociedad asciende a -1 millones de euros.

La autocartera en poder de la sociedad a 30 de junio de 2022 (15.092.811 acciones) tiene un valor de mercado de 365 millones de euros. A lo largo del ejercicio 2022 se han producido las siguientes variaciones en la partida de acciones propias:

OPERACIÓN REALIZADA/ OBJETIVO	Nº ACCIONES COMPRADAS	Nº ACCIONES APLICADAS AL OBJETIVO	TOTAL Nº ACCIONES
Saldo a 31.12.2021			5.072.018
Reducción de capital	10.026.393	0	10.026.393
Sistemas retributivos	315.000	-320.600	-5.600
Acciones recibidas dividendo flexible	0	0	0
Saldo a 30.06.2022			15.092.811

Otras transacciones:

Bono Híbrido subordinado: Tal y como se describe en las cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2021, el Grupo tiene emitidos bonos perpetuos subordinados por un importe nominal de 500 millones de euros, cuyas características se mantienen a 30 de junio de 2022. El impacto derivado del interés devengado y pago del cupón se registra dentro del apartado de Reservas, con un tratamiento similar al de los dividendos, alcanzando a cierre de junio 2022 un impacto neto de -9 millones de euros.

En el epígrafe Otros dividendos socios externos se recogen los dividendos correspondientes a los socios externos del Grupo Budimex por importe de 67 millones de euros, a la autopista NTE por importe de 25 millones de euros, a la autopista LBJ por importe de 14 millones de euros y a Autema por importe de 13 millones de euros.

Ampliaciones de capital socios externos: Se produce un aumento de fondos propios atribuibles a socios externos por 151 millones de euros principalmente en la autopista I-66 Mobility Partners LLC así como en la constructora de la misma (FAM Construction LLC) por importes de 126 y 22 millones de euros, respectivamente.

7. Posición neta de tesorería

Con el objeto de mostrar un análisis de la situación de endeudamiento neto del Grupo, se presenta en el siguiente cuadro un desglose de la Posición Neta de Tesorería. Por Posición Neta de Tesorería se entiende el saldo de las partidas incluidas en tesorería y equivalentes, la caja restringida clasificada a largo plazo de los proyectos de infraestructuras, junto con otros activos financieros a corto plazo; minorado por el importe de las deudas financieras (deuda bancaria y obligaciones tanto a corto como a largo plazo). Adicionalmente, se incluye dentro de la cifra de Posición Neta de Tesorería derivados Forwards y derivados Cross Currency Swaps (CCS) por importe conjunto de -45 millones de euros, que cubren la caja de la que dispone el Grupo nominada en dólares canadienses, así como la deuda y la caja nominada en dólares americanos. Esta asignación se realiza debido a que dichos derivados están completamente ligados a la mencionada deuda/caja y netean el impacto de tipo de cambio de la misma.

La posición de tesorería se desglosa a su vez entre proyectos de infraestructuras y resto de sociedades del Grupo.

La variación de la posición neta de tesorería se explica en el apartado de Flujo de Caja del Informe de Gestión Intermedio a 30 de junio de 2022.

En las siguientes tablas se presenta el detalle de la posición neta de tesorería tanto para junio 2022 como para diciembre 2021.

Act. Continuadas (Millones de euros)	30/06/2022							TOTAL
	DEUDA BANCARIA /BONOS	TESORE RÍA Y EQ. & OTROS ACT. FRO CP	FORW ARDS /CCS	CAJA RESTR INGIDA A LARGO PLAZO	POSICIÓN NETA EXTERNA	INTRAG RUPO		
Sociedades ex proyectos	-3.386	4.852	-45	0	1.421	-41	1.380	
Sociedades proyectos	-7.964	218	0	601	-7.145	41	-7.104	
Deuda neta consolidada total	-11.350	5.070	-45	601	-5.724	0	-5.724	

Act. Continuadas (Millones de euros)	31/12/2021							TOTAL
	DEUDA BANCARIA /BONOS	TESORE RÍA Y EQ. & OTROS ACT. FRO CP	FORW ARDS /CCS	CAJA RESTR INGIDA A LARGO PLAZO	POSICIÓN NETA EXTERNA	INTRAG RUPO		
Sociedades ex proyectos	-3.178	5.319	-31	0	2.110	-37	2.073	
Sociedades proyectos	-7.409	207	0	579	-6.623	37	-6.586	
Deuda neta consolidada total	-10.587	5.526	-31	579	-4.513	0	-4.513	

Adicionalmente se incluye el detalle para las actividades discontinuadas para ambos periodos:

FERROVIAL S.A Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Act. Discontinuas (Millones de euros)	30/06/2022			31/12/2021			Var.
	DEUDA BANCARIA/BONOS	TESORERÍA Y EQUIVALENTES	POSICIÓN NETA EXTERNA	DEUDA BANCARIA/BONOS	TESORERÍA Y EQUIVALENTES	POSICIÓN NETA EXTERNA	
Sociedades ex proyectos	-23	163	140	-24	133	109	31
Sociedades proyectos	0	1	1	-54	7	-47	48
Deuda neta actividades discontinuadas	-23	164	141	-78	140	62	79

La Posición Neta de Tesorería ex proyectos de infraestructura incluyendo las actividades discontinuadas alcanza a 30 de junio de 2022 los 1.521 millones de euros frente a 2.182 millones de euros a diciembre 2021, lo que implica una variación de -661 millones de euros. La Posición Neta de Tesorería de los proyectos de infraestructuras incluyendo las actividades discontinuadas varía -470 millones de euros, pasando de -6.633 millones de euros en diciembre 2021 a -7.103 millones de euros a junio 2022. El análisis de la evolución de la Posición Neta de Tesorería incluyendo las actividades discontinuadas se presenta en el Informe de Gestión Intermedio que ha sido formulado conjuntamente con los presentes estados financieros consolidados resumidos intermedios.

7.1. Proyectos de infraestructuras

a) Tesorería y equivalentes y caja restringida

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

En este sentido, la caja restringida constituida a 30 de junio de 2022 asciende a 641 millones de euros (626 millones a diciembre 2021) incluyendo tanto largo como corto plazo, destacando:

- El impacto del tipo de cambio supone un impacto de 48 millones de euros (ver Nota 5.1).
- Disminución de la misma por -33 millones de euros, fundamentalmente en las autopistas NTE Segmento 3 y LBJ, como consecuencia de la distribución de dividendos efectuada una vez cumplidos los hitos que permiten su distribución.

En cuanto a la partida de resto de Tesorería y Equivalentes (excluida la caja restringida), se produce un incremento de 18 millones de euros en este periodo, y corresponde a cuentas bancarias e inversiones de alta liquidez sujetas a riesgo de tipo de interés. Su evolución se analiza en el Informe de Gestión.

b) Deuda de proyectos de infraestructuras

Millones euros	DIC.2021	Disposiciones netas	Tipo de cambio	Cambios de perímetro	JUN. 2022
Autopistas	7.123	18	519	0	7.660
Construcción	96	-1	0	0	95
Aeropuertos	0	0	0	0	0
Waste Treatment	57	-1	-1	0	55
Infra. Energética y movilidad	133	9	12	0	154
Total Deuda Proyectos Infraestructuras	7.409	25	530	0	7.964

La deuda de proyectos de infraestructuras aumenta en 555 millones de euros con respecto a diciembre de 2021, variación que se produce fundamentalmente por las siguientes razones:

- La apreciación del dólar americano frente al euro (ver Nota 5.1) ha supuesto un mayor endeudamiento por 530 millones de euros (principalmente 151 millones de euros en la autopista LBJ; 123 millones de euros NTE Mobility Partners Segments 3; 92 millones de euros en NTE Managed Lanes Mobility Partners; 24 millones de euros I-77 y 130 millones de euros I-66).
- En relación a las disposiciones netas (25 millones de euros), destacar Autopistas (18 millones de euros), principalmente por la capitalización de intereses en las autopistas I-66 y NTE Mobility Partners Segments 3. En Infraestructura Energética y Movilidad (9 millones de euros), la variación se debe principalmente a la disposición de crédito de Centella Transmisión.

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

(Millones de euros)	AUMENTO / DISMINUCIÓN IMPACTO EN CAJA		IMPACTO POR TIPO DE CAMBIO DE PERÍMETRO		INTERESES CAPITALIZADOS/DEVENGADOS Y OTROS	
	DIC.2021	IMPACTO EN CAJA	IMPACTO DE CAMBIO	PERÍMETRO	DEVENGADOS Y OTROS	JUN.2022
Deuda bancaria/Bonos Proyectos	7.409	-4	530	0	29	7.964
Posición Deuda Bruta Proyectos	7.409	-4	530	0	29	7.964

A fecha 30 de junio de 2022 todas las sociedades proyectos cumplen con los covenants significativos vigentes.

7.2 Resto de sociedades

La Posición Neta de Tesorería excluyendo los proyectos de infraestructura e incluyendo las actividades discontinuadas alcanza los 1.521 millones de euros a junio 2022, lo que implica una variación frente a diciembre 2021 de -661 millones de euros.

FERROVIAL S.A Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

a) Tesorería y equivalentes del resto de sociedades

A 30 de junio de 2022 se encuentran constituidas una serie de cuentas restringidas a corto plazo, por importe de 30 millones de euros (72 millones de euros en diciembre 2021), principalmente en la División de Construcción, por motivos operativos en proyectos en curso en Estados Unidos.

Destaca la fuerte posición de liquidez que presenta el Grupo a junio 2022, que le permite afrontar la situación económica actual con una gran solidez financiera.

(Millones euros)	DIC.2021	JUN.2022	Variación
Caja restringida corto plazo	72	30	-42
Resto tesorería y equivalentes	5.247	4.822	-425
Total Tesorería y equivalentes corto plazo	5.319	4.852	-467
Caja restringida largo plazo	0	0	0
Forwards asociados a la caja	-22	-43	-21
Total Tesorería y Equivalentes	5.297	4.809	-488

Adicionalmente, en la división de Servicios se dispone de tesorería y equivalentes por importe de 164 millones de euros. A nivel ex proyectos, el Grupo cuenta con líneas de crédito disponibles, incluyendo Servicios, por valor de 965 millones de euros.

La suma de los 4.809 millones de euros de tesorería y equivalentes, más la tesorería de Servicios (164 millones de euros) y las líneas de crédito disponibles por 965 millones, totalizan una posición de liquidez global ex proyectos por valor de 5.937 millones de euros.

b) Desglose de la deuda del resto de sociedades

(Millones euros)	DIC.2021	Resto variación neta	Tipo de cambio	JUN.2022
Construcción	40	-15	0	25
Corporación y Resto	3.138	204	19	3.361
Total Deuda Ex Proyectos Infraestructuras	3.178	189	19	3.386

La deuda excluyendo los proyectos de infraestructura alcanza los 3.386 millones de euros, lo que supone un incremento de 189 millones de euros. Este aumento se debe en gran medida al incremento del saldo vivo del programa de pagarés (Euro Commercial Paper: "ECPs") formalizado en 2018 y con un saldo a junio de 2022 de 466 millones de euros (250 millones de euros en diciembre 2021).

A continuación, se muestra la variación de la deuda bruta ex proyectos de Infraestructura, desglosando la misma entre variación de endeudamiento con contrapartida en flujo de caja, impacto por tipo de cambio y cambios de perímetros, así como el movimiento de la deuda por el devengo de intereses, que no suponen movimiento de caja en el ejercicio:

(Millones de euros)	DIC.2021	AUMENTO/ DISMINUCIÓN IMPACTO EN CAJA	IMPACTO POR TIPO DE CAMBIO	IMPACTO CAMBIOS DE PERÍMETRO	INTERESES CAPITALIZAD OS/ DEVENGADO S Y OTROS	JUN.2022
Deuda bancaria/ Bonos Ex proyectos	3.178	196	20	0	-8	3.386
Cross Currency Swaps	9	0	-7	0	0	2
Posición Deuda Bruta ex proyectos	3.186	196	13	0	-8	3.388

8. Activos financieros no corrientes y derivados financieros a valor razonable

Se muestran a continuación las principales variaciones en las líneas de activos financieros no corrientes y activos y pasivos por derivados financieros a valor razonable.

Millones de euros	30.06.2022	31.12.2021	Var.
Activos financieros no corrientes	944	879	66
Préstamos a largo plazo a sociedades asociadas	237	227	10
Caja restringida y otros activos financieros no corrientes	601	579	22
Resto de activos financieros no corrientes	106	73	33
Derivados financieros a valor razonable (Neto)	-56	-96	40
Derivados financieros a valor razonable (Activo)	223	309	-86
Derivados financieros a valor razonable (Pasivo)	-279	-405	126

8.1. Activos financieros no corrientes

La partida "Préstamos a largo plazo a sociedades asociadas" recoge fundamentalmente los préstamos concedidos a AGS por importe de 148 millones de euros (127 millones de libras) frente a los 146 millones de euros a 31 de diciembre de 2021 (123 millones de libras) sin considerar la provisión por pérdidas esperadas de 11 millones de euros (9 millones de libras), e incluyendo el devengo de intereses del año por importe de 2 millones de euros (ver Nota 5.4.c). Adicionalmente, se recogen otros préstamos otorgados a sociedades asociadas por importe de 101 millones de euros (93 millones de euros en 2021), principalmente en la división de Autopistas.

La partida "Caja restringida en proyectos de infraestructura y otros activos financieros" corresponde fundamentalmente a depósitos realizados en las sociedades concesionarias de autopistas, cuyo uso está limitado a determinados objetivos dentro del contrato concesional, bien pago a inversiones futuras, gastos operativos, o servicio a la deuda. Esta partida forma parte de la Posición Neta de Tesorería.

FERROVIAL S.A Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Por último, la partida "Resto de activos financieros no corrientes" comprende fundamentalmente inversiones en fondos de inversión por importe de 33,5 millones de euros y otros 20,5 millones de euros invertidos en un fondo de inversión denominado Credit Suisse (Lux) Supply Chain Finance Fund que invertía en facturas de proveedores cuyo pago estaba asegurado por compañías de seguros con rating investment grade (de media AA-). Dicho fondo se encuentra actualmente en proceso de liquidación. Se considera que el importe invertido va a ser objeto de recuperación, en un plazo mayor de un año. Adicionalmente, también se incluyen otros créditos comerciales, fundamentalmente con diversas administraciones públicas en relación con contratos a largo plazo, principalmente correspondientes a sociedades de la división de construcción por importe de 8,7 millones de euros (10 millones de euros a 31 de diciembre de 2021).

8.1.1 Préstamo concedido a AGS

Como se ha indicado en la nota 8.1, Ferrovial tiene otorgado un préstamo subordinado a la sociedad AGS por valor de 148 millones de euros (137 millones de euros neteado del importe de la provisión por pérdidas esperadas). El otro accionista de la sociedad tiene otorgado un préstamo en las mismas condiciones.

Dado el impacto que la crisis del COVID-19 y el conflicto entre Rusia y Ucrania están teniendo en situación económica global, se ha realizado un análisis de recuperabilidad de dicho préstamo, considerando las expectativas de evolución futura del activo, la situación de liquidez de la compañía en los próximos doce meses, y la situación de la deuda bancaria tras el acuerdo del contrato de préstamo mencionado.

En base a las proyecciones futuras del activo, su situación positiva de liquidez tras los planes de contingencia aplicados durante 2020 y 2021, y su situación de deuda actual, tras el acuerdo de modificación y extensión del préstamo sindicado alcanzado en junio de 2021, se puede concluir que es probable la recuperación de los importes prestados a la compañía.

8.2. Derivados financieros a valor razonable

En general, la posición de derivados del Grupo y las estrategias de cobertura se han mantenido en línea con la situación descrita en detalle en los estados financieros correspondientes al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2021. Los derivados se registran por su valor de mercado a fecha de contratación y a valor razonable en fechas posteriores. En relación a los efectos que ha tenido la pandemia del coronavirus sobre la valoración de la cartera de derivados, ver detalle en Nota 2.

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

Millones de euros	Nocionales 30/06/2022	Saldo al 30/06/2022	Saldo al 31/12/2021	Var.	Impacto en reservas	Impacto en PyG - VR	Otros impactos en balance o PyG
Derivados de inflación	66	157	299	-142	-76	-58	-8
Cobertura flujos de caja	66	157	299	-142	-76	-58	-8
Derivados tipo interés	1.530	-94	-346	252	188	62	3
Cobertura flujos de caja	1.180	-108	-315	207	200	1	8
Cobertura valor razonable	0	0	0	0	5	0	-5
Especulativos	350	14	-31	45	-17	62	0
Cross Currency Swaps	250	-2	-9	7	0	0	7
Cobertura flujos de caja	250	-2	-8	6	0	0	6
Cobertura valor razonable	0	0	-1	1	0	0	1
Derivados tipo de cambio	5.496	-123	-54	-69	2	-6	-66
Cobertura valor razonable	3.503	-56	-35	-21	2	-7	-16
Cobertura inversión neta extranjero	1.993	-67	-18	-48	0	1	-50
Equity Swaps	65	5	11	-6	0	-6	0
Especulativos	65	5	11	-6	0	-6	0
TOTAL	7.408	-56	-98	42	113	-8	-63

La variación neta de valor razonable de los derivados financieros del Grupo asciende a 42 millones de euros, pasando de una posición de pasivo de -98 millones de euros a cierre de diciembre de 2021 a una de pasivo de -56 millones de euros a cierre de junio 2022.

Las principales variaciones corresponden a:

- Los derivados de inflación (-142 millones de euros), correspondientes a la concesionaria Autema (cuyo porcentaje de participación para el Grupo es del 76,276%). Las principales causas de esta variación son las siguientes:

- Impacto en reservas por la parte considerada como cobertura (-76 millones de euros), principalmente por un aumento en las expectativas de inflación en España.
- Impacto de -58 millones de euros en resultados por valor razonable por la parte que se discontinuó como cobertura en 2019 tras el cambio de régimen concesional del activo.
- Liquidaciones efectuadas en el ejercicio que han supuesto cobros por importe de -13 millones de euros.

FERROVIAL S.A Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

- Los derivados de tipo de interés (252 millones de euros), donde las principales variaciones vienen explicadas fundamentalmente por el aumento en las expectativas de los tipos de interés a futuro. Este hecho es el principal motivo del impacto generado en reservas (188 millones de euros) en su mayor parte en la división de Autopistas. Adicionalmente, destaca la ruptura de la precobertura contratada para la emisión de un nuevo bono, que finalmente no se ha producido, y que ha generado un impacto positivo en resultados de 62 millones de euros.
- Los derivados de tipo de cambio (-69 millones de euros), los cuales fundamentalmente se destinan a cubrir la volatilidad de las inversiones del Grupo en moneda extranjera, cuyos principales impactos han sido causados por la apreciación de las distintas monedas frente al euro, principalmente el dólar americano y el dólar canadiense (Nota 5.1). Dicho impacto se explica por las liquidaciones que han supuesto salida de caja (261 millones de euros), y que se compensan parcialmente con -332 millones de euros de diferencias de conversión, y por el impacto en cuenta de resultados por valor razonable (-6 millones de euros).

9. Desgloses relativos a la cuenta de resultados

9.1 Resultado de explotación

El detalle de resultado de explotación del Grupo a 30 de junio de 2022 se desglosa a continuación:

(Millones de euros)	2022	2021 (*)	Var.
Rdo. Bruto de explotación	306	263	43
Dotaciones a la amortización	138	126	12
Rdo. De explotación antes de deterioros	168	137	31

(*) Datos reexpresados (ver Nota 3.1)

El resultado bruto de explotación asciende a 30 de junio de 2022 a 306 millones de euros (263 millones de euros a 30 de junio de 2021), lo que supone un incremento de 16% con respecto al ejercicio anterior. Esta mejora se explica principalmente por el impulso del negocio de Autopistas, destacando la mayor aportación de las concesiones en Estados Unidos por la notable recuperación de los tráficos a partir del levantamiento de las restricciones en el país. En sentido contrario se encuentra la División de Construcción, destacando el impacto negativo por las subidas de precios de la mano de obra, los materiales y la energía, que se ve en parte compensado por la mejora de Budimex, principalmente en las actividades de edificación y obra civil.

El gasto por amortización del año 2022 es de 138 millones de euros, frente a los 126 millones de euros del ejercicio anterior.

9.2 Deterioros y enajenaciones de inmovilizado

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

A 30 de junio de 2022 no se ha registrado ningún deterioro y enajenación de inmovilizado.

A 30 de junio de 2021 se registró el resultado asociado a la venta de la participación del 22% que el Grupo tenía en Urbs Iudex Et Causidicus, S.A -URBICSA por importe de 16,6 millones de euros.

9.3 Resultado financiero

Resultado por financiación

El resultado financiero por financiación de las sociedades proyectos de infraestructuras asciende a -109 millones de euros (-105 millones de euros a 30 de junio de 2021) y corresponde fundamentalmente al coste de la financiación externa de estas sociedades. La variación del resultado financiero se debe en su mayor parte al mayor volumen de deuda en las autopistas americanas.

Por lo que respecta al resto de sociedades, o información ex proyectos, el resultado por financiación alcanza los 12 millones de euros (-23 millones de euros a 30 de junio de 2021), correspondientes al gasto de la deuda externa por -16 millones de euros (-33 millones de euros a 30 de junio de 2021) y a los ingresos financieros obtenidos de las inversiones financieras realizadas y otros conceptos por 28 millones de euros (10 millones de euros a 30 de junio de 2021). La mejora respecto al ejercicio anterior tiene su origen en una mejor remuneración de la caja por aumento de los tipos de interés y por menores costes de la deuda debido al menor saldo de Bonos respecto a 2021, al no haberse renovado un bono de 500 millones de euros el ejercicio anterior.

Resto de Resultado Financiero

Se incluye principalmente dentro de este epígrafe, para sociedades ex proyectos, el resultado por cambios en el valor razonable de instrumentos financieros sin impacto en caja. A 30 de junio de 2022 supone un impacto de 44 millones de euros (gasto de -2 millones de euros a 30 de junio de 2021), clasificado en la columna de ajustes de valor razonable de la cuenta de pérdidas y ganancias.

Dentro de este importe, destaca el impacto positivo acumulado en reservas de la precobertura para la emisión de un bono de Ferrovial S.A., prevista para el ejercicio 2022 y que al no producirse se reclasifica a la cuenta de resultados por importe de 62 millones de euros, tal y como se indica en la Nota 8.2. En sentido contrario destaca el efecto negativo de los equity swaps que el grupo tiene contratados para cubrir el impacto patrimonial de los planes de opciones sobre acciones, con un impacto en el año de -6 millones de euros (ver Nota 8), derivado de la negativa evolución de la cotización de la acción durante los 6 primeros meses del ejercicio.

Excluyendo el impacto de valor razonable, el resto de resultado financiero de 1 millón de euros (4 millones de euros a 30 de junio de 2021) corresponde fundamentalmente a costes de avales y fianzas (-13 millones de euros), diferencias de cambio (3 millones de euros), así como intereses de demora (7 millones de euros).

En las sociedades proyectos de infraestructuras las variaciones más significativas frente al ejercicio anterior corresponden con el resultado por derivados y otros ajustes por valor razonable, donde destaca el impacto negativo del derivado de inflación (ILS) registrado como valor razonable por -58 millones de euros, asociado al proyecto de Autema.

9.4 Gasto por Impuesto de Sociedades

El gasto por impuesto de sociedades de los seis primeros meses del ejercicio 2022 ha sido calculado en base a la tasa impositiva que se estima será aplicable a los resultados del ejercicio anual. Así, a 30 de junio de 2022 supone un gasto de 21 millones de euros. No obstante, es necesario tener en cuenta que dentro de este importe se incluye un ingreso por regularizaciones de ejercicios anteriores de 5 millones de euros y el reconocimiento de diferidos relativos a la posible retención futura por la repatriación de futuros dividendos procedentes de Canadá (9 millones de euros de gasto).

Excluyendo dichos impactos, el gasto por impuesto de sociedades correspondiente al ejercicio asciende a 18 millones de euros.

Adicionalmente, dentro del resultado antes de impuestos (104 millones de euros a 30 de junio de 2022) existen determinados impactos que es necesario excluir a la hora de calcular la tasa efectiva del impuesto sobre sociedades, destacando:

- Impacto de los resultados de sociedades integradas por puesta en equivalencia que, conforme a la normativa contable, se presentan ya netos de su impacto fiscal.
- Siguiendo un criterio de prudencia contable, se ha decidido no activar bases impositivas negativas, ni créditos fiscales en su totalidad, fundamentalmente en España, debido a la falta de certeza sobre su recuperabilidad en el corto plazo.
- Gastos no deducibles de diversas naturalezas, fundamentalmente en Polonia.
- Límite en la deducibilidad de los gastos financieros en la división de Autopistas en Portugal.

Ajustando los efectos principales, el resultado antes de impuestos ascendería a 67 millones de euros. De esta manera, la tasa efectiva tras los mencionados ajustes sería de un 26% (18 millones de gasto por impuesto sobre 67 millones de resultado antes de impuestos).

9.5 Resultado de Actividades Discontinuas

El resultado de actividades discontinuas del ejercicio corresponde a la división de Servicios por importe de -5 millones de euros (198 millones de euros en 2021: división de Servicios 83 millones de euros y división de Construcción 115 millones de euros).

División Servicios

Como se comenta en la Nota 1.3, a 30 de junio de 2022, y al igual que el ejercicio precedente, se presentan los negocios de la antigua División de Servicios como actividad discontinuada, implicando que el impacto en la cuenta de resultados de dicha área de negocio se reporte en una única línea denominada "Resultado neto operaciones discontinuas".

Para un mejor entendimiento del resultado generado por la actividad de Servicios y cómo ha sido integrado en los resultados consolidados del Grupo, en la tabla adjunta se presenta un detalle por líneas del resultado de la actividad discontinuada:

(Millones de euros)	2022.JUN	2021.JUN (*)	VAR.
Cifra de ventas	1.406	2.575	-1.169
Resultado de explotación	52	68	-16
Resultado financiero	-3	-15	12
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	3	5	-2
Resultado consolidado antes de impuestos	51	58	-6
Impuesto sobre beneficios	-8	-30	23
Resultado después de impuestos	44	27	16
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	0	-1	1
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	44	26	18
Ajustes actividades discontinuas	-49	57	-105
Resultado operaciones discontinuas	-5	83	-88

(*) Datos reexpresados (ver Nota 3.1)

La comparabilidad de los diferentes componentes del resultado de la actividad discontinuada respecto al 2021 se ve afectada porque el primer semestre del 2021 integra el resultado de todos los negocios vendidos tanto a finales del ejercicio 2021 (negocio de servicios de medio ambiente en España y Portugal, y negocio de mantenimiento de infraestructuras relacionadas con la industria de extracción de gas y petróleo en Estados Unidos) como durante el primer semestre del 2022 (negocio de mantenimiento y conservación de infraestructuras en España y negocio de mantenimiento de infraestructuras energéticas y agua en Reino Unido).

10. Activos y pasivos contingentes y compromisos de inversión

Como se indica en la Nota 1.3, los desgloses que se incluyen en esta nota incorporan también la información correspondiente a las actividades discontinuas.

10.1. Litigios y otros pasivos contingentes

En las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2021 se desglosan de forma detallada los principales litigios que las diferentes sociedades del grupo tenían abiertos a dicha fecha. A continuación, se explican los principales cambios que se han producido durante el primer semestre de 2022 sobre la situación de dichos pleitos:

a) Litigios en relación al negocio de Autopistas

Autopista M-203

Procedimiento judicial iniciado por la concesionaria M203 solicitando la compensación por las inversiones realizadas (valor patrimonial de la inversión - VPI) como consecuencia de la resolución del contrato de concesión por incumplimiento de la Comunidad de Madrid (CAM).

En octubre de 2020 se notificó a M203 la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJM) estimatoria de su recurso, que condenaba a la CAM a que de inmediato dictase el correspondiente acto de liquidación del VPI.

FERROVIAL S.A Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Tras presentar varios escritos requiriendo la ejecución forzosa de la sentencia y su cumplimiento inmediato, finalmente, el 23 de diciembre de 2021 la CAM notificó a M203 Orden de determinación de la VPI ("Orden VPI") en la que se indicaban las cantidades que acordó abonar por este concepto y que ascendían a la cantidad total de 73.388.672,44 euros, de los cuales 68.062.634,52 euros correspondían al principal (base imponible 56.250.111,17 euros; reconociendo la procedencia de abonar IVA por importe de 11.812.523,35 euros) y 5.326.037,92 euros al interés legal del dinero por retraso en el pago calculado hasta el 31 de diciembre de 2021.

El mismo 23 de diciembre de 2021, M203 anuló las facturas emitidas en mayo de 2018 (registradas como deudas pendientes de cobro) por el importe inicialmente reclamado cuando la CAM tomó posesión de las obras y emitió a la CAM las nuevas facturas (una por el principal con IVA y otra por los intereses de demora reconocidos por la CAM). El 29 de diciembre de 2021, M203 recibió el pago total de la CAM de 73.388.672,44 euros por la VPI. Por la diferencia entre el importe cobrado correspondiente al principal (56,2 millones de euros) y el importe registrado en la cuenta a cobrar (60 millones de euros), M203 ha registrado una baja de la cuenta a cobrar por importe de 3,8 millones de euros, que ya había sido provisionada.

El 3 de marzo de 2022 fue admitido a trámite el recurso contencioso-administrativo interpuesto por M203 frente a la Orden VPI, para reclamar la diferencia entre las cantidades no reconocidas por la CAM en el importe abonado el 29 de diciembre de 2021 y las que considera M203. La valoración inicial es de, aproximadamente, 4 millones de euros de principal y 1 millón de euros de intereses. No obstante, este importe podrá ser complementado con las cantidades que se consideren procedentes tras la revisión del expediente, que ha sido reclamado a la CAM. El plazo para la presentación de demanda está en suspenso mientras se resuelve la solicitud de ampliación de expediente solicitada por M203.

Autopista Radial R4

En relación con la Radial 4, en junio de 2013 un grupo de entidades financieras del sindicato bancario de la financiación del proyecto inició un procedimiento judicial ante el Juzgado de Primera Instancia nº 61 de Madrid contra los accionistas de la sociedad concesionaria, esto es, Cintra Infraestructuras SE y Sacyr Concesiones, S.L., que habían garantizado la aportación de un capital contingente en determinadas circunstancias.

En dicho pleito se reclamaba la ejecución de la garantía prestada por los accionistas por un supuesto incumplimiento de determinadas ratios. Se trata de una garantía corporativa de 23 millones de euros, ascendiendo la parte de Cintra a 14,95 millones de euros.

Habiendo estimado la Audiencia Provincial de Madrid el recurso de los bancos tras entrar a conocer el fondo del asunto, los accionistas demandados presentaron recurso de casación ante el Tribunal Supremo, que en diciembre de 2020 estaba pendiente de admisión.

Al cierre de 2021, estaban totalmente provisionados tanto los 14,95 millones de euros de las garantías otorgadas como los intereses de demora (4,85 millones de euros) desde el inicio del proceso judicial.

No ha habido cambios en la situación procesal del litigio en 2021 ni, hasta la fecha de estos estados financieros, en 2022.

Proyecto OSARS en Australia

Cintra es accionista al 50% junto con Plenary de la entidad australiana Netflow Western Roads Upgrade (Netflow), concesionaria del proyecto OSAR Western Roads Upgrade Project en Melbourne.

Los accionistas ya han desembolsado la totalidad del capital social, siendo la parte aportada por Cintra de 26,7 millones de euros. El valor consolidado de la participación en Ferrovial a 30 de junio de 2022 es de 50,4 millones de euros. No hay ninguna garantía bancaria o corporativa aportadas por Cintra o Ferrovial.

El 23 de febrero de 2022, el subcontratista de construcción quien estaba a cargo de las obras del proyecto, WBHO Infrastructure Pty Ltd (WBHO), se declaró en concurso de acreedores. En la actualidad, las obras se han completado en un 99,9% y la concesionaria está tomando las medidas necesarias para finalizar la construcción.

Como consecuencia de la situación anterior, la concesionaria podría encontrarse en un supuesto de resolución de contrato, si bien, en base a la información disponible hasta la fecha, el Grupo considera que lo más probable es que este supuesto no se produzca. Si se produjera, la concesionaria podría reclamar a sus subcontratistas los daños y perjuicios originados por causas imputables a los mismos.

b) Litigios en relación al negocio de Construcción

Negocio de construcción España

En 2019 la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) abrió un expediente sancionador a Ferrovial Construcción S.A. y a otras empresas constructoras por supuestos comportamientos contrarios a la libre competencia.

Dichas conductas consistirían presuntamente, según lo señalado por la Dirección de Competencia (DC), en unos intercambios de información entre las empresas con el objeto y/o efecto de restringir la competencia en el ámbito de las licitaciones convocadas por las distintas Administraciones Públicas en España para la construcción y rehabilitación de infraestructuras y edificios.

La DC notificó en marzo de 2020 propuesta de sanción por importe de 48 millones de euros y en julio del mismo año, la Sala de Competencia de la CNMC declaró caducado el expediente y ordenó la incoación de otro expediente por los mismos hechos. Ferrovial Construcción apeló ante la Audiencia Nacional esta decisión. En enero de 2022 la Audiencia Nacional admitió el recurso que se está tramitando en la actualidad.

FERROVIAL S.A Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

En paralelo al anterior recurso, en abril de 2021 se recibió la nueva relación de imputaciones elaborada por la DC con las conclusiones de la investigación y el detalle de los hechos que podrían constituir una infracción al reglamento de competencia. En mayo de 2021, se presentó un escrito de alegatos de la defensa, alegando que las infracciones señaladas por la DC no se habían producido. En junio, se notificó la propuesta de sanción, por importe de 48 millones de euros, que no puso fin al procedimiento sancionador, siendo el Consejo de la CNMC el órgano competente para resolver con carácter definitivo dicho procedimiento.

El día 5 de julio de 2022 el Consejo de la CNMC notificó la resolución del expediente, que impone a Ferrovial Construcción S.A. una multa de 38,5 millones de euros por una infracción del artículo 1 de la Ley de Defensa de la Competencia calificada de muy grave. La sociedad está en total desacuerdo con la misma y va a interponer el oportuno recurso ante la Audiencia Nacional y a solicitar la suspensión de la ejecución de la resolución, que probablemente se obtenga.

El Grupo considera que la probabilidad de que este litigio se resuelva de forma adversa es baja y, en consecuencia, no ha provisionado importe alguno por este concepto.

c) Litigios de carácter fiscal

Ferrovial tiene registradas provisiones de carácter fiscal por importe de 197,5 millones de euros. Estas provisiones se corresponden fundamentalmente con litigios en curso en relación a inspecciones tributarias en España, cuya cuota litigiosa asciende a 330,9 millones de euros, siendo los más significativos los relativos al Impuesto sobre Sociedades e IVA por los ejercicios 2002 a 2017.

Entre estos pleitos destacan:

- a. Los procedimientos relativos a la amortización a efectos fiscales del fondo de comercio financiero derivado de las adquisiciones de Amey y Swissport. Ferrovial ha presentado un recurso contra la Decisión de la Comisión Europea de 2014 ("Tercera Decisión") en la que se declara que esta medida fiscal es una ayuda de Estado. Aunque consideramos que hay motivos fundados que apoyan la postura procesal del Grupo, si no se produce una sentencia judicial favorable, habría un impacto negativo de 84,5 millones de euros en la cuenta de resultados de Ferrovial, correspondiente al Impuesto de Sociedades de los ejercicios 2002-2009 y 2016-2021 (el impacto correspondiente al periodo 2019-2021 es estimado dado que hay una inspección en curso). El importe máximo a pagar sería de 43,9 millones de euros, dado que el resto ya ha sido pagado.
- b. El recurso de Casación interpuesto ante el Tribunal Supremo contra el acuerdo de liquidación derivado del Acta incoada a Ferrovial, S.A, por el concepto Impuesto sobre Sociedades, ejercicio 2006. El principal concepto debatido es la aplicación de la deducción por actividades exportadoras en relación con la inversión realizada en 2006 para la adquisición de la participación en la antigua BAA (Heathrow). El importe derivado de esta contingencia asciende a 116 millones de euros (totalmente provisionados).

e) Activos contingentes

La Joint Venture formada por Ferrovial Construcción y Batco ha llevado a cabo la construcción del paquete 5 de la autopista Batinah, en Omán, ya finalizado. La JV inició un proceso de arbitraje internacional contra el Gobierno del Sultanato de Omán, representado por el Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Tecnología de la Información. El arbitraje perseguía las reclamaciones relacionadas con importantes retrasos, interrupciones y aumento de costes como resultado de múltiples circunstancias que daban lugar a compensaciones en virtud de las cláusulas del contrato.

El 21 de julio de 2022, la JV recibió una copia del laudo del Tribunal en el que se reconoce el derecho a la reclamación presentada. Una vez recibida, las partes tienen treinta días para revisar el laudo y solicitar correcciones de errores de cálculo, así como errores materiales, tipográficos y otros errores u omisiones. El Tribunal también puede realizar correcciones por iniciativa propia durante este tiempo. Si el Tribunal considera justificadas las solicitudes, dictará o completará su laudo dentro de los 60 días siguientes a la recepción de la solicitud.

A la luz de la revisión del laudo por parte de la JV, que ha identificado numerosos errores, y dado que no se sabe qué errores puede solicitar la contraparte, se ha concluido que no existe un activo virtualmente cierto en relación con esta reclamación por lo que no se ha registrado ningún impacto positivo en los estados financieros a 30 de junio. De confirmarse el laudo tras el proceso de revisión descrito, tendría un impacto positivo en la cuenta de resultados de Ferrovial.

10.2. Garantías

a) Avales bancarios y otras garantías otorgadas por compañías aseguradoras

A 30 de junio de 2022, las sociedades del Grupo tenían prestados avales bancarios y otras garantías otorgadas por compañías aseguradoras por un total de 8.353 millones de euros (7.099 millones de euros en diciembre de 2021), desglosados en: i) 4.050 millones de euros correspondientes a avales otorgados por entidades financieras (3.041 millones de euros en diciembre de 2021), ii) 4.303 millones de euros de garantías otorgadas por agencias de bonding y compañías de seguros (4.058 millones de euros en diciembre de 2021).

Estas garantías cubren frente a los clientes la responsabilidad por la correcta ejecución de los contratos de construcción o prestación de servicios donde intervienen sociedades del Grupo. De tal manera que, si un proyecto no fuese ejecutado, la garantía sería ejecutada por el cliente.

Dentro del total de avales, 1.513 millones de euros (498 millones a 31 de diciembre de 2021) garantizan inversiones comprometidas en el capital de proyectos de infraestructuras, destacando los 1.081 millones de euros correspondientes al proyecto de JFK (ver Nota 10.3).

FERROVIAL S.A Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

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

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

A continuación, se detalla el importe de este tipo de garantías vivas a 30 de junio de 2022 y su variación con respecto a diciembre de 2021:

b.1) Garantías otorgadas por sociedades ex proyectos a sociedades proyectos integradas por Integración Global (capital contingente)

El importe de estas garantías asciende a 94 millones de euros a 30 de junio de 2022 (93 millones de euros a 31 de diciembre de 2021).

Adicionalmente, en el proyecto de la I66 la Sociedad tiene un aval otorgado por terceros de 3 millones de dólares para cubrir posibles sobrecostes.

b.2) Garantías otorgadas por sociedades ex proyectos a sociedades proyectos integradas por Puesta en Equivalencia (capital contingente)

Las garantías en relación con la financiación de los proyectos de infraestructura ascienden a 6 millones de euros al porcentaje de participación del Grupo Ferrovial (8 millones de euros a 31 de diciembre de 2021). Adicionales a estas garantías, existe un aval de 1 millón de euros otorgado por terceros para posibles sobrecostes en el proyecto de Ausol.

Adicionalmente, la Sociedad tiene otorgada una garantía de 20 millones de euros en relación con la Radial 4, desconsolidada en 2015. Dicho importe está completamente provisionado a 30 de junio de 2022 (ver nota 10.1 relativa a litigios).

b.3) Otras garantías otorgadas a favor de las sociedades integradas por Puesta en Equivalencia

Determinados contratos de construcción y servicios se ejecutan por sociedades integradas por puesta en equivalencia, que habitualmente se crean con el objeto de ejecutar contratos licitados previamente por sus socios.

En este caso, los socios de dichas sociedades otorgan garantías para responder de la ejecución de estos contratos. Las responsabilidades garantizadas son similares a las indicadas en el apartado 10.2.a).

Entre estas garantías destacan las otorgadas en la antigua división de Servicios por Amey UK PLC en favor de diversas sociedades integradas por puesta en equivalencia. Dichas garantías alcanzan un importe de 336 millones de euros a 30 de junio de 2022 (369 millones de euros a 31 de diciembre de 2021), siendo las más relevantes las relacionadas con contratos con el Ministerio de Justicia británicos y la red de tranvías de Manchester. Señalar que el importe anterior corresponde al importe anual de los contratos pendientes por ejecutar por el porcentaje de participación de Ferrovial.

10.3. Compromisos**a) Compromisos de inversión**

Los compromisos de inversión asumidos por el Grupo en relación a la aportación de capital en proyectos de infraestructuras son de 1.521 millones de euros (517 millones de euros en diciembre de 2021). El aumento producido en el ejercicio tiene su origen en la garantía por importe de 1.081 millones de euros otorgada sobre las aportaciones de capital futuras para el proyecto de la nueva terminal uno del aeropuerto JFK de Nueva York (ver nota 1.2). Dentro de este saldo destacan también los 243 millones de euros en relación al proyecto de la autopista I-66 (349 millones de euros en diciembre de 2021). Señalar que parte de dichos compromisos están garantizados con avales otorgados por terceros por 1.513 millones de euros (1.081 millones de euros correspondientes al proyecto de JFK) (ver Nota 10.2).

Adicionalmente, existen compromisos de inversión de hasta 50 millones de euros (16 millones de euros en diciembre de 2021) en inversiones realizadas en sociedades en las que Ferrovial tiene una participación minoritaria, y que desarrollan proyectos de innovación relacionados principalmente con energía y movilidad.

b) Compromisos medioambientales

No se han producido variaciones con respecto a lo informado en las Cuentas Anuales del ejercicio 2021 en relación a las provisiones relativas a responsabilidades probables o ciertas, litigios en curso e indemnizaciones u obligaciones pendientes de cuantía indeterminada de naturaleza medioambiental.

11. Plantilla

La evolución del número de trabajadores a cierre de 30 de junio de 2022 y 2021 por categoría profesional y separando entre hombres y mujeres es la siguiente:

ACT. CONTINUADAS CATEGORÍA	30/6/2022			VAR. 22/21
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	
Consejeros ejecutivos	2	0	2	- %
Alta dirección	12	1	13	(13 %)
Ejecutivos	109	17	126	4 %
Gerentes/Profesionales/ Supervisores	6.125	2.449	8.574	(3 %)
Administrativos/Soporte	587	595	1.182	5 %
Operarios	9.852	482	10.334	(4 %)
Total	16.687	3.544	20.231	(3 %)

FERROVIAL S.A Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

ACT. CONTINUADAS CATEGORÍA	30/6/2021(*)		
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Consejeros ejecutivos	2	0	2
Alta dirección	14	1	15
Ejecutivos	108	13	121
Gerentes/Profesionales/ Supervisores	6.316	2.495	8.811
Administrativos/Soporte	527	598	1.125
Operarios	10.277	480	10.757
Total	17.244	3.587	20.831

La disminución de la plantilla respecto a 30 de junio de 2021 de -3% ha sido de -600 trabajadores.

ACT. DISCONTINUADAS CATEGORÍA	30/6/2022			VAR. 22/21
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	
Consejeros ejecutivos				- %
Alta dirección			0	- %
Ejecutivos	7	2	9	(59 %)
Gerentes/ Profesionales/ Supervisores	4.927	1.341	6.268	(33 %)
Administrativos/ Soporte	80	325	405	(48 %)
Operarios	5.638	2.056	7.694	(84 %)
Total	10.652	3.724	14.376	(75 %)

ACT. DISCONTINUADAS CATEGORÍA	30/6/2021(*)		
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Consejeros ejecutivos	0	0	0
Alta dirección	0	0	0
Ejecutivos	18	4	22
Gerentes/Profesionales/ Supervisores	7.203	2.162	9.365
Administrativos/Soporte	164	609	773
Operarios	28.264	19.550	47.814
Total	35.649	22.325	57.974

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

NEGOCIO	30/6/2022			VAR. 22/21
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	
Construcción	16.370	3.175	19.545	2 %
Autopistas	331	155	486	8 %
Aeropuertos	35	15	50	48 %
Resto	257	180	437	5 %
Total Act. Continuidas	16.993	3.525	20.518	- %
Total Act. Discontinuidas	11.134	3.843	14.977	(74 %)
Total	28.127	7.368	35.495	(55) %

NEGOCIO	30/6/2021(*)		
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Construcción	15.966	3.137	19.103
Autopistas	309	142	451
Aeropuertos	24	10	34
Servicios	491	70	561
Resto	234	184	418
Total Act. Continuidas	17.024	3.543	20.567
Total Act. Discontinuidas	35.747	22.176	57.923
Total	52.771	25.719	78.489

12. Comentarios sobre estacionalidad

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

En general, la actividad en casi todas las áreas de negocio suele ser ligeramente mayor durante el segundo semestre del año que durante el primero.

La evolución del COVID-19 ha sido muy positiva en el primer semestre del ejercicio 2022, lo que ha permitido avanzar en la recuperación de los tráficos de nuestras autopistas, y de los pasajeros, siendo especialmente significativo en este último caso. En cuanto a la evolución del conflicto ucraniano, tal y como se explica en la Nota 2.2, el negocio que se podrá ver más afectado es el de Construcción, si bien tal y como se explica en dicha nota, las acciones mitigantes puestas en marcha deberían de evitar que se produzcan impactos significativos en los estados financieros de Ferrovial en la segunda mitad del año.

13. Operaciones Vinculadas

En la tabla inferior se indican las operaciones de naturaleza comercial que se han efectuado entre la Sociedad (o las sociedades de su grupo) y sus partes vinculadas en los primeros semestres de 2022 y 2021 (si tuvieron la consideración de parte vinculada durante una parte del semestre, se indican las operaciones realizadas durante dicho periodo), clasificándose en tres categorías:

- Operaciones entre Ferrovial S.A. y sus administradores o alta dirección:

Se incluyen las operaciones realizadas entre Ferrovial, S.A. y sus administradores, miembros de la alta dirección, sus familiares cercanos, las entidades en las que unos y otros tienen el control o el control conjunto, o aquellas en las que los administradores de la Sociedad son a su vez ejecutivos o directivos o pueden ejercer sobre ellas influencia significativa (1).

- Operaciones entre sociedades dependientes de Ferrovial S.A y los administradores o alta dirección de la Sociedad.

Se incluyen las operaciones realizadas entre entidades dependientes de la Sociedad y sus administradores, miembros de la alta dirección, sus familiares cercanos, las entidades en las que unos y otros tienen el control o el control conjunto, o aquellas en las que los administradores de la Sociedad son a su vez ejecutivos o directivos o pueden ejercer sobre ellas influencia significativa (1).

FERROVIAL S.A Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

(1) En relación a estas entidades, no se incluyen las transacciones ordinarias, hechas en condiciones estándar para los clientes y de escasa relevancia.

miles de euros	30/6/2022				30/6/2021			
	a) Operaciones con Ferrovial, S.A.	b) Operaciones con filiales	Total gastos e ingresos	Saldo Balance 30/06/2022	a) Operaciones con Ferrovial, S.A.	b) Operaciones con filiales	Total gastos e ingresos	Saldo Balance 30/06/2021
GASTOS E INGRESOS:								
Gastos financieros	0	0	0		0	55	55	
Recepción de servicios	0	8	8	3	51	1.283	1.334	-28
GASTOS	0	8	8	3	51	1.338	1.389	-28
Ingresos financieros	0	0	0		0	0	0	
Prestación de servicios		20	20	0		161	161	77
INGRESOS	0	20	20	0	0	161	161	77

miles de euros	30/6/2022			30/6/2021		
	a) Operaciones con Ferrovial, S.A.	b) Operaciones con filiales	Saldo Balance 30/06/2022	a) Operaciones con Ferrovial, S.A.	b) Operaciones con filiales	Saldo Balance 30/06/2021
OTRAS TRANSACCIONES:						
Acuerdos de financiación préstamos y aportaciones de capital (prestario)	0	0	0	16.980	104.220	121.200
Garantías y avales recibidos	0	0	0	17.760	78.750	96.510
Liquidaciones derivados	0	0	0	0	-624	0

iii. Operaciones entre las sociedades del Grupo

Se mencionan a continuación las operaciones efectuadas entre sociedades dependientes de la Sociedad que, pertenecientes en todo caso al tráfico habitual en cuanto a su objeto y condiciones, no han sido eliminadas en el proceso de elaboración de los estados financieros consolidados de la Sociedad por la razón siguiente.

Como se explica detalladamente en la Nota 1.3.2 de las Cuentas Anuales Consolidadas correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2021, los saldos y transacciones relativos a obras de construcción realizadas por la división de Construcción a favor de sociedades del Grupo titulares de proyectos de infraestructuras, no son eliminadas en dicho proceso de elaboración de los estados financieros consolidados puesto que, a nivel consolidado, este tipo de contratos se califican como contratos de construcción en los que las obras se entienden realizadas, a medida que estas obras están siendo ejecutadas, frente a terceros, ya que se considera que el titular final de la obra tanto desde un punto de vista económico como jurídico es la administración concedente.

En el primer semestre de 2022, la División de Construcción de Ferrovial ha reconocido como ventas por dichas obras un importe de 466.163 miles de euros (a 30 de junio de 2021, 512.954 miles de euros), de los que 57 millones de euros corresponden a autopistas que se integran por puesta en equivalencia.

El resultado no eliminado en el proceso de consolidación derivado de estas operaciones descritas, asignable al porcentaje que Ferrovial ostenta en las sociedades concesionarias receptoras de las obras y neto de impuestos y de intereses de minoritarios ha sido, en el primer semestre de 2022, de -17 millones de euros, de los que -14 millones de euros corresponden a sociedades integradas por puesta en equivalencia, principalmente a Zero Bypass y Ruta del Cacao. A 30 de junio de 2021 supuso -6 millones de euros.

14. Remuneraciones al Consejo

Los contratos entre la Sociedad y los miembros de la Alta Dirección contemplan de forma expresa el derecho a percibir las indemnizaciones establecidas en el artículo 56 del Estatuto de los Trabajadores en caso de despido improcedente.

Con la finalidad de fomentar su fidelidad y permanencia, se ha reconocido un esquema retributivo de carácter diferido a trece integrantes de la Alta Dirección, incluido un Consejero Ejecutivo. Este concepto consiste en una retribución extraordinaria que sólo se hará efectiva cuando ocurra alguna de las siguientes circunstancias:

- Desvinculación del Alto Directivo por mutuo acuerdo al alcanzar una determinada edad.
- Despido improcedente o abandono de la empresa a iniciativa de ésta sin mediar causa de despido, con anterioridad a la fecha en la que el Alto Directivo alcance la edad inicialmente acordada, si fuese de importe superior a la que resulte de la aplicación del Estatuto de los Trabajadores.
- Fallecimiento o invalidez del Alto Directivo.

Se presenta a continuación el detalle por conceptos retributivos de las remuneraciones percibidas por el conjunto de los administradores de la Sociedad en su calidad de miembros del Consejo de Administración de Ferrovial, S.A., así como por los integrantes de la alta dirección de Ferrovial, entendiendo por tales aquellas personas que formen parte del Comité de Dirección de la Sociedad o tengan dependencia directa del Consejo, Comisión Ejecutiva o Consejeros Delegados de la Sociedad (con excepción de aquéllos que son al tiempo Consejeros Ejecutivos, que se incluyen dentro de la remuneración recibida por el Consejo de Administración):

FERROVIAL S.A Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Concepto retributivo	Importe (miles euros)	
	30/6/2022	30/6/2021
ADMINISTRADORES:		
Retribución fija	1.325	1.300
Retribución variable	3.557	2.430
Retribución estatutaria:	0	0
Asignación Fija	210	210
Dietas	350	339
Operaciones sobre acciones y/u otros instrumentos financieros	1.066	490
TOTAL	6.508	4.768
ALTA DIRECCIÓN:		
Total remuneraciones recibidas por la Alta Dirección	7.612	13.920

El aumento en el importe de las dietas de los Consejeros respecto al primer semestre de 2021 es debido al número de miembros de las Comisiones del Consejo de la Sociedad y al número de reuniones celebradas por estas. El aumento en los Incentivos a largo plazo (1.066 millones de euros en 2022 frente a 490 millones de euros en 2021) se debe a un mayor grado de consecución de los ratios fijados. La remuneración de la alta dirección disminuye respecto al primer semestre de 2021 al no haber existido en este periodo la desvinculación de ninguno de sus miembros.

Adicionalmente, para la cobertura de la retribución extraordinaria de determinados integrantes de la alta dirección (incluido el Consejero Delegado), que está sujeta a las circunstancias que se comentan en el apartado 6.6.6 de las Cuentas Anuales Consolidadas, la Sociedad realiza anualmente aportaciones a un seguro colectivo de ahorro del que la propia Sociedad resulta ser tomador y beneficiario, cuantificadas según un determinado porcentaje de la retribución total dineraria de los integrantes de dicha póliza. Las aportaciones realizadas durante el primer semestre de 2022 han ascendido a 1.921 miles de euros, de las que 461 miles de euros corresponden al Consejero Ejecutivo.

En las Notas 6.6 y 6.7 de las Cuentas Anuales Consolidadas a 31 de diciembre de 2021 se describen con detalle las retribuciones al Consejo y a la Alta Dirección, así como el funcionamiento de los sistemas retributivos vinculados a la acción.

15. Información financiera individual Seleccionada

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

Además, y siguiendo las indicaciones de la Circular 3/2018, de 28 de junio, de la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV), en su norma cuarta apartado 2, cuando al emisor le sea exigible la preparación de información financiera consolidada del periodo intermedio correspondiente al informe financiero semestral que se presenta, la cumplimentación del informe financiero semestral individual se podrá satisfacer cumplimentando la información financiera individual requerida en el Capítulo IV de dicha circular, dando de este modo cumplimiento a la obligación de presentar el informe financiero semestral individual.

En línea con esta disposición, toda la información financiera individual seleccionada de la sociedad Ferrovial S.A. se ha reportado a la CNMV adecuadamente, siguiendo los formularios estadísticos específicos definidos para este propósito, entendiéndose cumplidas, de este modo, las obligaciones de información relativas a dicha sociedad.

16. Acontecimientos posteriores al cierre

Ferrovial, a través de su división de Aeropuertos, ha alcanzado el cierre financiero de la adquisición de una participación del 60% de la sociedad que gestiona la concesión del Aeropuerto Internacional de Dalaman, en Turquía. YDA Group, que opera el activo desde 2006 y mantendrá un 40% de la participación, ha llevado a cabo importantes mejoras en sus instalaciones. El acuerdo de adquisición se ha completado dentro de los plazos previstos, cumpliéndose todas las condiciones, incluida la aprobación por parte de las autoridades locales.

El grupo YDA se adjudicó en 2014 la concesión de la operación del aeropuerto para los siguientes 26 años, y recientemente la amplió hasta 2042. El contrato incluía la construcción de una nueva terminal internacional, que entró en servicio en el año 2018. Las tarifas por pasajero están fijadas en el contrato de concesión y se recaudan en euros, por lo que la mayor parte de los ingresos se producen en esta divisa.

17. Anexos

Anexo I. Información por segmentos

Cuenta de Pérdidas y Ganancias Consolidada a 30 de junio de 2022

(Millones de euros)	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Servicios	Resto Segmentos	Ajustes	Total 2022
Cifra de ventas	3.053	355	7	0	154	-104	3.465
Otros ingresos de explotación	1	0	0	0	0	0	1
Total ingresos de explotación	3.054	355	7	0	154	-104	3.466
Consumos	559	2	0	0	15	0	576
Otros gastos de explotación	1.838	64	23	0	90	-103	1.912
Gastos de personal	579	33	3	0	57	0	672
Total gastos de explotación	2.976	99	26	0	162	-103	3.160
Resultado bruto de explotación	78	255	-19	0	-8	0	306
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	52	82	0	0	4	0	138
Resultado explotación antes deterioro y enajenación inmovilizado	26	174	-19	0	-12	-1	168
Deterioros y enajenación de inmovilizado	0	0	0	0	0	0	0
Resultado de explotación	26	174	-19	0	-12	-1	168
Resultado financiero financiación	-2	-103	0	0	-4	0	-109
Resultado derivados y otros resultados financieros	0	-65	0	0	-1	0	-66
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-2	-168	0	0	-5	0	-175
Resultado financiero financiación	12	7	0	0	-7	0	12
Resultado derivados y otros resultados financieros	-13	-2	5	0	55	0	45
Resultado financiero resto de sociedades	-1	5	5	0	48	0	57
Resultado financiero	-3	-163	5	0	43	0	-118
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	0	50	3	0	0	1	54
Resultado consolidado antes de impuestos	23	61	-11	0	31	0	104
Impuesto sobre beneficios	-12	-15	-1	0	6	1	-21
Resultado consolidado procedente de actividades continuadas	11	46	-12	0	37	1	83
Resultado neto operaciones discontinuadas	0	0	0	-5	0	0	-5
Resultado consolidado del ejercicio	11	46	-12	-5	37	1	78
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	-3	-25	0	0	0	0	-28
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	8	21	-12	-5	37	1	50

Cuenta de Pérdidas y Ganancias Consolidada a 30 de junio de 2021 (*)

(Millones de euros)	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Servicios	Resto Segmentos	Ajustes	Total 2021 (*)
Cifra de ventas	2.824	253	1	0	135	-78	3.135
Otros ingresos de explotación	0	0	0	0	0	1	1
Total ingresos de explotación	2.824	253	1	0	135	-77	3.136
Consumos	480	2	0	0	15	-1	496
Otros gastos de explotación	1.682	51	10	0	103	-76	1.770
Gastos de personal	534	25	2	0	46	0	607
Total gastos de explotación	2.696	78	12	0	164	-77	2.873
Resultado bruto de explotación	128	175	-11	0	-29	0	263
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	56	65	0	0	5	0	126
Resultado explotación antes deterioro y enajenación inmovilizado	72	110	-12	0	-34	1	137
Deterioros y enajenación de inmovilizado	17	0	0	0	0	-1	16
Resultado de explotación	89	110	-12	0	-34	0	153
Resultado financiero financiación	-4	-98	0	0	-3	0	-105
Resultado derivados y otros resultados financieros	0	-49	0	0	0	0	-49
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-4	-147	0	0	-3	0	-154
Resultado financiero financiación	0	5	0	0	-28	0	-23
Resultado derivados y otros resultados financieros	-10	0	1	0	10	0	1
Resultado financiero resto de sociedades	-10	5	1	0	-18	0	-22
Resultado financiero	-14	-142	1	0	-21	0	-176
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	0	17	-255	0	-2	-1	-241
Resultado consolidado antes de impuestos	75	-15	-266	0	-57	-1	-264
Impuesto sobre beneficios	-22	-1	0	0	-8	1	-30
Resultado consolidado procedente de actividades continuadas	53	-16	-266	0	-65	0	-294
Resultado neto operaciones discontinuadas	115	0	0	83	0	0	198
Resultado consolidado del ejercicio	168	-16	-266	83	-65	0	-96
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	-79	-7	0	-1	0	0	-87
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	89	-23	-266	82	-65	-1	-184

(*) Cifras reexpresadas

APROBACIÓN DEL CONSEJO

Las páginas que anteceden comprenden las cuentas semestrales resumidas consolidadas y el informe de gestión intermedio consolidado de Ferrovial, S.A. y sus sociedades dependientes correspondientes al primer semestre del ejercicio 2022, que han sido aprobados por el Consejo de Administración en su reunión celebrada en Madrid el 27 de julio de 2022, de conformidad con lo establecido en el artículo 119 del texto refundido de la Ley del Mercado de Valores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 4/2015, de 23 de octubre, y demás normas aplicables (entre ellas, las normas cuarta.2 y quinta.2 de la Circular 3/2018 de la CNMV).

Los Consejeros que asisten presencialmente a la reunión firman a continuación.

D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo
Presidente

D. Óscar Fanjul Martín
Vicepresidente

D. Ignacio Madridejos Fernández
Consejero Delegado

Dña. María del Pino y Calvo-Sotelo
Consejera

D. José Fernando Sánchez-Junco Mans
Consejero

D. Philip Bowman
Consejero

Dña. Hanne Birgitte Breinbjerg Sørensen
Consejera

D. Bruno Di Leo
Consejero

D. Juan Hoyos Martínez de Irujo
Consejero

D. Gonzalo Urquijo Fernández de Araoz
Consejero

Dña. Hildegard Wortmann
Consejera

Dña. Alicia Reyes Revuelta
Consejera

Diligencia que extiende el Secretario del Consejo de Administración para hacer constar que la Consejera D^a. Hildegard Wortmann no estampa su firma en este documento porque asistió a la reunión del Consejo de Administración de 27 de julio de 2022 a distancia por medios técnicos. Dicha Consejera ha votado a favor de la aprobación de las cuentas semestrales resumidas consolidadas y del informe de gestión intermedio consolidado de Ferrovial, S.A. y sus sociedades dependientes correspondientes al primer semestre del ejercicio 2022.

D. Santiago Ortiz Vaamonde
Secretario del Consejo de Administración

Informe de Revisión Limitada

FERROVIAL, S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES
Estados Financieros Consolidados Resumidos Intermedios
e Informe de Gestión Intermedio Consolidado
correspondientes al periodo de seis meses terminado
el 30 de junio de 2022

INFORME DE REVISIÓN LIMITADA SOBRE ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS RESUMIDOS INTERMEDIOS

A los accionistas de FERROVIAL, S.A. por encargo de la Dirección:

Informe sobre los estados financieros consolidados resumidos intermedios

Introducción

Hemos realizado una revisión limitada de los estados financieros consolidados resumidos intermedios adjuntos (en adelante, los estados financieros intermedios) de FERROVIAL, S.A. (en adelante la Sociedad dominante) y sociedades dependientes (en adelante el Grupo), que comprenden el estado de situación financiera al 30 de junio de 2022, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado de resultado global, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujo de caja y las notas explicativas todos ellos resumidos y consolidados correspondientes al periodo de seis meses terminado en dicha fecha. Los administradores de la Sociedad dominante son responsables de la elaboración de dichos estados financieros intermedios, de conformidad con los requerimientos establecidos en la Norma Internacional de Contabilidad (NIC) 34, Información Financiera Intermedia, adoptada por la Unión Europea, para la preparación de información financiera intermedia resumida consolidada, conforme a lo previsto en el artículo 12 del Real Decreto 1362/2007. Nuestra responsabilidad es expresar una conclusión sobre estos estados financieros intermedios basada en nuestra revisión limitada.

Alcance de la revisión

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

Conclusión

Como resultado de nuestra revisión limitada, que en ningún momento puede ser entendida como una auditoría de cuentas, no ha llegado a nuestro conocimiento ningún asunto que nos haga concluir que los estados financieros intermedios adjuntos del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2022 no han sido preparados, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con los requerimientos establecidos en la Norma Internacional de Contabilidad (NIC) 34, Información Financiera Intermedia, adoptada por la Unión Europea, conforme a lo previsto en el artículo 12 del Real Decreto 1362/2007, para la preparación de estados financieros consolidados resumidos intermedios.

Párrafo de énfasis

Llamamos la atención al respecto de lo señalado en la Nota 3 de las notas explicativas adjuntas, en la que se menciona que los citados estados financieros intermedios adjuntos no incluyen toda la información que requerirían unos estados financieros consolidados completos preparados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea, por lo que los estados financieros consolidados resumidos intermedios adjuntos deberán ser leídos junto con las cuentas anuales consolidadas del Grupo correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2021. Esta cuestión no modifica nuestra conclusión.

Informe sobre otros requerimientos legales y reglamentarios

El informe de gestión intermedio consolidado adjunto del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2022 contiene las explicaciones que los administradores de la Sociedad dominante consideran oportunas sobre los hechos importantes acaecidos en este período y su incidencia en los estados financieros intermedios presentados, de los que no forma parte, así como sobre la información requerida conforme a lo previsto en el artículo 15 del Real Decreto 1362/2007. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con los estados financieros consolidados resumidos intermedios del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2022. Nuestro trabajo se limita a la verificación del informe de gestión intermedio consolidado con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de FERROVIAL, S.A. y sociedades dependientes.

Párrafo sobre otras cuestiones

Este informe ha sido preparado a petición de la Dirección de Ferrovial, S.A. en relación con la publicación del informe financiero semestral requerido por el artículo 119 del Real Decreto Legislativo 4/2015, de 23 de octubre.

Este informe se corresponde con el
sello distintivo nº 01/22/17321
emitido por el Instituto de Censores
Jurados de Cuentas de España

ERNST & YOUNG, S.L.



Francisco Rahola Carral

27 de julio de 2022