



ferrovial

For a world on the move

Ferrovial SE & Dependientes

Informe de Gestión y Estados Financieros Consolidados
Resumidos Intermedios no auditados
enero-junio 2025



Member of
Dow Jones
Best-in-Class Indices
S&P Global CSA





ferrovial

For a world on the move

Ferrovial SE y Sociedades Dependientes

Informe de Resultados Financieros No Auditados
Enero-junio 2025

AVISO LEGAL

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

En esta presentación, a menos que se especifique lo contrario, los términos «Ferrovial», la «Sociedad», «nosotros», «nos» y el «Grupo» se refieren a Ferrovial SE, individualmente o junto con sus filiales consolidadas, según el contexto (o, a menos que se indique lo contrario, si se refieren al período anterior a la finalización de la fusión inversa el 16 de junio de 2023, a Ferrovial, S.A., la antigua entidad matriz del Grupo, individualmente o junto con sus filiales consolidadas, según el contexto). Ni esta presentación ni los resultados anteriores obtenidos por el equipo directivo del Grupo o el Grupo constituyen una garantía de los resultados futuros de la Sociedad y no puede garantizarse que el equipo directivo del Grupo vaya a tener éxito en la aplicación de la estrategia de inversión del Grupo.

Afirmaciones prospectivas

Este informe de gestión contiene afirmaciones prospectivas. Todas las afirmaciones expresas o implícitas contenidas en este informe que no sean afirmaciones de hechos anteriores pueden considerarse afirmaciones prospectivas, incluidas, entre otras, las afirmaciones relativas a estimaciones y proyecciones facilitadas por la Sociedad y otras fuentes con respecto a la situación financiera, la estrategia empresarial, los planes y los objetivos de la dirección de la Sociedad para futuras operaciones, dividendos, estructura de capital, así como afirmaciones que incluyan las palabras «esperar», «proponerse», «pretender», «planificar», «creer», «proyectar», «prever», «estimar», «puede», «debería», «apuntar», «anticipar» y afirmaciones similares de carácter prospectivo o futuro, o el negativo de estos términos u otras expresiones similares, aunque no todas las afirmaciones prospectivas contienen estas palabras. Dichas afirmaciones pueden reflejar diferentes hipótesis de la Sociedad sobre los resultados previstos y están condicionadas por importantes incertidumbres y contingencias empresariales, económicas y de la competencia, así como por riesgos conocidos y desconocidos, muchos de los cuales escapan al control de la Sociedad y pueden ser imposibles de predecir. Cualquier pronóstico realizado o contenido en este documento, y los resultados reales, probablemente variarán y esas variaciones pueden ser relevantes. La Sociedad no garantiza la exactitud o integridad de las afirmaciones, expectativas, estimaciones y proyecciones contenidas en este documento, ni que se vaya a cumplir ningún pronóstico realizado o contenido en la misma. Los riesgos e incertidumbres que podrían hacer que los resultados reales difirieran incluyen, sin limitación: riesgos relacionados con la diversidad geográfica de nuestras operaciones y divisiones de negocio; riesgos relacionados con nuestras adquisiciones, desinversiones y otras operaciones estratégicas que podamos emprender; el impacto de las presiones competitivas en nuestra industria y la fijación de precios, incluyendo la falta de certeza y los costes para ganar concursos de licitación competitiva; condiciones y acontecimientos económicos y políticos generales y el impacto que puedan tener en nosotros, incluidos, entre otros, la volatilidad o los aumentos de las tasas de inflación, las fluctuaciones de los tipos de interés, el aumento de los costes y la disponibilidad de los materiales, y otros impactos continuos derivados de circunstancias como los cambios en los regímenes arancelarios, el conflicto entre Rusia y Ucrania y el conflicto en Oriente Medio; el hecho de que nuestro negocio se deriva de un pequeño número de grandes proyectos; las amenazas cibernéticas u otras interrupciones tecnológicas; nuestra capacidad para obtener financiación adecuada en el futuro según sea necesario; declaraciones relativas a nuestra estrategia en materia de dividendos u otra decisión de distribución y la capacidad de pagar dividendos a los niveles actuales; nuestra capacidad para mantener el cumplimiento de los requisitos de cotización continua de Euronext Amsterdam, el Nasdaq Global Select Market y las Bolsas Españolas; demandas y otras reclamaciones de terceros o investigaciones por diversos organismos reguladores a los que podamos estar sujetos; nuestra capacidad para cumplir con nuestros compromisos ESG u otras exigencias en materia de sostenibilidad, incluido el cambio en las expectativas relacionadas con la sostenibilidad y los asuntos ESG; nuestros riesgos legales y regulatorios, dado que operamos en entornos altamente regulados, y el impacto de cualquier cambio en las leyes y normas gubernamentales incluidas pero no limitadas a, los regímenes o normativas fiscales; los impactos de accidentes u otros incidentes en nuestras instalaciones y sitios de proyectos; riesgos físicos y transitorios relacionados con los impactos del cambio climático; riesgos relacionados con la adecuación o existencia de nuestra cobertura de seguros y cualquier pérdida irrecuperable; riesgos asociados con la naturaleza internacional de nuestro negocio y operaciones; nuestra dependencia y capacidad para localizar, seleccionar, supervisar y gestionar subcontratistas y proveedores de servicios; riesgos relacionados con nuestra estructura de sociedad holding y con nuestras operaciones de joint venture y asociaciones; y los demás factores importantes analizados bajo el título «Factores de riesgo» en nuestro Informe anual en el Formulario 20-F presentado ante la Comisión del Mercado de Valores de los Estados Unidos («SEC») correspondiente al ejercicio fiscal finalizado el 31 de diciembre de 2024, que está disponible en la página web de la SEC en www.sec.gov, ya que dichos factores pueden actualizarse cuando corresponda en nuestros otros documentos presentados ante la SEC. Las afirmaciones prospectivas incluidas en esta presentación son válidas únicamente a fecha de hoy y, en consecuencia, no se debe depositar una confianza indebida en dichas afirmaciones. Renunciamos a cualquier obligación o compromiso de actualizar o revisar cualquier afirmación prospectiva incluida en esta presentación, ya sea como resultado de nueva información, acontecimientos futuros o de otro modo, salvo en la medida en que lo exija la legislación aplicable. Las afirmaciones prospectivas incluidas en esta nota de prensa se realizan de conformidad con las disposiciones safe harbor contenidas en la Ley estadounidense de reforma sobre litigios de valores privados de 1995 (Private Securities Litigation Reform Act). Pretendemos que dichas afirmaciones prospectivas estén cubiertas por las disposiciones safe harbor pertinentes para afirmaciones prospectivas (o su equivalente) de cualquier jurisdicción aplicable.

Además, algunos datos e información del sector contenidos en esta presentación proceden de fuentes del sector. La Sociedad no ha llevado a cabo ninguna investigación independiente para confirmar la exactitud o integridad de dichos datos e información, algunos de los cuales pueden basarse en estimaciones y juicios subjetivos. Por consiguiente, la Sociedad no ofrece ninguna declaración ni garantía en cuanto a la exactitud o integridad de dichos datos e información. Salvo que se especifique lo contrario, la información contenida en esta presentación no ha sido auditada, revisada ni verificada por el auditor externo del Grupo. La información incluida en la presente debería considerarse, por lo tanto, de manera conjunta y en combinación con el resto de la información públicamente disponible sobre el Grupo en su conjunto.

Medidas Alternativas de Rendimiento

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

El Grupo considera hay ciertas medidas no NIIF, que son utilizadas por la dirección del Grupo para tomar decisiones financieras, operativas y de planificación, que proporcionan información financiera útil que debe considerarse adicional a los estados financieros elaborados de conformidad con la normativa contable que aplica (NIIF-UE) a la hora de evaluar su rendimiento. Estas medidas no NIIF son coherentes con los principales indicadores utilizados por la comunidad de analistas e inversores en los mercados de capitales. Sin embargo, no tienen ningún significado estandarizado y, por lo tanto, es poco probable que sean comparables a medidas con nombres similares presentadas por otras empresas. No han sido auditadas, revisadas ni verificadas por el auditor externo del Grupo. Para más detalles sobre la definición, explicación sobre el uso y conciliación de las medidas no NIIF, véase el apartado «Medidas alternativas de rendimiento» del Informe Anual Integrado de Ferrovial SE (incluidos los Estados Financieros Consolidados y el Informe de Gestión) correspondiente al ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2024.

Información adicional

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

Resultados de Ferrovial enero-junio 2025

ASPECTOS DESTACADOS

- **Ferrovial obtuvo unos sólidos resultados en 1S 2025, con un crecimiento en ventas sustancial en todas las divisiones de negocio.** Los ingresos alcanzaron los 4.469 millones de euros (+5,0% comparable), impulsado fundamentalmente por el incremento de los ingresos de Construcción (+2,6% comparable) y Autopistas (+14,9% comparable). El **RBE ajustado** ascendió a 655 millones de euros (+9,2% comparable), impulsado por el rendimiento de Autopistas (+17,1% comparable), en particular las autopistas estadounidenses con un RBE ajustado de 481 millones de euros (+12,6% frente a 1S 2024). Construcción registró un sólido primer semestre alcanzando un margen de RE ajustado del 3,5% en 1S 2025.
- El tráfico en **407 ETR** se incrementó en un +4,1% en 1S 2025, debido a ofertas en hora punta para aliviar la congestión en toda la GTA durante las horas punta de los días laborables y a un aumento de la movilidad y los desplazamientos en hora punta de un mayor porcentaje de empleados presenciales. Los ingresos alcanzaron los 933 millones de dólares canadienses en 1S 2025 (+19,7% vs 1S 2024). El RBE aumentó un +13,0% en 1S 2025, incluidos 45,2 millones de dólares canadienses de provisión del Schedule 22 devengados en 1S 2025.
- Todas las **Managed Lanes** registraron un sólido crecimiento en los ingresos por transacción en 1S 2025, superando significativamente la inflación (+2,9%): NTE +13,5%, NTE 35W +9,2% y LBJ +8,8%. Este indicador creció un +22,5% en I-66 y un +23,8% en I-77, donde no hay un límite de precios.
- **Aeropuertos:** El desarrollo de construcción de la New Terminal One (JFK) sigue avanzando, mientras que Dalaman registró un sólido crecimiento del RBE ajustado (+10,9% vs 1S 2024) con un tráfico estable (-0,3% vs 1S 2024).
- **Construcción** alcanzó un margen de RE ajustado del 3,5% en 1S 2025, continuando con la tendencia positiva de los trimestres anteriores. La cartera alcanzó un nivel récord de 17.265 millones de euros (+9,4% en términos comparables vs diciembre de 2024), sin incluir contratos pre-adjudicados por un importe aproximado de 2.700 millones de euros.
- **Sólida situación financiera** con niveles de liquidez en sociedades de ex-proyectos de infraestructuras alcanzando los 3.706 millones de euros y una Deuda Neta Consolidada ex-proyectos de infraestructuras de -223 millones de euros. Las salidas de caja se vieron impulsadas principalmente por las inversiones (-1.724 millones de euros), incluida la adquisición de una participación adicional del 5,06 % en 407 ETR (-1.271 millones de euros), junto con las aportaciones de capital en NTO (-244 millones de euros) y la distribución a los accionistas (-334 millones de euros). Estas salidas de caja se vieron parcialmente compensadas por las entradas de caja incluyendo dividendos de proyectos (323 millones de euros) y la desinversión de AGS (533 millones de euros).

PRINCIPALES EVENTOS CORPORATIVOS Y AVANCES RECIENTES

- En enero, Ferrovial completó la venta de su participación en AGS por 450 millones de libras, con una plusvalía de 297 millones de euros en 1T 2025.
- En junio, Ferrovial completó la adquisición del 5,06% de la 407 ETR a AtkinsRéalis. La inversión total de Ferrovial alcanzó los 1.990 millones de dólares canadienses (1.271 millones de euros), aumentando su participación total en la 407 ETR del 43,23% al 48,29%.
- En junio, Ferrovial completó la desinversión de sus servicios mineros en Chile por 42 millones de euros. De este importe, 24 millones de euros se pagaron en 1S 2025, incluyendo 13 millones de euros procedentes de una reducción de capital tras una reorganización previa a la ejecución de la transacción. Los 18 millones de euros restantes corresponden a un préstamo del vendedor, pagadero por el comprador en un plazo de cinco años.
- En julio, Ferrovial completó la venta de su 5,25% en Heathrow por 466 millones de libras (aproximadamente 551 millones de euros). Como consecuencia de la operación, Ferrovial reconoció un beneficio de 25 millones de euros a 30 de junio de 2025, principalmente correspondiente a los intereses devengados desde el anuncio y a los costes de transacción.
- El consorcio liderado por Ferrovial ha sido preseleccionado para licitar I-24 Southeast Choices Lanes en Tennessee.

HITOS DE SOSTENIBILIDAD

- Ferrovial ha renovado su posición en la FTSE4Good Index Series para 2025, encadenando 22 años consecutivos de inclusión.
- Ferrovial ha sido seleccionada en el ranking S&P Global Sustainability Yearbook 2025, por sus excepcionales prácticas de sostenibilidad.
- Ferrovial recibe el Premio Forbes a la Innovación en la categoría de Talento y Cultura.

CUENTA DE RESULTADOS

(Millones de euros)	2T 25	2T 24	1S 25	1S 24
Ventas	2.410	2.388	4.469	4.267
RBE Ajustado*	347	349	655	603
Amortización de inmovilizado	-115	-116	-224	-218
RE Ajustado*	233	233	431	385
Deterioros y enajenación de inmovilizado	-22	166	275	166
Resultado operativo	211	399	706	551
Resultado financiero	-29	-66	-146	-119
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-98	-107	-211	-209
Resultado financiero de ex-proyectos de infraestructuras	69	42	65	90
Puesta en equivalencia	60	71	104	114
Resultado antes de impuestos Actividades Continuas	241	404	664	546
Impuesto sobre beneficios	-7	-67	-15	-37
Resultado Neto Actividades Continuas	234	337	649	509
Resultado Neto Actividades Discontinuas	13	2	13	9
Resultado Neto del ejercicio	247	339	662	518
Resultado Neto atribuido a los intereses minoritarios	-73	-59	-122	-104
Resultado Neto atribuido a la Sociedad dominante	174	280	540	414

VENTAS

(Millones de euros)	2T 25	2T 24	VAR.	1S 25	1S 24	VAR.	Comparable*
Autopistas	352	318	10,6%	676	595	13,7%	14,9%
Aeropuertos	32	25	25,0%	37	30	23,1%	23,3%
Construcción	1.869	1.895	-1,4%	3.453	3.371	2,4%	2,6%
Energía	68	62	10,1%	142	114	24,2%	24,2%
Otros	89	87	2,2%	161	157	2,5%	4,1%
Ventas	2.410	2.388	0,9%	4.469	4.267	4,7%	5,0%

RBE AJUSTADO*

(Millones de euros)	2T 25	2T 24	VAR.	1S 25	1S 24	VAR.	Comparable*
Autopistas	261	225	16,0%	496	428	15,9%	17,1%
Aeropuertos	14	11	35,4%	5	2	214,1%	3,8%
Construcción	104	116	-10,1%	191	184	3,8%	4,2%
Energía	-2	0	n.s.	-2	-4	46,7%	47,0%
Otros	-31	-2	n.s.	-35	-6	n.s.	n.s.
RBE Ajustado*	347	349	-0,8%	655	603	8,6%	9,2%

RE AJUSTADO*

(Millones de euros)	2T 25	2T 24	VAR.	1S 25	1S 24	VAR.	Comparable*
Autopistas	200	166	20,7%	374	313	19,2%	20,6%
Aeropuertos	8	4	94,4%	-4	-6	36,9%	-33,1%
Construcción	67	75	-10,9%	119	107	11,2%	11,2%
Energía	-5	-3	-78,8%	-9	-10	7,3%	7,5%
Otros	-38	-9	n.s.	-49	-19	-154,7%	-141,4%
RE Ajustado*	233	233	-0,4%	431	385	11,9%	12,2%

DEUDA NETA CONSOLIDADA*

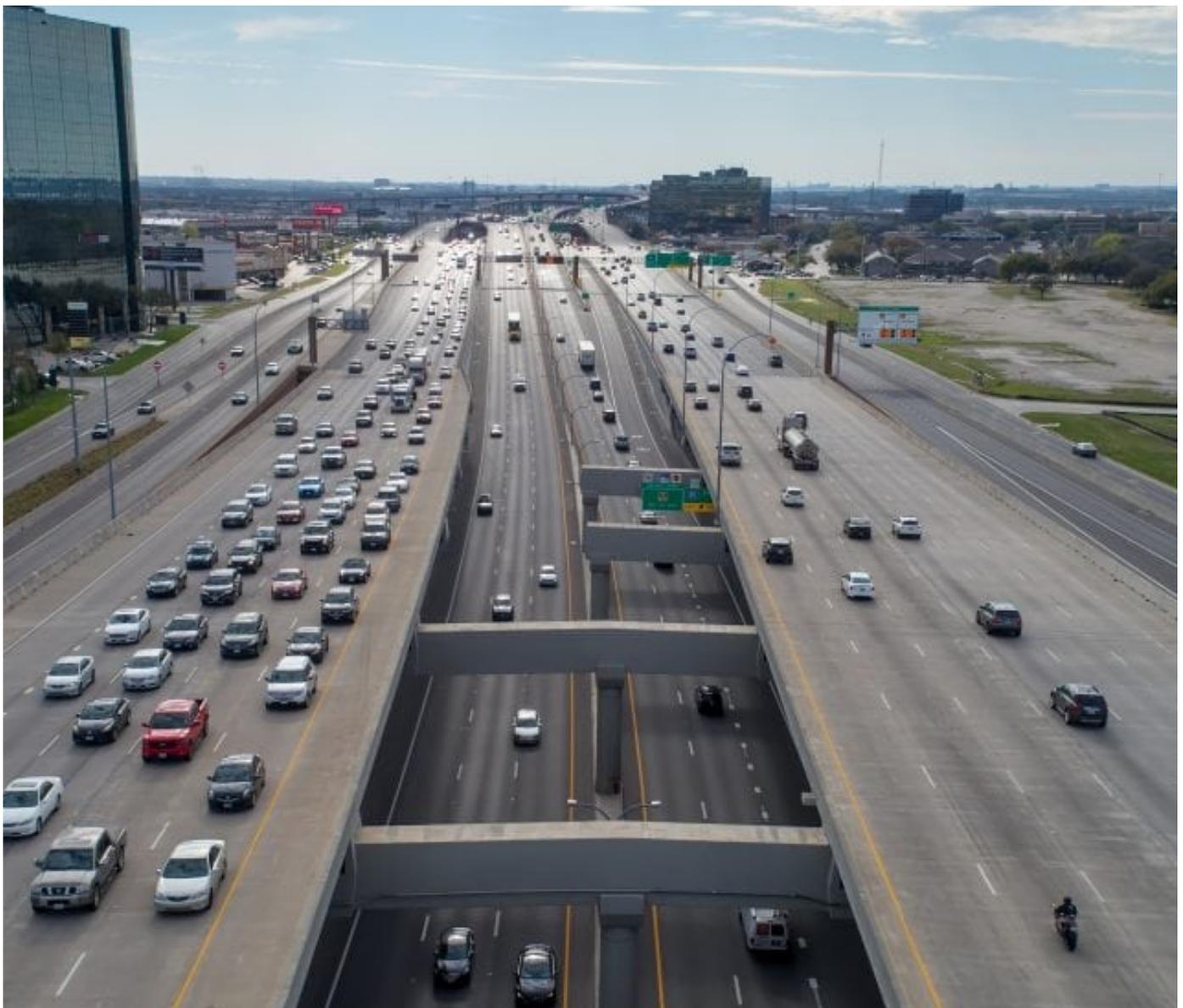
(Millones de euros)	JUN-25	DIC-24
Deuda Neta Consolidada de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras*	-223	-1.794
Deuda Neta Consolidada de sociedades de proyectos de infraestructuras*	7.174	7.856
Autopistas	6.676	7.491
Resto	498	365
Deuda Neta Consolidada*	6.951	6.061

TRÁFICO

	2T 25	2T 24	VAR.	1S 25	1S 24	VAR.
407 ETR**	741	701	5,8%	1.266	1.215	4,1%
NTE ***	9	10	-3,9%	18	19	-4,8%
LBJ***	12	12	0,5%	23	23	1,3%
NTE 35W***	14	13	4,8%	26	25	3,9%
I-77***	11	11	2,3%	21	21	1,4%
I-66***	9	9	6,9%	16	16	5,5%
Dalaman****	2	2	-0,5%	2	2	-0,3%

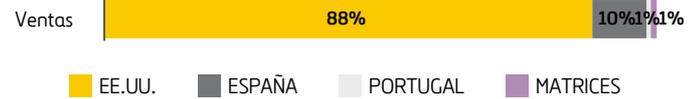
VKTs (kilómetros recorridos) *Transacciones ****Pasajeros

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



Autopistas

Ventas	676 M€	+14,9%	Comparable*
RBE Ajustado*	496 M€	+17,1%	Comparable*



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

La información financiera aquí presentada correspondiente al 1S 2025 se basa en, y está en consonancia con, los estados financieros consolidados no auditados de 407 ETR correspondientes al 1S 2025, publicados el 16 de junio de 2025.

TRÁFICO

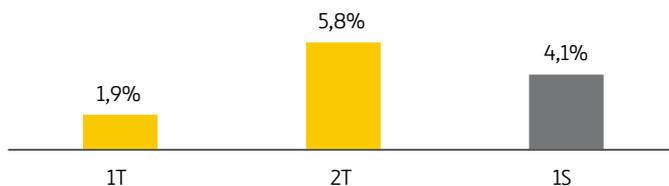
	2T 25	2T 24	VAR.	1S 25	1S 24	VAR.
Longitud media (km)	23,3	23,2	0,4 %	22,6	22,5	0,4 %
Trafico/trayecto (mn)	31,8	30,2	5,3 %	56,0	54,0	3,7 %
VKTs (mn)	741,5	701,0	5,8 %	1.265,7	1.215,3	4,1 %
Ingreso medio por trayecto (CAD)	16,32	14,78	10,4 %	16,53	14,31	15,5 %

VKT (kilómetros recorridos)

En 2T 2025, los VKTs aumentaron un +5,8% frente a 2T 2024, debido a ofertas de conducción en hora punta más específicas para aliviar la congestión en toda la GTA durante las horas punta de los días laborables y al aumento de la movilidad y los desplazamientos en hora punta de un mayor porcentaje de empleados presenciales. Esto fue parcialmente compensado por condiciones meteorológicas desfavorables y menores actividades de construcción en autopistas alternativas.

En 1S 2025, los VKTs aumentaron un +4,1% vs 1S 2024, debido a los mismos motivos mencionados anteriormente.

Evolución del tráfico VKT frente a 2024:



PyG

(Millones de dólares canadienses)	2T 25	2T 24	VAR.	1S 25	1S 24	VAR.
Ventas	523	450	16,3%	933	780	19,7%
RBE	444	398	11,6%	765	677	13,0%
Margen RBE	84,8%	88,3%		81,9%	86,8%	
RE	417	373	11,8%	711	625	13,9%
Margen RE	79,6%	82,8%		76,2%	80,1%	

Los ingresos se incrementaron un +16,3% vs 2T 2024, situándose en 523 millones de dólares canadienses, y un +19,7% vs 1S 2024, alcanzando 933 millones de dólares canadienses.

- Ingresos de peajes** (94% del total en 1S 2025): +19,3% hasta los 878 millones de dólares canadienses, debido fundamentalmente al aumento de las tarifas de peaje en vigor desde el 1 de enero de 2025.
- Ingresos de tasas** (6% del total en 1S 2025): +25,4% hasta los 56 millones de dólares canadienses, debido al aumento de los gastos de comisión de cuentas como consecuencia del incremento de los volúmenes de tráfico y de de las cuotas de arrendamiento debido a mayores tarifas en vigor desde el 1 de enero de 2025, así como a mayores cuotas de cumplimiento.

(Millones de dólares canadienses)	2T 25	2T 24	VAR.	1S 25	1S 24	VAR.
Ingresos por peajes	496	427	16,2%	878	736	19,3%
Ingresos por cuota	27	23	17,2%	56	45	25,4%
Total Ventas	524	450	16,3%	933	780	19,7%

OPEX aumentó un +51,0% vs 2T 2025, y +63,1% vs 1S 2025, debido fundamentalmente a los **gastos de pago del Schedule 22**, que ascendieron a 19,3 millones de dólares canadienses en 2T 2025 y a 45,2 millones en 1S 2025. Además, los gastos aumentaron debido al incremento de los costes de facturación y cobro, en consonancia con los mayores volúmenes de facturación, y al aumento de la provisión para

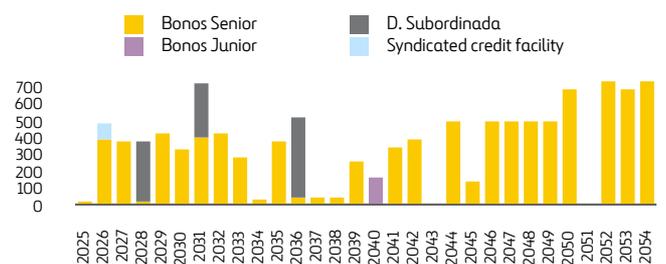
pérdidas crediticias esperadas durante toda la vida. El aumento de los costes operativos de los sistemas como consecuencia de la menor capitalización salarial a medida que el proyecto de planificación de recursos empresariales y de gestión de las relaciones con los clientes de 407 ETR entraba en funcionamiento en 1T 2024, y el aumento de los costes de renovación de licencias y de utilización de datos. Además, los costes de mantenimiento invernal se incrementaron debido a unas condiciones meteorológicas desfavorables.

RBE fue un +11,6% más alto en comparación con 2T 2024, y +13,0% vs 1S 2024, a pesar de la provisión del Schedule 22 para 2025.

Dividendos: 200 millones de dólares canadienses se abonaron a los accionistas en 2T 2025 (+14,3% vs 2T 2024). Los dividendos abonados a Ferrovial fueron de 56 millones de euros en 1S 2025 (52 millones de euros en 1S 2024). En el Consejo de Administración de la 407 ETR celebrado en julio, se aprobó un dividendo de 250 millones de dólares canadienses para el 3T 2025 (+11,1% vs 3T 2024).

Deuda neta: 9.780 millones de dólares canadienses (coste medio 4,34%) en junio 2025 frente a 9.901 millones de dólares canadienses en diciembre de 2024. El 60% de la deuda vence después de 2039. Los próximos vencimientos de deuda incluyen 24 millones de dólares canadienses en 2025, 492 millones en 2026 (incluyendo el *syndicated credit facility*) y 377 millones en 2027.

Vencimientos de deuda de 407 ETR (millones dólares canadienses)



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

Calificación crediticia de 407 ETR

- S&P:** “A” (Deuda Senior), “A-” (Deuda Junior) y “BBB” (Deuda subordinada) con perspectiva estable, reafirmada el 31 de julio 2024.
- DBRS:** “A” (Deuda Senior), “A low” (Deuda Junior) y “BBB” (Deuda subordinada) con perspectiva estable, reafirmada el 24 de junio 2025.

Schedule 22

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

Al cierre de cada periodo contable, la Dirección prepara una estimación del pago del Schedule 22 correspondiente al ejercicio 2025 (Estimación de pago del Schedule 22 de 2025). El gasto por el pago del Schedule 22 para 2T 2025 se determina asignando la Estimación de pago del Schedule 22 de 2025, dividiendo los ingresos de peaje de 1S 2025, sobre el total de los ingresos de peaje estimados para 2025. El gasto por el pago del Schedule 22 correspondiente a cada trimestre de 2025 fluctuará debido a la naturaleza estacional del negocio y el importe del gasto por el pago del Schedule 22 registrado en los trimestres anteriores de 2025.

El gasto devengado por pagos del Schedule 22 ascendió a 19,3 millones de dólares canadienses para 2T 2025 y 45,2 millones de dólares canadienses para 1S 2025.

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

Tarifas 407 ETR

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

MANAGED LANES DE DFW (EE.UU.)

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

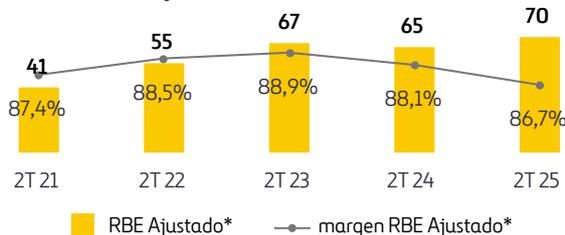
En 2T 2025, el tráfico disminuyó un -3,9% vs 2T 2024, por obras de mejora de capacidad y fenómenos meteorológicos adversos durante el trimestre.

En 1S 2025, el tráfico disminuyó un -4,8% vs 1S 2024. Esta disminución se atribuye a las obras de mejora de la capacidad, junto con las condiciones meteorológicas adversas en el 1S 2025, así como al impacto del año bisiesto.

(Millones de dólares americanos)	2T 25	2T 24	VAR.	1S 25	1S 24	VAR.
Transacciones (millones)	9,5	9,8	-3,9%	18,1	19,0	-4,8%
Tarifa media por transacción (dólares)	8,5	7,5	13,3%	8,5	7,5	13,5%
Ventas	81	74	8,6%	155	143	8,3%
RBE Ajustado*	70	65	6,8%	134	126	6,3%
Margen RBE Ajustado*	86,7%	88,1%		86,5%	88,2%	
RE Ajustado*	61	58	6,2%	117	111	5,2%
Margen RE Ajustado*	76,0%	77,7%		75,4%	77,5%	

La **tarifa media por transacción** alcanzó los 8,5 dólares en 2T 2025 (+13,3% vs 2T 2024) y 8,5 dólares en 1S 2025 (+13,5% vs 1S 2024), impactado positivamente por el mejor mix de tráfico y mayores eventos de *Mandatory Mode* (los peajes están obligados a estar por encima del *soft cap* para garantizar un nivel mínimo de servicio).

Evolución del RBE ajustado de NTE (millones de dólares)



El **RBE ajustado** se vio afectado por el devengo de 1,3 millones de dólares de **compartición de ingresos** correspondientes al 2T 2025 (no hubo compartición de ingresos en 2T 2024), alcanzando los 2,7 millones de dólares correspondientes a 1S 2025 (ninguna en 1S 2024).

Dividendos: NTE repartió 108 millones de dólares al 100% (62 millones de euros a la participación de Ferrovial). En 1S 2024, NTE repartió 85 millones de dólares al 100% (50 millones de euros a la participación de Ferrovial).

La **deuda neta de NTE** a junio de 2025 alcanzó los 1.393 millones de dólares (1.330 millones en diciembre de 2024), con un coste medio de 4,46%.

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

Calificación crediticia

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

Actualización de la composición de accionistas de 407 ETR

En junio de 2025, AtkinsRéalis dejó de ser accionista tras vender su participación del 6,76%: un 5,06% a Ferrovial (subiendo la participación de Ferrovial al 48,29%) y un 1,70% a CPP Investments (aumentando la participación de CPPIB al 44,20%). Ferrovial completó la transacción mediante la adquisición directa del 3,3% y el ejercicio de una opción de compra para adquirir un 1,76% adicional, con una inversión total de 1.990 millones de dólares canadienses (1.271 millones de euros).

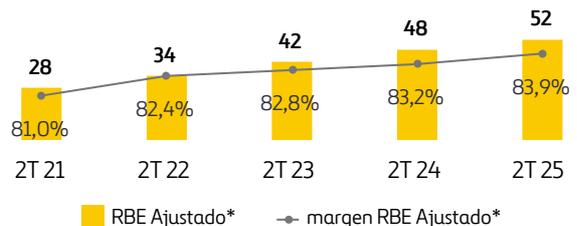
LBJ (54,60%, consolidación global)

En 2T 2025, el tráfico se incrementó un +0,5% vs 2T 2024, a pesar del impacto negativo de los cambios de configuración en las obras de construcción del 635 East y los fenómenos meteorológicos adversos en el trimestre.

(Millones de dólares americanos)	2T 25	2T 24	VAR.	1S 25	1S 24	VAR.
Transacciones (millones)	12,0	12,0	0,5%	22,8	22,5	1,3%
Tarifa media por transacción (dólares)	5,2	4,8	7,8%	5,2	4,7	8,8%
Ventas	62	57	8,4%	118	107	10,2%
RBE Ajustado*	52	48	9,4%	98	89	10,8%
Margen RBE Ajustado*	83,9%	83,2%		83,5%	82,9%	
RE Ajustado*	43	39	10,6%	81	72	12,4%
Margen RE Ajustado*	69,1%	67,8%		68,4%	67,1%	

La **tarifa media por transacción** alcanzó los 5,2 dólares en 2T 2025 (+7,8% vs 2T 2024) y 5,2 dólares en 1S 2025 (+8,8% vs 1S 2024), impactado positivamente por el mejor mix de tráfico.

Evolución del RBE ajustado de LBJ (millones de dólares)



Dividendos: LBJ repartió 52 millones de dólares al 100% (26 millones de euros a la participación de Ferrovial). En 1S 2024, LBJ repartió 45 millones de dólares al 100% (23 millones de euros correspondieron a la participación de Ferrovial).

La **deuda neta de LBJ** a junio de 2025 alcanzó los 2.032 millones de dólares (2.028 millones en diciembre de 2024), con un coste medio de 4,03%.

Calificación crediticia

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

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

En 2T 2025, NTE 35W mostró un sólido crecimiento del tráfico (+4,8% vs 2T 2024), a pesar de los fenómenos meteorológicos adversos en el trimestre.

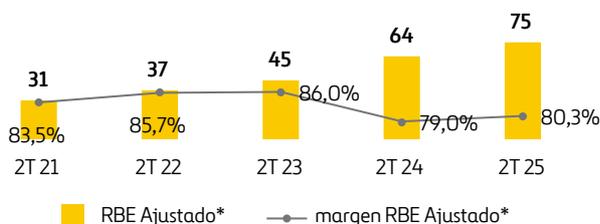
En 1S 2025, el tráfico se incrementó (+3,9% vs 1S 2024), a pesar de las condiciones meteorológicas adversas en 1S 2025, junto con el efecto del año bisiesto.

(Millones de dólares americanos)	2T 25	2T 24	VAR.	1S 25	1S 24	VAR.
Transacciones (millones)	13,6	13,0	4,8%	25,6	24,7	3,9%
Tarifa media por transacción (dólares)	6,8	6,2	9,5%	6,7	6,2	9,2%
Ventas	93	81	14,6%	173	153	13,5%
RBE Ajustado*	74,5	64	16,5%	139,2	127	9,7%
Margen RBE Ajustado*	80,3%	79,0%		80,4%	83,1%	
RE Ajustado*	63	53	19,9%	117	106	10,3%
Margen RE Ajustado*	68,2%	65,2%		67,3%	69,3%	

La **tarifa media por transacción** en 2T 2025 alcanzó los 6,8 dólares (+9,5% vs 2T 2024), y 6,7 dólares en 1S 2025 (+9,2% vs 1S 2024), impactado positivamente por el mejor mix de tráfico.

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

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



El **RBE ajustado** se vio afectado por el devengo de 4,9 millones de dólares de **compartición de ingresos** correspondientes al 2T 2025, frente a los 6,7 millones de dólares en 2T 2024, que incluían el devengo correspondiente al periodo enero a junio de 2024. La compartición de ingresos alcanzó los 9,9 millones de dólares en 1S 2025.

Dividendos: NTE 35W repartió 99 millones de dólares al 100% (49 millones de euros a la participación de Ferrovial). En 1S 2024, NTE 35W repartió 73 millones de dólares al 100% (36 millones de euros a la participación de Ferrovial).

La deuda neta de NTE 35W a junio de 2025 alcanzó los 1.642 millones de dólares (1.637 millones en diciembre de 2024), con un coste medio de 5,08%.

El 3 de junio de 2025, NTE 35W emitió una nueva serie de bonos por valor de 457 millones de dólares que se utilizarán para liquidar el préstamo TIFIA, con fecha de vencimiento del 30 de junio de 2040.

Calificación crediticia

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

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

I-77 (72,24%, consolidación global)

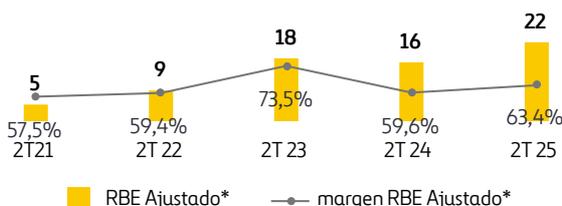
En 2T 2025, el tráfico aumentó en un +2,3% vs 2T 2024, mostrando un sólido rendimiento a pesar de las condiciones meteorológicas adversas y el impacto positivo de los cierres de rutas alternativas observados en trimestres anteriores que se disiparon en gran medida.

En 1S 2025, el tráfico aumentó en un +1,4% vs 1S 2024, mostrando un sólido rendimiento, a pesar del impacto de fenómenos meteorológicos en 1S 2025 y el efecto del año bisiesto.

(Millones de dólares americanos)	2T 25	2T 24	VAR.	1S 25	1S 24	VAR.
Transacciones (millones)	11,3	11,1	2,3 %	20,9	20,6	1,4 %
Tarifa media por transacción (dólares)	3,1	2,5	25,3 %	3,0	2,4	23,8 %
Ventas	35	28	27,9 %	63	50	25,2 %
RBE Ajustado*	22	16	36,1 %	39	32	22,0 %
Margen RBE Ajustado*	63,4 %	59,6 %		62,1 %	63,7 %	
RE Ajustado*	19	13	46,7 %	33	26	29,1 %
Margen RE Ajustado*	54,3 %	47,4 %		52,4 %	50,8 %	

La tarifa media por transacción alcanzó los 3,1 dólares en 2T 2025, un +25,3% más alto en comparación con 2T 2024, y 3,0 dólares en 1S 2025 (+23,8% vs 1S 2024), impactado positivamente por mayores tarifas.

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



El **RBE ajustado** se vio afectado por el devengo de 6,0 millones de dólares de **compartición de ingresos** correspondientes al 2T 2025, incluyendo la **compartición de ingresos de los extended vehicles**. Esta cuantía compara con 3,6 millones de dólares en 2T 2024, que incluía el devengo del periodo de enero a junio de 2024. La compartición de ingresos incluyendo los ingresos compartidos de los *extended vehicles* alcanzó 10,3 millones de dólares en 1S 2025 (vs 4,4 millones de dólares en 1S 2024).

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

Dividendos: I-77 repartió 22 millones de dólares al 100% (15 millones de euros a la participación de Ferrovial). En 1S 2024, I-77 distribuyó dividendos por primera vez con un dividendo extraordinario por importe de 268 millones de dólares al 100% (179 millones de euros correspondieron a Ferrovial).

La deuda neta de I-77 a junio de 2025 alcanzó 465 millones de dólares (466 millones de dólares en diciembre 2024), con un coste medio de 6,24%.

Calificación crediticia

	PAB	USPP NOTES
FITCH	BBB+	BBB+
DBRS	BBB	BBB

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

I-66 (55,70%, consolidación global)

En 2T 2025, el tráfico se incrementó +6,9% vs 2T 2024, impulsado por el aumento del tráfico en el corredor, en particular durante las horas punta, parcialmente compensado por fenómenos climáticos adversos en el trimestre.

En 1S 2025, el tráfico se incrementó +5,5% vs 1S 2024, también impulsado por el aumento del tráfico en el corredor, en particular durante las horas punta, a pesar del mal tiempo en 1S 2025 y el efecto de año bisiesto en 2024.

(Millones de dólares americanos)	2T 25	2T 24	VAR.	1S 25	1S 24	VAR.
Transacciones (millones)	9,1	8,5	6,9%	16,4	15,6	5,5%
Tarifa media por transacción (dólares)	8,5	7,1	20,1%	8,4	6,9	22,5%
Ventas	81	62	29,5%	144	111	30,2%
RBE Ajustado*	66	51	29,5%	116	88	31,4%
Margen RBE Ajustado*	81,3%	81,3%		80,3%	79,5%	
RE Ajustado*	44	32	37,2%	74	53	39,8%
Margen RE Ajustado*	54,2%	51,2%		51,2%	47,7%	

La tarifa media por transacción alcanzó los 8,5 dólares en 2T 2025, un +20,1% más alto en comparación con 2T 2024, y 8,4 dólares en 1S 2025 (+22,5% vs 1S 2024) impactado por mayores tarifas.

Dividendos: I-66 repartió 64 millones de dólares al 100% (33 millones de euros a la participación de Ferrovial). No se abonaron dividendos en 1S 2024.

La deuda neta de I-66 a junio de 2025 alcanzó los 1.726 millones de dólares (1.730 millones de dólares en diciembre de 2024), con un coste medio de 3,58%.

Calificación crediticia

	PAB	TIFIA
Moody's	Baa3	Baa3
FITCH	BBB	BBB

IRB (INDIA)

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

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

La cartera de proyectos del Grupo IRB (incluyendo Private y Public InvIT) cuenta en la actualidad con 26 proyectos de carreteras que incluyen 18 proyectos *Operate and Transfer* (BOT), 4 *Operate-Transfer* (TOT) y 4 *Hybrid Annuity Model* (HAM).

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

IRB Infrastructure Trust ("Private InvIT") gestiona una cartera de 14 autopistas y 1 en construcción en toda la India.

Palsit Dankuni Tollway, un proyecto de Private InvIT, logró su fecha de operación comercial el 14 de julio de 2025. Con este hito, Private InvIT puede cobrar peajes a tarifas revisadas, lo que refleja un aumento del 47%.

ACTIVOS EN CONSTRUCCIÓN

(Millones de euros)	CAPITAL INVERTIDO	CAPITAL COMPROMETIDO PENDIENTE	DEUDA NETA 100%	PARTICIP. CINTRA
Puesta en Equivalencia	732	187	3.745	
Silvertown Tunnel	0	27	1.374	22,5 %
Anillo Vial Periférico	22	144		35,0 %
IRB Private InvT	710	16	2.372	24,0 %

- **Túnel de Silvertown (Londres, Reino Unido):** proyecto de pago por disponibilidad con un plazo de concesión de 25 años. Construcción de un túnel de 1,4 km de doble calzada construido bajo el río Támesis. Los trabajos de diseño y construcción se encuentran completos en un 99,5% a 30 de junio de 2025. El 7 de abril de 2025 se abrió al tráfico el túnel de Silvertown, que une la península de Greenwich y los Royal Docks del este de Londres, reduciendo la congestión y mejorando la conectividad tanto para los residentes como para las empresas.
- **Anillo Vial Periférico (Lima, Perú):** el consorcio liderado por Cintra firmó el 12 de noviembre de 2024 el contrato de concesión para desarrollar el Anillo Vial Periférico de Lima bajo el formato de concesión con una inversión de 3.400 millones de dólares. Esta cantidad incluye aportaciones de fondos públicos por parte de la Administración. Ferrovial, a través de Cintra, posee una participación del 35%. Este proyecto comprende el diseño, financiación, construcción, gestión y mantenimiento de una autopista urbana de peaje de 34,8 km.

PROYECTOS EN LICITACIÓN

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

- En febrero de 2025, un consorcio liderado por Cintra fue preseleccionado para la licitación en la **I-285 East Express Lanes** en Atlanta (Georgia). El proyecto consiste en la implantación de Managed Lanes a lo largo de 30 millas del anillo vial con alta congestión; se prevé que la licitación se presente durante 1S 2026. Además, el Departamento de Transporte de Georgia espera publicar una request for qualification (RFQ) para la **I-285 West Express Lanes** antes de finales de 2026, el proyecto se extenderá a lo largo de 11 millas.
- Asimismo, un consorcio dirigido por Cintra ha sido preseleccionado para la licitación del proyecto de la **I-24 Southeast Choice Lanes** en Tennessee. El proyecto se extenderá a lo largo de 25 millas (Fase uno: 20 millas y Fase dos: 5 millas), abarcando la zona entre la I-40 en Nashville y la I-840 en Murfreesboro.
- El Departamento de Transporte de Carolina del Norte continúa trabajando en colaboración con la autoridad de planificación regional (CRTPO) en el análisis del proyecto **South Express Lanes de I-77**. Recientemente, el Departamento de Transporte de Carolina del Norte anunció su intención de publicar la RFQ en 2S 2025 y presentar la oferta antes de finales de 2026.
- Ferrovial continúa analizando otras oportunidades que podrían existir en el mercado durante 2026.

Además de estas oportunidades en EE.UU, Cintra se encuentra activa en otras zonas geográficas en las que podría realizar inversiones selectivas. Un ejemplo de esto fue la preselección de Cintra para licitar el proyecto de **la autopista D35** (República Checa) en diciembre de 2024, siguiendo un modelo concesional de pago por disponibilidad. El proyecto implica la reconstrucción total de un tramo existente de 35 kilómetros de la D35, así como la explotación y el mantenimiento de este tramo y un tramo adyacente de 22 kilómetros reconstruido por terceros.



Aeropuertos

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

A 30 de junio de 2025, Ferrovial ha contribuido con 1.068 millones de dólares de capital al proyecto de la NTO (New Terminal One) en el Aeropuerto Internacional John F. Kennedy de Nueva York. Las aportaciones comprometidas de Ferrovial para el proyecto ascienden a 1.142 millones de dólares. La próxima aportación de capital no se producirá hasta 2026, y será la última.

El desarrollo del proyecto avanza actualmente dentro de las expectativas, y el proyecto afronta un año crucial de construcción. A mayo de 2025, el progreso de construcción ha avanzado hasta un 72%.

Los principales hitos logrados en 2T 2025 incluyen la activación y conexión a Internet de centros de datos. Además, ha comenzado la construcción en varias salas VIP de las aerolíneas. Se espera que la terminal entre en explotación en 2026, con el contrato de concesión finalizando en 2060.

A la fecha de esta publicación, NTO ha alcanzado 21 acuerdos con aerolíneas¹, incluidos contratos firmados con 13 aerolíneas y 8 cartas de intención (LOIs). Además, se están manteniendo conversaciones avanzadas con un grupo de importantes aerolíneas internacionales.

En julio de 2025, NTO completó el proceso de refinanciación de la deuda restante mediante la emisión de bonos verdes por un total de 1.400 millones de dólares, con un coste total de intereses del 5,4% (vencimiento medio ponderado de 28 años). La media ponderada total de la financiación de la Fase A, aproximadamente 6.000 millones de dólares, conlleva un coste total de los intereses de aproximadamente el 5%.

(Millones de euros)	CAPITAL INVERTIDO	CAPITAL COMPROMETIDO PENDIENTE	DEUDA NETA 100%	PARTICIP. FERROVIAL
NTO	986	63	3.545	49%

Dalaman (60%, consolidación global) – Turquía

Tráfico: el número de pasajeros alcanzó hasta los 1,7 millones en 2T 2025, un -0,5% vs 2T 2024, y -0,3% comparado con 1S 2024.

El tráfico se ha visto afectado por el descenso del tráfico nacional, mientras que el tráfico internacional se mantiene en línea con 2024. La industria turística turca se ha visto afectada por la inflación, la situación macroeconómica y la inestabilidad geopolítica en Oriente Medio.

(Millones de euros)	2T 25	2T 24	VAR.	1S 25	1S 24	VAR.
Tráfico	1,7	1,7	-0,5%	2,0	2,0	-0,3%
Ventas	26	23	11,2%	29	26	10,4%
RBE Ajustado*	21	20	9,0%	20	18	10,9%
Margen RBE Ajustado*	82,4%	84,1%		70,0%	69,7%	
RE Ajustado*	15	13	11,9%	11	10	7,7%
Margen RE Ajustado*	56,0%	55,6%		39,2%	40,2%	

Las **ventas** alcanzaron los 26 millones de euros en 2T 2025 (+11,2% vs 2T 2024), y +10,4% vs 1S 2024.

El **RBE ajustado** se situó en 21 millones de euros en 2T 2025 (+9,0% vs 2T 2024) y en +10,9% vs 1S 2024. La mejora se debe al aumento de los ingresos comerciales por pasajero, parcialmente compensado por el aumento del opex debido a la inflación.

La **posición de tesorería** ascendía a 11 millones de euros a 30 de junio de 2025 (34 millones de euros a 31 de diciembre de 2024).

La **deuda neta** de Dalaman alcanzó los 76 millones de euros a 30 de junio de 2025 (70 millones de euros a 31 de diciembre de 2024).

HEATHROW – REINO UNIDO

El 26 de febrero de 2025, Ferrovial anunció que había alcanzado un acuerdo vinculante con Ardian para la venta de toda su participación (5,25%) en FGP Topco Ltd. (Topco), la sociedad matriz de Heathrow Airport Holdings Ltd., por un importe de en torno a 455 millones de libras esterlinas, que se ajustará con un tipo de interés que se aplicará hasta el cierre.

El 3 de julio de 2025, Ferrovial completó la venta de su participación del 5,25 % en Heathrow por 466 millones de libras (aproximadamente 551 millones de euros). Como resultado de la operación, Ferrovial reconoció un beneficio de 25 millones de euros a 30 de junio de 2025 relacionado principalmente con los intereses devengados desde el anuncio y los costes de transacción. El importe de la transacción se ha recibido en 3T 2025.

AGS – REINO UNIDO

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

El acuerdo valora el 100% de la participación en 900 millones de libras, lo que supone el valor del patrimonio neto de una participación del 100% en AGS.

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

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

¹Esta cifra considera a Korean Air y Asiana Airlines como una sola aerolínea, tras su fusión el 12 de diciembre de 2024..

Construcción

Ventas **3.453 M€** **+2,6%** **Comparable***

RE Ajustado* **119 M€** **3,5%** **Margen RE ajustado***

Las **ventas** incrementaron un **+2,6%** comparable vs 1S 2024, con un notable crecimiento en Webber. La facturación internacional supuso el 80% de la división, impulsado principalmente por Norteamérica (35%) y Polonia (27%).

En 1S 2025, el **RE ajustado** de Construcción ascendió a 119 millones de euros, alcanzando un margen RE ajustado del 3,5% (3,2% en 1S 2024). La división de Construcción logró una mejor rentabilidad en comparación con el mismo periodo del año anterior, lo que refleja el avance hacia sus objetivos estratégicos. Desglose por subdivisiones:

- **Budimex:** las ventas disminuyeron un **-0,9%** comparable frente 1S 2024, lo que se atribuye principalmente a una mayor proporción de contratos de diseño y construcción de obras civiles, que suelen presentar niveles de ejecución más bajos durante sus etapas iniciales. El margen RE ajustado para 1S 2025 se mantuvo sólido en un 7,3% en línea con el nivel registrado en 1S 2024.
- **Webber:** las ventas aumentaron un **+19,1%** comparable frente a 1S 2024, debido principalmente a las actividades de obra civil, como consecuencia de numerosas adjudicaciones en 2023 y 2024. El margen RE ajustado se situó en 2,7% en 1S 2025, en línea con 1S 2024.
- **Ferrovial Construcción:** las ventas disminuyeron un **-3,0%** comparable frente a 1S 2024, principalmente debido a la finalización de importantes contratos en Norteamérica, como el proyecto del ferrocarril de alta velocidad de California y el túnel de Silvertown en el Reino Unido. El margen RE ajustado mantuvo la tendencia positiva observada en trimestres anteriores, mejorando hasta alcanzar un 1,6% en comparación con el 1,1% en 1S 2024, impulsado por mejoras generalizadas en todas las zonas geográficas, tanto por la mitigación de riesgos en las fases finales del proyecto como por el mejor rendimiento a medida que los proyectos avanzaban más allá de sus etapas iniciales.

DETALLES PyG (millones de euros)

CONSTRUCCIÓN	2T 25	2T 24	VAR.	1S 25	1S 24	VAR.	Comparable*
Ventas	1.869	1.895	-1,4%	3.453	3.371	2,4%	2,6%
RBE Ajustado*	104	116	-10,1%	191	184	3,8%	4,2%
Margen RBE Ajustado*	5,6%	6,1%		5,5%	5,5%		
RE Ajustado*	67	75	-10,9%	119	107	11,2%	11,2%
Margen RE Ajustado*	3,6%	4,0%		3,5%	3,2%		
Cartera*/**				17.265	16.755	3,0%	9,4%

BUDIMEX	2T 25	2T 24	VAR.	1S 25	1S 24	VAR.	Comparable*
Ventas	543	557	-2,4%	947	936	1,1%	-0,9%
RBE Ajustado*	54	50	7,3%	89	86	3,5%	1,4%
Margen RBE Ajustado*	9,9%	9,0%		9,4%	9,2%		
RE Ajustado*	44	41	6,3%	69	68	1,6%	-0,5%
Margen RE Ajustado*	8,1%	7,4%		7,3%	7,3%		
Cartera*/**				4.206	4.389	-4,2%	-4,9%

WEBBER	2T 25	2T 24	VAR.	1S 25	1S 24	VAR.	Comparable*
Ventas	485	420	15,6%	899	765	17,5%	19,1%
RBE Ajustado*	26	27	-1,8%	50	46	9,9%	13,5%
Margen RBE Ajustado*	5,4%	6,3%		5,6%	6,0%		
RE Ajustado*	13	13	4,2%	24	21	18,6%	24,9%
Margen RE Ajustado*	2,8%	3,1%		2,7%	2,7%		
Cartera*/**				5.410	5.710	-5,3%	7,7%

F. CONSTRUCCIÓN	2T 25	2T 24	VAR.	1S 25	1S 24	VAR.	Comparable*
Ventas	841	919	-8,5%	1.607	1.670	-3,7%	-3,0%
RBE Ajustado*	24	39	-38,4%	52	52	-0,9%	1,1%
Margen RBE Ajustado*	2,8%	4,2%		3,2%	3,1%		
RE Ajustado*	10	21	-53,4%	25	18	39,2%	42,0%
Margen RE Ajustado*	1,2%	2,3%		1,6%	1,1%		
Cartera*/**				7.649	6.657	14,9%	20,7%

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

**Cartera vs Diciembre 2024

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

Comparable*	+20,7%	-4,9%	+7,7%
	7.649	4.206	5.410
	■ F. Construcción	■ Budimex	■ Webber

La **cartera en niveles máximos**, alcanzó 17.265 millones de euros en junio 2025 (+9,4% en términos comparables frente a diciembre de 2024). El segmento de obra civil continuó siendo el de mayor representación (70%) y mantuvo un criterio muy selectivo en su presentación a concursos.

La participación de la cartera de construcción (excluyendo Webber y Budimex) con otras áreas del Grupo alcanzó un 5% en junio 2025 (6% en diciembre de 2024).

La cartera a junio de 2025 no incluye contratos pre-adjudicados ni pendientes del cierre comercial o financiero por importe de cerca de 2.700 millones de euros, y consiste principalmente en contratos de Budimex (1.050 millones de euros), Anillo Vial Periférico en Perú (800 millones de euros) y EE.UU. (680 millones de euros). Anillo Vial Periférico en Perú está incluido en esta cantidad y habría elevado el porcentaje de la cartera con empresas del grupo al 14%.

Cuenta de resultados consolidada

(Millones de euros)	2T 25	2T 24	1S 25	1S 24
Ventas	2.410	2.388	4.469	4.267
RBE Ajustado*	347	349	655	603
Amortización de inmovilizado	-115	-116	-224	-218
RE Ajustado*	233	233	431	385
Deterioros y enajenación de inmovilizado	-22	166	275	166
Resultado operativo	211	399	706	551
Resultado financiero	-29	-66	-146	-119
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-98	-107	-211	-209
Resultado financiero de ex-proyectos de infraestructuras	69	42	65	90
Puesta en equivalencia	60	71	104	114
Resultado antes de impuestos Actividades Continuas	241	404	664	546
Impuesto sobre beneficios	-7	-67	-15	-37
Resultado Neto Actividades Continuas	234	337	649	509
Resultado Neto Actividades Discontinuas	13	2	13	9
Resultado Neto del ejercicio	247	339	662	518
Resultado Neto atribuido a los intereses minoritarios	-73	-59	-122	-104
Resultado Neto atribuido a la Sociedad dominante	174	280	540	414

Ventas: 4.469 millones de euros (+5,0% comparable) apoyado en el incremento de los ingresos de Autopistas (+14,9% comparable) y una mayor contribución de Construcción (+2,6% comparable).

RBE ajustado: 655 millones de euros (+9,2% comparable) mostrando una mayor contribución de Autopistas (+17,1% comparable), en particular las autopistas americanas con un RBE de 481 millones de euros (+12,6% frente a 1S 2024).

El RBE ajustado de otros incluye una pérdida reconocida de 35 millones de euros, debido principalmente a un fallo puntual en las plantas de tratamiento de residuos en Reino Unido. Este importe incluye las pérdidas de RBE previstas durante la sustitución completa de los tubos del sobrecalentador. Los trabajos se llevarán a cabo a comienzos de 2026 o, si fuera necesario, durante el segundo semestre de 2025.

Amortización: -2,8% hasta -224 millones de euros, principalmente debido al aumento del tráfico en Autopistas y la actividad de Construcción.

Deterioros y enajenación de inmovilizado: 275 millones de euros correspondientes a la venta de la totalidad de su participación en AGS y al negocio de servicios a la minería en Chile.

Resultado financiero de -146 millones de euros de gastos financieros en 1S 2025 vs. -119 millones de euros en 1S 2024 relacionados con el aumento del gasto financiero derivado de proyectos de infraestructura y la disminución del resultado financiero de ex-proyectos de infraestructuras.

- Proyectos de infraestructuras:** -211 millones de euros (-209 millones de euros en 1S 2024) relacionados principalmente con la menor remuneración en efectivo de las Managed Lanes después de la distribución de efectivo, parcialmente compensada por la variación positiva en los resultados de Autopistas debido al efecto del tipo de cambio.
- Ex-proyectos de infraestructuras:** 65 millones de euros (90 millones en 1S 2024). Los ingresos financieros procedieron principalmente de una menor remuneración en efectivo debido a la evolución de los tipos de interés, compensada por un mayor saldo de tesorería. Por el contrario, la desinversión de la participación restante del 5,25% en Heathrow tuvo un impacto positivo, tras la revalorización del activo. Además, el 1S 2024 incluyó el pago extraordinario por el retraso en el pago corporativo de DAEX.

Resultado de filiales por puesta en equivalencia alcanzó los 104 millones de euros netos de impuestos (114 millones de euros en 1S 2024).

(Millones de euros)	2T 25	2T 24	VAR.	1S 25	1S 24	VAR.
Autopistas	58	66	-11,5%	98	106	-7,4%
407 ETR	57	51	10,5%	93	83	11,3%
IRB**	0	5	-91,0%	0	5	-91,0%
IRB Private Invit**	-2		n.s.	-2		n.s.
Otros	3	9	-71,6%	7	18	-61,4%
Aeropuertos	2	2	-13,7%	5	4	26,9%
Construcción	0	0	123,6%	0	0	115,3%
Otros	0	2	-91,4%	0	3	-88,2%
Total	60	70	-13,2%	104	114	-8,1%

VENTAS

(Millones de euros)	2T 25	2T 24	VAR.	1S 25	1S 24	VAR.	Comparable*
Autopistas	352	318	10,6%	676	595	13,7%	14,9%
Aeropuertos	32	25	25,0%	37	30	23,1%	23,3%
Construcción	1.869	1.895	-1,4%	3.453	3.371	2,4%	2,6%
Energía	68	62	10,1%	142	114	24,2%	24,2%
Otros	89	87	2,2%	161	157	2,5%	4,1%
Ventas	2.410	2.388	0,9%	4.469	4.267	4,7%	5,0%

RBE AJUSTADO*

(Millones de euros)	2T 25	2T 24	VAR.	1S 25	1S 24	VAR.	Comparable*
Autopistas	261	225	16,0%	496	428	15,9%	17,1%
Aeropuertos	14	11	35,4%	5	2	214,1%	3,8%
Construcción	104	116	-10,1%	191	184	3,8%	4,2%
Energía	-2	0	n.s.	-2	-4	46,7%	47,0%
Otros	-31	-2	n.s.	-35	-6	n.s.	n.s.
RBE Ajustado*	347	349	-0,8%	655	603	8,6%	9,2%

RE AJUSTADO*

(Millones de euros)	2T 25	2T 24	VAR.	1S 25	1S 24	VAR.	Comparable*
Autopistas	200	166	20,7%	374	313	19,2%	20,6%
Aeropuertos	8	4	94,4%	-4	-6	36,9%	-33,1%
Construcción	67	75	-10,9%	119	107	11,2%	11,2%
Energía	-5	-3	-78,8%	-9	-10	7,3%	7,5%
Otros	-38	-9	n.s.	-49	-19	-154,7%	-141,4%
RE Ajustado*	233	233	-0,4%	431	385	11,9%	12,2%

Impuesto de sociedades: el impuesto de sociedades de 1S 2025 se situó en -15 millones de euros (vs -37 millones de euros en 1S 2024). Hay varios factores que afectan al gasto por impuesto de sociedades de 1S 2025, entre los que destacan los siguientes:

- El resultado de las empresas puestas en equivalencia debe excluirse al incluirse neto de impuestos (104 millones de euros).
- Régimen de transparencia fiscal (85 millones de euros), que se corresponde principalmente a ganancias/pérdidas en sociedades de proyectos consolidados de concesión en EE.UU., pero su gasto/crédito fiscal asociado se reconoce únicamente en función de la participación de Ferrovial, ya que estas sociedades tributan según el régimen de transparencia fiscal, por el que los accionistas son los contribuyentes en función de su participación en la concesión.
- Plusvalías no sujetas a impuestos (275 millones de euros), explicadas principalmente por la venta de la totalidad de su participación en AGS Airports Holdings Limited (AGS) y el negocio de servicios de minería en Chile.
- Los resultados positivos de las sociedades de proyectos de concesión en EE.UU. se ven compensados por el reconocimiento de créditos fiscales de años anteriores (102 millones de euros).
- Reconocimiento de pérdidas operativas netas acumuladas no reconocidas anteriormente y pérdidas fiscales no reconocidas generadas en 2025 (20 millones de euros).

Tras excluir los ajustes mencionados en el resultado fiscal, el tipo efectivo del impuesto de sociedades resultante es del 20%.

El **resultado neto de actividades continuadas** se situó en 649 millones de euros en 1S 2025 (509 millones de euros en 1S 2024).

El **resultado de actividades discontinuadas** se situó en 13 millones de euros se corresponde con las cantidades variables (earn-outs) tras el proceso de desinversión de la antigua división de Servicios.

El **resultado neto atribuido a la sociedad dominante** alcanzó los 540 millones de euros en 1S 2025 (414 millones de euros en 1S 2024).

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

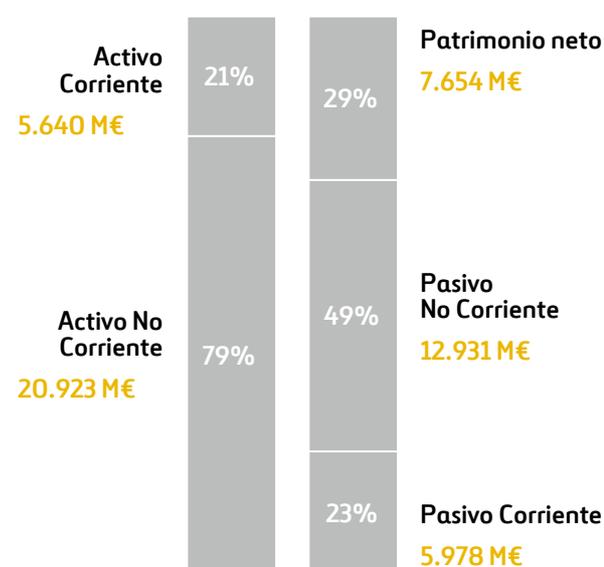
**Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y conciliación de la medida NIIF más comparable, véase el Anexo VII de Medidas Alternativas de Rendimiento*

***El estado financiero consolidado intermedio de Ferrovial solo incluye la contribución de IRB durante el último trimestre (de enero a marzo, tres meses).*

Balance Consolidado

(Millones de euros)	JUN-25	DIC-2024	(Millones de euros)	JUN-25	DIC-2024
ACTIVO NO CORRIENTE	20.923	21.327	PATRIMONIO NETO	7.654	8.120
Fondo de comercio de consolidación	443	500	Patrimonio neto atribuido a los accionistas	5.899	6.075
Activos intangibles	133	128	Patrimonio neto atribuido a los socios externos	1.755	2.045
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	12.535	14.147			
Activos modelo intangible	12.382	13.989			
Activos modelo cuenta a cobrar	153	158			
Inversiones inmobiliarias	0	0	PASIVOS NO CORRIENTES	12.931	14.578
Inmovilizado material	857	772	Ingresos a distribuir en varios ejercicios	1.199	1.375
Derecho de uso	225	238	Provisiones para pensiones	4	4
Inversiones en sociedades asociadas	4.245	3.023	Otras provisiones	354	353
Activos Financieros no corrientes	1.036	1.139	Pasivo arrendamiento a largo plazo	114	165
Inversiones a largo plazo con empresas asociadas	101	101	Deuda financiera	8.891	10.092
Caja restringida y otros activos financieros no corrientes	303	401	Deuda financiera proyectos de infraestructuras	7.329	8.256
Resto de cuentas a cobrar	632	637	Deuda financiera resto de sociedades	1.562	1.836
Impuestos diferidos	1.110	1.159	Otras deudas	1.167	1.279
Derivados financieros a valor razonable	339	221	Impuestos diferidos	1.120	1.239
			Derivados financieros a valor razonable	82	71
ACTIVO CORRIENTE	5.640	7.672	PASIVOS CORRIENTES	5.978	6.301
Existencias	494	492	Pasivo arrendamiento a corto plazo	120	80
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes	58	48	Deuda financiera	1.216	1.196
Clientes y otras cuentas a cobrar	2.130	2.228	Deuda financiera proyectos de infraestructuras	293	143
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	1.694	1.625	Deuda financiera resto de sociedades	923	1.053
Otros deudores	436	603	Derivados financieros a valor razonable	16	61
Otros activos financieros a corto plazo	0	0	Pasivos por impuestos sobre sociedades	58	80
Tesorería e inversiones financieras temporales	2.853	4.828	Deudas por operaciones de tráfico	3.634	3.902
Sociedades proyectos de infraestructuras	174	175	Acreedores comerciales	1.705	1.781
Caja restringida	18	18	Otras deudas no comerciales	1.506	1.619
Resto de tesorería y equivalentes	156	157	Otras deudas a corto plazo	423	502
Resto de sociedades	2.679	4.653	Provisiones para operaciones de tráfico	911	958
Derivados financieros a valor razonable	56	20	Pasivos clasif. mantenidos para la venta	23	24
Activos clasificados como mantenidos para la venta	49	56			
TOTAL ACTIVO	26.563	28.999	TOTAL PASIVO	26.563	28.999

BALANCE CONSOLIDADO



Deuda neta consolidada

DEUDA NETA CONSOLIDADA*

(Millones de euros)	JUN-25	DIC-24
Caja y equivalentes ex proyectos de infraestructura	-2.679	-4.653
Deuda financiera corriente y no corriente y Otros ex proyectos de infraestructura	2.486	2.889
Otros de sociedades ex-proyectos de infraestructuras**	-30	-30
Deuda Neta Consolidada de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras*	-223	-1.794
Caja y equivalentes Proyectos de infraestructura	-174	-175
Deuda financiera corriente y no corriente y Otros Proyectos de infraestructura	7.621	8.400
Otros de sociedades de proyectos de infraestructuras***	-274	-369
Deuda Neta Consolidada de sociedades de proyectos de infraestructuras*	7.174	7.856
Deuda Neta Consolidada*	6.951	6.061

DEUDA FINANCIERA

JUN-25 (Millones de euros)	Sociedades de ex-proyectos de infraestructuras	Sociedades de proyectos de infraestructuras	Consolidado
Deuda financiera corriente y no corriente	2.486	7.621	10.107
% fijo	99,6 %	96,0%	96,9%
% variable	0,4 %	4,0%	3,1%
Tipo medio	2,2 %	4,5%	4,0%
Vencimiento medio (años)	3	18	15

VARIACIÓN EN LA DEUDA NETA CONSOLIDADA***

(Millones de euros)	A 30 de junio de 2025			
	Variación Deuda Neta Consolidada (1+2+3)	Sociedades de ex-proyectos de infraestructuras (1)	Sociedades de proyectos de infraestructuras (2)	Eliminaciones intragrupo (3)
Flujo de caja de (utilizado en) operaciones	370	85	522	-237
Flujo de caja de (utilizado en) inversión	-1.145	-1.039	-123	18
Flujo de actividad	-774	-954	399	-220
Flujo de caja de (utilizado en) de financiación	-1.055	-881	-394	220
Efecto del tipo de cambio en el efectivo y equivalentes de efectivo	-136	-129	-7	0
Variación de tesorería y equivalentes por cambios en el perímetro de consolidación	-9	-9	0	0
Variación de tesorería y equivalentes de operaciones discontinuadas	0	0	0	0
FLUJOS DE TESORERÍA (VARIACIÓN DE TESORERÍA Y EQUIVALENTES) (A)	-1.975	-1.974	-1	0
TESORERÍA Y EQUIVALENTES AL INICIO DEL EJERCICIO (B)	4.828	4.653	175	0
TESORERÍA Y EQUIVALENTES A FINAL DEL PRIMER SEMESTRE DEL EJERCICIO (C=A+B)	2.853	2.679	174	0
DEUDA A CORTO Y LARGO PLAZO Y OTROS COMPONENTES DE LA DEUDA NETA CONSOLIDADA AL INICIO DEL EJERCICIO (D)	11.288	2.889	8.400	0
Variación de la deuda a corto y largo plazo (E)	-1.181	-403	-778	0
OTROS COMPONENTES DE DEUDA NETA CONSOLIDADA AL INICIO DEL EJERCICIO (F)	-399	-30	-369	0
Otros cambios en la deuda neta consolidada (G)	95	0	95	0
OTROS COMPONENTES DE DEUDA NETA CONSOLIDADA A FINAL DEL PRIMER SEMESTRE DEL EJERCICIO (H=G+F)	-303	-30	-274	0
DEUDA A CORTO Y LARGO PLAZO Y OTROS COMPONENTES DE LA DEUDA NETA CONSOLIDADA A FINAL DEL PRIMER SEMESTRE DEL EJERCICIO (I=D+E+H)	9.804	2.456	7.348	0
Variación en Deuda Neta Consolidada (J=G+E-A)	890	1.571	-682	0
DEUDA NETA CONSOLIDADA AL INICIO DEL EJERCICIO (D-B+F)	6.061	-1.794	7.856	0
DEUDA NETA CONSOLIDADA A FINAL DEL PRIMER SEMESTRE DEL EJERCICIO (I-C)	6.951	-223	7.174	0

Deuda neta consolidada de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras

DEUDA NETA*

Tesorería y equivalentes	-2.679 M€
Deuda y otros	2.456 M€
Deuda neta consolidada de sociedades de proyectos de ex-infraestructuras*	-223 M€

LIQUIDEZ*

(Millones de euros)	JUN-25
Caja y equivalentes	2.679
Deuda no dispuesta	1.017
Otros	10
Total Liquidez ex proyectos de infraestructura	3.706

VENCIMIENTOS DE DEUDA (millones de euros)

2025*	2026	2027	> 2028
101	794	64	1.501

(*) En 2025, la deuda ex-proyectos de infraestructuras incluye ECP (Euro Commercial Paper) con saldo contable a 30 de junio de 2025 de 100 millones de euros (con un tipo medio de 2,099%) y vencimiento en 2025.

RATING

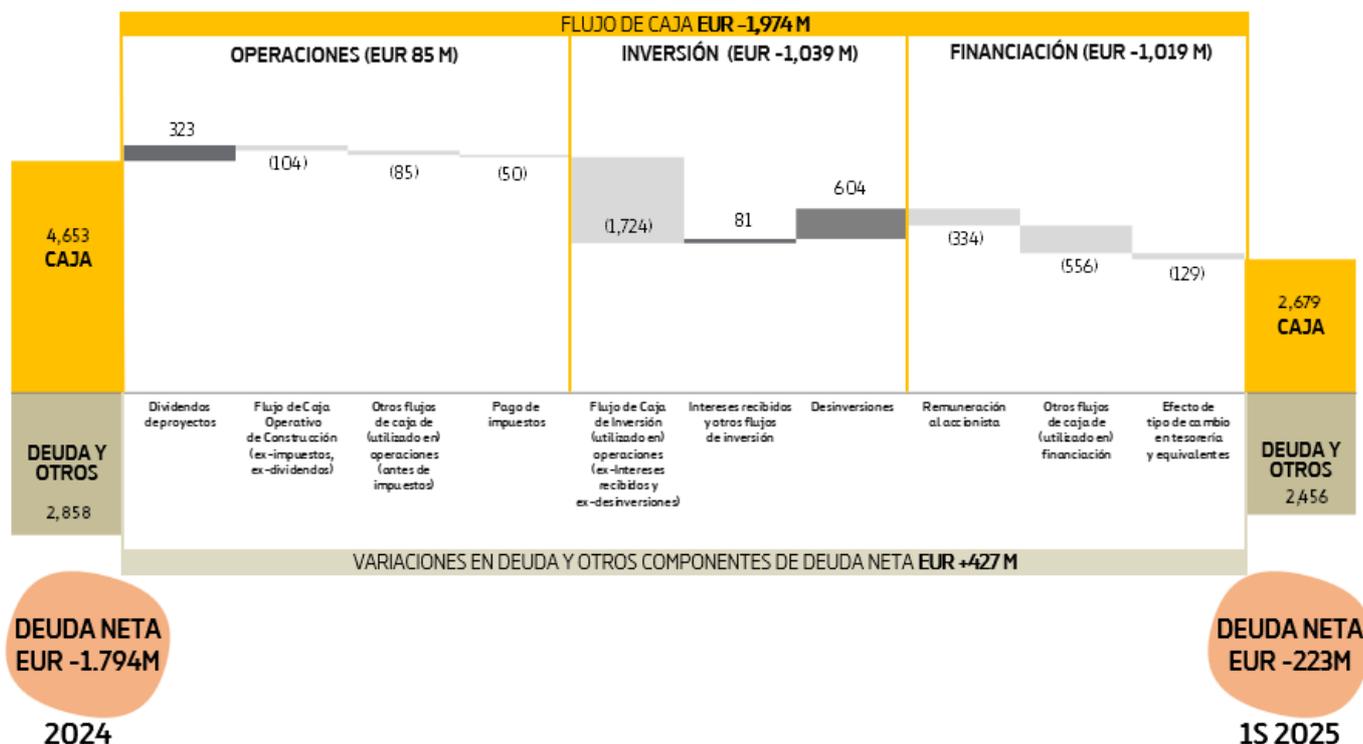
Standard & Poor's	BBB / stable
Fitch Ratings	BBB / stable

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

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

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

VARIACIÓN EN LA DEUDA NETA CONSOLIDADA DE SOCIEDADES DE EX-PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS (millones de euros)*/**



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

La deuda neta consolidada de Ferrovial incluye la deuda neta consolidada de Budimex al 100%, que alcanzó los -733 millones de euros en diciembre de 2024 y los -472 millones de euros en junio de 2025.

La tesorería y equivalentes de sociedades ex-proyectos de infraestructuras alcanzó los 2.679 millones de euros en junio de 2025 frente a 4.653 millones de euros en diciembre 2024. Los principales factores de este cambio han sido:

- **Dividendos de proyectos** por 323 millones de euros, de los cuales 248 millones de euros procedían de Autopistas, incluyendo 56 millones de euros de 407 ETR, 136 millones de euros de las Managed Lanes de Texas, 33 millones de euros de I-66 y 15 millones de euros de I-77. Además, Energía distribuyó 54 millones de euros y la división de Aeropuertos distribuyó 20 millones de euros, incluyendo 16 millones de euros de Heathrow y 4 millones de euros del contrato de mantenimiento del aeropuerto de Doha.
- El **flujo de caja de operaciones de Construcción (antes de impuestos y excluyendo dividendos)** alcanzó los -104 millones de euros, impactado por la ausencia de pagos anticipados relevantes en 1S 2025.
- Los **pagos de impuestos** alcanzaron los -50 millones de euros, incluyendo -20 millones de euros del impuesto sobre sociedades en Budimex.
- Las **inversiones** alcanzaron -1.724 millones de euros, principalmente relacionados con la participación adicional del 5,06% adquirida en 407 ETR (1.271 millones de euros) y los 244 millones de euros de las aportaciones de capital en NTO.
- Los **intereses recibidos y otros flujos de inversión** ascendieron a 81 millones de euros, principalmente relacionados con la remuneración en efectivo.
- Las **desinversiones** alcanzaron los 604 millones de euros, impulsadas por la venta de AGS por 533 millones de euros, junto con la venta del negocio de servicios de minería en Chile por 24 millones de euros.
- **Distribuciones al accionista:** -334 millones de euros en 1S 2025, incluyendo -40 millones de euros del dividendo flexible y -294 millones de euros de recompras de acciones. Estas recompras se realizaron en el marco del programa de recompra de acciones anunciado el 23 de agosto de 2024, posteriormente prorrogado e incrementado el 13 de diciembre de 2024, y finalizado el 30 de mayo de 2025, junto con el nuevo programa de recompra de acciones que comenzó el 2 de junio de 2025.
- **Otros flujos de caja procedentes de (utilizados en) financiación** ascendieron a -556 millones de euros, incluidos el reembolso de la línea de crédito renovable (-250 millones de euros), la reducción de Euro Commercial Paper (-150 millones de euros), los arrendamientos financieros (-56 millones de euros) y el pago de intereses (-49 millones de euros).
- **Efecto de tipo de cambio en la caja y equivalentes** por -129 millones de euros, principalmente por el dólar.

A junio de 2025, Ferrovial tiene nacionales de coberturas de tipos de cambio por importe de 2.347 millones de euros en dólares y 932 millones de euros en dólares canadienses, con valores de mercado correspondientes de 1.63 millones de euros y 25 millones de euros, respectivamente (un total de 1.88 millones de euros). Estos importes no se incluyen en la posición neta de tesorería.

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

Flujo de caja consolidado

1S 2025 (millones de euros)	FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO	Sociedades de ex-proyectos de infraestructuras	Sociedades de proyectos de infraestructuras	Eliminaciones intragrupo
RBE Ajustado*	655	99	557	-2
Dividendos de proyectos	86	323	0	-237
Otros flujos de operaciones	-322	-288	-36	2
Flujo de caja de (utilizado en) operaciones (antes de impuestos)	419	135	521	-237
Pago de impuestos del ejercicio	-49	-50	1	0
Flujo de caja de (utilizado en) operaciones	370	85	522	-237
Inversión	-1.876	-1.724	-169	18
Intereses recibidos y otros flujos de inversión	128	81	47	0
Desinversión	604	604	0	0
Flujo de caja de (utilizado en) inversiones	-1.145	-1.039	-123	18
Flujo de actividad	-775	-954	399	-220
Flujo de intereses pagados	-244	-49	-195	0
Remuneración al accionista Ferrovial	-334	-334	0	0
Dividendo en efectivo	-40	-40	0	0
Compra de autocartera	-294	-294	0	0
Otras adquisiciones de acciones propias	0	0	0	0
Resto remuneración accionistas minoritarios participadas	-217	-76	-379	237
Otros flujos de financiación	-258	-421	180	-18
Flujo de caja de (utilizado en) financiación	-1.055	-881	-394	220
Efecto de tipo de cambio en tesorería y equivalentes	-136	-129	-7	0
Cambios en tesorería y equivalentes por cambios de perímetro	-9	-9	0	0
Variación de tesorería y equivalentes	-1.975	-1.974	-1	0
Tesorería y equivalentes al inicio del ejercicio	4.828	4.653	175	0
Tesorería y equivalentes al final del primer semestre del ejercicio	2.853	2.679	174	0

1S 2024 (millones de euros)	FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO	Sociedades de ex-proyectos de infraestructuras	Sociedades de proyectos de infraestructuras	Eliminaciones intragrupo
RBE Ajustado*	603	102	501	0
Dividendos de proyectos	68	373	0	-304
Otros flujos de operaciones	-305	-263	-41	0
Flujo de caja de (utilizado en) operaciones (antes de impuestos)	367	211	460	-304
Pago de impuestos del ejercicio	-171	-171	-1	0
Flujo de caja de (utilizado en) operaciones	195	41	458	-304
Inversión	-1.051	-974	-91	14
Intereses recibidos y otros flujos de inversión	218	99	119	0
Desinversión	437	437	0	0
Flujo de caja de (utilizado en) inversiones	-396	-438	29	14
Flujo de actividad	-200	-397	488	-291
Flujo de intereses pagados	-234	-52	-182	0
Remuneración al accionista Ferrovial	-514	-514	0	0
Dividendo en efectivo	-48	-48	0	0
Compra de autocartera	-466	-466	0	0
Otras adquisiciones de acciones propias	0	0	0	0
Resto remuneración accionistas minoritarios participadas	-260	-111	-441	293
Otros flujos de financiación	55	-86	143	-2
Flujo de caja de (utilizado en) financiación	-953	-763	-480	291
Efecto de tipo de cambio en la caja y equivalentes	24	22	3	0
Cambios en tesorería y equivalentes por cambios de perímetro	-1	-1	0	0
Cambios en la caja y equivalentes de actividades discontinuadas	0	0	0	0
Variación de tesorería y equivalentes	-1.130	-1.140	10	0
Tesorería y equivalentes al inicio del ejercicio	4.789	4.584	204	0
Tesorería y equivalentes al final del primer semestre del ejercicio	3.659	3.445	214	0

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

FLUJO DE CAJA DE SOCIEDADES DE EX-PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS***Flujo de caja de (utilizados en) operaciones e inversiones**

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

1S 25 (millones de euros)	Flujo de caja de (utilizado en) operaciones	Flujo de caja de (utilizado en) inversiones	Total	1S 24 (millones de euros)	Flujo de caja de (utilizado en) operaciones	Flujo de caja de (utilizado en) inversiones	Total
Proyectos de Autopistas**	248	-1.280	-1.032	Proyectos de Autopistas**	356	-454	-98
Proyectos de Aeropuertos**	20	289	309	Proyectos de Aeropuertos**	1	-223	-221
Construcción	-104	-90	-193	Construcción	-53	-39	-91
Energía	72	-40	32	Energía	3	-37	-34
Otros***	-102	0	-102	Otros***	-96	216	119
Intereses recibidos y otros flujos de inversión	0	81	81	Intereses recibidos y otros flujos de inversión	0	99	99
Total antes de pago de impuestos	135	-1.039	-905	Total antes de pago de impuestos	211	-438	-226
Pago de impuestos del ejercicio	-50	0	-50	Pago de impuestos del ejercicio	-171	0	-171
Total	85	-1.039	-954	Total	41	-438	-397

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

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

Flujo de caja de (utilizados en) operaciones

A 30 de junio de 2025, el flujo de caja de (utilizados en) operaciones de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras antes de impuestos ascendía a 135 millones de euros, frente a 211 millones de euros en 1S 2024, debido a los menores dividendos de Autopistas que incluían el primer reparto de dividendos de I-77 en 1S 2024 y menor actividad de Construcción, parcialmente compensado por mayores dividendos procedentes de la contribución de Aeropuertos y Energía.

Flujo de caja de (utilizado en) operaciones	1S 25	1S 24
Proyectos de Autopistas**	248	356
Proyectos de Aeropuertos**	20	1
Construcción	-104	-53
Energía	72	3
Otros***	-102	-96
Flujo de operaciones antes impuestos	135	211
Pago Impuesto de sociedades	-50	-171
Total	85	41

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

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

Detalle del flujo de caja de Construcción:

Construcción (millones de euros)	1S 25	1S 24
RBE Ajustado*	191	184
RBE Ajustado de sociedades de proyectos de infraestructuras	8	4
RBE Ajustado de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras	183	180
Dividendos de proyectos	0	11
Otros flujos de operaciones de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras (antes de impuestos)	-287	-243
Flujo de caja de (utilizado en) operaciones de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras (antes de impuestos)	-104	-53

Los dividendos recibidos de proyectos alcanzaron los 323 millones de euros en 1S 2025 (373 millones de euros en 1S 2024).

(Millones de euros)	1S 25	1S 24
Autopistas	248	356
Aeropuertos	20	1
Construcción	0	11
Energía	54	0
Otros	1	4
Total	323	373

Los dividendos procedentes de proyectos de Autopistas alcanzaron los 248 millones de euros en 1S 2024 (356 millones de euros en 1S 2024). En 1S 2024, la cifra de dividendos incluía el primer dividendo de I-77 (179 millones de euros).

Dividendos de Autopistas (millones de euros)	1S 25	1S 24
407 ETR	56	52
NTE	62	50
LBJ	26	23
NTE 35 W	49	36
I-77	15	179
I-66	33	0
IRB	1	5
IRB Private InvIT	3	0
Autopistas irlandesas	0	1
Autopistas portuguesas	0	1
Autopistas australianas	3	3
Autopistas españolas	0	4
Resto	2	3
Total	248	356

Los dividendos procedentes de proyectos de Aeropuertos se situaron en 20 millones de euros, incluyendo 16 millones de euros procedentes del aeropuerto de Heathrow y 4 millones de euros procedentes del contrato de mantenimiento del aeropuerto de Doha.

Dividendos de Aeropuertos (millones de euros)	1S 25	1S 24
HAH	16	0
FMM	4	1
Total	20	1

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

Flujo de caja de (utilizado en) inversiones

1S 25 (millones de euros)	Inversión	Desinversión	Flujo de caja de (utilizado en) inversión
Autopistas	-1.280	0	-1.280
Aeropuertos	-244	533	289
Construcción	-93	3	-90
Energía	-40	0	-40
Otros	-67	67	0
Intereses recibidos y otros flujos de inversión	81	0	81
Total	-1.643	604	-1.039

1S 24 (millones de euros)	Inversión	Desinversión	Flujo de caja de (utilizado en) inversión
Autopistas	-666	211	-454
Aeropuertos	-223	0	-223
Construcción	-41	2	-39
Energía	-37	0	-37
Otros	-8	224	216
Intereses recibidos y otros flujos de inversión	99	0	99
Total	-875	437	-438

El flujo de caja procedentes de (utilizado en) inversiones alcanzó **-1.039** millones de euros en 1S 2025, incluyendo:

- **Inversiones:** -1.643 millones de euros en 1S 2025 (-875 millones de euros en 1S 2024), vinculadas en gran medida a la división de autopistas gracias a la adquisición de una participación del 5,06% en 407 ETR (1.271 millones de euros), así como a la división de aeropuertos destacando 244 millones de euros de las aportaciones de capital en NTO.
- **Desinversiones:** 604 millones de euros en 1S 2025 (437 millones de euros en 1S 2024), principalmente relacionados con la venta de una participación del 50% de AGS por 533 millones de euros, junto con la venta del negocio de servicios a la minería en Chile por 24 millones de euros.

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

- **Intereses pagados** alcanzaron los -49 millones de euros en 1S 2025 (-52 millones de euros en 1S 2024).
- **Distribución a los accionistas de Ferrovial:** -334 millones de euros en 1S 2025, (-514 millones de euros en 1S 2024), incluyendo -40 millones de euros del dividendo flexible y -294 millones de euros de recompras de acciones. Estas recompras se realizaron en el marco del programa de recompra de acciones anunciado el 23 de agosto de 2024, posteriormente prorrogado e incrementado el 13 de diciembre de 2024, y finalizado el 30 de mayo de 2025, junto con el nuevo programa de recompra de acciones que comenzó el 2 de junio de 2025.
- **Resto de distribución a los accionistas correspondiente a los minoritarios de participadas:** -76 millones de euros de dividendos a accionistas minoritarios, principalmente en Budimex.
- **Otros flujos de caja de (utilizados en) financiación:** alcanzaron los -421 millones de euros en 1S 2025, incluyendo el reembolso de la línea de crédito renovable (-250 millones de euros), la reducción de Euro Commercial Paper (-150 millones de euros) y los arrendamientos financieros (-56 millones de euros).

FLUJO DE CAJA DE SOCIEDADES DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS***Flujo de caja de (utilizado en) operaciones**

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

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

(Millones de euros)	1S 25	1S 24
Autopistas	517	443
Resto	5	17
Total flujo de operaciones	522	459

Flujo de caja de (utilizados en) inversiones

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

Este cambio se debió fundamentalmente a las inversiones en los proyectos de Energía y al aumento del capex en NTE debido a las obras de mejora de capacidad, parcialmente compensado por el capex incurrido en NTE 35W en 2024 relacionados con el Segmento 3C.

(Millones de euros)	1S 25	1S 24
LBJ	-2	-2
NTE	-52	-39
NTE 35W	-2	-24
I-77	-2	-1
I-66	-3	-2
Autopistas portuguesas	0	0
Autopistas españolas	-1	-2
Resto	0	0
Total Autopistas	-61	-70
Resto	-107	-21
Total proyectos	-169	-90
Subvenciones de capital	0	0
Intereses recibidos y otros flujos de inversión	47	119
Flujo de caja de (utilizado en) inversiones	-122	29

Flujo de caja de (utilizado en) financiación

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

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

(Millones de euros)	1S 25	1S 24
Autopistas España	-20	-22
Autopistas EE.UU.	-152	-146
Autopistas Portugal	0	0
Resto autopistas	0	0
Total autopistas	-172	-168
Resto	-23	-14
Flujo de intereses pagados	-195	-182

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

Anexo I – Dividendo flexible y recompra

DIVIDENDO FLEXIBLE

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

Ferrovial anunció el 21 de mayo de 2025 que el dividendo flexible a cuenta por acción del capital social de Ferrovial, con un valor nominal de 0,01 euros cada uno, ascendía a 0,3182 euros.

Ferrovial anunció el 23 de junio de 2025 que el ratio del dividendo flexible a cuenta era de una (1) acción de Ferrovial nueva por cada 140,8733 acciones de Ferrovial existentes (el "Ratio").

El Ratio, que fue de 44,8259 euros, se determina en función del precio medio ponderado por volumen (VWAP) de todas las acciones de Ferrovial negociadas en las bolsas de valores de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia (las "Bolsas Españolas") los días 4, 5 y 6 de junio de 2025 y se ha calculado de forma que el valor bruto en euros del dividendo en acciones fuera aproximadamente igual al dividendo bruto en efectivo. No se recibieron solicitudes de elección o de elección para recibir dividendos en forma de nuevas acciones de Ferrovial para el 82,48% de las acciones de Ferrovial en circulación en la fecha de registro del dividendo flexible.

En consecuencia, conforme al Ratio, Ferrovial emitió 4.195.421 acciones nuevas de Ferrovial.

RECOMPRA DE ACCIONES

El 23 de agosto de 2024, Ferrovial anunció un programa de recompra de hasta 30 millones de acciones por un importe máximo de 300 millones de euros, con el fin de recomprar acciones de Ferrovial en el contexto de diversas acciones corporativas (tales como, por ejemplo, incentivos en acciones para empleados, colocación de acciones en el mercado o cancelación de acciones recompradas).

El 13 de diciembre de 2024, Ferrovial anunció la ampliación del programa del 23 de agosto de 2024 hasta el 30 de mayo de 2025, así como un aumento del importe máximo en 300 millones de euros, lo que eleva el importe máximo total a 600 millones de euros. Durante 2025, Ferrovial adquirió un total de 6.300.460 acciones en virtud de este programa de recompra por un importe total de 266 millones de euros.

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

- Finalidad: cancelar las acciones a recomprar, reduciendo el capital social emitido de la Sociedad.

- Inversión máxima neta: 500 millones de euros. En ningún caso el número de acciones a adquirir bajo el Programa excederá de 15 millones de acciones, representativas del 2,06% aproximadamente del capital social de Ferrovial a 14 de marzo de 2025.
- Duración: el Programa ha sido autorizado para un periodo que comienza el día de negociación siguiente a la finalización del programa de recompra de Ferrovial (anunciado al mercado el 23 de agosto de 2024) hasta el 29 de mayo de 2026 (ambos incluidos), sin perjuicio de que la Sociedad pueda ampliar su duración en vista de las circunstancias imperantes y en interés de la Sociedad y de sus partes interesadas.
- Ferrovial se reserva el derecho a poner fin al Programa si, con anterioridad a dicho plazo, ha adquirido acciones en el marco del Programa por un precio que alcance el importe máximo de inversión neta o el número máximo de acciones autorizadas, o si cualquier otra circunstancia así lo aconseja.

A 30 de junio, Ferrovial ha recomprado un total de 630.000 acciones por un importe total de 28 millones de euros.

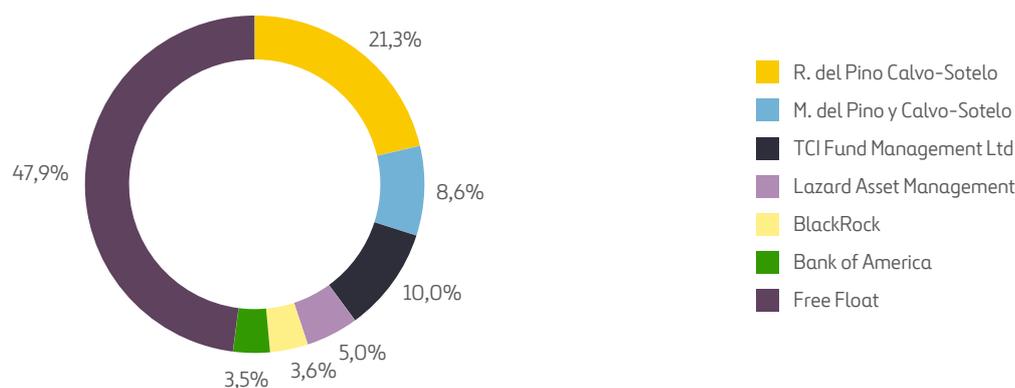
Además, la Junta General de Accionistas otorgó autorización al Consejo, tras la aprobación en la Junta General el 24 de abril de 2025, por un periodo de 18 meses a partir de la fecha de la Junta (hasta el 26 de octubre de 2026 inclusive), para:

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

A 30 de junio de 2025, el capital social emitido de Ferrovial asciende a 7.337.553,72 euros, representado por 733.755.372 acciones de una única clase con un valor nominal de 0,01 euros. Ferrovial era titular de 14.202.366 acciones propias.

Anexo II – Estructura accionarial

Esta información se basa en las participaciones significativas de Ferrovial SE (es decir, participaciones iguales o superiores al 3% del capital social emitido) inscritas en el registro público de la Autoridad Holandesa de los Mercados Financieros (AFM - Autoriteit Financiële Markten) a 30 de junio de 2025:



Anexo III – Detalles por autopistas

AUTOPISTAS – INTEGRACIÓN GLOBAL

(Millones de euros)	TRÁFICO (Millones de Transacciones)			VENTAS			RBE AJUSTADO*			MARGEN RBE AJUSTADO*		DEUDA NETA*	
	1S 25	1S 24	VAR.	1S 25	1S 24	VAR.	1S 25	1S 24	VAR.	1S 25	1S 24	1S 25	PARTICIP.
Integración Global													
NTE	18	19	-4,8%	141	132	7,0%	122	116	5,0%	86,5%	88,2%	1.185	63,0%
LBJ	23	23	1,3%	108	99	8,8%	90	82	9,5%	83,5%	82,9%	1.727	54,6%
NTE 35W	26	25	3,9%	158	141	12,1%	127	117	8,4%	80,4%	83,1%	1.396	53,7%
I-77	21	21	1,4%	58	47	23,7%	36	30	20,6%	62,1%	63,7%	395	72,2%
I-66	16	16	5,5%	132	102	28,7%	106	81	29,8%	80,3%	79,5%	1.467	55,7%
TOTAL USA				597	521	14,5%	481	427	12,6%			6.171	
Autema**	19.673	17.333	13,5%	40	36	12,6%	36	32	13,8%	89,5%	88,6%	537	76,3%
Aravia**	40.657	38.576	5,4%	26	23	16,6%	22	17	31,8%	84,7%	75,0%	-33	100,0%
TOTAL SPAIN				66	58	14,2%	58	48	20,1%			504	
Via Livre				5	7	-33,6%	1	2	-57,1%	14,2%	22,0%	-8	84,0%
TOTAL PORTUGAL				5	7	-33,6%	1	2	-57,1%			-8	
TOTAL MATRICES Y OTROS***				8	8	1,8%	-44	-49	10,8%			9	
TOTAL AUTOPISTAS				676	595	13,7%	496	428	15,9%	73,4%	72,0%	6.676	

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

**Tráfico en IMD (Intensidad media diaria)

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

AUTOPISTAS – PUESTA EN EQUIVALENCIA

(Millones de euros)	TRÁFICO (IMD)			VENTAS			RBE			RDO. PUESTA EQUIVALENCIA			DEUDA NETA	
	1S 25	1S 24	VAR.	1S 25	1S 24	VAR.	1S 25	1S 24	VAR.	1S 25	1S 24	VAR.	1S 25	PARTICIP.
Puesta en Equivalencia														
407 ETR (Km recorridos, millones)	1.266	1.215	4,1%	606	531	14,1%	497	461	7,8%	93	83	11,3%	6.102	48,3%
M4*		37.282	n.a.		19	n.a.		11	n.a.		1	n.a.		
M3*		44.084	n.a.		7	n.a.		3	n.a.		0	n.a.		
A-66 Benavente Zamora*					14	n.a.		12	n.a.		2	n.a.		
Serrano Park*					4	n.a.		3	n.a.		0	n.s.		
Silvertown Tunnel				29	23	26,7%	28	23	20,0%	1	1	40,7%	1.374	22,5%
Ruta del Cacao				70	60	17,5%	59	51	15,1%	4	0	n.s.	191	30,0%
EMESA				95	97	-2,3%	54	63	-14,6%	0	8	-95,1%	209	10,0%
IRB				206	278	-26,0%	84	148	-43,6%	0	5	-91,0%	1.180	19,9%
IRB Private InvIT				202	0	n.s.	75	0	n.s.	-2	0	n.s.	2.372	24,0%
Toowoomba				12	13	-7,3%	3	3	-8,5%	1	1	-14,3%	188	40,0%
OSARs				3	3	-10,2%	2	3	-7,7%	1	1	-6,3%	180	50,0%
Zero ByPass (Bratislava)				18	21	-16,9%	14	18	-21,1%	0	1	-78,1%	755	35,0%

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

Anexo IV – PyG principales activos de infraestructura

AUTOPISTAS

407 ETR

(Millones de dólares canadienses)	1S 25	1S 24	VAR.
Ventas	933	780	19,7%
RBE	765	677	13,0%
Margen RBE	81,9 %	86,8 %	
RE	711	625	13,9%
Margen RE	76,2 %	80,1 %	
Resultado financiero	-233	-206	-12,9%
Resultado antes de impuestos	478	418	14,4%
Impuesto de sociedades	-128	-111	-15,2%
Resultado neto	351	308	14,1%
Aportación a puesta por equivalencia de Ferrovial (millones de euros)	93	83	11,3%

NTE

(Millones de dólares americanos)	1S 25	1S 24	VAR.
Ventas	155	143	8,3%
RBE Ajustado*	134	126	6,3%
Margen RBE Ajustado*	86,5 %	88,2 %	
RE Ajustado*	117	111	5,2%
Margen RE Ajustado*	75,4 %	77,5 %	
Resultado financiero	-25	-24	-1,1%
Resultado neto	92	86	6,4%
Aportación a Ferrovial**	53	50	5,1%

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

LBJ

(Millones de dólares americanos)	1S 25	1S 24	VAR.
Ventas	118	107	10,2%
RBE Ajustado*	98	89	10,8%
Margen RBE Ajustado*	83,5 %	82,9 %	
RE Ajustado*	81	72	12,4%
Margen RE Ajustado*	68,4 %	67,1 %	
Resultado financiero	-42	-41	-2,4%
Resultado neto	38	30	26,0%
Aportación a Ferrovial**	19	15	24,5%

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

NTE 35W

(Millones de dólares americanos)	1S 25	1S 24	VAR.
Ventas	173	153	13,5%
RBE Ajustado*	139	127	9,7%
Margen RBE Ajustado*	80,4 %	83,1 %	
RE Ajustado*	117	106	10,3%
Margen RE Ajustado*	67,3 %	69,3 %	
Resultado financiero	-46	-45	-2,8%
Resultado neto	71	61	15,9%
Aportación a Ferrovial**	35	30	14,5%

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

I-77

(Millones de dólares americanos)	1S 25	1S 24	VAR.
Ventas	63	50	25,2%
RBE Ajustado*	39	32	22,0%
Margen RBE Ajustado*	62,1 %	63,7 %	
RE Ajustado*	33	26	29,1%
Margen RE Ajustado*	52,4 %	50,8 %	
Resultado financiero	-15	-10	-54,0%
Resultado neto	18	16	13,7%
Aportación a Ferrovial**	12	11	12,4%

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

I-66

(Millones de dólares americanos)	1S 25	1S 24	VAR.
Ventas	144	111	30,2%
RBE Ajustado*	116	88	31,4%
Margen RBE Ajustado*	80,3 %	79,5 %	0,9%
RE Ajustado*	74	53	39,8%
Margen RE Ajustado*	51,2 %	47,7 %	7,4%
Resultado financiero	-66	-61	-6,8%
Resultado neto	8	-9	194,0%
Aportación a Ferrovial**	4	-4	192,9%

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

IRB Infrastructure Developers (IRB)

(Millones de euros)	1S 25	1S 24	VAR.	COMPARABLE*
Ventas	206	278	-26,0%	-22,6%
RBE Ajustado*	84	148	-43,6%	-41,0%
Margen RBE Ajustado*	40,6 %	53,2 %		
RE Ajustado*	53	118	-54,8%	-52,7%
Margen RE Ajustado*	25,8 %	42,3 %		
Resultado financiero	-49	-68	28,8%	25,5%
Puesta en equivalencia	2	-15	116,2%	116,9%
Resultado antes de impuestos	7	34	-79,6%	-78,7%
Impuesto de sociedades	-5	-13	64,7%	63,0%
Resultado neto	2	21	-89,1%	-88,6%
Aportación a puesta por equivalencia de Ferrovial (millones de euros)	0	5	-91,0%	-88,8%

Los estados financieros consolidados intermedios de Ferrovial solo incluyen la contribución de la compañía durante el último trimestre (de enero a marzo, tres meses).

IRB Infrastructure Trust (Private InvIT)

(Millones de euros)	1S 25
Ventas	202
RBE Ajustado*	75
Margen RBE Ajustado*	37,2 %
RE Ajustado*	51
Margen RE Ajustado*	25,2 %
Resultado financiero	-62
Resultado antes de impuestos	-11
Impuesto de sociedades	4
Resultado neto	-7
Aportación a puesta por equivalencia de Ferrovial (millones de euros)	-2

Los estados financieros consolidados intermedios de Ferrovial solo incluyen la contribución de la compañía durante el último trimestre (de enero a marzo, tres meses).

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

AEROPUERTOS

DALAMAN

(Millones de euros)	1S 2025	1S 2024	VAR.
Ventas	29	26	10,4%
RBE Ajustado*	20	18	10,9%
Margen RBE Ajustado*	70,0 %	69,7 %	
Amortizaciones y deterioros	-9	-8	-15,3%
RE Ajustado*	11	10	7,7%
Margen RE Ajustado*	39,2 %	40,2 %	
Resultado financiero	-18	-13	-34,5%
Rtdo. antes de impuestos	-6	-3	-140,5%
Impuesto de sociedades	4	9	-56,5%
Resultado neto	-3	6	-140,4%
Resultado Atribuido a Ferrovial**	-2	4	-140,4%

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

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

Anexo V – Evolución del tipo de cambio

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

	TIPO DE CAMBIO (CIERRE BALANCE)	Var. 2025-2024	TIPO DE CAMBIO MEDIO (PYG)	Var. 2025-2024
Libra Esterlina	0,8577	3,8%	0,8425	-1,4%
Dólar Americano	1,1763	13,7%	1,0940	1,2%
Dólar Canadiense	1,6028	7,6%	1,5404	4,9%
Zloty Polaco	4,2466	-0,7%	4,2317	-2,0%
Dólar Australiano	1,7897	7,0%	1,7244	5,0%
INR - Rupia India	100,5239	12,7%	94,1770	4,7%

Anexo VI – Perspectivas de las áreas de negocio y riesgos e incertidumbres para el 2S 2025

I. RIESGOS E INCERTIDUMBRES

Como comentado anteriormente, este Informe de Gestión, incluido este apéndice, debe leerse junto con los riesgos e incertidumbres a los que está expuesta la Sociedad y que fueron identificados y analizados en la sección Riesgos del Informe Anual de Ferrovial correspondiente al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024 presentado ante la AFM el 27 de febrero de 2025 y en la sección 3.D Factores de riesgo de la declaración de registro 20-F de Ferrovial presentada ante la SEC el 28 de febrero de 2025.

II. PERSPECTIVAS

Las actividades de Ferrovial se desarrollan en diversos países, con diferentes entornos políticos y socioeconómicos y marcos reguladores. En este contexto, Ferrovial está expuesta, tanto a riesgos relativos a la evolución de la economía mundial, como a riesgos de diversa naturaleza consustanciales a los negocios y sectores en los que opera la compañía.

A continuación, se describen las actividades de las áreas de negocio esperadas en el segundo semestre de 2025, así como ciertos riesgos e incertidumbres.

DIVISIÓN DE AUTOPISTAS

Esta división de negocio seguirá trabajando para conseguir nuevos contratos para su cartera durante la segunda mitad del año en sus regiones objetivo, centrándose principalmente en proyectos no urbanos complejos dado su alto potencial de creación de valor. En 2025 fuimos preseleccionados para la licitación de la I-285 East Express Lanes en Atlanta, Georgia, así como para la I-24 Southeast Choice Lanes en Nashville, Tennessee. Analizamos selectivamente proyectos en América Latina y Europa y estamos creciendo en India a través de IRB, en línea con las perspectivas positivas del país. El pasado mes de diciembre fuimos preseleccionados para la licitación de la autopista D35 en la República Checa.

El túnel de Silvertown en el Reino Unido se inauguró en abril de 2025, pero las obras de construcción continuarán en otros proyectos, como la Ruta del Cacao en Colombia y también en NTE (Texas, EE.UU.), donde estamos añadiendo carriles adicionales al proyecto antes de lo previsto, dado el rendimiento positivo del activo.

Además, Ferrovial fue seleccionada en abril de 2024 en un consorcio para desarrollar el proyecto Anillo Vial Periférico de Lima (Perú) bajo el formato de concesión con una inversión de 3.400 millones de dólares americanos (aproximadamente 3.100 millones de euros).

Autopistas de peaje de EE.UU.: Las Managed Lanes en Estados Unidos han mostrado un sólido rendimiento. El volumen de tráfico en todos los proyectos ha experimentado un crecimiento significativo en comparación con el ejercicio 2024. Sin embargo, es importante señalar que la North Tarrant Express (NTE) ha sido una excepción a esta tendencia debido a las actividades de construcción en curso destinadas a las mejoras de capacidad obligatorias.

Todos los activos han pagado dividendos a los accionistas en junio de 2025, por un importe total de 344 millones de dólares. Ferrovial continuará supervisando el rendimiento de los activos para cualquier posible distribución de dividendos a los accionistas en el segundo semestre de 2025.

407 ETR: El crecimiento del tráfico debido a ofertas de conducción en hora punta más específicas para aliviar la congestión en toda la GTA durante las horas punta de los días laborables y un aumento de la movilidad y los desplazamientos en hora punta de un mayor porcentaje de empleados presenciales. Esto se ve parcialmente compensado por las condiciones meteorológicas desfavorables y la disminución de las actividades de construcción en autopistas alternativas.

407 ETR mantuvo suficiente liquidez para satisfacer todas sus obligaciones financieras en el segundo trimestre de 2025.

El incremento de la tarifa de 407 ETR, en vigor desde el 1 de febrero de 2024, pone fin al evento de Fuerza Mayor, de tal manera que el pago del Schedule 22 aplica a partir de 2025, y se pagaría a la Provincia en 2026. El gasto por el pago del S22 a junio de 2025 asciende a 45,2 millones de dólares canadienses.

En abril de 2025 se pagó a los accionistas un dividendo de 200 millones de dólares canadienses. El Consejo de 407 ETR aprobó un dividendo de 250 millones de dólares canadienses para el tercer trimestre de 2025 y continuará supervisando el rendimiento de los activos y revisará cualquier posible distribución adicional de dividendos a los accionistas, según proceda.

India: En junio de 2024, Ferrovial adquirió el 24% de participación en IRB Infrastructure Trust, un vehículo de inversión que posee una cartera de 14 concesiones de autopistas de peaje y 1 concesión adicional en construcción en India, por una inversión total de 728 millones de euros (teniendo en cuenta un tipo de cambio de 89,0 EUR/INR), de los cuales 710 millones de euros fueron ya pagados en 2024. Ferrovial adquirió esta participación a las filiales de GIC, que poseían una participación del 49% en IRB Infrastructure Trust. Tras la operación, las filiales de GIC conservan una participación del 25% en IRB Infrastructure Trust e IRB Infrastructure Developers mantiene su participación del 51%.

Esta operación fue precedida por la venta de una participación del 5% en IRB Infrastructure Developers (IRB) por 211 millones de euros. La venta se realizó mediante la colocación destinada a inversores institucionales de 301,9 millones de acciones con inversores institucionales en la bolsa nacional y la bolsa de Bombay (NBE y BSE, respectivamente, por sus siglas en inglés). Las acciones en IRB se vendieron a un precio medio de 63,60 rupias. Ferrovial mantiene una participación del 19,9% en la compañía y permanece como el segundo mayor accionista.

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

A 2025, la cartera de proyectos del Grupo IRB se compone de 26 proyectos de carretera: 18 BOT, 4 TOT y 4 HAM. El grupo cuenta con una sólida trayectoria en la construcción, gestión de peajes, explotación y mantenimiento de alrededor de 19.000 kilómetros de carriles en toda la India durante más de 25 años, con 15.500 kilómetros de carriles actualmente en explotación. Tiene una cuota de mercado del 33% en el espacio TOT adjudicado, una cuota del 14% en el prestigioso Golden Quadrilateral Highway Project y una cuota del 12% en la conectividad de las autopistas Norte-Sur de la India.

Entre los acontecimientos clave en 2025 destaca el cumplimiento de la fecha de operación comercial para el proyecto Palsit Dankuni, parte de IRB Infrastructure Trust, en julio de 2025.

Aunque nuestras perspectivas de tráfico para el segundo semestre de 2025 son positivas, existe el riesgo de que el tráfico disminuya por diversos acontecimientos inesperados, como el crecimiento económico, las carreteras competidoras (por ejemplo, un aumento de su capacidad), los precios del combustible, la legislación medioambiental o la existencia de medios de transporte alternativos. Además, los volúmenes de tráfico y los ingresos de peaje pueden verse afectados por la ocurrencia de catástrofes naturales y otros acontecimientos excepcionales. Por último, las políticas de teletrabajo podrían afectar la movilidad o cambiar los patrones de transporte. Si se materializan, estos riesgos podrían tener un impacto adverso tanto en los resultados como en los dividendos distribuidos por los activos de nuestras autopistas, así como un impacto adverso en el negocio, la situación financiera y los resultados de sus operaciones.

DIVISIÓN DE AEROPUERTOS

La división de negocio continuará analizando oportunidades potenciales selectivas durante el segundo semestre del año a nivel global, con especial atención en Norteamérica y aquellas áreas geográficas en las que Ferrovial tiene operaciones en la actualidad. La unidad de negocio de Aeropuertos prevé dar prioridad a las oportunidades de inversión en mercados de negocios y ocio de alto crecimiento, priorizando los proyectos negociados bilateralmente.

El sector de la aviación mundial se ha recuperado en gran medida de la pandemia y ha restablecido la mayor parte de su capacidad hasta alcanzar los niveles previos a la pandemia, y se espera que siga creciendo a medio y largo plazo. Nuestras perspectivas en lo que respecta a la División de Negocio de Aeropuertos son positivas y esperamos que el crecimiento del tráfico sea un impulsor del valor para nuestra cartera en el futuro. Los volúmenes de pasajeros y los movimientos de tráfico aéreo dependen de muchos factores que escapan a nuestro control, incluyendo las condiciones económicas y la situación política de los países en los que se encuentran los aeropuertos, el atractivo de los destinos a los que prestan servicio los aeropuertos, las fluctuaciones en los precios del petróleo o los cambios en las políticas reguladoras aplicables al sector de la aviación. Otros acontecimientos inesperados como ataques terroristas, pandemias mundiales o fenómenos climáticos y naturales podrían tener un impacto adverso en el rendimiento del aeropuerto. Cualquiera de estos factores podría tener un efecto adverso significativo en nuestro negocio, nuestra situación financiera y nuestros resultados operativos.

Aeropuerto de Dalaman: El aeropuerto ha registrado un sólido rendimiento año tras año tras la recuperación de la pandemia de COVID, ya en 2023. Aunque las últimas previsiones muestran una evolución positiva de tráfico en comparación con el año pasado, en el futuro próximo el aeropuerto puede experimentar una menor demanda, debido a la inestabilidad geopolítica en Oriente Medio y también a los altos niveles de inflación en Turquía, lo que hace que este país pueda ser un destino turístico menos atractivo.

Esperamos seguir gestionando el aeropuerto con nuestro socio YDA Group y continuar implementando nuestra estrategia para impulsar un mayor crecimiento, diversificando nuestra red, optimizando la oferta comercial para nuestros pasajeros y trabajando para lograr nuestra Estrategia ESG.

JFK: La construcción de la nueva Terminal 1 del aeropuerto JFK (Nueva York) se inició en julio de 2022 y todas las obras fundamentales siguen su curso y se ajustan al presupuesto. El programa de inversión de capital de NTO en JFK incluye importantes proyectos de construcción y está sujeto a una serie de riesgos que podrían generar sobrecostes, retrasos o la imposibilidad de completar el proyecto.

Durante los próximos meses, tenemos previsto finalizar la ejecución de la Fase A de la construcción, entregar con éxito los espacios a los operadores y trabajar en la preparación operativa, al mismo tiempo que continuamos con las negociaciones con las aerolíneas, con vistas a la apertura de la terminal en el verano de 2026. El inicio de las operaciones comerciales de una instalación de nueva construcción también puede dar lugar a problemas de puesta en marcha, como averías o fallos de equipos o procesos, fallos en la integración de los sistemas o falta de preparación de los operadores aéreos, cierre de instalaciones e interrupciones de las operaciones y el cumplimiento del presupuesto y las especificaciones.

Mientras nos centramos en entregar la Fase A, hemos comenzado a planificar las obras para la Fase B1. El hecho de que el proyecto aún tenga que pasar por dos fases posteriores (Fase B1 y Fase B2) para adaptar la terminal a las necesidades del tráfico conlleva riesgos adicionales para el proyecto. La Fase B1 y la Fase B2 necesitan pasar por el diseño, la construcción y las aprobaciones de la Autoridad Portuaria y otras autoridades gubernamentales y, por lo tanto, cualquier variación en los costes con respecto a los planes iniciales puede afectar al rendimiento financiero de NTO.

DIVISIÓN DE CONSTRUCCIÓN

La evolución prevista de la actividad de Construcción en la segunda mitad de 2025 es positiva y estará marcada por la estabilidad en términos de rentabilidad, cumpliendo el objetivo de RE ajustado del 3,5%, y por un crecimiento moderado de la facturación, apoyado en la robusta cartera de trabajos, que ha marcado nuevo máximo histórico al cierre del presente semestre, y que cuenta con una adecuada exposición a los mercados clave y a proyectos para empresas del grupo, en línea con la estrategia de Grupo Ferrovial.

En Estados Unidos y Canadá se espera un crecimiento en el nivel de ventas soportado en la ejecución de las relevantes adjudicaciones obtenidas por Webber en los últimos ejercicios, así como al favorable ritmo de ejecución de la Ontario Line del Metro de Toronto. La evolución prevista en la cartera de pedidos muestra una tendencia positiva, incluyendo la relevante adjudicación de un contrato de carreteras en Carolina del Sur, que se espera alcance el cierre comercial durante el segundo semestre de 2025. La división de Construcción continuará respaldando la licitación de proyectos P3 de las unidades inversoras del grupo, con un enfoque especial en iniciativas relacionadas con carreteras en la Costa Este de EE.UU.

En Polonia se anticipa un incremento moderado de ingresos, acompañado por márgenes de rentabilidad favorables, como en ejercicios anteriores, en un contexto de licitación selectiva orientada a preservar la rentabilidad y fomentar la diversificación a sectores de energía, renovables o edificación singular de proyectos tecnológicos e industriales. Se estima cierto retraso en el volumen de adjudicaciones en el segundo semestre con expectativas de recuperación en el corto plazo, manteniendo no obstante la cartera un nivel adecuado.

En España, se prevé un crecimiento sostenido de la facturación, en línea con la tendencia al alza de los últimos ejercicios, impulsado por un elevado nivel de contratación tanto con clientes públicos como privados. Esta dinámica permitirá mantener márgenes positivos y estables en el segundo semestre del año, mientras se consolida la actividad en iniciativas privadas vinculadas a la construcción industrial, logística, tecnológica y de centros de datos.

En el resto de los mercados internacionales, destacan regiones como Reino Unido y Australia, donde continúan ejecutándose grandes proyectos de metro, ferroviarios y de carreteras. Se anticipa un descenso en la facturación asociado a la reducción de producción en algunos contratos que se encuentran en sus fases finales de ejecución, si bien este efecto se verá compensado en los próximos semestres gracias a adjudicaciones de relevancia en el marco del programa de alta velocidad High Speed 2 en Reino Unido o de la autopista urbana Anillo Vial Periférico en Perú. Este último proyecto refuerza el apoyo de la división de Construcción a las unidades inversoras del grupo, al tratarse de un contrato de concesión.

DIVISIÓN DE ENERGÍA

Generación: El negocio continuará ejecutando proyectos greenfield en sus mercados más relevantes y buscará nuevas adquisiciones que permitan acelerar su crecimiento en este segmento.

En este contexto, la división ha adquirido un nuevo proyecto fotovoltaico en fase NTP (notice-to-proceed) durante el primer semestre de 2025 en EE.UU. El proyecto está situado en Texas y tiene una capacidad de 250 MWp. Durante el segundo semestre de 2025, el equipo de Energía está negociando y cerrando acuerdos de compra de electricidad, contratos de financiación y construcción, incluida la adquisición de los principales equipos. Las incertidumbres legislativas en torno a los incentivos fiscales para proyectos de energía renovable y las tensiones comerciales resultantes de nuevos aranceles a los equipos solares importados han aumentado la complejidad de la financiación y la adquisición de proyectos.

El otro proyecto solar que la sociedad tiene actualmente en Estados Unidos, continúa avanzando en la fase de construcción, tras haber firmado con éxito el acuerdo PPA y haber alcanzado el cierre financiero.

En España y Polonia, los retrasos en las subastas de capacidad siguen afectando al mercado de las energías renovables, ralentizando los nuevos proyectos de desarrollo y las oportunidades de construcción. Los bajos precios de la electricidad en España durante el primer semestre de 2025 han afectado al proyecto fotovoltaico operativo El Berrocal, expuesto a los precios comerciales mientras continúan las negociaciones para firmar un PPA.

Líneas de Transmisión: El proyecto Centella ha finalizado sus trabajos de construcción y puesta en servicio y ha entrado en Operación Comercial en julio de 2024. Según el acuerdo de concesión, podrían imponerse multas si no se conceden las prórrogas contractuales solicitadas para la finalización debido a eventos de fuerza mayor.

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

Eficiencia energética: se espera que la volatilidad de los precios de la energía y el esfuerzo constante por la descarbonización impulsen el negocio de la eficiencia energética en España, tanto para las instituciones públicas como para los clientes privados. Las organizaciones están priorizando iniciativas proactivas para mejorar la seguridad del suministro energético y reforzar la fiabilidad del sistema, con el fin de mejorar la respuesta ante posibles perturbaciones del mercado (como el apagón del sistema eléctrico ocurrido en España en abril) y ante cambios regulatorios. Los principales riesgos siguen siendo la volatilidad de los mercados energéticos y las incertidumbres que afectan a la cadena de suministro (como las posibles restricciones y subidas de los aranceles derivados de las tensiones comerciales mundiales).

OTRAS DIVISIONES DE NEGOCIO

Thalia: La aceptación de la planta de la Isla de Wight se logró en diciembre de 2024, lo que marcó el final de la fase de construcción del proyecto, y lo que significa que todas las plantas de Energy from Waste (EfW) de Thalia ahora están en pleno funcionamiento.

Un riesgo importante para el rendimiento del negocio sigue siendo la disponibilidad o el tiempo de funcionamiento de esas plantas EfW, dado que las interrupciones imprevistas provocan pérdidas de ingresos (caída en los volúmenes de desechos y electricidad) y costes adicionales a medida que continuamos gestionando los residuos de las autoridades locales donde la obligación de eliminar los residuos se mantiene independientemente del rendimiento de la planta.

Las plantas EfW de Milton Keynes y la Isla de Wight han tenido un rendimiento en línea con lo previsto en 2025, aunque ambos contratos siguen generando pérdidas, las cuales ya han sido provisionadas. La planta de Allerton Waste Recovery Park sufrió una parada imprevista en la primera mitad de 2025 debido a fugas en los conductos del calentador del sistema de calderas que ya se han reparado y la planta ha vuelto a estar operativa. La renovación completa de los conductos se espera para principios del 2026 o antes si fuera necesario.

RIESGO FINANCIERO Y DE CAPITAL

Los principales riesgos financieros y de capital a los Ferrovial está expuesto se describen de forma detallada en las cuentas anuales consolidadas y el 20-F del ejercicio 2024, que incluyen pero no se limitan a:

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

En relación a la variación del tipo de cambio, señalar que el valor del dólar estadounidense, el dólar canadiense, la libra esterlina, el dólar australiano, la rupia india y el peso chileno se han debilitado frente al euro durante el primer semestre de 2025, cerrando en 1,1763 USD/EUR, 1,6028 CAD/EUR, 0,8577 GBP/EUR, 1,7897 AUD/EUR, 100,5239 INR/EUR y 1.096,080 CLP/EUR el 30 de junio, lo que supone una depreciación del 13,7%, 7,6%, 3,8%, 7,0%, 12,7% y 6,3% respectivamente, mientras que el zloty polaco ha tenido una apreciación del 0,7% con respecto a diciembre de 2024. El impacto de la variación de los tipos de cambio se encuentra recogida en los fondos propios de Ferrovial.

En cuanto a la exposición del tipo de cambio, Ferrovial ha contratado coberturas por un importe nominal de 2.347 millones de USD, 932 millones de CAD y 437 millones de GBP. Esto cubrirá un tipo medio de 1,0697 USD/EUR, 1,5254 CAD/EUR y 0,8453 GBP/EUR. La estrategia de Ferrovial en este respecto es tomar las medidas para mitigar el impacto en el valor de los activos de la compañía.

LIQUIDEZ Y EMPRESA EN FUNCIONAMIENTO

En junio de 2025, Ferrovial tiene una buena posición de liquidez y su tesorería y equivalentes alcanzan los 2.853 millones de euros (4.828 millones de euros a diciembre de 2024).

Incluso en el peor de los escenarios, si bien esto supondría un deterioro importante de la posición de caja de la Compañía, Ferrovial cree que 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 2025 y 2026, sin que se hayan identificado grandes incertidumbres que pongan en duda esta conclusión.

Anexo VII – Medidas Alternativas de Rendimiento

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

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

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

1. Medidas no NIIF: Resultados de explotación

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

El RE ajustado se define como nuestro beneficio/(pérdida) de explotación del periodo, excluyendo el deterioro y enajenación de activos fijos. Conciliamos el RE ajustado con el beneficio/(pérdida) de explotación en lugar del beneficio/(pérdida) neto porque es la medida más directamente comparable presentada de conformidad con las NIIF-UE en este informe de resultados trimestrales. El RE ajustado es una medida financiera no conforme a las NIIF y no debe considerarse como una alternativa a cualquier otra medida de nuestro rendimiento financiero calculada conforme a las NIIF. El RE ajustado no tiene un significado normalizado y, por lo tanto, no puede compararse con el RE ajustado de otras empresas.

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

La conciliación detallada de nuestras siguientes tablas establece una conciliación del RE ajustado con nuestro beneficio/(pérdida) de explotación puede encontrarse en la información financiera seleccionada contenida en <https://www.ferrovial.com/es/accionistas-e-inversores/informacion-financiera/informacion-financiera-trimestral/> (Documento Excel: 1S 2025 Medidas de Rendimiento Alternativas). Incluye la conciliación de nuestras subdivisiones de Construcción, Autopistas de peaje de EE.UU. y Aeropuertos.

1.2 Resultado Bruto de Explotación (RBE) ajustado y margen Resultado Bruto de Explotación (RBE) ajustado

El RBE ajustado se define como nuestro beneficio/(pérdida) de explotación del periodo, excluyendo el deterioro y la enajenación de inmovilizado y los gastos por depreciación y amortización de inmovilizado y derechos de uso. Conciliamos el RBE ajustado con el beneficio/(pérdida) de explotación en lugar del beneficio/(pérdida) neto porque es la medida más directamente comparable presentada de conformidad con las NIIF-UE en este informe de resultados trimestrales.

El RBE ajustado es una medida financiera no conforme a las NIIF y no debe considerarse como una alternativa al resultado de explotación/(pérdida) o a cualquier otra medida de nuestro rendimiento financiero calculada de conformidad con las NIIF. Utilizamos el RBE ajustado para proporcionar un análisis de nuestros resultados operativos, excluyendo la depreciación y la amortización, ya que son variables no monetarias, que pueden variar sustancialmente de una empresa a otra en función de las políticas y la valoración contables de los activos. El RBE ajustado se utiliza como una aproximación al flujo de caja operativo antes de impuestos y refleja la generación de caja antes de la variación del capital circulante.

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

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

La conciliación detallada de nuestro RBE ajustado con nuestro beneficio/(pérdida) de explotación puede consultarse en la información financiera seleccionada que figura en <https://www.ferrovial.com/es/accionistas-e-inversores/informacion-financiera/informacion-financiera-trimestral/> (Documento Excel: 1S 2025 Medidas de Rendimiento Alternativas). Incluye la conciliación de nuestras subdivisiones de Construcción, Autopistas de peaje de EE.UU. y Aeropuertos.

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

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

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

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

- En caso de cambios en el modelo contable de un contrato o activo específico, cuando sean significativos, la aplicación del mismo modelo contable al resultado de explotación del ejercicio anterior.
- Eliminación de otros impactos no recurrentes (principalmente relacionados con impuestos y recursos humanos) considerados relevantes para una mejor comprensión de nuestros resultados subyacentes en todos los periodos.

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

La conciliación detallada de nuestros ingresos en términos comparables con nuestros ingresos, RE/RBE ajustado en términos comparables con nuestro resultado de explotación, por división de negocio, puede encontrarse en la información financiera seleccionada contenida en <https://www.ferrovial.com/es/accionistas-e-inversores/informacion-financiera/informacion-financiera-trimestral/> (Documento Excel: 1S 2025 Medidas de Rendimiento Alternativas).

1.4 Cartera

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

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

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

2. Medidas no NIIF: Liquidez y recursos de capital

2.1 Deuda neta consolidada

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

Además, desglosamos nuestra deuda neta en dos categorías:

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

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

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

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

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

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

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

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

- Nuestras filiales consolidadas y nuestras sociedades consolidadas por puesta en equivalencia se clasifican como proyectos de infraestructuras (sociedades de proyectos de infraestructuras) o no proyectos de infraestructuras (sociedades ex-proyectos de infraestructuras). Estas dos categorías no se aplican simultáneamente a la misma sociedad (es decir, cualquier sociedad se clasifica como una sociedad de proyectos de infraestructura o una sociedad ex-proyectos de infraestructuras, pero no puede ser ambas).
- Incluimos como sociedades ex-proyectos de infraestructuras a todas las sociedades (consolidadas o contabilizadas como sociedades por puesta en equivalencia) dedicadas a actividades de construcción, empresas que prestan servicios al resto del grupo y sociedades holding (incluidas aquellas que son accionistas directos de sociedades de proyectos de infraestructuras).

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

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

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

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

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

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

La conciliación de la Deuda Neta Consolidada con nuestra tesorería y equivalentes, así como los cambios en la Deuda Neta Consolidada de sociedades ex-proyectos a nuestro flujo consolidado pueden encontrarse en la información financiera seleccionada contenida en <https://www.ferrovial.com/es/accionistas-e-inversores/informacion-financiera/informacion-financiera-trimestral/> (Documento Excel: 1S 2025 Medidas de Rendimiento Alternativas).

2.2 Liquidez ex-proyectos de infraestructuras

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

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

La conciliación detallada de la liquidez ex-infra se puede encontrar en la información financiera seleccionada contenida en el <https://www.ferrovial.com/es/accionistas-e-inversores/informacion-financiera/informacion-financiera-trimestral/> (Documento Excel: 1S 2025 Medidas de Rendimiento Alternativas).



ferrovial

For a world on the move

Ferrovial SE & Dependientes

Estados Financieros Consolidados Resumidos Intermedios
no auditados Junio 2025

ESTADOS CONSOLIDADOS RESUMIDOS NO AUDITADOS DE SITUACIÓN FINANCIERA A 30 DE JUNIO DE 2025 Y 31 DE DICIEMBRE DE 2024	27
CUENTAS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADAS RESUMIDAS NO AUDITADAS DEL PERIODO DE SEIS MESES TERMINADO EL 30 DE JUNIO DE 2025 Y 2024	29
ESTADOS CONSOLIDADOS RESUMIDOS NO AUDITADOS DE RESULTADO GLOBAL PARA EL PERIODO DE SEIS MESES TERMINADO EL 30 DE JUNIO DE 2025 Y 2024	30
ESTADOS CONSOLIDADOS RESUMIDOS NO AUDITADOS DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DEL PERIODO DE SEIS MESES TERMINADO EL 30 DE JUNIO DE 2025 Y 2024	31
ESTADOS CONSOLIDADOS RESUMIDOS NO AUDITADOS DE FLUJO DE CAJA DEL PERIODO DE SEIS MESES TERMINADO EL 30 DE JUNIO DE 2025 Y 2024	32
NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS RESUMIDOS INTERMEDIOS DEL PERIODO DE SEIS MESES TERMINADO EL 30 DE JUNIO DE 2025	33
1 ACTIVIDADES DEL GRUPO Y CAMBIOS EN EL PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN	33
2 EVALUACIÓN DEL PRINCIPIO DE EMPRESA EN FUNCIONAMIENTO	36
3 RESUMEN DE LAS PRINCIPALES POLÍTICAS CONTABLES	36
4 INFORMACIÓN POR SEGMENTOS	37
5 PRINCIPALES VARIACIONES DEL ESTADO CONSOLIDADO DE SITUACIÓN FINANCIERA NO AUDITADO	38
6 PATRIMONIO NETO	43
7 TESORERÍA Y EQUIVALENTES Y DEUDA FINANCIERA	45
8 ACTIVOS FINANCIEROS NO CORRIENTES Y DERIVADOS FINANCIEROS	46
9 DESGLOSES RELATIVOS A LA CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS	48
10 ACTIVOS Y PASIVOS CONTINGENTES Y COMPROMISOS DE INVERSIÓN	49
11 PLANTILLA	53
12 COMENTARIOS SOBRE ESTACIONALIDAD	53
13 OPERACIONES VINCULADAS	54
14 RETRIBUCIONES DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	55
15 INFORMACIÓN FINANCIERA INDIVIDUAL SELECCIONADA	56
16 ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE	56
17 EXPLICACIÓN AÑADIDA PARA LA TRADUCCIÓN AL ESPAÑOL	56

**ESTADOS CONSOLIDADOS RESUMIDOS NO AUDITADOS DE SITUACIÓN FINANCIERA DE
FERROVIAL SE A 30 DE JUNIO DE 2025 Y 31 DE DICIEMBRE DE 2024**

(Millones de euros)	Nota	30.06.2025	31.12.2024
Activos no corrientes		20.923	21.327
Fondo de comercio	5.2	443	500
Activos intangibles		133	128
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	5.3	12.535	14.147
Activos modelo intangible		12.382	13.989
Activos modelo cuenta a cobrar		153	158
Inmovilizado material		857	772
Activos por derecho de uso		225	238
Inversiones en asociadas	5.4	4.245	3.023
Activos financieros no corrientes	8.1	1.036	1.139
Préstamos otorgados a sociedades asociadas		101	101
Activos no corrientes	7	303	401
Resto de activos financieros no corrientes		632	637
Activos por impuestos diferidos	5.7	1.110	1.159
Derivados financieros a valor razonable largo plazo	8.2	339	221
Activos corrientes		5.640	7.672
Existencias		494	492
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes		58	48
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	5.5	2.130	2.228
Clientes por ventas y prestaciones de servicios		1.694	1.625
Otras cuentas a cobrar a corto plazo		436	603
Tesorería y equivalentes	7	2.853	4.828
Sociedades de proyectos de infraestructuras		174	175
Caja restringida		18	18
Resto de tesorería y equivalentes		156	157
Sociedades exproyectos		2.679	4.653
Derivados financieros a valor razonable corto plazo	8.2	56	20
Activos clasificados como mantenidos para la venta	1.3	49	56
TOTAL ACTIVOS		26.563	28.999

Las notas adjuntas forman parte de los estados financieros consolidados resumidos intermedios no auditados del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2025.

(Millones de euros)	Nota	30.06.2025	31.12.2024
Patrimonio neto	6	7.654	8.120
Patrimonio neto atribuible a los accionistas		5.899	6.075
Patrimonio neto atribuible a los socios externos		1.755	2.045
Pasivos no corrientes		12.931	14.578
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	5.8	1.199	1.375
Planes de beneficios para los empleados		4	4
Provisiones a largo plazo	5.6	354	353
Pasivos por arrendamientos a largo plazo		114	165
Deuda financiera	7	8.891	10.092
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		7.329	8.256
Obligaciones y deudas de sociedades exproyectos		1.562	1.836
Otras cuentas a pagar		1.167	1.279
Impuestos diferidos	5.7	1.120	1.239
Derivados financieros a valor razonable largo plazo	8.2	82	71
Pasivos corrientes		5.978	6.301
Pasivo por arrendamiento a corto plazo		120	80
Deuda financiera	7	1.216	1.196
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		293	143
Obligaciones y deudas de sociedades exproyectos		923	1.053
Derivados financieros a valor razonable	8.2	16	61
Pasivos por impuesto sobre las ganancias corrientes		58	80
Acreeedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	5.5	3.634	3.902
Acreeedores comerciales		1.705	1.781
Anticipos de clientes y obra certificada por anticipado		1.506	1.619
Otras cuentas a pagar a corto plazo		423	502
Provisiones a corto plazo	5.6	911	958
Pasivos clasificados como mantenidos para la venta	1.3	23	24
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO		26.563	28.999

Las notas adjuntas forman parte de los estados financieros consolidados resumidos intermedios no auditados del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2025.

CUENTAS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADAS RESUMIDAS NO AUDITADAS DE FERROVIAL SE DEL PERIODO DE SEIS MESES TERMINADO EL 30 DE JUNIO DE 2025 Y EL 30 DE JUNIO DE 2024

Cuenta de pérdidas y ganancias (millones de euros)	Nota	30.06.2025	30.06.2024
Ingresos	4	4.469	4.267
Cifra de ventas y otros ingresos de explotación		4.469	4.267
Consumos		523	500
Otros gastos de explotación		2.349	2.310
Gastos de personal	11	942	854
Total gastos de explotación		3.814	3.664
Dotaciones a la amortización de inmovilizado		224	218
Deterioro y enajenación de inmovilizado	9.1	275	166
Resultado de explotación		706	551
Resultado financiero financiación		(174)	(175)
Resultado derivados y otros resultados financieros		(37)	(34)
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras		(211)	(209)
Resultado financiero financiación		36	46
Resultado derivados y otros resultados financieros		29	44
Resultado financiero sociedades exproyectos		65	90
Resultado financiero	9.2	(146)	(119)
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	5.4	104	114
Resultado antes de impuestos procedente de actividades continuadas		664	546
Ingreso/(Gasto) por impuesto sobre sociedades	9.3	(15)	(37)
Resultado neto de impuestos procedente de actividades continuadas		649	509
Resultado neto de impuestos procedente de actividades discontinuadas atribuido a la sociedad dominante	9.4	13	9
Resultado neto		662	518
Resultado neto del ejercicio atribuido a socios externos		(122)	(104)
Resultado neto del ejercicio atribuido a la sociedad dominante		540	414
Resultado neto por acción atribuido a la sociedad dominante (en euros)	Diluido	0,75	0,57
	Básico	0,75	0,57
Resultado neto por acción atribuido a las actividades continuadas de la sociedad dominante (en euros)	Diluido	0,73	0,56
	Básico	0,73	0,56
Resultado neto por acción atribuido a la sociedad dominante, actividades discontinuadas (en euros)	Diluido	0,02	0,01
	Básico	0,02	0,01

Las notas adjuntas forman parte de los estados financieros consolidados resumidos intermedios no auditados del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2025.

ESTADOS CONSOLIDADOS RESUMIDOS NO AUDITADOS DE RESULTADO GLOBAL DE FERROVIAL SE DEL PERIODO DE SEIS MESES TERMINADO EL 30 DE JUNIO DE 2025 Y EL 30 DE JUNIO DE 2024

(Millones de euros)	Nota	30.06.2025	30.06.2024
a) Resultado neto		662	518
Atribuidos a la sociedad dominante		540	414
Atribuido a socios externos		122	104
b) Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	6	(618)	134
Sociedades integración global		(277)	72
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	8	(132)	39
Diferencias de conversión		(192)	42
Efecto impositivo		47	(9)
Sociedades mantenidas para la venta		(3)	-
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura		-	-
Diferencias de conversión		(3)	-
Efecto impositivo		-	-
Sociedades puesta en equivalencia		(338)	62
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura		17	31
Diferencias de conversión		(353)	35
Efecto impositivo		(2)	(4)
c) Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias	6	27	5
Sociedades integración global		3	3
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias	8	4	4
Efecto impositivo		(1)	(1)
Sociedades mantenidas para la venta		24	-
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		24	-
Efecto impositivo		-	-
Sociedades puesta en equivalencia		-	2
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		-	1
Efecto impositivo		-	1
a)+ b)+ c) TOTAL RESULTADO GLOBAL		71	657
Atribuidos a la sociedad dominante		149	499
Atribuido a socios externos		(78)	158

Las notas adjuntas forman parte de los estados financieros consolidados resumidos intermedios no auditados del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2025.

ESTADOS CONSOLIDADOS RESUMIDOS NO AUDITADOS DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DE FERROVIAL SE DEL PERIODO DE SEIS MESES TERMINADO EL 30 DE JUNIO DE 2025 Y EL 30 DE JUNIO DE 2024

(Millones de euros)	Capital social	Prima de emisión / fusión	Reservas relacionadas con la autocartera	Diferencias de valoración de reservas	Resultados acumulados y otras reservas	Atribuido a los accionistas	Atribuido a socios externos	Total patrimonio neto
Saldo a 31.12.2024	7	4.316	(78)	(706)	2.536	6.075	2.045	8.120
Resultado consolidado del semestre del año 2025	–	–	–	–	540	540	122	662
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	–	–	–	(418)	–	(418)	(200)	(618)
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias	–	–	–	27	–	27	–	27
Total ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio	–	–	–	(391)	540	149	(78)	71
Dividendo en efectivo	–	–	–	–	(40)	(40)	–	(40)
Otros dividendos	–	–	–	–	–	–	(221)	(221)
Compra de autocartera	–	–	–	–	(294)	(294)	–	(294)
Distribuciones a los accionistas	–	–	–	–	(334)	(334)	(221)	(555)
Ampliaciones y reducciones de capital	–	–	–	–	–	–	5	5
Sistemas retributivos vinculados a la acción	–	–	–	–	7	7	–	7
Otros movimientos	–	–	–	–	2	2	4	6
Otras transacciones	–	–	–	–	9	9	9	18
Saldo a 30.06.2025	7	4.316	(78)	(1.097)	2.751	5.899	1.755	7.654

(Millones de euros)	Capital social	Prima de emisión / fusión	Reservas relacionadas con la autocartera	Diferencias de valoración de reservas	Resultados acumulados y otras reservas	Atribuido a los accionistas	Atribuido a socios externos	Total patrimonio neto
Saldo a 31.12.23	7	4.316	(78)	(849)	370	3.766	2.113	5.879
Resultado consolidado del semestre del año 2024	–	–	–	–	414	414	104	518
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	–	–	–	80	–	80	54	134
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias	–	–	–	5	–	5	–	5
Total ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio	–	–	–	85	414	499	158	657
Dividendo en efectivo	–	–	–	–	(48)	(48)	–	(48)
Otros dividendos	–	–	–	–	–	–	(267)	(267)
Compra de autocartera	–	–	–	–	(466)	(466)	–	(466)
Distribuciones a los accionistas	–	–	–	–	(514)	(514)	(267)	(781)
Ampliaciones y reducciones de capital	–	–	–	–	–	–	13	13
Sistemas retributivos vinculados a la acción	–	–	–	–	7	7	–	7
Otros movimientos	–	–	–	–	3	3	(4)	(1)
Otras transacciones	–	–	–	–	10	10	9	19
Saldo a 30.06.2024	7	4.316	(78)	(764)	280	3.761	2.013	5.774

Las notas adjuntas forman parte de los estados financieros consolidados resumidos intermedios no auditados del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2025.

**ESTADOS CONSOLIDADOS RESUMIDOS NO AUDITADOS DE FLUJO DE CAJA DE FERROVIAL
SE DEL PERIODO DE SEIS MESES TERMINADO EL 30 DE JUNIO DE 2025 Y EL 30 DE JUNIO DE
2024**

(Millones de euros)	NOTA	2025	2024
Resultado neto atribuible a la sociedad dominante		540	414
Ajustes al resultado		115	189
Resultado neto del ejercicio atribuido a socios externos		122	104
Resultado neto de impuestos procedente de actividades discontinuadas		(13)	(9)
Gasto por impuesto sobre sociedades		15	37
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia		(104)	(114)
Resultado financiero		146	119
Deterioro y enajenación de inmovilizado		(275)	(166)
Dotaciones a la amortización de inmovilizado		224	218
Pago de impuesto		(49)	(171)
Variación fondo maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)		(322)	(305)
Cobro dividendos proyectos infraestructuras de sociedades puestas en equivalencia	5.4	86	68
Flujo de operaciones		370	195
Inversión en inmovilizado material/intangible		(102)	(50)
Inversión proyectos de infraestructuras	5.3	(169)	(90)
Inversión en empresas asociadas	5.4	(1.605)	(864)
Préstamos otorgados a sociedades asociadas		–	(47)
Intereses recibidos	9.2	72	102
Inversión en caja restringida a largo plazo		55	116
Desinversión/venta sociedades	1.2	604	437
Flujos de caja procedentes de (utilizados en) actividades de inversión		(1.145)	(396)
Flujo de capital procedente de socios externos	6	(1)	12
Dividendo flexible		(40)	(48)
Compra de autocartera		(294)	(466)
Retribución al accionista	6	(334)	(514)
Dividendos a minoritarios de sociedades participadas	6	(217)	(260)
Otros movimientos de fondos propios	6	3	9
Intereses pagados	9.2	(244)	(234)
Pagos por arrendamientos		(56)	(47)
Aumento endeudamiento financiero		628	146
Disminución endeudamiento financiero		(834)	(64)
Flujos de caja procedentes de (utilizados en) actividades de financiación		(1.055)	(952)
Impacto tipo de cambio en tesorería y equivalentes		(136)	24
Cambios en tesorería y equivalentes por cambios de perímetro		(9)	–
Variaciones tesorería y equivalentes por activos mantenidos para la venta	7	–	(1)
Variación tesorería y equivalentes	7	(1.975)	(1.130)
Tesorería y equivalentes al inicio del periodo		4.828	4.789
Tesorería y equivalentes al final del periodo		2.853	3.659

Las notas adjuntas forman parte de los estados financieros consolidados resumidos intermedios no auditados del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2025.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS RESUMIDOS INTERMEDIOS NO AUDITADOS DEL PERIODO DE SEIS MESES TERMINADO EL 30 DE JUNIO DE 2025

1. Actividades del Grupo y cambios en el perímetro de consolidación

1.1 Actividades de la Sociedad

El Grupo Ferrovial está constituido por la sociedad dominante, Ferrovial SE, una empresa constituida con arreglo a la legislación de los Países Bajos, y sus sociedades dependientes y participadas. El domicilio social se encuentra en Gustav Mahlerplein 61-63 Symphony Towers, 14th Floor 1082 MS, Ámsterdam, Países Bajos.

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

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

Una descripción más detallada de las diferentes áreas de actividad en las que el Grupo consolidado desarrolla sus negocios se recoge en la Nota 4 Información por segmentos. Para más información, consulte la página web del Grupo: www.ferrovial.com.

A efectos de la comprensión de estos estados financieros consolidados resumidos intermedios no auditados, 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, la mayoría de ellos en forma de contratos de concesión de servicios, fundamentalmente en las áreas de autopistas y aeropuertos, aunque también en los negocios de construcción y energía. El detalle del funcionamiento de estos proyectos se detalla en los Estados Financieros Consolidados a 31 de diciembre de 2024.

La mayoría de estos proyectos corresponden a contratos de concesión de servicios, principalmente en los sectores de autopistas, aeropuertos y construcción; aunque existen excepciones.

En el caso de los contratos de concesión de servicios, y tras unos procesos de licitación competitivos, estos proyectos se llevan a cabo mediante contratos a largo plazo celebrados con autoridades públicas ("el concedente"), que otorgan el derecho a construir o mejorar, gestionar y mantener la infraestructura durante un plazo determinado de larga duración. El contrato se adjudica a una entidad jurídica, la entidad concesionaria, cuya única finalidad es la ejecución del proyecto, en el que el Grupo tiene una participación.

El concesionario tiene que financiar la construcción o la mejora de la infraestructura pública principalmente con préstamos garantizados por flujos de efectivo futuros durante la vigencia del proyecto. En consecuencia, estos proyectos generalmente tienen una caja restringida establecida en los acuerdos de financiación para garantizar la devolución de los préstamos. Los accionistas también realizan aportaciones de capital. Por lo general, las deudas se aseguran al inicio del contrato de concesión de servicios y no tiene recurso frente a los accionistas o, en algunos casos, el recurso frente a los accionistas se limita a las garantías emitidas.

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

Estos contratos se encuentran en la mayoría de los casos dentro del ámbito de aplicación de la interpretación CINIIF 12.

Con el objeto de permitir una mejor comprensión de la evolución financiera del Grupo, se desglosa en los presentes estados financieros consolidados resumidos no auditados, de forma separada, el impacto de este tipo de proyectos en "Inmovilizado en proyectos de infraestructuras" en el epígrafe de activos financieros a largo plazo (distinguiendo aquellos que siguen el modelo de activo intangible de los de modelo de cuenta a cobrar – Nota 5.3).

Los proyectos de infraestructuras que no son contratos de concesión de servicios son muy similares a las concesiones en términos económicos, con la principal diferencia de que la sociedad del Grupo que opera la infraestructura es la propietaria del activo. Estos activos se clasifican como "Inmovilizado material" en estos estados financieros consolidados no auditados (véase Nota 5.3).

En los presentes estados financieros consolidados intermedios no auditados también se desglosan, de forma separada, el impacto de los proyectos de infraestructuras en los epígrafes "tesorería y equivalentes" y "deuda financiera", y en particular en la Nota 7.

También es importante destacar que el Grupo Ferrovial tiene participaciones relevantes en sociedades por puesta en equivalencia que gestionan activos de infraestructuras, entre las que destacan las siguientes: su participación del 48,29% en ETR 407, sociedad concesionaria de la autopista ETR 407 en Toronto (Canadá) y su participación indirecta del 49% en la sociedad JFK NTO LLC, concesionaria de la nueva Terminal 1 del Aeropuerto Internacional John F. Kennedy de Nueva York; su participación del 19,86% en IRB Infrastructure Developers Limited, una de las principales sociedades de infraestructuras de la India, que cotiza en Bombay, y la reciente adquisición de su participación del 23,99% en IRB Infrastructure Trust (Private InvIT), una filial de IRB Infrastructure Developers Limited (Nota 1.2). En la Nota 5.4 de inversiones en sociedades integradas por el método de puesta en equivalencia se incluye información detallada de estas sociedades.

1.2 Variaciones del perímetro de consolidación y otras operaciones relevantes

Durante 2025

Aeropuertos

Desinversión de AGS Airports Holdings Limited (AGS)

El 13 de noviembre de 2024, Ferrovial anunció que había alcanzado un acuerdo con Avialliance UK Limited para la venta de la totalidad de su participación en AGS (50%). Como parte de la misma transacción, Macquarie también aceptó vender la totalidad de su participación (50%) en AGS al mismo comprador. La finalización de esta operación estaba sujeta a la obtención de todas las autorizaciones normativas que resultaran de aplicación al ejercicio 2024 y la participación del 50% en AGS Airports Holdings Limited se reclasificó como mantenidas para la venta a 31 de diciembre de 2024. La participación en esta sociedad se ha mantenido a cero, debido a que las pérdidas generadas en ejercicios anteriores dejaron el patrimonio atribuible a Ferrovial en valor negativo.

El Grupo concedió préstamos subordinados a AGS por un total de 235 millones de euros. Después del acuerdo alcanzado en noviembre de 2024, estos préstamos se reclasificaron de activos financieros a largo plazo a cuentas por cobrar a corto plazo en diciembre de 2024, ya que también formaban parte de la operación de desinversión.

El 28 de enero de 2025, tras cumplir todas las condiciones reguladoras aplicables, Ferrovial y Macquarie completó la venta de la totalidad del capital social de AGS (100%) por un precio de 900 millones de libras. La participación neta de Ferrovial en los fondos fue de aproximadamente 450 millones de libras, lo que dio lugar a una plusvalía de 297 millones de euros (véase Nota 9.1).

Desinversión de Heathrow Airport Holdings

El 26 de febrero de 2025, Ferrovial anunció que había alcanzado un acuerdo vinculante con Ardian para la venta de la totalidad de su participación restante (5,25%) en FGP Topco Ltd. (Topco), la sociedad matriz de Heathrow Airport Holdings Ltd., por aproximadamente 455 millones de libras esterlinas. El cierre total de la desinversión en virtud del acuerdo se produjo definitivamente el 3 de julio de 2025, tras cumplir las condiciones reguladoras aplicables.

Esta participación del 5,25% se reconoció como activo financiero no corriente a valor razonable con cambios en resultados en diciembre de 2024, tras concluir que, de acuerdo con la NIC 28, p. 5-6, Ferrovial ya no ejercerá una influencia significativa sobre FGP Topco Ltd., generando un impacto positivo de 547 millones de euros en la cuenta de pérdidas y ganancias.

En los seis primeros meses del año se reconoció un resultado adicional de 25 millones de euros, correspondiente principalmente a los intereses devengados desde el anuncio de la operación (28 millones de euros), reportados como Resto resultado financiero a través de la cuenta de pérdidas y ganancias (Nota 9.2) junto con las diferencias de conversión y el impacto de coberturas asociado a dichas diferencias de conversión. Estos importes aumentaron el valor razonable de la participación del 5,25% en HAH.

Autopistas

Adquisición de hasta el 5,06% de 407 ETR de AtkinsRéalis

El 6 junio de 2025, Ferrovial completó la adquisición previamente anunciada del 3,3% aproximadamente de las acciones ordinarias de la sociedad canadiense de autopistas de peaje a las filiales de AtkinsRéalis Group Inc. y ejerció su opción de compra para adquirir un 1,76% adicional, tras haber recibido todas las aprobaciones necesarias. La inversión total de Ferrovial alcanzó los 1,99 mil millones de dólares canadienses (1,3 mil millones de euros), aumentando su participación total en 407 ETR del 43,23% al 48,29% (véase Nota 5.4.).

Como parte de esta adquisición, y en relación con la asignación de precio de compra, la diferencia entre el valor razonable de la participación del 5,06% adquirida y su valor contable en la fecha de adquisición (1,5 mil millones de euros) se asignó íntegramente como activo intangible. La inversión en 407 ETR sigue contabilizándose por puesta en equivalencia.

Otros negocios

Venta de la totalidad del negocio de servicios a la minería de Ferrovial en Chile

El 27 de junio de 2025, Ferrovial completó la desinversión del negocio de servicios en Chile a una sociedad chilena controlada por los socios de Scale Capital. El importe total de la operación ascendió a 28,5 millones de euros, de los cuales 17,9 millones de euros

corresponden a un préstamo del vendedor que el comprador deberá pagar en un plazo de cinco años. Adicionalmente, y como resultado de la reorganización previa a la ejecución de la transacción, Ferrovial recibió 13,2 millones de euros del negocio desinvertido en concepto de reducción de capital, por lo que el efectivo total recibido en relación con esta desinversión ascendió a 23,8 millones de euros. La operación generó una pérdida de capital de -14,1 millones de euros, debido principalmente al reciclaje de diferencias de conversión a través de la cuenta de pérdidas y ganancias previamente reconocidas en Otro resultado global (-20 millones de euros).

Adquisición de Sien Real Sp Z.o.o.

El 13 de mayo de 2025, Ferrovial adquirió la sociedad polaca Sien Real Sp Z.o.o., para desarrollar un campus de centros de datos en Varsovia, por una contraprestación total de 56 millones de euros. Esta operación se clasifica como una adquisición de activos y pasivos, en lugar de una combinación de negocios, ya que la sociedad actualmente no tiene personal ni actividad comercial. Los principales activos consisten en el terreno, los locales y las estructuras de ingeniería para desarrollar el futuro campus de centros de datos. Como parte de esta adquisición, la diferencia entre el valor razonable neto de los activos y los pasivos identificables de la sociedad y su valor contable en la fecha de adquisición, se asignó íntegramente a los activos intangibles relacionados con los derechos perpetuos de interconexión a la red eléctrica.

Adquisición de Milano Solar, LLC

El 30 de junio, 2025, a través de su filial, Ferrovial Energy US, LLC. Ferrovial adquirió todas las participaciones emitidas y pendientes de Milano Solar, LLC por 19 millones de euros, para la promoción, la construcción, la financiación, la explotación y el mantenimiento de una planta solar fotovoltaica de 250 MW, ubicada en el condado de Milam, Texas, que se espera que opere durante 40 años. Esta operación también se ha clasificado como una adquisición de activos y pasivos, en lugar de una combinación de negocios, ya que la sociedad actualmente no tiene personal ni actividad comercial. Como parte de la adquisición, la diferencia entre el valor razonable neto de los activos y los pasivos identificables de la sociedad y su valor contable en la fecha de la adquisición, se asignó íntegramente a los activos intangibles asociados a los trabajos de desarrollo del proyecto.

1.3 Activos y pasivos mantenidos para la venta

At 30 de junio de 2025 los activos mantenidos para la venta ascendían a 49 millones de euros y los pasivos a 23 millones de euros. Estos corresponden a activos de la división de energía, que se prevén vender en un plazo de 12 meses.

A 31 de diciembre de 2024 los activos mantenidos para la venta ascendían a 56 millones de euros y los pasivos a 24 millones de euros. Estos corresponden a activos de la división de energía, junto con la participación del 50% en AGS Airports Holdings Limited (AGS), la sociedad matriz propietaria de los aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton (véase Nota 1.2).

En la siguiente tabla se puede ver la composición por naturaleza de los activos y pasivos que están clasificados como mantenidos para la venta a 30 de junio de 2025 y 31 de diciembre de 2024:

(Millones de euros)	30.06.2025	31.12.2024
Activos no corrientes	48	52
Activos intangibles	9	9
Inmovilizado material	33	39
Otros activos no corrientes	6	4
Activos corrientes	1	4
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	0	1
Tesorería y equivalentes	1	1
Otros activos corrientes	0	2
TOTAL activos clasif. como mant. para venta	49	56

(Millones de euros)	30.06.2025	31.12.2024
Pasivos no corrientes	20	21
Deuda financiera	17	17
Otros pasivos no corrientes	3	4
Pasivos corrientes	3	3
Deuda financiera	2	2
Otros pasivos corrientes	1	1
TOTAL pasivos clasif. como mant. para venta	23	24

2. Evaluación del principio de empresa en funcionamiento

En junio de 2025, Ferrovial tiene una buena posición de liquidez y su tesorería y equivalentes alcanzan los 2.853 millones de euros (4.828 millones de euros a diciembre de 2024).

Como en los ejercicios anteriores, para evaluar la aplicación del principio de empresa en funcionamiento, el Grupo ha realizado un análisis de las necesidades futuras de caja a junio de 2025, centrado los ejercicios 2025 y 2026, incluyendo adicionalmente un escenario pesimista que contempla una serie de hipótesis estrés sobre los flujos de caja del Grupo, entre las que destacan:

- Asunción de reducción en la recepción de dividendos en 2025 y 2026 procedentes de proyectos de infraestructuras (50% para aeropuertos y autopistas y la totalidad para energía).
- 50% en los flujos de caja del negocio de Construcción en 2025 y 2026 (excluyendo pagos por arrendamiento).
- Aportaciones de capital contingente por importe de unos 100 millones de euros al año.

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

3. Resumen de las principales políticas contables

3.1 Bases de presentación

Los estados financieros consolidados resumidos intermedios no auditados de Ferrovial SE correspondientes al periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2025 han sido preparados de acuerdo con la NIC 34 "Información financiera intermedia".

Según lo establecido en dicha norma, la información financiera intermedia se prepara poniendo énfasis en las nuevas actividades, sucesos y circunstancias ocurridos durante el semestre y sin duplicar la información publicada previamente en los estados financieros consolidados del ejercicio 2024. Por lo anterior, para una adecuada comprensión de la información que se incluye en estos estados financieros consolidados resumidos intermedios no auditados, los mismos deben leerse conjuntamente con los estados financieros consolidados del Grupo del ejercicio terminado a 31 de diciembre de 2024.

Estos estados financieros consolidados resumidos intermedios no auditados de Ferrovial SE han sido aprobados por el Consejo de Administración el 29 de julio de 2025 y han sido elaborados conforme a las Normas Internacionales de Información Financiera ("NIIF"), emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad ("IASB") y adoptadas por la Unión Europea. Dado que no existen efectos derivados de diferencias entre ambas normas contables, estos estados financieros consolidados resumidos intermedios no auditados se han elaborado para cumplir con los requerimientos de información de la Autoridad Holandesa de los Mercados Financieros (AFM - *Autoriteit Financiële Markten*) de los Países Bajos y la Comisión del Mercado de Valores de los Estados Unidos (SEC).

3.2 Políticas contables aplicadas.

Las políticas contables aplicadas al formular estos estados financieros consolidados resumidos intermedios no auditados son las mismas que las aplicadas a los estados financieros consolidados correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024, a excepción de la adopción de la modificación de la NIC 21, Efectos de las variaciones en los tipos de cambio de las monedas extranjeras, que entró en vigor el 1 de enero de 2025. Esta modificación no tiene ningún impacto en las políticas contables ni a los estados financieros del Grupo.

El Grupo no ha adoptado de manera anticipada ninguna norma, interpretación ni modificación que se haya emitido pero que todavía no esté en vigor.

3.3 Estimaciones y juicios contables

En los estados financieros consolidados resumidos intermedios no auditados a 30 de junio de 2025 se han utilizado estimaciones para valorar algunos de los activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos. Los temas sobre los que se realizaron estimaciones se detallan en los estados financieros consolidados del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024 (Nota 1.3.4).

3.4 Criterios de consolidación

Los criterios de consolidación a 30 de junio de 2025 son consistentes con los aplicados en los estados financieros consolidados del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024.

4. Información por segmentos

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

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

Los ingresos de Construcción y Autopistas representan el 77% y el 15%, respectivamente, de los ingresos consolidados del grupo. El segmento Aeropuertos también es un área de actividad significativa para Ferrovial, así como el segmento Energía, una área de negocio relativamente nueva para la que el Grupo tiene planes de crecimiento futuros y, por lo tanto, ambos se presentan como segmentos de información.

En la tabla a continuación se presenta la cuenta de pérdidas y ganancias por segmentos de los periodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2025 y el 30 de junio de 2024. En la columna “Resto” se incluyen los ingresos y/o gastos correspondientes a las sociedades no asignadas a ninguno de los segmentos de negocio, destacando Ferrovial SE sociedad cabecera del Grupo y sus otros negocios, como las plantas de tratamiento de residuos en el Reino Unido y los servicios a la minería en Chile, desinvertidos el 27 de junio de 2025, tal y como se comenta en la Nota 1.2, y la nueva actividad iniciada por el Grupo en 2024 relacionada con el desarrollo de proyectos de alto valor en el mercado de centros de datos denominada Infraestructura Digital. La columna “ajustes” recoge las eliminaciones de consolidación existentes entre segmentos.

Cuenta de pérdidas y ganancias consolidada resumida intermedia no auditada del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2025:

(Millones de euros)	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Energía	Resto	Ajustes	Junio de 2025
Ingresos	3.453	676	37	142	295	(134)	4.469
Otros ingresos de explotación	1	—	—	—	(1)	—	—
Cifra de ventas y otros ingresos de explotación	3.454	676	37	142	294	(134)	4.469
Total gastos de explotación	3.263	180	32	144	329	(134)	3.814
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	72	122	9	7	14	—	224
Deterioro y enajenación de inmovilizado	—	—	295	(6)	(14)	—	275
Resultado de explotación	119	374	291	(15)	(63)	—	706
Resultado derivados y otros resultados financieros	(24)	(27)	36	2	7	(2)	(8)
Resultado financiero financiación	67	(108)	28	(8)	(119)	2	(138)
Resultado financiero	43	(135)	64	(6)	(112)	—	(146)
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	—	99	5	(1)	1	—	104
Resultado antes de impuestos procedente de actividades continuadas	162	338	360	(22)	(174)	—	664
Ingreso/(gasto) por impuesto sobre sociedades	(41)	(2)	2	1	25	—	(15)
Resultado neto de impuestos procedente de actividades continuadas	121	336	362	(21)	(149)	—	649
Resultado neto de impuestos procedente de actividades discontinuadas atribuido a la sociedad dominante	—	—	—	—	13	—	13
Resultado neto	121	336	362	(21)	(136)	—	662
Resultado neto del ejercicio atribuido a socios externos	(31)	(93)	1	1	—	—	(122)
Resultado neto del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	90	243	363	(20)	(136)	—	540

ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS RESUMIDOS INTERMEDIOS NO AUDITADOS DE FERROVIAL SE DEL PERIODO DE SEIS MESES TERMINADO EL 30 DE JUNIO DE 2025

Cuenta de pérdidas y ganancias consolidada resumida intermedia no auditada del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2024

(Millones de euros)	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Energía	Resto	Ajustes	Junio 2024
Ingresos	3.371	595	30	114	251	(94)	4.267
Otros ingresos de explotación	1	–	–	–	–	(1)	–
Cifra de ventas y otros ingresos de explotación	3.372	595	30	114	251	(95)	4.267
Total gastos de explotación	3.188	167	28	119	257	(95)	3.664
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	77	115	8	5	13	–	218
Deterioro y enajenación de inmovilizado	–	132	–	–	34	–	166
Resultado de explotación	107	445	(6)	(10)	15	–	551
Resultado derivados y otros resultados financieros	(15)	(48)	62	1	12	(2)	10
Resultado financiero financiación	75	(103)	(12)	(3)	(88)	2	(129)
Resultado financiero	60	(151)	50	(2)	(76)	–	(119)
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	–	106	4	–	4	–	114
Resultado antes de impuestos procedente de actividades continuadas	167	400	48	(12)	(57)	–	546
Ingreso/(Gasto) por impuesto sobre sociedades	(36)	(19)	6	–	12	–	(37)
Resultado neto de impuestos procedente de actividades continuadas	131	381	54	(12)	(45)	–	509
Resultado neto de impuestos procedente de actividades discontinuadas atribuido a la sociedad dominante	–	–	–	–	9	–	9
Resultado neto	131	381	54	(12)	(36)	–	518
Resultado neto del periodo atribuido a socios externos	(29)	(73)	(2)	–	–	–	(104)
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	102	308	52	(12)	(36)	–	414

5. Principales variaciones del estado consolidado resumido intermedio no auditado de situación financiera.

5.1 Impacto por tipo de cambio

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

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

TIPO DE CAMBIO MEDIO	30.06.2025	30.06.2024	Variación 25/24 (*)
Libra esterlina	0,843	0,855	(1,41)%
Dólar estadounidense	1,094	1,081	1,21 %
Dólar canadiense	1,540	1,468	4,90 %
Dólar australiano	1,724	1,643	4,98 %
Zloty polaco	4,232	4,316	(1,96)%
Rupia india	94,177	89,991	4,65 %
Peso chileno	1.044,266	1.017,117	2,67 %

Para partidas de balance:

TIPO DE CAMBIO DE CIERRE	30.06.2025	31.12.2024	Variación 25/24 (*)
Libra esterlina	0,858	0,827	3,75 %
Dólar estadounidense	1,176	1,035	13,66 %
Dólar canadiense	1,603	1,489	7,64 %
Dólar australiano	1,790	1,673	6,96 %
Zloty polaco	4,247	4,278	(0,74)%
Rupia india	100,524	89,201	12,69 %
Peso chileno	1.096,080	1.031,520	6,26 %

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

Este impacto de tipo de cambio ha supuesto un impacto negativo en fondos propios atribuibles a la sociedad dominante de -358 millones de euros, registrados como diferencias de conversión (Nota 6), relacionados principalmente con el dólar estadounidense (-143 millones de euros) y el dólar canadiense (-70 millones de euros). Estas diferencias de conversión se presentan neteadas del efecto de los instrumentos de cobertura de tipo de cambio contratados por el Grupo (Nota 8.2). Aunque tiene un impacto global más limitado que el dólar canadiense y el dólar estadounidense, la depreciación de la rupia india también tuvo un impacto negativo de -116 millones de euros, que se relaciona principalmente con las inversiones de IRB Infrastructure Developers Limited (IRB) e IRB Infrastructure Trust (Private InvIT) (Nota 5.4.). La depreciación de estas divisas ha repercutido en la evolución de los principales activos y pasivos del Grupo durante los seis primeros meses del año.

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 2025 es el siguiente:

(Millones de euros)	SALDOS A 31/12/2024	RECLASIFICACIONES / DESINVERSIONES	TIPO DE CAMBIO	SALDOS A 30/06/2025
Construcción	140	-	(8)	132
Budimex	71	-	-	71
Webber	69	-	(8)	61
Autopistas	276	-	(33)	243
Cintra U.S. Corp.	276	-	(33)	243
Aeropuertos	27	-	-	27
Dalaman	27	-	-	27
Energía	46	-	(5)	41
Transchile	46	-	(5)	41
Resto	10	(10)	-	-
Servicios a la minería en Chile	10	(10)	-	-
TOTAL	500	(10)	(46)	443

Durante el periodo, el negocio de servicios a la minería en Chile se vendió el 27 de junio de 2025 (Nota 1.2).

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

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

5.3 Inmovilizado en proyectos de infraestructuras

Tal y como se recoge en la Nota 1.1 de estos estados financieros consolidados resumidos intermedios no auditados, 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, la mayoría de ellos en forma de contratos de concesión de servicios, fundamentalmente en las áreas de autopistas y aeropuertos, aunque también en las actividades de construcción, energía y desarrollo de centros de datos.

La mayoría de estos contratos de concesión de servicios se encuentran dentro del ámbito de aplicación de la CINIIF 12, que se desglosan de forma separada en el balance de situación como “Inmovilizado en proyectos de infraestructuras” en el epígrafe de activos financieros a largo plazo (distinguiendo aquellos que siguen el modelo de activo intangible de los de modelo de cuenta a cobrar). Además, los proyectos de infraestructura que no son contratos de concesión de servicios, que son muy similares a los contratos de concesión en términos económicos, se clasifican como “Inmovilizado material” en estos estados financieros consolidados resumidos intermedios no auditados.

a) Inmovilizado en proyectos de infraestructura

El inmovilizado de proyectos de infraestructuras ascienden a 12.535 millones de euros a 30 de junio de 2025 (14.147 millones a 31 de diciembre de 2024) y comprenden proyectos en el marco del modelo de activos intangibles por valor de 12.382 millones de euros (13.989 millones a 31 de diciembre de 2024) y en el marco del modelo de activos financieros por valor de 153 millones de euros (158 millones a 31 de diciembre de 2024).

Se muestra a continuación el detalle del modelo de activo intangible en proyectos de infraestructuras a 30 de junio de 2025:

ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS RESUMIDOS INTERMEDIOS NO AUDITADOS DE FERROVIAL SE DEL PERIODO DE SEIS MESES TERMINADO EL 30 DE JUNIO DE 2025

(Millones de euros)	Saldo A 31.12.24	TOTAL ADICIONES NETAS	IMPACTO POR TIPO DE CAMBIO	SALDO A 30.06.25
Autopistas España	724	–	–	724
Autopistas USA	13.757	63	(1.658)	12.162
Resto Autopistas	4	–	–	4
Inversión Autopistas	14.485	63	(1.658)	12.890
Amortización acumulada	(1.089)	(105)	101	(1.093)
Inversión neta Autopistas	13.396	(42)	(1.557)	11.797
Inversión en otros proyectos de infraestructuras	650	1	–	651
Amortización de otros proyectos de infraestructuras	(58)	(9)	–	(67)
Total inversión neta en otros proyectos de infraestructuras	592	(8)	–	584
TOTAL INVERSIÓN	15.135	64	(1.658)	13.541
TOTAL AMORTIZACIÓN Y PROVISIÓN	(1.146)	(114)	101	(1.159)
TOTAL INVERSIÓN NETA	13.989	(50)	(1.557)	12.382

Las variaciones más significativas en los activos sujetos al modelo intangible en el primer semestre del ejercicio 2025 fueron las siguientes:

- El impacto total por tipo de cambio ha supuesto una disminución de 1.557 millones de euros en 2025, atribuida totalmente a la depreciación del dólar estadounidense frente al euro.
- Incrementos de inversión en las autopistas de Estados Unidos por 63 millones de euros, fundamentalmente en North Tarrant Express, y la depreciación de las inversiones en autopistas por importe de 105 millones de euros.

El total de inversión en proyectos de infraestructuras sujetos al modelo cuenta a cobrar alcanzó los 153 millones de euros (158 millones a 31 de diciembre de 2024) y se corresponde fundamentalmente a las cantidades a cobrar a largo plazo (más de un año) de las administraciones públicas como contrapartida a los servicios prestados o inversiones realizadas en el marco de un contrato de concesión. Estos activos corresponden principalmente a la actividad de tratamiento de residuos en Reino Unido que alcanza los 75 millones de euros a 30 de junio de 2025 (77 millones a 31 de diciembre de 2024) y Concesionaria de Prisiones Lledoners con 48 millones de euros (50 millones a 31 de diciembre de 2024).

b) Inmovilizado material en proyectos de infraestructura

Se muestra a continuación el detalle del inmovilizado material a 30 de junio de 2025:

(Millones de euros)	Saldo A 31.12.24	TOTAL ADICIONES NETAS	IMPACTO POR TIPO DE CAMBIO	SALDO A 30.06.25
España	76	–	–	76
Polonia	16	51	–	67
Chile	221	(15)	(24)	182
EE.UU.	63	40	(11)	93
Inversión en proyectos de infraestructuras de inmovilizado material	376	76	(35)	417

Este inmovilizado material corresponde principalmente a infraestructuras de líneas de transmisión de electricidad en Chile, y a actividades de generación de centrales de energía solar en Polonia y en Estados Unidos (incluida la nueva adquisición de Milano Solar, véase Nota 1.2), dentro de la división de Energía, y al desarrollo de centros de datos en España y Polonia (incluida la adquisición de Sien Real, véase Nota 1.2) dentro del negocio de Infraestructuras Digitales.

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 2025 y su evolución en el año se presenta en la siguiente tabla. Dada su relevancia se presenta de forma separada la participación en la 407 ETR (48,29%), IRB Infrastructure Developers Limited (IRB: 19,86%), Infrastructure Trust (Private InvIT: 23,99%) y JFK NTO (49%).

2025 (millones de euros)	407 ETR (48,29%)	IRB (19,86%)	Private InvIT (23,99%)	JFK (49%)	OTROS	TOTAL
Saldo a 31.12.24	778	315	704	1.006	220	3.023
Aportación de capital	–	–	–	244	12	256
Participación en el resultado	93	–	(2)	2	11	104
Dividendos	(56)	(1)	(3)	–	(11)	(71)
Diferencias de tipo de cambio	(88)	(35)	(80)	(139)	(11)	(353)
Derivados	–	–	–	12	3	15
Variaciones de perímetro	1.273	–	–	–	–	1.273
Otros	–	(2)	(2)	–	2	(2)
SALDO A 30.06.25	2.000	277	617	1.125	226	4.245

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.

Detalles de información relativa a 407 ETR

Tal y como se recoge en la Nota 1.2, el 6 junio de 2025, Ferrovial completó la adquisición previamente anunciada del 3,3% aproximadamente de las acciones ordinarias de la autopista canadiense a las filiales de AtkinsRéalis Group Inc. y ejerció su opción de compra para adquirir un 1,76% adicional, tras haber recibido todas las aprobaciones necesarias. La inversión total de Ferrovial alcanzó los 1,99 mil millones de dólares canadienses (1,3 mil millones de euros), aumentando su participación total en 407 ETR del 43,23% al 48,29%.

Como se desglosa en la tabla que aparece el comienzo de esta nota, el valor de la participación en esta sociedad ha aumentado de 778 millones de euros a 2.000 millones de euros, derivado fundamentalmente de la participación adicional del 5,06% adquirida (1.273 millones de euros) y de los resultados generados durante el ejercicio (93 millones de euros por la participación de Ferrovial), parcialmente compensado por el reparto de dividendos durante el periodo (-56 millones de euros) y el impacto por tipo de cambio (-88 millones de euros).

IRB Infrastructure Developers Limited (IRB) e IRB Infrastructure Trust (Private InvIT)

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 de la información del último trimestre de IRB, que va de diciembre de 2024 a marzo de 2025. Esta manera de proceder es consistente con lo establecido en IAS 28, que contempla un decalaje máximo de tres meses entre los periodos de información de la sociedad inversora y la participada.

Los resultados reconocidos para IRB Infrastructure Developers Limited en la cuenta de pérdidas y ganancias (3 meses) al porcentaje de participación de Ferrovial alcanzaron los 0,5 millones de euros (5 millones de euros de resultados en 2024), y los resultados basados en la información financiera comunicada por IRB Infrastructure Trust (Private InvIT) para marzo de 2025 (3 meses) alcanzaron los -2 millones de euros para la participación de Ferrovial.

Aunque tiene un impacto global más limitado que el dólar canadiense y el dólar estadounidense, la depreciación de la rupia india también tuvo un impacto negativo de -116 millones de euros, tal y como se comenta en la Nota 5.1.

JFK NTO LLC

Las variaciones del patrimonio neto se explican fundamentalmente por las aportaciones de capital realizadas durante el ejercicio (244 millones de euros, frente a los 469 millones de euros durante 2024), parcialmente compensadas por el impacto negativo del tipo de cambio (-139 millones de euros, 54 millones de euros durante 2024), debido a la depreciación del dólar estadounidense durante el primer semestre del ejercicio (Nota 5.1.).

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

En el Anexo I de los estados financieros consolidados de diciembre de 2024 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.

5.5 Capital circulante

En esta nota se analiza la evolución de los epígrafes del activo relativos a “Existencias” y “Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo”, y del pasivo relativos a “Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo”. El saldo neto de dichas partidas se denomina capital circulante (ver sección 4 de los estados financieros consolidados a diciembre de 2024).

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

Millones de euros	31.12.2024	Tipo de cambio	Variaciones de perímetro	Resto	30.06.2025
Total existencias	492	(29)	—	31	494
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	1.052	(46)	(17)	57	1.046
Obra ejecutada pendiente de certificar	573	(25)	(22)	123	649
Otras cuentas a cobrar	603	(15)	(3)	(149)	436
Total deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	2.228	(86)	(42)	31	2.131
Acreedores comerciales	(1.781)	55	14	7	(1.705)
Obra certificada por anticipado	(1.227)	96	—	(6)	(1.137)
Anticipos de clientes	(392)	20	—	3	(369)
Otras cuentas a pagar a corto plazo	(502)	10	22	47	(423)
Total acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	(3.902)	181	36	51	(3.634)
TOTAL	(1.182)	66	(6)	113	(1.010)

La variación del capital circulante a junio 2025, excluyendo el impacto por tipo de cambio, alcanza los 113 millones de euros. Durante el ejercicio financiero se produjo una variación significativa en la partida 'Otras cuentas a cobrar', debido principalmente a la liquidación del préstamo con AGS (235 millones de euros) tras la finalización de la venta de la participación del Grupo en AGS (véase Nota 1.2). Por el contrario, cabe destacar el aumento de 'Obra ejecutada pendiente de certificar' (123 millones de euros), principalmente en el segmento de la Construcción en Polonia y España, así como el incremento de 'Existencias' (31 millones de euros), principalmente en Construcción en los Estados Unidos.

5.6 Provisiones

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

En los estados financieros consolidados a 31 de diciembre de 2024 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 2025, el movimiento ha sido el siguiente:

(Millones de euros)	Provisiones a largo plazo	Provisiones a corto plazo	TOTAL
Saldo a 31 de diciembre de 2024	353	958	1.311
Movimientos en el ejercicio:	7	(36)	(30)
<i>Dotaciones/reversiones con impacto en RE (otros gastos de explotación)</i>	–	20	20
<i>Dotaciones/reversiones con impacto en otras partidas de resultado</i>	13	–	13
TOTAL impacto dotaciones/reversiones	13	20	33
<i>Aplicaciones con impacto en capital circulante</i>	(6)	(56)	(63)
TOTAL impacto aplicaciones	(6)	(56)	(63)
Impacto variaciones de perímetro y otras transferencias	14	(4)	10
Impacto por diferencias de tipo de cambio	(20)	(6)	(26)
Saldo a 30 de junio de 2025	354	911	1.265

El epígrafe provisiones a largo plazo incluye fundamentalmente las provisiones para cubrir determinados riesgos a largo plazo, como los asignables a pleitos o a reclamaciones de carácter tributario o a responsabilidades derivadas de la ejecución de contratos, garantías otorgadas con riesgo de ejecución y otros conceptos similares. Los cambios durante los seis primeros meses del ejercicio se explican principalmente por la variación en las partidas de dotaciones y reversiones (13 millones de euros) fundamentalmente en la División de Autopistas por el impacto de la CINIIF 12, parcialmente compensado por el impacto negativo por tipo de cambio (-20 millón de euros), debido principalmente a la depreciación del dólar estadounidense, como se menciona en la Nota 5.1.

En el caso de las provisiones a corto plazo, este epígrafe se refiere fundamentalmente a las provisiones relativas a contratos con clientes, como son las provisiones por gastos diferidos (referidas a los costes de terminación y retirada de obra según contrato) y las provisiones por pérdidas presupuestadas. Los principales movimientos del periodo se explican por las dotaciones netas (aumento de provisiones) (20 millones de euros), relacionados principalmente con las provisiones registradas en el negocio de tratamiento de residuos en Reino Unido y en la División de Construcción. Estos se ven compensados por los importes de las aplicaciones (reducción de provisiones, -56 millones de euros), y también cabe destacar el impacto en el negocio de Construcción, y la aplicación durante el año de provisiones en el negocio de tratamiento de residuos en el Reino Unido. También cabe mencionar el impacto negativo del tipo de cambio (-6 millones de euros), debido principalmente a la depreciación del dólar estadounidense, como se ha mencionado anteriormente.

5.7 Impuestos diferidos

A continuación, se detallan los movimientos de los activos y pasivos diferidos a 30 de junio de 2025:

Impuestos diferidos (millones de euros)	31.12.2024	Var.	30.06.2025
Activo	1.159	(49)	1.110
Créditos fiscales	537	(59)	478
Derivados	197	28	225
Otros activos por impuestos diferidos	425	(18)	407
Pasivos	1.239	(119)	1.120
Diferidos ajustes valor razonable de adquisiciones	301	(36)	265
Derivados	234	(14)	220
Dif. criterio fiscal/contable	548	(56)	492
Otros pasivos por impuestos diferidos	156	(13)	143

Los principales movimientos durante el periodo tanto para activos como para pasivos por impuestos diferidos se deben principalmente a la depreciación del dólar estadounidense en comparación con diciembre de 2024.

5.8 Ingresos diferidos

Los ingresos diferidos se desglosan de la siguiente manera al 30 de junio de 2025:

(Millones de euros)	31.12.2024	Var.	30.06.2025
Subvenciones de capital	1.372	(175)	1.197
Otros ingresos diferidos	3	(1)	2
Total	1.375	(176)	1.199

Las subvenciones de capital concedidas por organismos gubernamentales están relacionadas principalmente con proyectos de infraestructuras de la División de Autopistas a 30 de junio de 2025 y 31 de diciembre de 2024.

La variación durante el año se debe principalmente al impacto de la fluctuación del tipo de cambio del dólar estadounidense (164 millones de euros).

Estas subvenciones están relacionadas principalmente con los siguientes proyectos de autopistas: 445 millones de euros y 510 millones de euros para NTE Mobility Partners a junio de 2025 y diciembre de 2024, respectivamente. 375 millones de euros y 429 millones de euros para LBJ Infrastructure Group, a junio de 2025 y diciembre de 2024, respectivamente. 189 millones de euros y 216 millones de euros para I-77 Mobility Partners LLC, a junio de 2025 y diciembre de 2024, respectivamente, y, por último, 179 millones de euros y 205 millones de euros para NTE Mobility Partners Segments 3 LLC, a junio de 2025 y diciembre de 2024 respectivamente.

Estas subvenciones de capital se registran en la cuenta de resultados de cada ejercicio al mismo ritmo que la amortización de los activos. Dado que el importe estimado para los siguientes 12 meses no es significativo, el saldo a 31 de diciembre de 2024 y a 30 de junio de 2025 se presenta como no corriente en el balance de situación.

6. Patrimonio neto

Se detallan a continuación los movimientos de patrimonio neto para el periodo de seis meses, terminado el 30 de junio de 2025:

(Millones de euros)	Atribuido a los accionistas	Atribuido a socios externos	Total patrimonio neto
Patrimonio neto a 31.12.2024	6.075	2.045	8.120
Resultado consolidado del ejercicio	540	122	662
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	(60)	(9)	(69)
Diferencias de conversión	(358)	(191)	(549)
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	(418)	(200)	(618)
Importes transferidos a la cuenta de pérdidas y ganancias	27	—	27
TOTAL INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS	149	(78)	71
Dividendo en efectivo	(40)	—	(40)
Otros dividendos	—	(221)	(221)
Compra de autocartera	(294)	—	(294)
DISTRIBUCIONES A LOS ACCIONISTAS	(334)	(221)	(555)
Ampliaciones y reducciones de capital	—	5	5
Sistemas retributivos vinculados a la acción	7	—	7
Otros movimientos	2	4	6
OTRAS TRANSACCIONES	9	9	18
Patrimonio neto a 30.06.2025	5.899	1.755	7.654

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

Resultado consolidado del ejercicio: El resultado del ejercicio se sitúa en 540 millones de euros para la sociedad dominante.

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

- Impacto en reservas de instrumentos de cobertura: El reconocimiento de las diferencias de valor de los instrumentos derivados designados como cobertura ha supuesto un impacto de -60 millones de euros en los fondos propios de la sociedad dominante, de los cuales -76 millones corresponden a las sociedades por integración global y 16 millones de euros a las de puesta en equivalencia.

- Diferencias de conversión: Tal y como se detalla en la Nota 5.1, las divisas en las que Ferrovial mantiene una mayor exposición en términos de patrimonio neto (dólar canadiense, dólar estadounidense y rupia india principalmente), han generado unas diferencias de conversión de -358 millones de euros para la sociedad dominante, relacionado principalmente con el dólar estadounidense (-143 millones de euros) y el dólar canadiense (-70 millones de euros). Estas diferencias de conversión se presentan neteadas del efecto de los instrumentos de cobertura de tipo de cambio contratados por el Grupo (Nota 8.2). Aunque tiene un impacto global más limitado que el dólar canadiense y el dólar estadounidense, la depreciación de la rupia india también tuvo un impacto negativo de -116 millones de euros.

Importes transferidos de otro resultado global a la cuenta de pérdidas y ganancias:

Este impacto se recoge en la reclasificación desde otro resultado global a los resultados de los importes acumulados en el patrimonio neto (27 millones de euros), relacionados con las diferencias de conversión (20 millones de euros) y los derivados que cubren las operaciones de desinversión (4 millones de euros), relacionados principalmente con la desinversión de la participación en AGS y la desinversión del negocio de servicios a la minería en Chile.

Distribuciones a los accionistas:

Programa de recompra y dividendo flexible:

Como se comenta en los estados financieros consolidados del Grupo del periodo terminado el 31 de diciembre de 2024, el 23 de agosto de 2024 Ferrovial SE anunció un programa de recompra de conformidad con la autorización concedida por la Junta de Accionistas que tuvo lugar el 11 de abril de 2024. El objetivo era recomprar acciones de Ferrovial en el contexto de diferentes acciones corporativas (tales como, por ejemplo, incentivos en acciones para empleados, colocación de acciones en el mercado o cancelación de las acciones recompradas) por un importe máximo de hasta 30 millones de acciones y un importe máximo de inversión de 300 millones de euros. El programa se autorizó para el periodo comprendido entre el 26 de agosto de 2024 y el 28 de febrero de 2025 (ambos inclusive).

El 13 de diciembre de 2024, Ferrovial SE anunció que aumentaba y prorrogaba el programa de recompra de acciones, ampliando su duración hasta el 30 de mayo de 2025 (incluido) y aumentando la cantidad máxima de inversión en virtud del programa a 300 millones de euros, alcanzando un total máximo de inversión de 600 millones de euros. Durante 2025, se han adquirido 6.300.460 acciones propias en el marco de este programa por un desembolso total de 266 millones de euros. Se ha decidido que las acciones adquiridas durante estos seis primeros meses se destinarán a cancelar las acciones a recomprar, reduciendo el capital social emitido de Ferrovial SE. El 2 de junio de 2025, Ferrovial SE anunció la finalización de este programa de recompra.

El 14 de marzo de 2025 Ferrovial SE anunció un nuevo programa de recompra. El objetivo era cancelar las acciones a recomprar, reduciendo el capital social emitido de la Sociedad por un importe máximo de 15 millones de acciones y un importe máximo de inversión de 500 millones de euros. El programa se autorizó para el día de negociación siguiente a la finalización del programa de recompra de Ferrovial (anunciado al mercado el 23 de agosto de 2024) hasta el 29 de mayo de 2026 (ambos incluidos). Durante 2025, se han adquirido 630,000 acciones propias en el marco de este programa por un desembolso total de 28 millones de euros.

Como consecuencia de estos programas, a lo largo de los seis primeros meses de 2025 se han adquirido 6.930.460 acciones propias a un precio medio de 42,46 euros por acción, representando un desembolso total de 294 millones de euros. Estas adquisiciones se reportan como distribuciones a los accionistas.

El 13 de mayo de 2025 Ferrovial SE anunció un dividendo flexible a cuenta por un importe total de 228 millones de euros, pagadero en efectivo o en acciones a elección de los accionistas, con cargo a las reservas de Ferrovial. El 21 de mayo de 2025 Ferrovial anunció que el dividendo por acción del capital social de Ferrovial, con un valor nominal de 0,01 euros cada uno, ascendía a 0,3182 euros. El 23 de junio de 2025 Ferrovial anunció el ratio de este dividendo flexible a cuenta, que es de una acción nueva de Ferrovial por cada 140,8733 acciones existentes de Ferrovial. El 82,48% de las acciones de Ferrovial en circulación recibió el dividendo en forma de nuevas acciones de Ferrovial. Los accionistas restantes recibieron el dividendo en forma de pago en efectivo, por un importe total de -40 millones de euros, que también se reportaron como distribuciones a los accionistas.

A lo largo del ejercicio 2025 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 31.12.2024			7.753.399
Reducción de capital	6.930.460	—	6.930.460
Sistemas retributivos	—	(481.493)	(481.493)
Otras recompras de autocartera	—	—	—
Saldo a 30.06.2025	6.930.460	(481.493)	14.202.366

La autocartera en poder de la sociedad a 30 de junio de 2025 (14.202.366 acciones) tiene un valor de mercado de 643 millones de euros.

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

Otras transacciones:

En el epígrafe “Otros dividendos” (socios externos) se recogen los dividendos correspondientes al Grupo Budimex (77 millones de euros) y a los socios externos del NTE Segmento 3(-42 millones de euros), NTE (-36 millones de euros), LBJ (-22 millones de euros), I-66 (-26 millones de euros), I-77 (-6 millones de euros) y las autopistas de Autema (-12 millones de euros).

Ampliaciones de capital socios externos: Se produce un aumento de fondos propios atribuibles a socios externos por 5 millones de euros, relacionados con la constructora I-66 Mobility Partners LLC (FAM Construction LLC).

7. Tesorería y equivalentes y deuda financiera

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

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

7.1 Tesorería y equivalentes

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

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

En este sentido, la caja restringida a corto plazo a 30 de junio de 2025 alcanzó los 18 millones de euros (18 millones de euros en diciembre de 2024).

b) Tesorería y equivalentes y caja restringida de sociedades ex proyecto de infraestructura

A 30 de junio de 2025 no había cuentas restringidas a corto plazo (2 millones de euros en diciembre 2024).

(Millones de euros)	JUN. 2025	DIC. 2024	VARIACIÓN
Caja restringida a corto plazo	—	2	(2)
Resto de tesorería y equivalentes	2.679	4.651	(1.972)
Total Tesorería y equivalentes a corto plazo	2.679	4.653	(1.974)
Caja restringida a largo plazo	10	21	(11)
Forwards asociados a la caja	—	(5)	5
Total Tesorería y Equivalentes	2.689	4.669	(1.980)

La disminución en tesorería y equivalentes se debe principalmente a la adquisición del 5,06% de 407 ETR (-1.271 millones de euros), la retribución al accionista por importe de -334 millones de euros, y las inversiones realizadas durante el ejercicio, especialmente la aportación de capital a JFK (-244 millones de euros, véase Nota 5.4.). Estos impactos se ven parcialmente compensadas por la venta de la participación del 100% en AGS (534 millones de euros).

7.2 Deuda financiera

a) Sociedades proyecto de infraestructura

(Millones de euros)	DIC. 2024	DISPOSICIONES NETAS	TIPO DE CAMBIO	VARIACIONES DE PERÍMETRO	JUN. 2025
Autopistas	7.945	18	(884)	—	7.079
Aeropuertos	94	(14)	—	4	84
Construcción	103	(3)	—	—	100
Energía	211	138	(34)	—	315
Resto	47	(1)	(2)	—	44
Total deuda sociedades proyecto de infraestructura	8.400	138	(920)	4	7.622

La deuda de las sociedades proyecto de infraestructura disminuye en -778 millones de euros con respecto a diciembre de 2024, fundamentalmente por las siguientes razones:

- La depreciación del dólar americano frente al euro (véase Nota 5.1) disminuye el endeudamiento en 920 millones de euros.

ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS RESUMIDOS INTERMEDIOS NO AUDITADOS DE FERROVIAL SE DEL PERIODO DE SEIS MESES TERMINADO EL 30 DE JUNIO DE 2025

- Con relación a las disposiciones netas (138 millones de euros), 128 millones de euros se corresponden al cierre de la financiación de Misae Solar IV, LLC en la División de Energía.

A 30 de junio de 2025 todas las sociedades proyecto de infraestructura cumplen con sus *covenants* significativos vigentes, excepto Centella Trasmisión S.A y Transchile SA, que no reportaron sus estados financieros auditados antes del 30 de junio como lo exigen los acuerdos de financiación; ambos proyectos han obtenido exenciones vigentes desde el 1 de julio de 2025. Su deuda ha sido reclasificada de largo plazo a corto plazo por un importe de 184 millones de euros.

b) Sociedades ex proyecto de infraestructura

(Millones de euros)	DIC. 2024	DISPOSICIONES NETAS	TIPO DE CAMBIO	VARIACIONES DE PERÍMETRO	JUN.2025
Construcción	14	11	—	—	25
Corporación y resto	2.875	(408)	—	(7)	2.460
Total deuda sociedades ex proyecto de infraestructura	2.889	(397)	—	(7)	2.485

La deuda de las sociedades ex proyecto de infraestructura disminuyó en 397 millones de euros en comparación con diciembre de 2024, debido principalmente al vencimiento en marzo de 2025 del bono emitido en marzo de 2017 por importe de 500 millones de euros, a la devolución del préstamo sindicado por importe de 253 millones de euros y el vencimiento de los *Euro Commercial Papers* (ECPs) por importe de 182 millones de euros. Esto se compensó parcialmente con la emisión de un nuevo bono de 500 millones de euros en enero de 2025 y de ECPs por 33 millones de euros en junio de 2025.

Además, el 27 de junio 2025, Ferrovial finalizó la desinversión del negocio de servicios a la minería en Chile (véase Nota 1.2), lo que da lugar a una disminución de la deuda de -7 millones de euros.

A continuación, se muestra las variaciones desglosando entre variación de endeudamiento con contrapartida en flujo de caja, impacto por tipo de cambio y variaciones 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)	DIC. 2024	AUMENTO/DISMINUCIÓN IMPACTO EN CAJA	TIPO DE CAMBIO	VARIACIONES DE PERÍMETRO	INTERESES CAPITALIZADOS/DE VENGADOS Y OTROS	JUN.2025
Deuda ex proyecto	2.889	(377)	—	(7)	(20)	2.485
<i>Cross currency swaps</i>	(2)	2	—	—	—	—
Posición deuda bruta, sociedades ex proyecto e infraestructura	2.887	(375)	—	(7)	(20)	2.485

8. Activos financieros no corrientes y derivados financieros

Se muestran a continuación los principales epígrafes:

Millones de euros	30.06.2025	31.12.2024	Var.
Activos financieros no corrientes	1.036	1.139	(103)
Préstamos a largo plazo a sociedades asociadas	101	101	—
Caja restringida y otros activos financieros no corrientes	303	401	(98)
Resto de activos financieros no corrientes	632	637	(5)
Derivados financieros a valor razonable (neto)	296	109	188
.	395	241	154
Derivados financieros a valor razonable (pasivo)	(98)	(132)	34

8.1 Activos financieros no corrientes

El epígrafe “Préstamos a largo plazo a sociedades asociadas” incluye préstamos otorgados a sociedades asociadas por importe de 101 millones de euros (101 millones de euros en 2024), principalmente en la división de Autopistas, en particular en la Concesionaria Ruta del Cacao, S.A.S. (70 millones de euros) y Zero Bypass Ltd. (2 millones de euros).

La partida “Caja restringida en proyectos de infraestructura y otros activos financieros no corrientes” corresponde fundamentalmente a depósitos realizados en las sociedades concesionarias de autopistas, cuyo uso está limitado a determinados objetivos dentro del contrato concesional, como pago a inversiones futuras, gastos operativos o servicio a la deuda. Durante 2025 este epígrafe disminuyó (-98 millones de euros) correspondiente fundamentalmente a NTE (-93 millones de euros).

“Otros activos financieros no corrientes” se refiere principalmente a los valores de renta fija, otros instrumentos de patrimonio, préstamos a largo plazo, bonos o depósitos, el principal componente es el 5,25% en Heathrow Airports Holdings (543 millones de euros). Las principales variaciones durante el período corresponden a:

- La actualización de la participación en HAH, que se vendió el 3 de julio de 2025, corresponde principalmente a los intereses devengados desde el anuncio de la operación (28 millones de euros), tal y como se detalla en la Nota 1.2, parcialmente compensada por el cobro de un dividendo de 15 millones de euros y diferencias de conversión negativas de 20 millones de euros.
- La liquidación final de 15 millones de euros del pago diferido por la venta de Serveo (cuenta a cobrar previamente registrada a valor actual de 12 millones de euros).
- Un nuevo préstamo de vendedor relacionado con la venta del 100% del negocio de servicios a la minería de Ferrovial en Chile (véase Nota 1.2) por 17,9 millones de euros, de los cuales 5 millones de euros se clasifican a corto plazo.

8.2 Derivados financieros

En general, la posición de derivados del Grupo y las estrategias de cobertura se han mantenido en línea con la situación descrita en detalle en los estados financieros consolidados correspondientes al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2024. Los derivados se registran por su valor de mercado a fecha de contratación y a valor razonable en fechas posteriores.

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

Millones de euros	Nocionales 30.06.2025	Saldo a 30.06.2025	Saldo a 31.12.2024	Impacto en reservas Var.	Impacto en PyG - VR	Otros impactos en balance o PyG
Derivados de inflación	75	142	134	8	2	(6)
Cobertura flujos de caja	75	142	134	8	2	(6)
Derivados tipo interés	1.607	(75)	(57)	(18)	(15)	(3)
Cobertura flujos de caja	1.602	(75)	(57)	(18)	(20)	1
Cobertura valor razonable	–	–	–	–	4	(4)
Especulativos	5	–	–	–	–	–
Cross currency swaps	1.977	155	43	113	(109)	230
Cobertura flujos de caja	–	–	1	(1)	–	(1)
Cobertura inversión neta extranjero	1.850	153	41	112	(109)	231
Especulativos	126	2	–	2	–	–
Derivados tipo de cambio	1.589	43	(40)	82	2	(10)
Cobertura flujos de caja	6	–	(2)	2	2	1
Cobertura valor razonable	534	7	(5)	12	–	13
Cobertura inversión neta extranjero	953	33	(38)	71	1	76
Especulativos	96	3	6	(3)	–	–
Equity swaps	54	39	29	10	–	–
Especulativos	54	39	29	10	–	–
Otros derivados	270	(8)	–	(8)	(8)	1
TOTAL	5.572	296	109	187	(128)	4

La variación neta de valor razonable de los derivados financieros del Grupo asciende a 187 millones de euros, cambiando su posición de activo de 109 millones de euros a cierre de diciembre de 2024 a 296 millones de euros a cierre de junio 2025.

Las principales variaciones corresponden a:

- Los derivados de tipo de cambio (82 millones de euros) y los *cross currency swaps* (113 millones de euros), destinados fundamentalmente a cubrir la volatilidad de las inversiones del Grupo en moneda extranjera, como se comenta en la Nota 6. Los principales impactos corresponden a la cobertura de las inversiones netas en EE.UU. y Canadá.
- Los derivados de tipo de interés (-18 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 (-15 millones de euros) en su mayor parte en las divisiones de Autopistas y Energía.
- Los derivados de inflación (8 millones de euros con impacto en la cuenta de pérdidas y ganancias), correspondientes a la concesionaria Autema (cuyo porcentaje de participación para el Grupo es del 76,276%).

9. Desgloses relativos a la cuenta de pérdidas y ganancias

9.1 Deterioros y enajenaciones de inmovilizado

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

Los resultados de deterioros y enajenaciones se explican principalmente por la venta de toda la participación en Airports Holdings Limited (AGS) y el negocio de servicios a la minería en Chile, como se comenta en la Nota 1.2.

A continuación, se presenta el desglose de los principales resultados relativos a deterioros y enajenaciones a junio de 2025:

(Millones de euros)	Impacto en resultado antes de impuestos	Impacto en resultado después de impuestos
AGS	297	297
Servicios a la minería en Chile	(14)	(14)
Resto	(8)	(8)
TOTAL DETERIORO Y ENAJENACIONES	275	275

9.2 Resultado financiero

Las siguientes tablas muestran en detalle la variación del resultado financiero por conceptos a junio de 2025 en comparación con junio de 2024.

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

Junio de 2025 frente al ejercicio anterior:

(Millones de euros)	2025	2024	Var. %
Ingresos financieros por financiación de proyectos de infraestructuras	13	20	(35)%
Gastos financieros por financiación de proyectos de infraestructuras	(187)	(195)	(4)%
Resultado financiero por financiación de proyectos de infraestructuras	(174)	(175)	(1)%
Resultado por derivados y otros ajustes del valor razonable de proyectos de infraestructuras	12	(1)	–
Resto resultado financiero, proyectos de infraestructuras	(49)	(33)	48%
Resto resultado financiero, proyectos de infraestructuras	(37)	(34)	9 %
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	(211)	(209)	1 %
Ingresos financieros por financiación de resto de sociedades	71	98	(28)%
Gastos financieros por financiación de resto de sociedades	(35)	(52)	(33)%
Resultado financiero por financiación de resto de sociedades	36	46	(22)%
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable resto de sociedades	49	19	158%
Resto resultado financiero resto de sociedades	(20)	25	(180)%
Resto resultado financiero resto de sociedades	29	44	(34)%
Resultado financiero de resto de sociedades	65	90	(28)%
Total resultado financiero	(146)	(119)	23 %

Tal y como se recoge en la Nota 1.2, el impacto de la desinversión de la participación restante del 5,25% en Heathrow Airports Holdings, correspondiente principalmente con los intereses devengados desde que el anuncio de la operación (28 millones de euros), se reporta como Resultado financiero por derivados y otros ajustes de valor razonable, otras sociedades.

9.3 Gasto por impuesto sobre sociedades

El gasto por impuesto sobre sociedades de los seis primeros meses del ejercicio 2025 ha sido calculado en base a la tasa impositiva que se estima será aplicable a los resultados del ejercicio anual. Así, a junio de 2025 supone un gasto de -15 millones de euros (gasto de -37 millones de euros en junio de 2024), con el siguiente desglose entre impuesto corriente e impuesto diferido:

(Millones de euros)	30.06.2025	30.06.2024
Gasto por impuesto del ejercicio	(15)	(37)
Impuesto corriente	(15)	(52)
Impuestos diferidos	0	15
Impuesto diferido del año	0	(22)
Resolución relacionada con el Real Decreto-Ley 3/2016	0	37

Hay varios factores que afectan al gasto por impuesto sobre sociedades de 1S 2025, entre los que destacan los siguientes:

- El resultado de las sociedades por puesta en equivalencia debe excluirse al incluirse neto de impuestos (104 millones de euros).

- Régimen de transparencia fiscal (85 millones de euros), que se relaciona principalmente con ganancias/pérdidas en proyectos concesionales en EE.UU. que se integran por integración global, pero su gasto/crédito fiscal asociado se reconoce únicamente en función de la participación de Ferrovial en las mismas, ya que estas sociedades tributan bajo reglas de transferencia fiscal, por lo que los accionistas son los contribuyentes según su participación en la concesión.
- Plusvalías no sujetas a impuestos (275 millones de euros), explicadas principalmente por la venta de la totalidad de su participación en Airports Holdings Limited (AGS), y el negocio de servicios a la minería en Chile (véase Nota 9.1).
- Los resultados positivos de las concesiones en EE.UU. se ven compensados por el reconocimiento de créditos fiscales de años anteriores (102 millones de euros).
- Reconocimiento de pérdidas netas acumuladas no reconocidas previamente y pérdidas fiscales no reconocidas generadas en 2025 (20 millones de euros).

Excluyendo los ajustes mencionados anteriormente, el resultado antes de impuestos ascendería a 77 millones de euros, por lo que, en comparación con el gasto por impuesto de sociedades del periodo (15 millones de euros), el tipo impositivo efectivo resultante sería del 20 %.

El gasto por impuestos corriente (-15 millones de euros) incluye el impacto de los impuestos corrientes del ejercicio y de ejercicios anteriores, destacando Polonia (-9 millones de euros) y Canadá (-3 millones de euros). El impacto por impuestos diferidos se corresponde a Polonia (-6 millones de euros) compensado fundamentalmente por Turquía (4 millones de euros).

Por su parte, los resultados de diciembre de 2024 se vieron impactados positivamente (37 millones de euros) como consecuencia de la “Resolución relacionada con el Real Decreto-Ley 3/2016”, relacionada con esta resolución positiva a favor de Ferrovial. Tal y como se informó en los Estados Financieros Consolidados de diciembre de 2023, el 18 de enero de 2024, el Tribunal Constitucional español anunció oficialmente su fallo relacionado con este asunto, resolviendo que el uso del RDL no resultaba adecuado para modificar los elementos esenciales del Ley de Impuesto sobre Sociedades (IS), y que esta práctica incumplía los requisitos constitucionales. Por los motivos ya mencionados, la Sociedad registró este impacto positivo a junio de 2024. Los 37 millones de euros se corresponden al impacto del impuesto sobre sociedades de años anteriores. La Sociedad no ha reconocido ningún impacto de esta resolución en la recuperabilidad futura de pasivos fiscales de ejercicios anteriores, dada la posibilidad prevista de que el Congreso apruebe una ley similar que pudiera imponer los mismos límites anteriores para utilizar estas pérdidas netas de explotación.

9.4 Resultado de actividades discontinuadas

Durante 2025, el resultado de actividades discontinuadas ascendía a 13 millones de euros y se corresponde con las cantidades variables (*earn-outs*) recibidas en relación con el proceso de desinversión de la antigua división de Servicios.

10. Pasivos y activos contingentes y compromisos de inversión.

10.1. Litigios

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

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

Los procedimientos más significativos se describen en los estados financieros consolidados de 2024 y se enumeran a continuación. Asimismo, se ofrece una descripción de los principales cambios, junto con litigios que han surgido en 2025.

a) Litigios relacionados con el negocio de Autopistas

Los procedimientos más significativos se describen en los estados financieros consolidados de 2024 y son los siguientes:

- Autopistas estadounidenses – NTE 35W: El 11 de febrero de 2021 se produjo un accidente múltiple en la autopista 35W Managed Lanes, en Fort Worth, Tejas, en el que se vieron implicados 133 vehículos, con el resultado de seis muertos y numerosos heridos. Como consecuencia de este incidente, la sociedad concesionaria NTE Mobility Partners Segment 3 LLC, en la que Ferrovial tiene una participación del 53,66%, fue parte, junto con otras entidades del Grupo codemandadas y varias sociedades estadounidenses ajenas al Grupo, en 29 demandas que se interpusieron. De estas, a 31 de diciembre de 2024, dos casos se habían resuelto por completo y otro caso adicional se había resuelto parcialmente por las partes. Durante 2025, se han resuelto por completo cuatro casos adicionales. La fase de instrucción sigue en curso en los 23 casos restantes. Se ha señalado el juicio en uno de los casos para el 1 de diciembre de 2025.

- Portugal - Auto-Estradas Norte Litoral, S.A.: La masa concursal de J. Gomes - Construções do Cávado, S.A., interpuso una demanda civil contra Cintra Infrastructures SE en la que se solicitaba la invalidez de la compra de las acciones de Auto-Estradas Norte Litoral, S.A. por parte de Cintra Infrastructures SE a J. Gomes - Concessões Norte, Unipessoal, Lda.

Durante 2025 no se han producido cambios significativos en estos procedimientos distintos de los descritos anteriormente ni han surgido nuevos litigios significativos.

b) Litigios relacionados con el negocio de Construcción

Los procedimientos más significativos se describen en los estados financieros consolidados de 2024 y son los siguientes:

- Negocio de Construcción en España: En 2019 la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) abrió un expediente sancionador a Ferrovial Construcción, S.A. y otras empresas constructoras por supuestos comportamientos contrarios a la libre competencia.
- Proyecto D4R7 (Eslovaquia): Hay tres procesos en curso:
 - Investigación penal por presuntos riesgos ambientales asociados a los permisos obtenidos para el uso de tierra procedente de dos canteras privadas en Jánošíková.
 - Investigación penal por presuntos riesgos ambientales asociados a los permisos obtenidos para el uso de tierra de relleno en Blatná na Ostrove.
 - Investigación penal por presunta manipulación de residuos no autorizada en un terraplén en Jarovce.
- Proyecto Bucaramanga (Colombia): En diciembre de 2023, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) de Colombia impuso una sanción por retrasos en el proyecto a la concesionaria del proyecto Ruta del Cacao, Concesionaria Ruta del Cacao, S.A.S. Esta sanción se ha recurrido.
- Proyecto de la I-66 (EE.UU.): En junio de 2024, las tres partes implicadas (el contratista de diseño y construcción, el promotor y el Departamento de Transporte de Virginia) acordaron la finalización del proyecto. No obstante, el litigio presentado en relación con la pandemia de Covid-19 y las cuestiones asociadas sigue abierto.
- Unidad de alimentación en Turów (Polonia): Pleito contra Budimex S.A. y otras dos sociedades en el que se reclaman 248,2 millones de euros en concepto de daños y perjuicios por supuestas retrasos y defectos en disputa.

Durante 2025 no han surgido nuevos litigios significativos.

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

El pasivo contingente más significativo se describe en los estados financieros consolidados de 2024 y es el siguiente:

- Proyecto Centella (Chile): En 2018, la República de Chile adjudicó el diseño, la construcción y la explotación de una nueva línea de transmisión de doble circuito de 252 kilómetros, 220 kV - 580 MVA ("Proyecto Centella") a Centella Transmisión S.A. Debido a circunstancias imprevistas, incluidos sucesos de fuerza mayor que afectan a la construcción y finalización del proyecto, el Proyecto sufrió ciertos retrasos que podrían afectar al cumplimiento de los plazos para su finalización.

Centella Transmisión S.A. ha presentado una solicitud de prórroga al Ministerio de Energía chileno amparándose en los sucesos de fuerza mayor arriba mencionados, que sigue pendiente de respuesta, y que podría permitirle finalmente cumplir con el nuevo plazo fijado para el hito correspondiente.

En caso de que el Ministerio de Energía no acepte la solicitud de Centella, puede que proceda al cobro de una fianza y que aplique sanciones en virtud del contrato. Aunque los sucesos de fuerza mayor se deben evaluar en función de cada caso, el Ministerio de Energía en el pasado ha concedido diferentes ampliaciones de hitos debido a causas de fuerza mayor en proyectos de transmisión. En vista de lo anterior, a fecha de hoy, el resultado de este riesgo es incierto.

Durante 2025, no se han producido cambios significativos en este pasivo contingente ni han surgido nuevos litigios significativos.

d) Litigios de carácter fiscal

Los procedimientos más significativos se describen en los estados financieros consolidados de 2024 y son los siguientes:

- Los procedimientos fiscales relativos a la amortización fiscal del fondo de comercio financiero derivado de las adquisiciones de Amey y Swissport:
Ferrovial, el Reino de España, y otras sociedades españolas afectadas solicitaron con éxito ante el Tribunal General de la Unión Europea la anulación de la decisión de la Tercera Comisión de 15 de octubre de 2014.

La Comisión impugnó ante el Tribunal de Justicia las sentencias mediante las que el Tribunal General anuló su decisión (Sentencias de 27 de septiembre de 2023).

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea desestima los recursos de la Comisión a favor de Ferrovial (Sentencias de 26 de junio de 2025). El Tribunal señala que en las decisiones iniciales se establece expresamente que las excepciones a las obligaciones de cese y recuperación se refieren tanto a las adquisiciones directas como indirectas de participaciones. Dado que se había establecido definitivamente que dichas decisiones iniciales eran legales, el Tribunal General se vio obligado a inferir de ellas, como así lo hizo, que dichas excepciones se referían a ambos tipos de adquisición de participaciones. Por lo tanto, ambos tipos de participaciones están protegidos por las expectativas legítimas que reconoce la Comisión en las decisiones iniciales. Asimismo, el principio de seguridad jurídica impide a la Comisión calificar la deducción fiscal del fondo de comercio financiero resultante de adquisiciones indirectas de participaciones como un nuevo régimen de ayudas estatales que se ha aplicado de forma ilegal.

La Sociedad espera que el Grupo recupere un importe de 45 millones de euros, más los intereses de demora, en relación con los ejercicios 2006 a 2021, que ascienden a 6 millones de euros.

- Inconstitucionalidad del Real Decreto-Ley 3/2016: el 18 de enero de 2024 el Tribunal Constitucional se pronunció en relación con el Real Decreto-Ley 3/2016 (RDL 3/2016), por el que se adoptan medidas en el ámbito tributario dirigidas a la consolidación de las finanzas públicas, que modificaba el impuesto sobre sociedades limitando la compensación de pérdidas fiscales (límite actual del 25% frente al 70% anterior al RDL 3/2016), estableciendo límites a la aplicación de deducciones por doble imposición y obligando a la integración en la base imponible de las pérdidas por deterioro de las inversiones de cartera deducidas en ejercicios anteriores.

El fallo del Tribunal Constitucional español, publicado oficialmente el 20 de febrero de 2024, resuelve que el uso del Real Decreto-Ley no resulta adecuado para modificar los elementos esenciales del Impuesto sobre Sociedades (IS), y esta práctica incumple los requisitos constitucionales. Basándose en los fundamentos mencionados, el Tribunal Constitucional español anuló el RDL 3/2016, que se considera nulo de pleno derecho. La Sociedad interpuso varias demandas en relación con su liquidación del IS correspondiente a los ejercicios fiscales 2016 a 2023, basándose en estos mismos argumentos.

Basándose en el fallo de la sentencia del Tribunal Constitucional, la Sociedad consideró que era virtualmente cierto que obtendría una sentencia favorable, ascendiendo a 30,6 millones de euros el importe que el Grupo esperaba recuperar a 31 de diciembre de 2024 en relación con los ejercicios 2016 a 2023. La Sociedad registró este impacto en el ejercicio 2024. El importe pendiente de cobro a 30 de junio de 2025 es de 28 millones de euros.

Durante 2025 no se han producido cambios significativos en estos procedimientos distintos de los descritos anteriormente ni han surgido nuevos litigios significativos.

10.2. Garantías

a) Avales bancarios y otras garantías otorgadas por compañías aseguradoras

A 30 de junio de 2025, las sociedades del Grupo tenían prestados avales bancarios y otras garantías otorgadas por compañías aseguradoras por un total de 8.548 millones de euros (8.260 millones de euros en diciembre de 2024), desglosados en: i) 2.599 millones de euros correspondientes a avales otorgados por entidades financieras (2.888 millones de euros en diciembre de 2024), ii) 5.949 millones de euros de garantías otorgadas por agencias de *bonding* y compañías de seguros (5.372 millones de euros en diciembre de 2024). 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.

Dentro del total de avales, 153 millones de euros (359 millones a 31 de diciembre de 2024) garantizan inversiones comprometidas en el capital de proyectos de infraestructuras, con 62 millones de euros relativos al proyecto JFK (Nota 10.3).

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

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

A continuación, se detalla el importe de este tipo de garantías vivas a 30 de junio de 2025 y de su variación con respecto a diciembre de 2024:

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

El importe de estas garantías asciende a 95 millones de euros a 30 de junio de 2025 (111 millones de euros a 31 de diciembre de 2024).

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

Las garantías en relación con la financiación de los proyectos de infraestructura ascienden a 24 millones de euros al porcentaje de participación del Grupo Ferrovial (25 millones de euros a 31 de diciembre de 2024).

b.3) Otras garantías otorgadas a proyectos de infraestructuras

El Grupo "Thalia" opera instalaciones de tratamiento de residuos en Allerton, Northampton, Cambridge, Milton Keynes y la Isla de Wight en el Reino Unido. La mayoría de sus instalaciones se operan bajo contratos de concesión con diferentes autoridades locales. Los cuatro principales contratos de concesiones representan la mayoría de nuestras operaciones de gestión de residuos y se prevé que venzan entre 2026 y 2043.

El importe de las garantías otorgadas por diferentes empresas del Grupo asciende a 116 millones de libras (135 millones de euros) a 30 de junio de 2025 (135 millones de euros). Las garantías son limitadas pero las limitaciones no aplican en caso de responsabilidad como consecuencia de ciertos escenarios, incluido por fallecimiento o daños personales, fraude, conducta dolosa y/o criminal o por abandono.

En los últimos años, las plantas han tenido problemas con la puesta a punto y la explotación - todas las instalaciones están operativas. A 30 de junio de 2025, el Grupo tiene reconocida una provisión por pérdidas futuras en relación a estas plantas por importe de 29 millones de libras. Dicha provisión no incluye los gastos generales de dicho negocio que se estiman en una cifra de 8 millones de libras anuales.

b.4) Garantías otorgadas en los procesos de desinversión

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

Las garantías que cumplen los requisitos establecidos en la normativa contable para su registro (NIC 37) están provisionadas a 30 de junio de 2025, por importe de 19 millones de euros (19 millones de euros en diciembre de 2024). Las principales garantías se desglosaron en los Estados Financieros de diciembre de 2024.

c) Garantías recibidas de terceros

A 30 de junio de 2025 Ferrovial cuenta con garantías recibidas de terceros por un total de 1.514 millones de euros (1.575 millones a diciembre de 2024), fundamentalmente provenientes de las sociedades de Ferrovial Construcción en Estados Unidos por un importe total de 1.142 millones de euros, Grupo Budimex por 172 millones de euros y resto de sociedades de Construcción por 200 millones de euros, destacando las sociedades de Reino Unido por 118 millones de euros.

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

10.3. Compromisos

a) Compromisos de inversión

Los compromisos de inversión asumidos por el Grupo en relación con las aportaciones de capital en proyectos de infraestructuras son de 222 millones de euros (427 millones de euros en diciembre de 2024). Además de este importe, 152 millones de euros están pendientes del cierre financiero. Cabe señalar que parte de dichos compromisos están garantizados con avales otorgados por terceros por 153 millones de euros (62 millones de euros correspondientes al proyecto de JFK). La disminución en compromisos de inversión durante los seis primeros meses de 2025 se debe principalmente a las inversiones realizadas en el nuevo proyecto de la Terminal Uno del aeropuerto JFK de Nueva York.

Los compromisos de inversión en sociedades en las que Ferrovial tiene una participación minoritaria ascienden a 25 millones de euros, que desarrollan proyectos de innovación relacionados principalmente con construcción, energía y movilidad (35 millones de euros en diciembre de 2024).

b) Compromisos medioambientales

No se han producido variaciones con respecto a lo informado en los Estados Financieros del ejercicio 2024 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 2025 y 2024 por categoría profesional y separando entre hombres y mujeres es la siguiente:

CATEGORÍA	30.06.2025			VAR. 25/24
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	
Consejeros ejecutivos	2	—	2	— %
Alta dirección	11	3	14	(7,0)%
Ejecutivos	2.966	796	3.762	3,0 %
Gerentes/Profesionales/Supervisores	1.554	753	2.307	5,0 %
Profesionales	2.728	1.556	4.284	— %
Administrativos/Soporte	593	725	1.318	(13,0)%
Operarios	9.881	475	10.356	(23,0)%
Total	17.735	4.308	22.043	(13,0)%

CATEGORÍA	30.06.2024		
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Consejeros ejecutivos	2	—	2
Alta dirección	11	4	15
Ejecutivos	2.914	752	3.666
Gerentes/Profesionales/Supervisores	1.522	673	2.195
Profesionales	2.724	1.566	4.290
Administrativos/Soporte	727	784	1.511
Operarios	12.874	642	13.516
Total	20.774	4.421	25.195

La plantilla disminuyó un (13,0)% (-3,152 empleados) en comparación con el 30 de junio de 2024, principalmente como consecuencia de la desinversión del negocio de servicios de minería en Chile el 27 de junio de 2025, comentada en la Nota 1.2.

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

NEGOCIO	30.06.2025			VAR. 25/24
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	
Construcción	14.696	3.402	18.098	(10,0)%
Autopistas	477	192	669	(6,0)%
Aeropuertos	195	48	243	(1,0)%
Energía	1.421	205	1.626	3.323%
Resto	4.453	764	5.218	13%
Total	21.242	4.611	25.853	0,3%

NEGOCIO	30.06.2024		
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Construcción	16.689	3.492	20.181
Autopistas	508	201	709
Aeropuertos	201	44	245
Energía	30	17	47
Resto	3.955	644	4.599
Total	21.383	4.398	25.781

12. Comentarios sobre estacionalidad

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

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

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

13. Operaciones vinculadas

Las operaciones con partes vinculadas se reportan de acuerdo con (i) los criterios establecidos en la Norma Internacional de Contabilidad 24 (“NIC 24”) y (ii) las Instrucciones Generales de la Parte I, Punto 7.B. del Formulario 20-F. Estas operaciones entre la Sociedad (o las empresas de su Grupo) y partes vinculadas, realizadas en condiciones de mercado y en el curso ordinario de los negocios en los primeros seis meses de 2025 y 2024, se desglosan a continuación en cuatro categorías distintas.

Si la parte vinculada ha tenido esa consideración durante un periodo inferior al semestre, se indican las operaciones realizadas durante dicho periodo.

a) Operaciones entre Ferrovial SE y su personal directivo clave¹.

Esta sección establece las operaciones a informar entre la Sociedad y su personal directivo clave, sus familiares cercanos o sociedades en las que unos u otros tienen el control o el control conjunto, o las entidades sobre las que puedan ejercer una influencia significativa. También incluye operaciones con empresas que tienen un miembro del personal directivo clave en común con la Sociedad.

Miles de euros		30.06.2025			30.06.2024		
GASTOS E INGRESOS	a) Operaciones con Ferrovial SE	Total gastos e ingresos	Saldo a 30/06/2025	a) Operaciones con Ferrovial SE	Total gastos e ingresos	Saldo a 30/06/2024	
Gastos financieros	(47)	(47)	(47)	(111)	(111)	–	
Recepción de servicios	–	–	–	–	–	–	
GASTOS	(47)	(47)	(47)	(111)	(111)	–	
Ingresos financieros	–	–	–	–	–	–	
Prestación de servicios	–	–	–	–	–	–	
INGRESOS	–	–	–	–	–	–	

Miles de euros		30/06/2025		30/06/2024	
OTRAS TRANSACCIONES:	a) Operaciones con Ferrovial, SE	Saldo a 30/06/2025	a) Operaciones con Ferrovial, SE	Saldo a 30/06/2024	
Acuerdos de financiación préstamos y aportaciones de capital (prestatario)	–	–	–	–	
Garantías y avales recibidos	(20.273)	(20.273)	(19.872)	(19.872)	
Liquidaciones derivados	–	–	–	–	

b) Operaciones entre sociedades dependientes de la Sociedad y personal directivo clave de Ferrovial SE¹.

Esta sección establece las operaciones a informar entre sociedades del Grupo y el personal directivo clave de la Sociedad, sus familiares cercanos o sociedades en las que unos u otros tienen el control o el control conjunto, o las entidades sobre las que puedan ejercer una influencia significativa. También incluye operaciones con empresas que tienen un miembro del personal directivo clave en común con la Sociedad.

Miles de euros		30.06.2025			30.06.2024		
GASTOS E INGRESOS	b) Operaciones con filiales	Total gastos e ingresos	Saldo a 30/06/2025	b) Operaciones con filiales	Total gastos e ingresos	Saldo a 30/06/2024	
Gastos financieros	(65)	(65)	(65)	(5.346)	(5.346)	–	
Recepción de servicios	(3.921)	(3.921)	(97)	(4.913)	(4.913)	(993)	
GASTOS	(3.986)	(3.986)	(162)	(10.260)	(10.260)	(993)	
Ingresos financieros	592	592	–	2.000	2.000	–	
Prestación de servicios	5.205	5.205	1.651	3.273	3.273	1.082	
INGRESOS	5.797	5.797	1.651	5.272	5.272	1.082	

Miles de euros		30/06/2025		30/06/2024	
OTRAS TRANSACCIONES:	b) Operaciones con filiales	Saldo a 30/06/2025	b) Operaciones con filiales	Saldo a 30/06/2024	
Acuerdos de financiación préstamos y aportaciones de capital (prestatario)	(116.296)	(116.296)	(230.832)	(230.832)	
Garantías y avales recibidos	(50.253)	(50.253)	(115.816)	(115.816)	
Liquidaciones derivados	435	435	1.067	1.067	

¹ En esta Nota 13, el término “personal directivo clave” incluye, de conformidad con la normativa relacionada de transacciones de parte, a los consejeros y a los altos cargos de la Sociedad que cuentan con autoridad y responsabilidad para planificar, dirigir y controlar las actividades de Ferrovial.

c) Operaciones con sociedades puestas en equivalencia

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

(Millones de euros)	30.06.2025	30.06.2024
Recepción de servicios	(1)	(1)
Servicios prestados	37	77
Gastos/ingresos financieros netos	13	17
	30.06.2025	31.12.2025
Deudas con partes vinculadas	31	29
Cuentas a cobrar de partes vinculadas	48	26
Cuentas a cobrar/(cuentas a pagar) netas debido a transacciones financieras	599	293

d) Operaciones entre empresas 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 los Estados Financieros Consolidados correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024, 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, dentro del ámbito de aplicación de la CINIF 12, 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 los primeros seis meses de 2025, la División de Construcción de Ferrovial ha reconocido como ventas por dichas obras un importe de 81 millones de euros (a 30 de junio de 2024, 144 millones de euros), de los que 31 millones de euros corresponden a sociedades 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 de 3 millones de euros en los primeros seis meses de 2025, de los que 2 millones de euros corresponden a sociedades puestas en equivalencia.

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

Se presenta a continuación el desglose de las retribuciones percibidas por el conjunto de los administradores de la Sociedad en su calidad de miembros del Consejo de Administración de Ferrovial SE, así como por los integrantes de la alta dirección de Ferrovial, entendiéndose por tales aquellas personas que formen parte del Comité de Dirección de la Sociedad o tengan dependencia directa del Consejo, Comisión Ejecutiva o Consejero Delegado de la Sociedad (con excepción de aquellos que son al tiempo Consejeros Ejecutivos, que se incluyen dentro de la retribución recibida por el Consejo de Administración):

Concepto retributivo	Importe (miles de euros)	
	30.06.2025	30.06.2024
CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN:		
Remuneración de los Consejeros Ejecutivos:	10.606	10.102
Retribución fija	1.625	1.475
Retribución variable	4.883	4.734
Operaciones con acciones y/u otros instrumentos financieros	4.098	3.893
Retribución de los Consejeros en su condición de tales (*):	862	547
Asignación Fija	505	210
Dietas por asistencia	357	337
TOTAL	11.468	10.649
ALTA DIRECCIÓN:	30.06.2025	30.06.2024
Total retribuciones recibidas por la alta dirección	22.020	14.885

(*) De acuerdo con la Política de Remuneraciones de los Consejeros, este tipo de remuneración también aplica a los Consejeros Ejecutivos.

Retribuciones del Consejo de Administración

Retribución de los Consejeros Ejecutivos

La variación con respecto al período anterior se debe en parte al aumento de la remuneración fija de los Consejeros Ejecutivos, tras los cambios aprobados en la Política de Remuneraciones de los Consejeros. Además, un mejor rendimiento de los incentivos a corto y largo plazo (90 % en 2025 frente al 80 % en 2024) y el significativo aumento del precio de la acción de los incentivos a largo plazo (40,369 EUR en 2025 frente a 36,045 EUR en 2024) también han contribuido a esta variación.

Remuneración de los Consejeros en su condición de tales

El incremento de la asignación fija y las dietas de asistencia de los Consejeros respecto al ejercicio anterior se debe principalmente a los mayores importes establecidos para estos conceptos en la nueva Política de Remuneraciones de los Consejeros, aprobada por la Junta General de Accionistas el 24 de abril de 2025 y de aplicación retroactiva desde el 1 de enero de 2025. Esta nueva Política de Remuneraciones de los Consejeros introdujo las siguientes modificaciones en la remuneración de los Consejeros en su condición de tales:

- El importe máximo de remuneración anual para todos los Consejeros se establece en 2.280.000 EUR (frente a 1.900.000 EUR en la anterior Política de Remuneración de Consejeros).
- La remuneración de los Consejeros consta de los siguientes elementos: (i) una asignación fija trimestral; (ii) dietas de asistencia a las reuniones del Consejo y de sus Comités; y (iii) pago en acciones: Los Consejeros podrán recibir un máximo del 20% de su remuneración anual total en acciones. La concesión de estas acciones no está vinculada a ninguna métrica de rendimiento y se otorgan para una inversión a largo plazo.

Retribuciones de la Alta Dirección

La variación con respecto al período anterior se debe a un mejor rendimiento de los incentivos y a un aumento en el precio de las acciones de incentivos a largo plazo mencionados anteriormente. Además, algunos cambios en la alta dirección, como salidas y expatriaciones, y el pago de emolumentos extraordinarios, también han contribuido a este aumento.

Asimismo, para cubrir la remuneración extraordinaria de ciertos directivos (incluido el Consejero Delegado), sujeta a las circunstancias descritas en la Nota 6.6 de los Estados Financieros Consolidados de diciembre de 2024, la Sociedad realiza aportaciones anuales a un plan de seguro de ahorro colectivo del que es titular y beneficiaria. Dichas contribuciones están cuantificadas en función de un porcentaje de la remuneración monetaria total de los asegurados. Las aportaciones realizadas durante el primer semestre de 2025 ascendieron a 2.432 miles de euros, de los cuales 642 miles de euros corresponden al Consejero Delegado.

Las notas 6.6 y 6.7 de los estados financieros consolidados al 31 de diciembre de 2024 describen en detalle la remuneración del Consejo de Administración y la alta dirección, así como el funcionamiento de los planes de remuneración basados en acciones. Estas notas deben leerse en conjunto con los cambios mencionados anteriormente.

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.

16. Acontecimientos posteriores al cierre

Como se indica en la Nota 1.2, la finalización total de la desinversión de la participación restante del 5,25% en HAH según el acuerdo de venta se ejecutó finalmente el 3 de julio de 2025, una vez cumplidas las condiciones regulatorias que sean de aplicación, con un impacto en efectivo de 466 millones de libras (551 millones de euros), además del dividendo ya cobrado en marzo de 2025 de 13 millones de libras (16 millones de euros).

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

17. Explicación añadida para la traducción al español

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

Declaración de Responsabilidad

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

- i. los estados financieros consolidados resumidos intermedios correspondientes al periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2025 expresan la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de Ferrovial SE y de las entidades incluidas en la consolidación tomadas en su conjunto; y
- ii. el informe de gestión consolidado intermedio correspondiente al periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2025 ofrece una imagen fiel de la información requerida de conformidad con el artículo 5:25d, apartados 8 y 9, de la Ley de Supervisión Financiera holandesa relativa a Ferrovial SE y a las entidades incluidas en la consolidación tomadas en su conjunto.

Ámsterdam, 29 de julio 2025

Consejo de Administración

D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo
Consejero ejecutivo (Presidente)

D. Óscar Fanjul Martín
Consejero no ejecutivo (Vicepresidente)

D. Ignacio Madridejos Fernández
Consejero ejecutivo (Consejero Delegado)

D^a. María del Pino y Calvo-Sotelo
Consejera no ejecutiva

D. José Fernando Sánchez-Junco Mans
Consejero no ejecutivo

D. Philip Bowman
Consejero no ejecutivo

D^a. Hanne Birgitte Breinbjerg Sørensen
Consejera no ejecutiva

D. Bruno Di Leo
Consejero no ejecutivo

D. Juan Hoyos Martínez de Irujo
No ejecutivo (Consejero Principal)

D. Gonzalo Urquijo Fernández de Araoz
Consejero no ejecutivo

D^a. Hildegard Wortmann
Consejera no ejecutiva

D^a. Alicia Reyes Revuelta
Consejera no ejecutiva

Ferrovial SE y sociedades dependientes

Informe de revisión de estados financieros
intermedios resumidos consolidados correspondientes
al período de seis meses terminado el 30 de junio de 2025
Informe de gestión intermedio



“Esta versión de nuestro informe es una traducción libre del original, elaborado en inglés. Se ha tomado el máximo cuidado para garantizar que la traducción sea una representación fiel del documento original. Sin embargo, en cualquier asunto de interpretación de información, puntos de vista u opiniones, la versión original de nuestro informe prevalece sobre esta traducción.”

Informe de revisión de estados financieros intermedios resumidos consolidados

A los accionistas y al consejo de administración de Ferrovial SE, por encargo de la dirección:

Introducción

Hemos revisado los estados financieros intermedios resumidos consolidados adjuntos de Ferrovial SE (la Sociedad) y sus sociedades dependientes (el Grupo), que comprenden el estado de situación financiera al 30 de junio de 2025, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado del resultado global, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y las notas explicativas, todos ellos resumidos y consolidados, relativos al periodo de seis meses terminado en dicha fecha. Los administradores de la Sociedad dominante son responsables de la preparación y presentación de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados 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. Nuestra responsabilidad es expresar una conclusión sobre estos estados financieros intermedios resumidos consolidados basada en nuestra revisión.

Alcance de la revisión

Hemos llevado a cabo nuestra revisión de conformidad con la Norma Internacional de Trabajos de Revisión 2410, Revisión de Información Financiera Intermedia realizada por el Auditor Independiente de la Entidad. Una revisión de estados financieros intermedios consiste en hacer indagaciones, principalmente ante las personas responsables de los asuntos financieros y contables, así como en aplicar procedimientos analíticos y otros procedimientos de revisión. Una revisión tiene un alcance sustancialmente menor que el de una auditoría y, en consecuencia, no nos permite obtener una seguridad de que hayan llegado a nuestro conocimiento todas las cuestiones significativas que pudieran haberse identificado en una auditoría. En consecuencia, no expresamos una opinión de auditoría.

Conclusión

Basándonos en nuestra revisión, que en ningún momento puede ser entendida como una auditoría de cuentas, no ha llegado a nuestro conocimiento ninguna cuestión que nos lleve a pensar que los estados financieros intermedios resumidos consolidados adjuntos no están preparados, en todos los aspectos significativos, 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 estados financieros intermedios resumidos.-

*PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L., Torre PwC, Pº de la Castellana 259 B, 28046 Madrid, España
Tel.: +34 915 684 400 / +34 902 021 111, Fax: +34 915 685 400, www.pwc.es*



Párrafos de énfasis

Llamamos la atención sobre la nota 3.1 adjunta, en la que se menciona que los citados estados financieros intermedios resumidos consolidados no incluyen toda la información que requerirían unos estados financieros consolidados completos preparados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea, por lo que los estados financieros intermedios resumidos consolidados adjuntos deberán ser leídos junto con las cuentas anuales consolidadas del Grupo correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024. Nuestra conclusión no ha sido modificada en relación con esta cuestión.

Otras cuestiones

Informe de gestión intermedio

Hemos leído la otra información que acompaña a los estados financieros intermedios resumidos consolidados correspondientes al periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2025 y hemos evaluado e informado sobre su concordancia con los mismos a partir del conocimiento de la entidad obtenido en la realización de la revisión de dichos estados financieros intermedios resumidos consolidados, y si dicha información presenta o no incorrecciones materiales. No tenemos nada que informar a este respecto.

PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L.

El informe original fue firmado por Goretty Álvarez González el 29 de julio de 2025.