



ferrovial

For a world on the move

Ferrovial SE & Dependientes

Informe de Gestión y Estados Financieros Consolidados

Resumidos Intermedios

junio 2023

Member of
**Dow Jones
Sustainability Indices**
Powered by the S&P Global CSA

Sustainability Award
Silver Class 2022

S&P Global



FTSE4Good

MSCI
ESG RATINGS



CCC B BB BBB **A** AA AAA



Informe de Gestión y Estados Financieros
Consolidados Resumidos Intermedios
junio 2023

ferrovial

For a world on the move



Ferrovial SE y Sociedades Dependientes

Informe de Gestión Intermedio
Resultados enero-junio 2023

AVISO LEGAL

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

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



Resultados de Ferrovial enero-junio 2023

- **El tráfico en 407 ETR se incrementó en un +21,9% en 1S 2023 frente a 1S 2022**, debido principalmente al levantamiento por parte de la provincia de Ontario de todas las restricciones relacionadas con el COVID-19 que estaban en vigor durante 1T 2022, lo que provocó un aumento de la movilidad y de los desplazamientos a los lugares de trabajo en 2023. En 2T 2023, el crecimiento del tráfico también se vio favorecido por un aumento de las actividades de construcción de rehabilitación en la Autopista 401 y por unas condiciones meteorológicas favorables. Las ventas fueron de 700 millones de dólares canadienses, incrementándose un +22,3% debido a la tendencia positiva de los volúmenes de tráfico.
- **Las Managed Lanes mostraron un fuerte crecimiento del tráfico en el semestre.** Todas las Managed Lanes (MLs) registraron un sólido crecimiento en el ingreso medio por transacción vs 1S 2022 con las ML en Texas superando la última actualización del soft cap (+6,5% en 2023): LBJ +11,3%, NTE 35W +10,6% y NTE +9,8%. Este mismo indicador se incrementó en un +37,2% en la I-77, esta autopista no tiene límite tarifario. I-66 alcanzó unos ingresos medios por transacción de 4,8 dólares en 1S 2023, con el tráfico y los ingresos en periodo de ramp up.
- **Los aeropuertos mostraron una recuperación constante del tráfico antes de la temporada alta de verano.** Heathrow recibió 37,1 millones de pasajeros en 1S 2023 (+42,1% vs 1S 2022), el tráfico sigue mejorando frente a los niveles de 2019 alcanzando un -4,3% en 1S 2023 vs 1S 2019. El número de pasajeros en junio estanco fue de más de 7,0 millones, el mejor mes desde agosto de 2019 (-2,8% vs junio de 2019). AGS mostró una evolución positiva del tráfico vs 1S 2022 (+22,3%), mientras que el tráfico respecto a los niveles de 2019 sigue mejorando (-24,8%). Dalaman mostró una sólida evolución, superando los niveles de 2019 (+3,6% vs 1S 2019).
- **El Resultado de Explotación de Construcción se situó en -3 millones de euros** frente a los 26 millones de euros en 1S 2022, afectado por las obras de finalización de los grandes proyectos en las fases finales en EE.UU., parcialmente compensado por la sólida evolución de Budimex (6,0% margen RE). El margen RE se situó en -0,1% (+0,8% en 1S 2022). La cartera alcanzó 14.857 millones de euros (-1,1% comparable), sin incluir contratos pre-adjudicados por un importe aproximado de 1.750 millones de euros.
- **Sólida situación financiera:** altos niveles de liquidez hasta los 5.521 millones de euros y una posición neta de caja ex-infraestructuras (819 millones de euros). El mayor consumo de caja en el semestre fue de 511 millones de euros correspondientes a la recompra del Bono Híbrido, parcialmente compensado por los 342 millones de euros de dividendos procedentes de proyectos de infraestructura, incluida la primera distribución de dividendos de NTE 35W (216 millones de euros).

CUENTA DE RESULTADOS

(Millones de euros)	JUN-23	JUN-22
VENTAS	3.940	3.534
RBE	401	313
Amortización de inmovilizado	-201	-143
RE antes de deterioros y enajenación de inmovilizado	200	170
Deterioros y enajenación de inmovilizado	0	0
RE después de deterioros y enajenación de inmovilizado	200	170
RESULTADO FINANCIERO	-101	-119
Puesta en equivalencia	83	55
BAI	182	106
Impuesto sobre beneficios	-20	-21
RDO NETO ACTIVIDADES CONTINUADAS	162	85
RDO NETO ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	6	-5
RESULTADO CONSOLIDADO	168	80
Rdo. atribuido a socios externos	-54	-28
RESULTADO DEL EJERCICIO	114	52

VENTAS

(Millones de euros)	JUN-23	JUN-22	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	492	355	38,7%	38,0%
Aeropuertos	28	7	n.s.	-37,8%
Construcción	3.258	3.053	6,7%	8,3%
Infr. Energéticas y Movilidad	175	139	25,5%	25,4%
Otros	-13	-20	33,5%	33,4%
Total Ventas	3.940	3.534	11,5%	12,2%

RBE

(Millones de euros)	JUN-23	JUN-22	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	360	255	41,0%	40,0%
Aeropuertos	-2	-19	90,7%	13,7%
Construcción	62	78	-20,5%	-24,1%
Infr. Energéticas y Movilidad	6	5	19,1%	123,1%
Otros	-25	-5	n.s.	n.s.
Total RBE	401	313	28,0%	22,1%

RE (antes de deterioro y enajenación del inmovilizado)

(Millones de euros)	JUN-23	JUN-22	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	245	174	40,9%	33,8%
Aeropuertos	-8	-19	56,9%	13,5%
Construcción	-3	26	n.s.	n.s.
Infr. Energéticas y Movilidad	-4	-1	n.s.	39,8%
Otros	-28	-9	-226,1%	-226,1%
Total RE	200	170	17,5%	8,6%

RBE PROPORCIONAL (cifras comparables)

(Millones de euros)	JUN-23	JUN-22	VAR.
Autopistas	454	359	26,7%
Aeropuertos	311	209	48,5%
Construcción	52	64	-19,1%
Infr. Energéticas y movilidad	14	10	44,8%
Otros	-25	-5	n.s.
Total RBE	807	637	26,8%

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA (PNT)

(Millones de euros)	JUN-23	DIC-22
PNT ex-proyectos infraestructura	819	1.439
PNT proyectos infraestructura	-7.140	-7.219
Autopistas	-6.747	-6.852
Resto	-394	-367
Posición neta de tesorería total	-6.321	-5.781

TRÁFICO

	vs 1S 2022	vs 1S 2019
407 ETR (km recorridos)	21,9%	-9,7%
NTE*	11,6%	16,3%
LBJ*	9,7%	-7,7%
NTE 35W*	5,5%	16,0%
I-77*	19,7%	n.s.
Heathrow	42,1%	-4,3%
AGS	22,3%	-24,8%
Dalaman	22,2%	3,6%

*Transacciones

RESULTADO CONSOLIDADO

- **Ventas** se situaron en 3.940 millones de euros (+12,2% comparable) apoyado en el incremento en ventas de Construcción (+8,3% comparable) y de Autopistas (+38,0% comparable).
- **RBE** alcanzó 401 millones de euros (+22,1% comparable) apoyado en una mayor contribución de Autopistas (+40,0% comparable), en particular las autopistas americanas con un RBE de 332 millones de euros.

RESULTADOS DIVISIONALES

Autopistas: las ventas crecieron un +38,0% comparable y el RBE un +40,0% comparable. El RBE se situó en 360 millones de euros.

- **Las Managed Lanes en Texas:** mostraron un sólido crecimiento del tráfico en 1S 2023 vs 1S 2022, NTE +11,6%, LBJ +9,7% y NTE 35W +5,5%, a pesar de estar esta última impactada por las obras de construcción de la NTE 3C en 1S 2023. El tráfico superó los niveles pre-pandemia (2019) en NTE y NTE 35W, mientras el tráfico de LBJ continúa por debajo de los niveles de 2019, principalmente por las obras de construcción desarrolladas en la zona. Todas las MLs mostraron crecimiento del ingreso medio por transacción frente a 1S 2022: NTE 35W +10,6%, LBJ +11,3% y NTE +9,8%.
 - **NTE** generó unas ventas de 139 millones de dólares (+22,3%), apoyado en mayor tráfico y tarifas más altas. El RBE ascendió a 123 millones de dólares (+23,5%). El margen RBE fue de 88,8% (87,9% en 1S 2022).
 - **LBJ** registró unas ventas de 93 millones de dólares (+22,0%), apoyado en mayor tráfico y tarifas más altas. El RBE ascendió a 77 millones de dólares (+23,1%), y un margen RBE de 82,4% (81,6% en 1S 2022).
 - **NTE 35W** alcanzó unas ventas de 94 millones de dólares (+16,8%) apoyado en mayor tráfico y tarifas más altas. El RBE ascendió a 79 millones de dólares (+14,2%), con un margen RBE del 83,8% (85,8% en 1S 2022).
- **I-77 Managed Lanes** registró un incremento del tráfico de +19,7% frente a 1S 2022. Las ventas alcanzaron 43 millones de dólares (+62,5% vs 1S 2022) con un incremento significativo en el ingreso por transacción (+37,2% vs 1S 2022). El RBE fue de 31 millones de dólares, con un margen RBE del 71,7% (56,9% en 1S 2022).
- En **I-66 Managed Lanes**, las ventas y el tráfico continúan en periodo de ramp up. Las ventas alcanzaron 67 millones de dólares en 1S 2023, y el RBE ascendió a 50 millones de dólares, con un margen RBE del 74,9%.
- **407 ETR** mostró un aumento del tráfico en 1S 2023 (+21,9% vs 1S 2022), debido principalmente al levantamiento por parte de la provincia de Ontario de todas las restricciones relacionadas con el COVID-19 que estaban en vigor durante 1T 2022, lo que provocó un aumento de la movilidad y de los desplazamientos a los lugares de trabajo en 2023. En 2T 2023, el crecimiento del tráfico también se vio favorecido por un aumento de las de trabajos de rehabilitación en la Autopista 401 y por condiciones meteorológicas favorables. Las ventas fueron de 700 millones de dólares canadienses, incrementándose un +22,3% vs 1S 2022 debido a la continua recuperación de los volúmenes de tráfico cuando se levantaron las restricciones en 2022. El RBE ascendió a 598 millones de dólares canadienses (+22,4%) con un margen RBE de 85,4%.

Aeropuertos: el tráfico ha mostrado una sólida mejora en 1S 2023 vs 1S 2022 en todos los activos. Heathrow alcanzó un -4,3% en 1S 2023 vs 1S 2019, y un -2,8% en junio estanco, el mejor mes desde agosto de 2019.

- **Heathrow:** las ventas se incrementaron +36,1% y el RBE ajustado +43,8% vs. 1S 2022. Heathrow recibió 37,1 millones de pasajeros en 1S 2023, aumentando un +42,1% respecto al 1S 2022.

- **AGS:** las ventas se incrementaron +18,0% vs. 1S 2022 impulsado por el mayor tráfico en los tres aeropuertos (+22,3% vs. 1S 2022). El RBE registró un fuerte crecimiento del +43,0% vs 1S 2022.
- **Dalaman** registró unas ventas de 24 millones de euros impulsadas por la evolución positiva del tráfico debido a la estacionalidad del aeropuerto. El RBE se situó en 15 millón de euros en 1S 2022. El tráfico alcanzó 1,8 millones de pasajeros (+22,2% vs 1S 2022).

Construcción incrementó las ventas un +8,3% comparable. El RE alcanzó -3 millones de euros vs. 26 millones de euros en 1S 2022, afectado por las obras de finalización de los grandes proyectos en fases finales en EE.UU., parcialmente compensado por la sólida evolución positiva de Budimex (6,0% margen RE). El margen RE se situó en -0,1% vs 0,8% en 1S 2022. La cartera alcanzó 14.857 millones de euros (-1,1% comparable), sin incluir contratos pre-adjudicados por un importe aproximado de 1.750 millones de euros.

DIVIDENDOS DE PROYECTOS

Los dividendos recibidos de proyectos alcanzaron 342 millones de euros en 1S 2023 (86 millones de euros en 1S 2022) destacando:

- **407 ETR:** Ferrovial recibió 44 millones de euros en 1S 2023, mientras que no se distribuyeron dividendos en 1S 2022. En el Consejo de Administración celebrado en julio, se aprobó un dividendo de 150 millones de dólares canadienses para el 3T 2023.
- **Managed Lanes Texas:** Ferrovial recibió 285 millones de euros, incluyendo el primer reparto de dividendos de NTE 35W (216 millones de euros), junto con NTE (54 millones de euros) y LBJ (16 millones de euros), frente a 59 millones de euros en 1S 2022.
- **Resto Autopistas:** 12 millones de euros en 1S 2023 (8 millones de euros en 1S 2022), incluyendo 5 millones de euros de las autopistas australianas, 3 millones de euros de las autopistas españolas y 1 millón de euros de las autopistas irlandesas.
- **Heathrow:** no se abonaron dividendos en 1S 2023 ni 1S 2022.

POSICIÓN FINANCIERA

En 1S 2023, la caja neta ex-infraestructuras ascendió a 819 millones de euros vs. 1.439 millones de euros en diciembre 2022. La deuda neta de proyectos de infraestructuras se situó en 7.140 millones de euros (7.219 millones de euros en diciembre 2022). La deuda neta consolidada alcanzó 6.321 millones de euros (5.781 millones de euros en diciembre 2022).

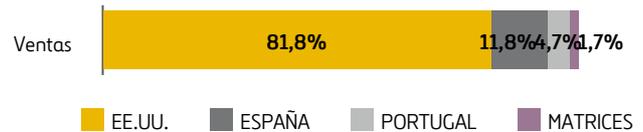
PRINCIPALES HITOS DE SOSTENIBILIDAD

La sostenibilidad sigue estando en la base de nuestra estrategia. En 1S 2023:

- Ferrovial presentó la **Estrategia Climática** a votación consultiva de la Junta General de Accionistas de 2022 y recibió más del 90% de aprobación.
- Ferrovial ha sido incluida en el **S&P Global's Sustainability Yearbook 2023**.
- Ferrovial ha firmado su **programa anual de ayudas sociales**, el cual contará con más de 52.000 beneficiarios. El objetivo es mejorar el acceso al agua potable, contribuir a la lucha contra la inseguridad alimentaria y paliar la pobreza.
- **Heathrow continúa impulsando la función del combustible de aviación sostenible (SAF).** El plan de incentivos de Heathrow convirtió el SAF en un elemento habitual del suministro de combustible en el aeropuerto. Tras el éxito de 2022, se ha aumentado el incentivo del 0,5% al 1,5% en 2023, experimentando una vez más un exceso de demanda.
- **Heathrow es el primer aeropuerto en recibir la validación por parte de SBTi de sus objetivos de reducción de las emisiones de carbono para 2030**, confirmando que son consistentes con una trayectoria de reducción de carbono de 1,5 grados.
- **Ferrovial, incluida en el índice global FTSE4Good por vigésimo año consecutivo**

Autopistas

Ventas	492	+38,0%	Comparable
RBE	360	+40,0%	Comparable



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

TRÁFICO

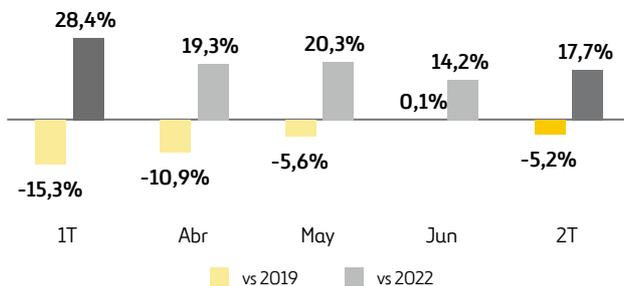
	JUN-23	JUN-22	VAR.
Longitud media (km)	22,18	21,70	2,3%
Trafico/trayecto (mn)	51,89	43,47	19,3%
VKTs (mn)	1.150	943	21,9%
Ingreso medio por trayecto (CAD)	13,09	13,03	0,5%

VKT (kilómetros recorridos)

En 1S 2023, los VKTs aumentaron un +21,9% frente a 1S 2022, debido principalmente al levantamiento por parte de la provincia de Ontario de todas las restricciones relacionadas con el COVID-19 que estaban en vigor durante el 1T 2022, lo que provocó un aumento de la movilidad y de los desplazamientos a los lugares de trabajo en 2023. En 2T 2023, el crecimiento del tráfico también se vio favorecido por un aumento de trabajos de rehabilitación en la Autopista 401 y por unas condiciones meteorológicas favorables.

En comparación con 2019, los volúmenes de tráfico en el 2T 2023 siguieron siendo inferiores (-5,2%), pero mostraron una tendencia positiva frente a trimestres anteriores (-15,3% en 1T 2023), gracias al aumento de movilidad en la zona.

Evolución del tráfico mensual y trimestral frente a 2022 y 2019



Management continúa haciendo seguimiento de la recuperación gradual del tráfico y estima que no tendrá un impacto a largo plazo en la situación financiera de la compañía.

PyG

(Millones de dólares canadienses)	JUN-23	JUN-22	VAR.
Ventas	700	573	22,3%
RBE	598	489	22,4%
Margen RBE	85,4%	85,4%	
RE	550	441	24,7%
Margen RE	78,5%	77,0%	

Las ventas se incrementaron un +22,3% en 1S 2023, alcanzando 700 millones de dólares canadienses.

- **Ingresos de peajes** (90,2% del total): +20,3% hasta 632 millones de dólares canadienses, debido al aumento de los viajes y los VKTs respecto a 1S 2022.
- **Ingresos de cuota** (7,8% del total): +14,7% hasta 55 millones de dólares canadienses debido al aumento del tráfico.
- **Ingresos por contratos** (2,0% del total) relacionados con la reconfiguración de la tecnología de peaje en carretera como consecuencia de la cancelación del peaje de las autopistas 412 y 418, por importe de 14 millones de dólares canadienses en 1S 2023.

OPEX (+21,6%), mayores gastos de operaciones de sistemas debido a mayores costes de consultoría y licencias, principalmente relacionados con el proyecto de planificación de recursos empresariales y gestión de relaciones con los clientes de la compañía. Mayores costes de operaciones con clientes derivados de una mayor provisión para pérdidas de dudoso cobro, mayores costes de facturación y de gastos bancarios, debido al aumento del tráfico.

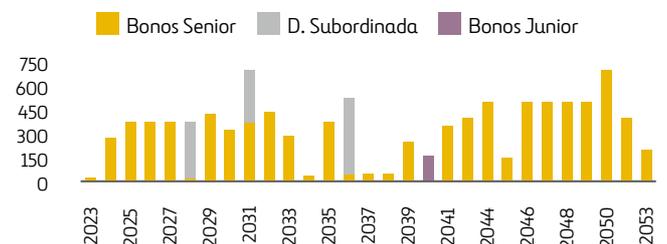
RBE +22,4%, como resultado del aumento del tráfico. El margen RBE se mantuvo en línea con el 1S 2022 y fue del 85,4%.

Dividendos: en abril de 2023 se abonó a los accionistas un dividendo de 150 millones de dólares canadienses. En el Consejo de Administración celebrado en julio, se aprobó un dividendo de 150 millones de dólares canadienses para el 3T 2023.

No se abonaron dividendos en 1S 2022.

Deuda neta a cierre de junio: 8.987 millones de dólares canadienses (coste medio 4,05%). Un 51% de la deuda tiene un vencimiento superior a 15 años. Los próximos vencimientos de bonos: 21 millones de dólares canadienses en 2023, 272 millones de dólares canadienses en 2024 y 373 millones de dólares canadienses en 2025.

Vencimientos de los bonos de 407 ETR



Calificación crediticia de 407 ETR

- **S&P:** "A" (Deuda Senior), "A-" (Deuda Junior) y "BBB" (Deuda subordinada) con perspectiva estable (24 de febrero de 2022).
- **DBRS:** "A" (Deuda Senior), "A low" (Deuda Junior) y "BBB" (Deuda subordinada) con perspectiva estable, reafirmada el 28 de junio de 2023.

Tarifas 407 ETR

Las tarifas no han variado desde febrero de 2020.

Schedule 22

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

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

Al finalizar el evento de Fuerza Mayor, la 407 ETR estará sujeta al pago de Schedule 22, si aplica, a partir del año siguiente. Este acuerdo puede consultarse en la página web de 407 ETR.

MANAGED LANES DE TEXAS (EE.UU.)

En 1S 2023, el tráfico en todas las ML continuó mejorando, mientras que el tráfico en NTE 35W se vio afectado por las obras de construcción de la NTE 3C, que se abrió al tráfico el 20 de junio de 2023. El tráfico superó los niveles pre-pandemia (2019) en NTE y NTE 35W, mientras el tráfico de LBJ continúa por debajo de los niveles de 2019, principalmente por las obras de construcción desarrolladas en la zona. Todas las ML registraron un crecimiento del ingreso medio por transacción frente a 1S 2022 por encima de la inflación, impulsado por mayores tarifas y el soft cap vinculado a la inflación.

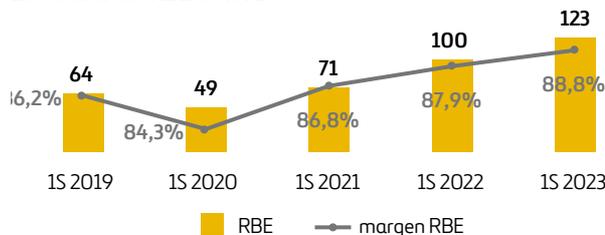
NTE 1-2 (63,0%, consolidación global)

En 1S 2023, el tráfico se incrementó un +11,6% vs 1S 2022. El tráfico ha mejorado gracias a una mayor movilidad desde que en 1T 2022 se vio afectado por Ómicron.

(Millones de dólares americanos)	JUN-23	JUN-22	VAR.
Transacciones (mn)	19	17	11,6%
Tarifa media por transacción (dólares)	7,1	6,5	9,8%
Ventas	139	113	22,3%
RBE	123	100	23,5%
Margen RBE	88,8%	87,9%	
RE	107	80	33,5%
Margen RE	77,4%	70,8%	

La **tarifa media por transacción** en 1S 2023 alcanzó los 7,1 dólares frente a los 6,5 dólares en 1S 2022 (+9,8%), impactado positivamente por mayores tarifas.

Evolución del RBE de NTE



La **deuda neta de NTE** a junio de 2023 alcanzó 1.220 millones de dólares (1.223 millones de dólares en diciembre de 2022), a un coste medio de 4,12%.

Calificación crediticia

	PAB	Bonos
Moody's	Baa2	Baa2
FITCH	BBB	BBB

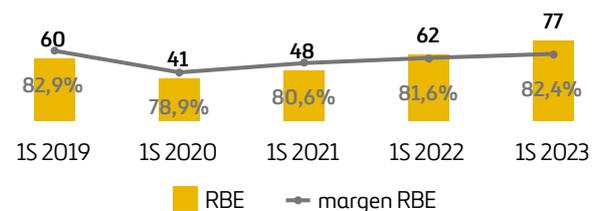
LBJ (54,6%, consolidación global)

En 1S 2023, el tráfico se incrementó un +9,7% vs 1S 2022, pero aún está por debajo de los niveles de 2019. El tráfico ha mejorado gracias a una mayor movilidad desde que en 1T 2022 se vio afectado por Ómicron.

(Millones de dólares americanos)	JUN-23	JUN-22	VAR.
Transacciones (mn)	21	19	9,7%
Tarifa media por transacción (dólares)	4,4	4,0	11,3%
Ventas	93	76	22,0%
RBE	77	62	23,1%
Margen RBE	82,4%	81,6%	
RE	62	46	35,0%
Margen RE	66,9%	60,4%	

La **tarifa media por transacción** en 1S 2023 alcanzó los 4,4 dólares frente a los 4,0 dólares en 1S 2022 (+11,3%), impactado positivamente por mayores tarifas.

Evolución del RBE de LBJ



La **deuda neta de LBJ** a junio de 2023 alcanzó 2.018 millones de dólares (2.020 millones de dólares en diciembre de 2022), con un coste medio del 4,03%.

Calificación crediticia

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



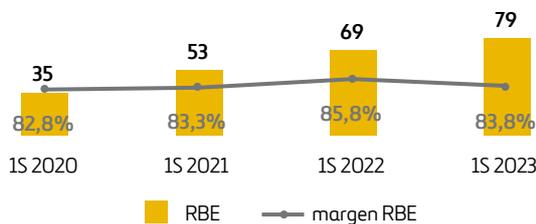
NTE 35W (53,7%, consolidación global)

En 1S 2023, el tráfico de NTE 35W se incrementó +5,5% vs 1S 2022, el tráfico ha mejorado gracias a una mayor movilidad desde que en 1T 2022 se vio afectado por Ómicron. En 1S 2023, el tráfico se vio afectado negativamente por las obras de construcción de la NTE 3C, abierta el 20 de junio de 2023.

(Millones de dólares americanos)	JUN-23	JUN-22	VAR.
Transacciones (mn)	18	17	5,5%
Tarifa media por transacción (dólares)	5,3	4,8	10,6%
Ventas	94	80	16,8%
RBE	79	69	14,2%
Margen RBE	83,8%	85,8%	
RE	66	55	21,2%
Margen RE	70,4%	67,9%	

La **tarifa media por transacción** en 1S 2023 alcanzó 5,3 dólares frente a 4,8 dólares en 1S 2022 (+10,6%), impactado positivamente por mayores tarifas.

Evolución del RBE de NTE 35W



La **deuda neta de NTE 35W** a junio 2023 alcanzó 1.619 millones de dólares (1.233 millones de dólares en diciembre de 2022), a un coste medio de 4,84% (incluyendo el segmento NTE 3C).

Calificación crediticia

	PAB	TIFIA
Moody's	Baa2	Baa2
FITCH	BBB	BBB

I-77 (72,2%, consolidación global)

En 1S 2023, el tráfico se incrementó +19,7% frente a 1S 2022, mostrando una fuerte recuperación pese al impacto en tráfico por el repunte de la variante Ómicron en 1T 2022.

(Millones de dólares americanos)	JUN-23	JUN-22	VAR.
Transacciones (mn)	20	17	19,7%
Tarifa media por transacción (dólares)	2,1	1,5	37,2%
Ventas	43	26	62,5%
RBE	31	15	104,7%
Margen RBE	71,7%	56,9%	
RE	26	10	150,4%
Margen RE	61,3%	39,8%	

La **tarifa media por transacción** en 1S 2023 alcanzó 2,1 dólares frente a los 1,5 dólares de 1S 2022 (+37,2%), impactado por mayores tarifas.

La **deuda neta de I-77** a junio de 2023 alcanzó 232 millones de dólares (257 millones de dólares en diciembre 2022), a un coste medio del 3,65%.

Calificación crediticia

	PAB	TIFIA
FITCH	BBB	BBB
DBRS	BBB	BBB

I-66 (55,7%, consolidación global)

En 1S 2023, el tráfico alcanzó 13 millones de transacciones, con el tráfico en periodo de ramp up.

(Millones de dólares americanos)	JUN-23
Transacciones (mn)	13
Tarifa media por transacción (dólares)	4,8
Ventas	67
RBE	50
Margen RBE	74,9%
RE	6
Margen RE	9,1%

La **tarifa media por transacción** en 1S 2023 alcanzó 4,8 dólares.

La **deuda neta de I-66** a junio de 2023 alcanzó 1.608 millones de dólares (1.644 millones de dólares en diciembre de 2022), a un coste medio del 3,57%.

Calificación crediticia

	PAB	TIFIA
Moody's	Baa3	Baa3
FITCH	BBB	BBB



IRB (24,86%, puesta en equivalencia)

De acuerdo con 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 la sociedad en el último trimestre (es decir, desde enero a marzo, tres meses).

IRB gestiona 24 proyectos y alrededor de 2.700 km de autopistas.

En 1S 2023, IRB fue capaz de alcanzar hitos significativos:

- Adjudicación de un proyecto de 2.132 crores de rupias de 91 kilómetros durante 22 años, que consiste en construir, explotar y transferir (BOT) en el Estado de Gujarat.
- Adjudicación de Hyderabad Outer Ring Road de 158 kilómetros, en régimen de peaje, explotación y transferencia (TOT) en el Estado de Telangana durante 30 de años, el segundo mayor proyecto TOT de un único activo en el país después de Mumbai-Pune con una inversión de 8.396 crores de rupias.
- Se ha logrado el Appointed Date (luz verde para iniciar la construcción) para el proyecto Chittoor-Tachur.

ACTIVOS EN CONSTRUCCIÓN

(Millones de euros)	CAPITAL INVERTIDO	CAPITAL COMPROMETIDO PENDIENTE	DEUDA NETA 100%	PARTICIP. CINTRA
Integración Global				
Activos intangibles	964	14	-2.959	
I-66*	897	0	-1.474	55,7 %
NTE 35W**	67	14	-1.484	53,7 %
Puesta en Equivalencia				
Activos financieros	57	28	-1.324	
Ruta del Cacao	57	1	-290	30,0 %
Silvertown Tunnel	0	27	-1.034	22,5 %

* Capital invertido y comprometido incluye la adquisición del 5.704% de participación adicional (EUR162mn).

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

- **NTE 35W Segmento 3C (Texas, EE.UU.):** el proyecto incluye la construcción de 2 Managed Lanes en cada dirección, cerca de 6,7 millas. La autopista se abrió tres meses antes de lo previsto, el 20 de junio de 2023. La concesión finalizará en 2061. Los trabajos de diseño y construcción se encuentran completos en un 99,0% a 30 de junio de 2023.

- **I-66 (Virginia, EE.UU.):** el proyecto supone la construcción de 35 km en el corredor de la I-66 (entre la Ruta 29, cerca de Gainesville, y la circunvalación de Washington D.C., I-495, en el Condado de Fairfax). La concesión tiene una duración de 50 años desde el cierre comercial. En septiembre de 2022, se abrió al tráfico un tramo de 9 millas de la I-66 Managed Lanes, antes de lo previsto. En noviembre de 2022, el proyecto al completo se abrió al tráfico antes de lo previsto. A día de hoy la construcción se centra principalmente en los elementos de trabajo aplazados, la planificación y la realización de inspecciones de la lista de tareas pendientes.
- **Ruta del Cacao (Colombia):** 152 km de los cuales 81 km son de nuevas autopistas de peaje, incluyendo la construcción de 16 puentes, 2 viaductos y 2 túneles con una longitud combinada de 6 km. La concesión tiene una duración de 25 años. Los trabajos de diseño y construcción estaban completos en un 97,7% a 30 de junio de 2023.
- **Túnel de Silvertown (Londres, Reino Unido):** proyecto de pago por disponibilidad y plazo de concesión de 25 años. Construcción de un túnel de 1,4 km de doble calzada que se construirá bajo el río Támesis. Se prevé que las obras finalicen en 2025. Los trabajos de diseño y construcción se encuentran completos en un 85,4% a 30 de junio de 2023.

OTRAS AUTOPISTAS

- **Azores (Portugal):** Ferrovial ha alcanzado un acuerdo para vender su participación (89,2%) a los fondos de infraestructuras Horizon y RiverRock. La transacción asciende a 42,6 millones de euros, que seguirán prestando servicios técnicos a la concesionaria durante dos años. El cierre de la operación está supeditado a la aprobación de las autoridades portuguesas y los prestamistas.

PROYECTOS EN LICITACIÓN

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

- Pre-calificación en SR400 Managed Lanes en Atlanta (Georgia).
- Seguimiento activo de varios proyectos en otros estados. Estos proyectos se encuentran en distintos grados de desarrollo y se espera que salgan al mercado en los próximos meses. Algunos de ellos incluyen estructuras de Managed Lanes.

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

Aeropuertos

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

Tráfico

(Millones de pasajeros)	JUN-23	JUN-22	VAR.
Reino Unido	2,1	1,6	31,3%
Europa	14,7	11,2	31,3%
Intercontinental	20,3	13,3	52,6%
Total	37,1	26,1	42,1%

Heathrow recibió 37,1 millones de pasajeros en 1S 2023 (+42,1% vs 1S 2022), que registró algunos de los días de mayor afluencia de la historia.

El tráfico continúa mejorando frente a los niveles de 2019, alcanzando un -4,3% en 1S 2023 vs 1S 2019, en junio estanco (-2,8% vs junio de 2019) más de 7,0 millones de pasajeros volaron a través de Heathrow registrando el mejor mes desde agosto de 2019.

Se registró un aumento del turismo entrante y la proporción de viajes de negocios también aumentó del 27% en 1S 2022 al 29% en 1S 2023, frente al 34% en 2019. Varios mercados están mostrando un sólido rendimiento en comparación con 2019. Estos mercados incluyen África, Norteamérica y Latinoamérica, Oriente Medio y Asia del Sur. Los beneficios de estos vínculos comerciales y turísticos demuestran la importancia vital que tiene Heathrow como puerta de entrada del Reino Unido al resto del mundo. La región Asia Pacífico también ha experimentado una recuperación significativa a raíz de la reapertura más completa de las fronteras este año, situándose junio en el 87% respecto al mismo mes en 2019.

Conectando toda Gran Bretaña al crecimiento global: Los pasajeros pueden elegir entre más de 225 destinos este verano, ya que las aerolíneas incluyen más rutas y frecuencias a Heathrow. Loganair ha aprovechado tarifas nacionales más bajas para aumentar las rutas, y 12 aeropuertos del Reino Unido ahora están conectados al aeropuerto principal del Reino Unido. Heathrow sigue siendo la mejor puerta de entrada en Europa para vuelos a los Estados Unidos, con 248 vuelos diarios a 31 destinos estadounidenses, y actualmente está mejor conectado con India y China que los competidores europeos de los centros de conexión. British Airways ha lanzado una nueva ruta a Cincinnati, JetBlue ha agregado otro servicio a Nueva York, y LATAM ha sido asignada para comenzar una nueva conexión sin escalas a Lima, Perú.

En 1S 2023, Heathrow consiguió una puntuación del Airport Service Quality (ASQ) de 3,99 de un máximo de 5,00. Esto representa una mejora adicional en la segunda mitad del año pasado (2S 2022: 3,89), pero sigue por debajo del mismo período en 2022 (1S 2022: 4,05) y 2019 (1S 2019: 4,18), ya que los volúmenes de pasajeros han seguido recuperándose. Un 74% de los pasajeros encuestados calificaron su experiencia como "Excelente" o "Muy buena", una disminución de 3 puntos porcentuales en comparación con 2022, con más pasajeros calificando como "Buena" y "Regular". La proporción de calificaciones "Mala" se mantuvo baja en solo el 1%.

Heathrow SP y HAH

(Millones de libras)	Ventas			RBE			Margen RBE		
	JUN-23	JUN-22	VAR.	JUN-23	JUN-22	VAR.	JUN-23	JUN-22	Var. (pbs)
Heathrow SP	1.742	1.280	36,1%	1.070	744	43,8%	61,4%	58,1%	325
Excepcionales y Ajustes	0	1	n.s.	2	3	-31,8%	n.s.	n.s.	n.s.
Total HAH	1.742	1.281	36,0%	1.072	748	43,4%	61,5%	58,4%	316

PyG HEATHROW SP

Ventas	1.742	+36,1%
RBE ajustado	1.070	+43,8%

Ventas: +36,1% en 1S 2023, hasta los 1.742 millones de libras.

- **Aeronáutico:** +43,2% respecto a 1S 2022, principalmente debido al aumento del número de pasajeros, a un incremento de las tasas aéreas, a la limitación de precios provisional implementada por la CAA para 2023 y al aumento de los movimientos de tráfico aéreo (ATMs). El ingreso aeronáutico por pasajero aumentó un 0,7%, hasta 31,29 libras (31,07 libras en 1S 2022).
- **Retail:** +30,4% frente a 1S 2022, con un fuerte crecimiento en todas las zonas a causa del mayor número de pasajeros salientes. Las ventas de retail por pasajero disminuyeron un 8,3%, hasta 8,68 libras (9,47 libras en 1S 2022).
- **Otros ingresos:** +16,6% frente a 1S 2022. El fuerte crecimiento de los ingresos de Heathrow Express se debe también al aumento del número de pasajeros. Los aumentos de ingresos inmobiliarios se debieron a la renovación del contrato de alquiler de la terminal.

Contribución a ventas:



Costes operativos ajustados (ex. depreciaciones y amortizaciones y excepcionales): +25,4% hasta 672 millones de libras (536 millones de libras en 1S 2022). Heathrow incrementó sus gastos de personal en línea con la recuperación de capacidad, debido a que se están creando recursos para un mayor volumen de pasajeros. Esto incluye costes asociados a colaboradores adicionales, horas extra, contratación y formación. El aumento de los costes operativos se debe principalmente a los recursos destinados a terceros, el fomento de la resiliencia operativa, así como los descuentos abonados por la calidad de servicio. El aumento en mantenimiento está motivado en gran medida por la limpieza de terminales y la conservación de equipajes, terminales y zonas de tránsito aéreo. Las tarifas siguen en línea con años anteriores. Por último, los servicios públicos y otros costes también se han visto afectados por el mayor consumo y los precios más altos de la energía.

El **RBE ajustado** aumentó un +43,8% alcanzando los 1.070 millones de libras frente a los 744 millones de libras del 1S 2022, resultando en un margen EBITDA del 61,4% (1S 2022 58,1%) .

Deuda neta HAH: el coste medio de la deuda externa de Heathrow en FGP Topco, HAH sociedad matriz fue de 10,7%, teniendo en cuenta todas las coberturas por tipo de interés, tipo de cambio e inflación (9,8% en diciembre 2022).

(Millones de libras)	JUN-23	DIC-22	VAR.
ADI Finance 2	849	839	1,2%
Subordinada	2.325	2.320	0,2%
Grupo securitizado	15.131	15.981	-5,3%
Caja y ajustes	-2.386	-3.035	-21,4%
Total	15.918	16.106	-1,2%

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

Posición de liquidez: Heathrow mantiene liquidez suficiente para hacer frente a sus necesidades de flujo de caja, según el escenario base, durante el periodo de funcionamiento de la empresa. Esto incluye costes operativos previstos, inversión de capital, costes del servicio de la deuda, vencimientos y reembolsos previstos de la deuda. Esta posición de liquidez tiene en cuenta 2.300 millones de libras de caja en todo el Grupo.

Regulatory Asset Base (RAB): a junio de 2023, el RAB fue de 19.945 millones de libras (19.182 millones en diciembre de 2022). El ratio de apalancamiento de Heathrow Finance era del 80,0% (82,3% en diciembre 2022) con un covenant del 92,5%.

Principales avances en regulación: la CAA publicó su Decisión Final para el periodo regulatorio H7 el 8 de marzo de 2023. La decisión establece una limitación media de preciso de 23,06 libras (IPC 2020) en H7. Esto se llevará a cabo a través de un coste fijo de 21,03 libras (IPC 2020) entre 2024 y 2026, manteniendo la actual limitación de precios provisional (31,57 libras nominales) en 2023.

Tras la publicación de la Decisión Final, Heathrow presentó un recurso contra la decisión de la CAA frente a la CMA solicitando formalmente a la CMA que revise las siguientes partes de la decisión de la CAA:

- La decisión sobre el WACC, concretamente sobre la beta del activo y el coste de la deuda incorporada.
- La decisión de aplicar únicamente un ajuste del RAB de 300 millones de libras tras el impacto del COVID-19.
- La decisión de aplicar un factor de riesgo adicional (K-factor) para recuperar el exceso de ingreso respecto al rendimiento por pasajero en 2020 y 2021, devolviendo el 25% de los ingresos aeronáuticos de Heathrow a lo largo de esos años.
- El nuevo marco de incentivos de capital de la CAA, que será más costoso y complejo.

Además del recurso de Heathrow, British Airways, Virgin Atlantic y Delta también recurrieron la Decisión Final del H7 de la CAA ante la CMA. Las aerolíneas también presentaron un recurso contra las decisiones sobre el WACC y el ajuste del RAB, recurriendo además motivos adicionales sobre la previsión de pasajeros de la CAA y la provisión por riesgo asimétrico. El 11 de marzo de 2023, la CMA autorizó a Heathrow y a las aerolíneas a recurrir por todos los motivos. La CMA también autorizó a Heathrow para intervenir en los motivos recurridos por las aerolíneas, permitiendo a Heathrow presentar alegaciones sobre los motivos de previsión de pasajeros y de provisión por riesgo asimétrico.

Las audiencias sobre cada uno de los motivos de apelación tendrán lugar a lo largo de julio de 2023, y la CMA tomará una decisión antes del 17 de octubre de 2023.

Proyectos de expansión

Heathrow está llevando a cabo una revisión interna del trabajo realizado y de las diversas circunstancias en las que se encuentra el sector de la aviación, lo que permitirá a Heathrow avanzar con las recomendaciones adecuadas. El ANPS del gobierno sigue prestando apoyo regulatorio a los planes para una tercera pista y las infraestructuras asociadas necesarias para dar apoyo a la ampliación del aeropuerto.

Perspectivas

La evolución del RBE ajustado de Heathrow en 2023 se mantiene en línea con la estimación revisada que se publicó en nuestro informe para inversores de junio el 30 de junio de 2023. En 2023, Heathrow pronostica un tráfico en el rango de 70 a 78 millones, con el punto medio en 74 millones, y un RBE ajustado de 1.965 millones de libras .

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

Tráfico: el número de pasajeros aumentó hasta los 4,9 millones de pasajeros, un +22,3% más que en 1S 2022, mostrando una fuerte recuperación pese al impacto en tráfico por la variante Ómicron en 1T 2022. El tráfico respecto a los niveles de 2019 también mejoró, situándose en un -24,8%.

(Millones de pasajeros)	JUN-23	JUN-22	VAR.
Glasgow	3,4	2,8	21,3%
Aberdeen	1,1	0,9	20,5%
Southampton	0,4	0,3	39,4%
Total AGS	4,9	4,0	22,3%

Ventas se incrementaron un +18,0% impulsado por el mayor tráfico en los aeropuertos.

El **RBE** experimentó una sólida evolución (+43,0%), alcanzando los 28 millones de libras (19 millones de libras en 1S 2022).

(Millones de libras)	JUN-23	JUN-22	VAR.
Total Ventas AGS	89	75	18,0%
Glasgow	56	47	20,9%
Aberdeen	25	22	13,4%
Southampton	8	7	13,0%
Total RBE AGS	28	19	43,0%
Glasgow	23	17	36,1%
Aberdeen	7	5	32,4%
Southampton	-2	-2	26,2%
Total Margen RBE	31,2%	25,8%	
Glasgow	40,1%	35,6%	
Aberdeen	28,0%	24,0%	
Southampton	-23,9%	-36,6%	

La **posición de tesorería** ascendía a 53 millones de libras a 30 de junio 2023.

La **deuda neta bancaria de AGS** alcanzó 704 millones de libras a 30 de junio de 2023.

Dalaman (60%, consolidación global) – Turquía

Tráfico: el aeropuerto ha registrado un aumento del +22,2% de pasajeros vs 1S 2022 (1,8 millones de pasajeros en 1S 2023 vs 1,5 millones en 1S 2022), y del **+3,6% vs 1S 2019**.

El crecimiento respecto al 1S 2022 se produjo tanto en las rutas nacionales (+14%) como en las internacionales (+28%). El tráfico de pasajeros internacionales es mayor en 1S 2023, puesto que la temporada alta empezó antes en 2023.

Los ingresos alcanzaron los 24 millones de euros. El RBE fue de 15 millones de euros. Esto está relacionado tanto con la estacionalidad del gasto como con el mayor porcentaje de pasajeros internacionales del aeropuerto. El RBE después del canon de concesional se situó en 11 millones de euros en 1S 2023. El RBE proforma del 2019 de 28 millones de euros, también incluía canon concesional.

(Millones de euros)	JUN-23
Ventas	24
RBE	15
Margen RBE	63,0%
RE	9
Margen RE	36,2%

La **posición de tesorería** ascendió a 9 millones de euros a 30 de junio de 2023.

La **deuda neta de Dalaman** alcanzó los 109 millones de euros a 30 de junio de 2023.

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

A 30 de junio de 2023, Ferrovial ha contribuido con 133 millones de dólares de capital en NTO. Ferrovial contribuirá un total desde el inicio de 1.142 millones de dólares durante el período de construcción.

El desarrollo del proyecto sigue según lo previsto y los trabajos de construcción avanzan según las expectativas. Las obras de encapsulamiento del tren aéreo siguen su curso y se espera que finalicen durante el 2023. Se espera que la terminal entre en operación en 2026, y el contrato de concesión finaliza en 2060.

(Millones de euros)	CAPITAL INVERTIDO	CAPITAL COMPROMETIDO PENDIENTE	DEUDA NETA 100%	PARTICIP. FERROVIAL
NTO	123	925	-1.402	49%



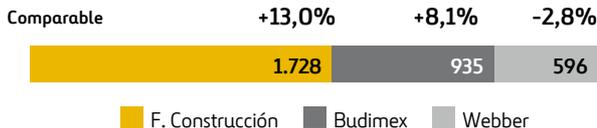
Construcción

Ventas **3.258** **8,3%** LfL

RE **-3** **-0,1%** Margen RE

Las **ventas** (+8,3% comparable) crecieron principalmente gracias a la actividad de Budimex. La facturación internacional supuso el 80%, centrado en Norteamérica (31%) y Polonia (29%).

Ventas en 1S 2023 (3.258 millones de euros) y var. comparable vs 1S 2022:



En 1S 2023, el **RE** alcanzó -3 millones de euros vs 26 millones de euros en 1S 2022, afectado por las obras de finalización de los grandes proyectos en las fases finales en EE.UU., parcialmente compensado por la sólida evolución de Budimex (6,0% margen RE) El margen de RE alcanzó -0,1% en línea con 1S 2022.

1S 2023 RE y margen RE, y variación comparable vs. 1S 2022:

JUN-23	RE	RE var. comparable %	RE mg
Budimex	56	14,9%	6,0%
Webber	17	-37,0%	2,9%
F. Construcción	-77	n.s.	-4,5%
Total RE	-3	n.s.	-0,1%

Desglose por subdivisiones:

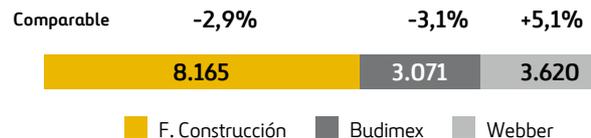
- Budimex:** las ventas se incrementaron un +8,1% (comparable) gracias a las actividades de Edificación y Obra Civil debido a una cartera diversa de contratos en progreso y a la mejora de las previsiones gracias al buen tiempo y a los nuevos proyectos adjudicados del año anterior. El margen RE alcanzó un 6,0% en 1S 2023 mejorando frente a 5,7% de 1S 2022 y 5,1% de 1T 2023. En 2022, la rentabilidad estuvo impactada por la incertidumbre de la guerra en Ucrania y el aumento de los precios del acero y otros materiales, así como los problemas con algunos suministros (favorecidos también por los acuerdos de indexaciones tanto en contratos de carreteras como de ferrocarriles).
- Webber:** las ventas disminuyeron -2,8% (comparable) debido principalmente al descenso de las ventas en el negocio de servicios de infraestructura como consecuencia de los cambios en el mix de la cartera junto con la retirada definitiva de la actividad de edificación no residencial, parcialmente compensada por el aumento de la actividad de agua. El margen RE fue de 2,9% (4,5% en 1S 2022). Este último incluyendo el impacto positivo de la fase final de grandes proyectos de obra civil.
- F. Construcción:** las ventas aumentaron un +13,0% (comparable) destacando el mercado español, con un crecimiento tanto en obra civil como en edificación no residencial; así como el mercado australiano, principalmente debido a la ejecución de las obras del Metro de Sidney y del puente de Coffs Harbour, compensando el descenso de la actividad en Norteamérica al coincidir con la finalización de grandes contratos (I-66 en Virginia o NTI en Dallas) con fases aún muy incipientes de nuevos contratos (Ontario en Canadá o I-35 en San Antonio).

El RE se situó en -77 millones de euros (-51 millones de euros en 1S 2022), el descenso en la rentabilidad en 2T 2023 en Ferrovial Construcción se debe en gran medida al impacto de los trabajos de finalización de grandes proyectos en EE.UU., cuya firma final está prevista para este año. La estimación de costes para estos proyectos a cierre de junio es superior a lo previsto previamente. Las anteriores estimaciones se basaban en nuestra experiencia a la hora de finalizar otros proyectos de tamaño y complejidad similares. En cambio, muchas de las actividades en estos proyectos

pendientes se realizaron sin seguir el orden previsto debido a las exigencias del cliente. Asimismo, la postura de dichos clientes con respecto a la lista de tareas pendientes y los trabajos de finalización, aunque todavía está en negociación, ha superado ampliamente nuestras expectativas, que una vez más se basaban en nuestra experiencia previa con este tipo de proyectos.

Por último, la sociedad cree firmemente que tiene derecho a recuperar de dichos clientes una parte importante de los costes incurridos a través de reclamaciones que ya han sido presentadas al cliente y están pendientes de resolución.

Cartera en 1S 2023 y var. comparable vs. diciembre 2022:



La **cartera** alcanzó 14.857 millones de euros (-1,1% en términos comparables frente a diciembre 2022). El segmento de obra civil continuó siendo el de mayor representación (68%) y mantuvo un criterio muy selectivo en su presentación a concursos. La cartera internacional representó el 83% del total.

La participación de la cartera de construcción (excluyendo Webber y Budimex) con otras divisiones alcanzó un 7% en junio 2023 (8% en diciembre de 2022). Aunque esta cifra debería aumentar en los próximos años.

La cartera a junio de 2023 no incluye contratos pre-adjudicados o pendientes del cierre comercial o financiero, por importe de cerca de 1.750 millones de euros, correspondientes principalmente a los contratos de Budimex (1.200 millones de euros) y Webber (550 millones de euros).

DETALLES PyG (millones de euros)

CONSTRUCCIÓN	JUN-23	JUN-22	VAR. COMPARABLE	
Ventas	3.258	3.053	6,7%	8,3%
RBE	62	78	-20,5%	-24,1%
Margen RBE	1,9%	2,5%		
RE	-3	26	-113,6%	n.s.
Margen RE	-0,1%	0,8%		
Cartera	14.857	14.743	0,8%	-1,1%
BUDIMEX	JUN-23	JUN-22	VAR. COMPARABLE	
Ventas	935	860	8,7%	8,1%
RBE	73	64	13,2%	12,5%
Margen RBE	7,8%	7,5%		
RE	56	49	15,7%	14,9%
Margen RE	6,0%	5,7%		
Cartera	3.071	3.181	-3,4%	-3,1%
WEBBER	JUN-23	JUN-22	VAR. COMPARABLE	
Ventas	596	609	-2,2%	-2,8%
RBE	37	47	-21,3%	-21,8%
Margen RBE	6,1%	7,6%		
RE	17	27	-36,6%	-37,0%
Margen RE	2,9%	4,5%		
Cartera	3.620	3.372	7,3%	5,1%
F. CONSTRUCCIÓN	JUN-23	JUN-22	VAR. COMPARABLE	
Ventas	1.728	1.584	9,1%	13,0%
RBE	-48	-33	43,7%	n.s.
Margen RBE	-2,8%	-2,1%		
RE	-77	-51	52,7%	n.s.
Margen RE	-4,5%	-3,2%		
Cartera	8.165	8.189	-0,3%	-2,9%

RE antes de deterioro y enajenación del inmovilizado.
Cartera frente a diciembre 2022.

Infraestructuras Energéticas y Movilidad

En 2021, Ferrovial creó la división de Infraestructuras Energéticas y Movilidad para explorar oportunidades de negocio sostenible. Durante su tercer año en funcionamiento, el negocio ya está desarrollando proyectos en ambas áreas Infraestructuras Energéticas y Movilidad, al tiempo que gestiona actividades de economía circular en Reino Unido y de servicios en Chile.

Infraestructuras Energéticas: Ferrovial cuenta con una línea de transmisión ya operativa en Chile, adquirida en 2016, y dos proyectos en construcción, Centella y Tap Mauro. En España, Ferrovial está construyendo una planta fotovoltaica de 50 MWp, ubicada en Sevilla, así como una cartera de proyectos de generación en fases iniciales de desarrollo que superan los 3 GW.

Movilidad: Zity es el principal activo de esta actividad. Se trata de una empresa de car sharing eléctrico, que ya opera en Madrid, París, Lyon y Milán. La flota está compuesta por vehículos que se recargan con energía 100% renovable. Ferrovial tiene una participación del 50% junto con Renault. Además, Ferrovial posee una participación minoritaria en Inspiration Mobility. Esta empresa norteamericana invierte en el sector del vehículo eléctrico, tanto en coches como en infraestructuras de recarga asociadas.

Además, la división también incluye las actividades excluidas de la desinversión de Servicios. Estas actividades incluyen los cuatro centros de tratamiento de residuos sólidos urbanos ubicados en Reino Unido, la actividad centrada en la prestación de servicios a la gran minería del cobre en Chile y la participación del 24,7% en Serveo, empresa española centrada en la prestación de servicios a clientes públicos y privados.



En 1S 2023, las ventas de la división de Infraestructuras Energéticas y Movilidad alcanzaron los 175 millones de euros (139 millones de euros en 1S 2022), procedentes principalmente de las actividades relacionadas con el tratamiento de residuos en el Reino Unido y las actividades de servicios en Chile. En 1S 2023, el RBE alcanzó los 6 millones de euros (5 millones de euros en 1S 2022).



Cuenta de resultados consolidada

(Millones de euros)	JUN-23	JUN-22
VENTAS	3.940	3.534
RBE	401	313
Amortización de inmovilizado	-201	-143
RE antes de deterioros y enajenación de inmovilizado	200	170
Deterioros y enajenación de inmovilizado	0	0
RE después de deterioros y enajenación de inmovilizado	200	170
Resultado Financiero	-101	-119
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-165	-175
Resultado financiero de ex-proyectos de infraestructuras	64	56
Puesta en equivalencia	83	55
BAI	182	106
Impuesto sobre beneficios	-20	-21
RDO NETO ACTIVIDADES CONTINUADAS	162	85
RDO NETO ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	6	-5
RESULTADO CONSOLIDADO	168	80
Rdo. atribuido a socios externos	-54	-28
RESULTADO DEL EJERCICIO	114	52

Ventas: 3.940 millones de euros (+12,2% comparable) apoyado en el incremento de Construcción (+8,3% comparable) y de Autopistas (+38,0% comparable).

RBE: 401 millones de euros (+22,1% comparable) con una mayor contribución de Autopistas (+40,0% comparable), en particular las autopistas americanas con RBE de millones de euros.

Amortización: +40.4% en 1S 2023 por la entrada en explotación de la autopista I-66 a finales de 2022 (+39,2% en términos comparables), hasta -201 millones de euros.

Deterioros y enajenación de inmovilizado: ninguno en 2023 y 2022

Resultado financiero: menor gasto financiero debido a los mayores ingresos financieros de la actividad ex-infraestructuras en 1S 2023 frente a 1S 2022.

- **Proyectos de infraestructuras:** -165 millones de euros (-175 millones de euros en 1S 2022) principalmente por la variación positiva con respecto al 1S 2022 de la evolución de los derivados de Autema ILS (cambio del valor de mercado de los derivados del ILS). Parcialmente compensado por la apertura de la I-66, ya que se ha dejado de activar los gastos financieros debido a la entrada en explotación desde noviembre de 2022.
- **Ex-proyectos de infraestructuras:** 64 millones de euros de ingreso en 1S 2023 (56 millones en 1S 2022), debido principalmente a una mejor remuneración de la tesorería, compensada por el aumento de los tipos de interés de la deuda (ECPs y líneas de crédito empresariales).

Resultado por puesta en equivalencia alcanzó los 83 millones de euros netos de impuestos (55 millones de euros en 1S 2022). La variación vs 1S 2022 se debe principalmente a 407 ETR, principalmente por el levantamiento de todas las restricciones relacionadas con el COVID-19 que estaban en vigor durante 1T 2022. Las importantes pérdidas generadas en los ejercicios 2019 y 2020 en el negocio de Aeropuertos redujeron las inversiones en Heathrow y AGS a cero, ya que las pérdidas generadas en años anteriores superaron el importe de la inversión, no existiendo compromisos de inyección de fondos adicionales (NIC 28). Por lo tanto, no existe ninguna aportación por puesta en equivalencia en 1S 2023 y 1S 2022.

(Millones de euros)	JUN-23	JUN-22	VAR.
Autopistas	73	51	43,4%
407 ETR	69	46	49,8%
IRB	3	3	5,4%
Otros	1	2	-42,5%
Aeropuertos	6	3	118,8%
HAH	0	0	n.s.
AGS	0	0	n.s.
Otros	6	3	118,8%
Construcción	0	1	-95,8%
Otros	3	0	n.s.
Total	83	55	51,7%

VENTAS

(Millones de euros)	JUN-23	JUN-22	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	492	355	38,7%	38,0%
Aeropuertos	28	7	n.s.	-37,8%
Construcción	3.258	3.053	6,7%	8,3%
Infr. Energéticas y Movilidad	175	139	25,5%	25,4%
Otros	-13	-20	33,5%	33,4%
Total Ventas	3.940	3.534	11,5%	12,2%

RBE

(Millones de euros)	JUN-23	JUN-22	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	360	255	41,0%	40,0%
Aeropuertos	-2	-19	90,7%	13,7%
Construcción	62	78	-20,5%	-24,1%
Infr. Energéticas y Movilidad	6	5	19,1%	123,1%
Otros	-25	-5	n.s.	n.s.
Total RBE	401	313	28,0%	22,1%

RE (antes de deterioro y enajenación del inmovilizado)

(Millones de euros)	JUN-23	JUN-22	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	245	174	40,9%	33,8%
Aeropuertos	-8	-19	56,9%	13,5%
Construcción	-3	26	n.s.	n.s.
Infr. Energéticas y Movilidad	-4	-1	n.s.	39,8%
Otros	-28	-9	-226,1%	-226,1%
Total RE	200	170	17,5%	8,6%

Impuestos: el impuesto de sociedades de 1S 2023 se situó en -20 millones de euros (-21 millones de euros en 1S 2022). Se deben tener en cuenta varios efectos a la hora de calcular el tipo de gravamen efectivo, entre los que destacamos los materiales y/o significativos:

- El resultado de las empresas puestas en equivalencia debe excluirse al incluirse neto de impuestos (83 millones de euros).
- Las pérdidas y créditos fiscales que no implican, en aplicación de los criterios de prudencia contable, el reconocimiento completo de créditos fiscales para ejercicios futuros (75 millones de euros).
- Ajustes fiscales de consolidación sin impacto fiscal (30 millones de euros), principalmente debido a activos concesionales de Estados Unidos.
- Otros gastos no deducibles (11 millones de euros).

Tras excluir los ajustes mencionados en el resultado fiscal, ajustando el impacto del ingreso de años anteriores (7 millones de euros), y otros ajustes, el tipo efectivo del impuesto de sociedades resultante es del 17%.

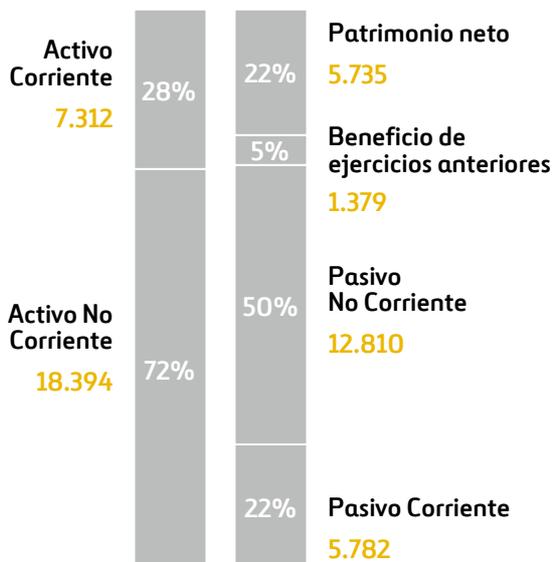
El **resultado neto de actividades continuadas** se situó en 162 millones de euros en 1S 2023 (85 millones de euros en 1S 2022).

El **resultado neto actividades discontinuadas** se situó en 6 millones de euros principalmente relacionados con el ajuste de precios tras el acuerdo final de Completion Accounts de Amey en Reino Unido, frente a -5 los millones de euros en 1S 2022, incluyendo las actividades discontinuadas de Servicios.

Balance Consolidado

(Millones de euros)	JUN-23	DIC-22	(Millones de euros)	JUN-23	DIC-22
ACTIVO NO CORRIENTE	18.394	18.925	PATRIMONIO NETO	5.735	6.353
Fondo de comercio de consolidación	477	480	Patrimonio neto atribuido a los accionistas	3.689	4.113
Activos intangibles	139	138	Patrimonio neto atribuido a los socios externos	2.046	2.240
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	13.270	13.667	Ingresos a distribuir en varios ejercicios	1.379	1.410
Inversiones inmobiliarias	0	0	PASIVOS NO CORRIENTES	12.810	13.203
Inmovilizado material	533	479	Provisiones para pensiones	2	2
Derecho de uso	154	183	Otras provisiones	411	416
Inversiones en sociedades asociadas	2.049	1.951	Pasivo arrendamiento a largo plazo	70	120
Activos Financieros no corrientes	815	1.095	Deuda financiera	10.436	10.776
Inversiones a largo plazo con empresas asociadas	239	246	Deuda financiera proyectos de infraestructuras	7.546	7.893
Caja restringida y otros activos financieros no corrientes	317	597	Deuda financiera resto de sociedades	2.890	2.883
Resto de cuentas a cobrar	259	252	Otras deudas	918	899
Impuestos diferidos	798	784	Impuestos diferidos	903	924
Derivados financieros a valor razonable	159	148	Derivados financieros a valor razonable	70	66
ACTIVO CORRIENTE	7.312	7.419	PASIVOS CORRIENTES	5.782	5.378
Activos clasificados como mantenidos para la venta	292	2	Pasivos clasif. mantenidos para la venta	305	0
Existencias	475	475	Pasivo arrendamiento a corto plazo	84	64
Clientes y otras cuentas a cobrar	1.778	1.609	Deuda financiera	852	877
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	1.439	1.300	Deuda financiera proyectos de infraestructuras	52	74
Otros deudores	339	309	Deuda financiera resto de sociedades	800	803
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes	47	19	Derivados financieros a valor razonable	39	47
Otros activos financieros a corto plazo	0	0	Deudas por operaciones de tráfico	3.534	3.430
Tesorería e inversiones financieras temporales	4.685	5.130	Acreedores comerciales	1.819	1.663
Sociedades proyectos de infraestructuras	159	168	Otras deudas no comerciales	1.715	1.767
Caja restringida	29	38	Pasivos por impuestos sobre sociedades	35	30
Resto de tesorería y equivalentes	130	130	Provisiones para operaciones de tráfico	933	930
Resto de sociedades	4.526	4.962	TOTAL PASIVO	25.706	26.344
Derivados financieros a valor razonable	36	184			
TOTAL ACTIVO	25.706	26.344			

BALANCE CONSOLIDADO



DEUDA BRUTA CONSOLIDADA

DEUDA BRUTA JUN-23	EX-INFRA	INFRA	CONSOLIDADO
Deuda Bruta (millones de euros)	-3.717	-7.597	-11.314
% fijo	78,6 %	96,8%	91,1%
% variable	21,4 %	3,2%	8,9%
Tipo medio	2,5 %	4,3%	3,7%
Vencimiento medio (años)	3	23	17

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA CONSOLIDADA

(Millones de euros)	JUN-23	DIC-22
Deuda Financiera Bruta	-11.314	-11.682
Deuda Bruta Ex-proyectos	-3.717	-3.716
Deuda Bruta Proyectos	-7.597	-7.967
Tesorería	4.993	5.902
Tesorería Ex-proyectos	4.536	5.154
Tesorería Proyectos	457	748
Posición neta de tesorería total	-6.321	-5.781
Posición Neta Tesorería Ex-proyectos	819	1.439
Posición Neta Tesorería Proyectos	-7.140	-7.219
Posición neta de tesorería total	-6.321	-5.781

Posición de Tesorería

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA (millones de euros)

Caja bruta	4.536
Deuda bruta	-3.717
Posición neta de tesorería	819

LIQUIDEZ (millones de euros)

CAJA BRUTA	DEUDA NO DISPUESTA
4.536	985
Total liquidez	5.521

VENCIMIENTOS DE DEUDA (millones de euros)

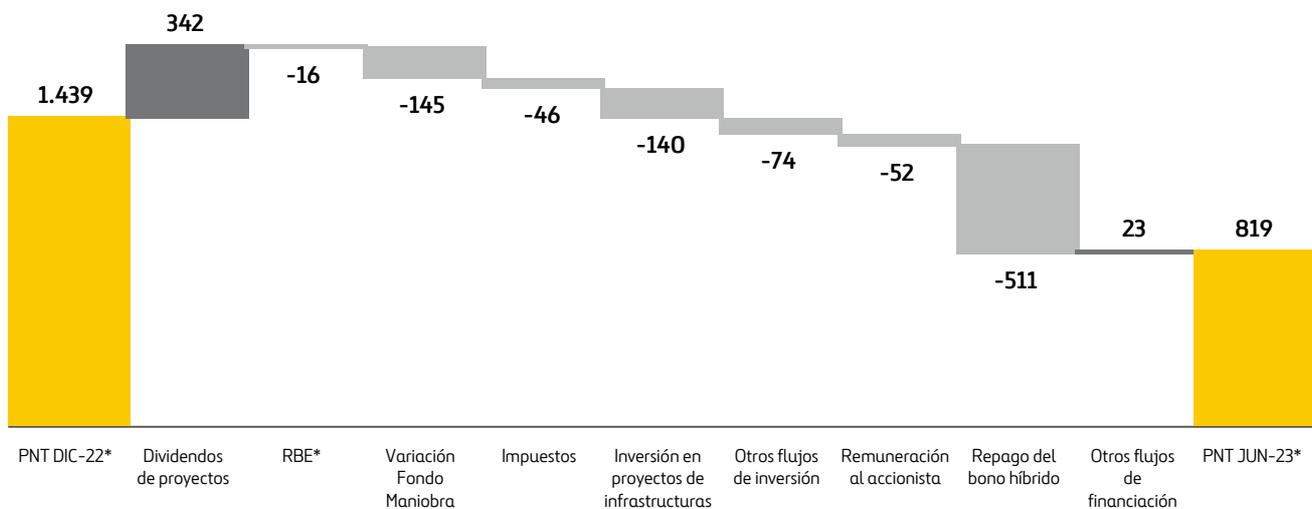
628	314	757	1.864
2023*	2024	2025	> 2026

(*)En 1S 2023, la deuda ex-proyectos de infraestructuras incluye ECP (Euro Commercial Paper) con saldo contable restante a 30 de junio 2023 de 615 millones de euros con un tipo medio de 3,40%.

RATING

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

DESGLOSE DEL FLUJO CAJA EX-INFRAESTRUCTURAS



*La posición neta de tesorería de Ferrovial incluye la posición neta de tesorería de Budimex al 100% que alcanzaba 667 millones de euros en diciembre 2022 y 619 millones de euros en junio 2023.

Posición neta de tesorería excluyendo proyectos de infraestructura: alcanzó los 819 millones de euros en junio de 2023 frente a 1.439 millones de euros en diciembre 2022. Los principales factores de este cambio han sido:

- **Dividendos de proyectos:** 342 millones de euros, principalmente por los dividendos de Autopistas, destacando el primer reparto de dividendos de la NTE 35W (216 millones de euros), junto con 44 millones de euros de 407 ETR, 54 millones de euros de NTE, 16 millones de euros de LBJ y 12 millones de euros del resto de autopistas.
- **RBE:** -16 millones de euros, incluyendo principalmente el RBE ex-infra de Construcción y oficinas centrales.
- **La evolución negativa del fondo de maniobra** se situó en -145 millones de euros en 1S 2023, incluyendo -76 millones de euros de capital circulante de Construcción.
- **La inversión en proyectos de infraestructuras** alcanzó -140 millones de euros en 1S 2023, destacando 53 millones de euros invertidos en I-66 Managed Lanes, los 21 millones de euros invertidos en NTE 3C, junto con los 66 millones de euros de equity invertido en NTO.
- **Remuneración al accionista:** -52 millones de euros en 1S 2023, incluyendo el programa de recompra de acciones.
- **Recompra del bono híbrido:** -511 millones de euros incluyendo la recompra del bono híbrido alcanzando un total de 471 millones tras la aceptación del 94,28% del importe total de la emisión (500 millones de euros), dejando una deuda a corto plazo de 29 millones de euros, junto con el pago del cupón (11 millones de euros).

Flujo de caja consolidado

JUN-23	FLUJO DE CAJA EXCLUIDAS SOCIEDADES CONCESIONARIAS	FLUJO DE CAJA SOCIEDADES CONCESIONARIAS	ELIMINACIONES	FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO
RBE	-16	417	0	401
Impacto NIIF -16	-39	0	0	-39
RBE incluyendo NIIF-16	-55	417	0	362
Cobro de dividendos	342	0	-287	55
Variación de Provisiones	-7	0	0	-7
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	-99	-2	0	-101
Flujo operaciones sin IS	181	415	-287	309
Pago de impuestos del ejercicio	-46	-20	0	-66
Flujo operaciones	135	395	-287	243
Inversión	-207	-138	86	-259
Desinversión	-7	0	0	-7
Flujo de inversión	-214	-138	86	-266
Flujo de actividad	-79	257	-201	-23
Flujo de intereses	52	-146	0	-94
Flujo de capital procedente de socios externos	30	139	-86	83
Remuneración al accionista Ferrovial	-52	0	0	-52
Dividendo Flexible	0	0	0	0
Compra de autocartera	-52	0	0	-52
Resto remuneración accionistas minoritarios participadas	-51	-528	287	-292
Otros movimientos de fondos propios	-512	-2	0	-515
Variación tipo de cambio	-16	124	0	109
Cambios en perímetro de consolidación	0	253	0	253
Otros movimientos de deuda (no flujo)	9	-18	0	-9
Flujo de financiación	-540	-178	201	-517
Variación PNT	-620	79	0	-541
Posición neta inicial	1.439	-7.219		-5.781
Posición neta final	819	-7.140		-6.321

JUN-22	FLUJO DE CAJA EXCLUIDAS SOCIEDADES CONCESIONARIAS	FLUJO DE CAJA SOCIEDADES CONCESIONARIAS	ELIMINACIONES	FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO
RBE	85	294	0	379
Impacto NIIF -16	-49	0	0	-49
RBE incluyendo NIIF-16	36	294	0	330
Cobro de dividendos	86	0	-74	12
Variación de provisiones	85	0	0	85
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	-283	-20	0	-304
Flujo operaciones sin IS	-76	274	-74	123
Pago de impuestos del ejercicio	-32	-2	0	-34
Flujo operaciones	-109	272	-74	89
Inversión	-234	-295	143	-386
Desinversión	180	0	0	180
Flujo de inversión	-53	-295	143	-205
Flujo de actividad	-162	-23	69	-116
Flujo de intereses	-1	-139	0	-139
Flujo de capital procedente de socios externos	24	229	-139	114
Remuneración al accionista Ferrovial	-356	0	0	-356
Dividendo Flexible	-108	0	0	-108
Compra de autocartera	-248	0	0	-248
Resto remuneración accionistas minoritarios participadas	-67	-118	70	-115
Otros movimientos de fondos propios	-29	33	0	3
Variación tipo de cambio	-30	-474	0	-504
Cambios en perímetro de consolidación	-36	48	0	12
Otros movimientos de deuda (no flujo)	-5	-26	0	-31
Flujo de financiación	-499	-447	-69	-1.015
Variación PNT	-661	-470	0	-1.131
Posición neta inicial	2.182	-6.633	0	-4.451
Posición neta final	1.521	-7.103	0	-5.583

FLUJO EX-PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

Flujo de caja de actividad

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

JUN-23	F.OPERACIONES*	F.INVERSIÓN NETA	F.ACTIVIDAD*	JUN-22	F.OPERACIONES*	F.INVERSIÓN NETA	F.ACTIVIDAD*
Autopistas	342	-79	263	Autopistas	67	-132	-65
Aeropuertos	0	-66	-66	Aeropuertos	6	-13	-8
Construcción	-54	-37	-91	Construcción	-152	-37	-188
Servicios	0	0	0	Servicios	102	161	263
Infr. Energéticas y Movilidad	-24	-13	-37	Infr. Energéticas y Movilidad	-26	-19	-45
Otros	-82	-20	-103	Otros	-73	-14	-87
Total	181	-214	-33	Total	-76	-53	-130

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

Flujo de operaciones

A 30 de junio de 2023, el flujo de caja de operaciones ex-proyectos de infraestructuras ascendía a 181 millones de euros (antes de impuestos), en comparación con los -76 millones de euros en 1S 2022, debido a mayores dividendos de Autopistas, incluyendo el primer reparto de dividendos de NTE 35W (216 millones de euros), parcialmente compensado por la contribución de Servicios en 1S 2022 antes de su desinversión a finales de 2022.

Flujo de operaciones	JUN-23	JUN-22
Dividendos Autopistas	342	67
Dividendos Aeropuertos	0	6
Construcción	-54	-152
Servicios	0	102
Infr. Energéticas y Movilidad	-24	-26
Otros*	-82	-73
Flujo de operaciones sin impuestos	181	-76
Pago Impuesto de sociedades	-46	-32
Total	135	-109

* Otros incluye el flujo de operaciones correspondiente a Corporación, las matrices de Aeropuertos y Autopistas, junto con la actividad de Infraestructuras Energéticas y Movilidad.

Detalle del flujo de caja de Construcción:

Construcción	JUN-23	JUN-22
RBE	62	78
RBE proyectos	3	3
RBE Ex proyectos	59	75
Impacto NIIF 16	-32	-30
RBE incluyendo NIIF-16	26	45
Cobro de dividendos	0	12
Variación de provisiones	-5	-33
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	-76	-175
Variación descuento de factoring	0	0
Pago de suelo	0	0
Fondo de maniobra	-76	-175
Flujo operaciones sin IS	-54	-152

Los dividendos recibidos de proyectos y de devoluciones de capital alcanzaron los 342 millones de euros en 1S 2023 (86 millones de euros en 1S 2022).

(Millones de euros)	JUN-23	JUN-22
Autopistas	342	67
Aeropuertos	0	6
Servicios	0	2
Construcción	0	12
Infraestructuras energéticas y movilidad	0	1
Otros	0	0
Total	342	86

Los dividendos procedentes de Autopistas alcanzaron los 342 millones de euros en 1S 2023 (67 millones de euros en 1S 2022), incluyendo el primer dividendo de NTE 35W (216 millones de euros).

Dividendos y devoluciones de capital	JUN-23	JUN-22
407 ETR	44	0
LBJ	16	16
NTE	54	42
NTE 35 W	216	0
Autopistas irlandesas	1	2
Autopistas portuguesas	1	1
Autopistas australianas	5	4
Autopistas españolas	3	1
Resto	2	0
Total	342	67

En 1S 2023, Aeropuertos no distribuyó dividendos ni devoluciones de capital frente a 6 millones de euros en 1S 2022.

Aeropuertos	JUN-23	JUN-22
HAH	0	0
AGS	0	0
FMM	0	3
Otros	0	2
Total	0	6

Flujo de inversión

JUN-23	INVERSIÓN	DESINVERSIÓN	FLUJO DE INVERSIÓN
Autopistas	-79	0	-79
Aeropuertos	-66	0	-66
Construcción	-40	3	-37
Servicios			0
Infr. Energéticas y Movilidad	-14	2	-13
Otros	-8	-12	-20
Total	-207	-7	-214

JUN-22	INVERSIÓN	DESINVERSIÓN	FLUJO DE INVERSIÓN
Autopistas	-132	0	-132
Aeropuertos	-13	0	-13
Construcción	-38	1	-37
Servicios	-18	179	161
Infr. Energéticas y Movilidad	-19	0	-19
Otros	-14	0	-14
Total	-234	180	-53

El flujo neto de inversión en 1S 2023 (-214 millones de euros) incluye:

- **Inversiones:** -207 millones de euros en 1S 2023 (-234 millones de euros en 1S 2022), destacando 53 millones de euros invertidos en I-66 Managed Lanes y los 21 millones de euros invertidos en NTE 3C, junto con los 66 millones de euros de equity invertido en NTO.
- **Desinversiones:** -7 millones de euros en 1S 2023 (180 millones de euros en 1S 2022). En 1S 2022, principalmente relacionados con la desinversión del negocio Servicios de Infraestructura en España (171 millones de euros).

Flujo de financiación

El flujo de financiación incluye:

- **Remuneración al accionista:** -52 millones de euros para accionistas de Ferrovial en 1S 2023, (-356 millones de euros en 1S 2022), incluyendo -52 millones de euros del programa de recompra de acciones.
- **Flujo de intereses** en 1S 2023 alcanzó 52 millones de euros de ingresos.
- El **impacto del tipo de cambio** se situó en -16 millones de euros, procedentes principalmente de los dólares americanos y dólares canadienses, parcialmente compensado por zloties polacos.
- **Otros movimientos de fondos propios** alcanzó -512 millones en 1S 2023, principalmente como resultado de la recompra del bono híbrido (471 millones de euros), dejando una deuda a corto plazo (29 millones de euros), junto con el pago del cupón (11 millones de euros).
- **Otros movimientos de deuda no flujo** (9 millones de euros), que incluyen los movimientos contables de la deuda que no afectan al flujo, como los intereses devengados no pagados, cuyo origen está principalmente en el devengo de los intereses de los bonos corporativos.

FLUJO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

Flujo de operaciones

En cuanto al flujo de operaciones de las sociedades titulares 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 operaciones de proyectos de infraestructuras.

(Millones de euros)	JUN-23	JUN-22
Autopistas	401	265
Resto	-6	6
Total flujo de operaciones	395	272

Flujo de inversión

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

(Millones de euros)	JUN-23	JUN-22
LBJ	-1	-1
NTE	-3	-2
NTE 35W*	-39	-93
I-77	-1	-10
I-66	-66	-186
Autopistas portuguesas	-1	0
Autopistas españolas	-2	-2
Resto	0	0
Total Autopistas	-113	-294
Resto	-32	-16
Total proyectos	-144	-310
Subvenciones de capital	6	15
Total flujo inversión neto	-138	-295

*NTE 35W incluye el segmento NTE 3C, en construcción.

Flujo de financiación

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

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

(Millones de euros)	JUN-23	JUN-22
Autopistas España	-22	-22
Autopistas EE.UU.	-105	-103
Autopistas Portugal	-5	-7
Resto autopistas	0	0
Total autopistas	-132	-131
Resto	-13	-7
Total flujo intereses	-146	-139

Adicionalmente, se incluye en el flujo de financiación el impacto que la variación del tipo de cambio ha tenido en la deuda nominada en moneda extranjera, que en 1S 2023 ha sido positiva de 124 millones de euros, principalmente por depreciación del euro respecto al dólar americano, impactando la deuda neta de las autopistas americanas.

Declaración de Responsabilidad

De conformidad con la sección 5:25 d párrafo 2 (c) de la Ley de Supervisión Financiera de los Países Bajos (We 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 2023 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 2023 incluye 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, 27 julio 2023

Consejo de Administración

D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo
Presidente ejecutivo

D. Óscar Fanjul Martín
Vice-presidente

D. Ignacio Madridejos Fernández
CEO

D^a. María del Pino y Calvo-Sotelo
Director

D. José Fernando Sánchez-Junco Mans
Director

D. Philip Bowman
Director

D^a. Hanne Birgitte Breinbjerg Sørensen
Director

D. Bruno Di Leo
Director

D. Juan Hoyos Martínez de Irujo
Director principal

D. Gonzalo Urquijo Fernández de Araoz
Director

D^a. Hildegard Wortmann
Director

D^a. Alicia Reyes Revuelta
Director

Anexo I – Detalles por autopistas

AUTOPISTAS – INTEGRACIÓN GLOBAL

(Millones de euros)													
Integración Global	TRÁFICO (IMD)			VENTAS			RBE			MARGEN RBE		DEUDA NETA 100%	
	JUN-23	JUN-22	VAR.	JUN-23	JUN-22	VAR.	JUN-23	JUN-22	VAR.	JUN-23	JUN-22	JUN-23	PARTICIP.
NTE*	19	17	11,6%	128	104	23,0%	114	92	24,3%	88,8%	87,9%	-1.119	63,0%
LBJ*	21	19	9,7%	86	70	22,8%	71	57	23,9%	82,4%	81,6%	-1.850	54,6%
NTE 35W**	18	17	5,5%	87	74	17,6%	73	63	14,9%	83,8%	85,8%	-1.484	53,7%
I-77*	20	17	19,7%	40	24	63,6%	28	14	106,0%	71,7%	56,9%	-212	72,2%
I-66*/***	13			62			46			74,9%		-1.474	55,7%
TOTAL EEUU				403	272	47,8%	332	226	46,9%			-6.140	
Autema	17.813	16.794	6,1%	35	32	11,8%	32	27	15,6%	89,0%	86,0%	-592	76,3%
Aravia	37.750	37.513	0,6%	23	21	7,5%	19	19	3,7%	85,5%	88,6%	-19	100,0%
TOTAL ESPAÑA				58	53	10,1%	51	46	10,8%			-611	
Azores****	11.810	11.013	7,2%	17	15	11,1%	15	14	9,8%	88,3%	89,3%	0	89,2%
Via Livre				6	7	-16,3%	1	2	-66,6%	8,5%	21,2%	6	84,0%
TOTAL PORTUGAL				23	22	2,3%	15	15	2,1%				6
TOTAL MATRICES				8	7	18,2%	-37	-32	-15,9%				
TOTAL AUTOPISTAS				492	355	38,7%	360	255	41,0%	73,1%	72,0%	-6.746	

* Tráfico en millones transacciones. ** Incluye contribución de NTE 3C (en construcción). Deuda neta 100%: incluye los 3 segmentos. ***La I-66 Managed Lanes abrió su primer tramo al tráfico en septiembre de 2022, y a finales de noviembre de 2022, se abrió el proyecto al completo al tráfico. ****Azores: deuda neta (-EUR259mn a 30 junio 2023) reclasificada como mantenida para la venta en 2T 2023.

AUTOPISTAS – PUESTA EN EQUIVALENCIA (CIFRAS AL 100%)

(Millones de euros)													
Puesta en Equivalencia	TRÁFICO (IMD)			VENTAS			RBE			MARGEN RBE		DEUDA NETA 100%	
	JUN-23	JUN-22	VAR.	JUN-23	JUN-22	VAR.	JUN-23	JUN-22	VAR.	JUN-23	JUN-22	JUN-23	PARTICIP.
407 ETR (Km recorridos, millones)	1.150	943	21,9%	481	415	16,0%	411	354	16,1%	85,4%	85,3%	-6.220	43,2%
M4	37.065	35.064	5,7%	18	16	14,3%	10	9	14,5%	54,8%	54,7%	-48	20,0%
M3	43.431	40.096	8,3%	5	9	-44,3%	0	5	-92,1%	8,5%	59,6%	-29	20,0%
A-66 Benavente Zamora				13	12	9,0%	11	11	6,0%	84,6%	87,1%	-144	25,0%
Serrano Park				4	3	10,0%	2	2	8,6%	66,4%	67,3%	-28	50,0%
EMESA				88	91	-3,1%	50	56	-10,3%	57,2%	61,7%	-168	10,0%
IRB				191	203	-5,7%	94	118	-19,9%	49,3%	58,1%	-1.132	24,9%
Toowomba				13	13	-2,4%	3	3	-2,1%	22,3%	22,3%	-212	40,0%
OSARs				16	11	42,8%	2	7	-74,2%	10,8%	59,6%	-206	50,0%
Zero ByPass (Bratislava)				17	-8	n.s.	15	-12	221,6%	86,1%	146,2%	-801	35,0%

Anexo II – P&G principales activos infraestructuras

AUTOPISTAS

407 ETR

(Millones de dólares canadienses)	JUN-23	JUN-22	VAR.
Ventas	700	573	22,3%
RBE	598	489	22,4%
Margen RBE	85,4%	85,4%	
RE	550	441	24,7%
Margen RE	78,5%	77,0%	
Resultado financiero	-204	-214	4,7%
Resultado antes de impuestos	346	227	52,3%
Impuesto de sociedades	-90	-60	-50,9%
Resultado neto	256	167	52,8%
Aportación a puesta por equivalencia de Ferrovial (millones de euros)	69	46	49,8%

LBJ

(Millones de dólares americanos)	JUN-23	JUN-22	VAR.
Ventas	93	76	22,0%
RBE	77	62	23,1%
Margen RBE	82,4%	81,6%	
RE	62	46	35,0%
Margen RE	66,9%	60,4%	
Resultado financiero	-41	-40	-0,5%
Resultado neto	22	6	273,1%
Aportación a Ferrovial*	11	3	285,6%

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

NTE

(Millones de dólares americanos)	JUN-23	JUN-22	VAR.
Ventas	139	113	22,3%
RBE	123	100	23,5%
Margen RBE	88,8%	87,9%	
RE	107	80	33,5%
Margen RE	77,4%	70,8%	
Resultado financiero	-26	-26	0,9%
Resultado neto	82	54	49,9%
Aportación a Ferrovial*	48	32	50,8%

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

NTE 35W

(Millones de dólares americanos)	JUN-23	JUN-22	VAR.
Ventas	94	80	16,8%
RBE	79	69	14,2%
Margen RBE	83,8%	85,8%	
RE	66	55	21,2%
Margen RE	70,4%	67,9%	
Resultado financiero	-15	-22	30,7%
Resultado neto	51	33	54,9%
Aportación a Ferrovial*	25	16	55,9%

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

I-77

(Millones de dólares americanos)	JUN-23	JUN-22	VAR.
Ventas	43	26	62,5%
RBE	31	15	104,7%
Margen RBE	71,7%	56,9%	
RE	26	10	150,4%
Margen RE	61,3%	39,8%	
Resultado financiero	-5	-6	20,0%
Resultado neto	22	5	n.s.
Aportación a Ferrovial*	14	3	n.s.

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

IRB

(Millones de euros)	JUN-23	JUN-22	VAR.
Ventas	191	203	-5,7%
RBE	94	118	-19,9%
Margen RBE	49,3%	58,1%	
RE	69	95	-27,1%
Margen RE	36,2%	46,9%	
Resultado financiero	-42	-59	28,2%
Resultado antes de impuestos	23	29	-20,8%
Impuesto de sociedades	-8	-8	-3,7%
Resultado neto	15	21	-30,3%
Aportación a puesta por equivalencia de Ferrovial (millones de euros)	3	3	5,4%

*Los EEFF de Ferrovial Incluyen el resultado del primer trimestre (Enero a Junio, tres meses).



AEROPUERTOS

Heathrow SP & HAH

(Millones de libras)	Ventas			RBE			Margen RBE		
	JUN-23	JUN-22	VAR.	JUN-23	JUN-22	VAR.	JUN-23	JUN-22	Var. (pbs)
Heathrow SP	1.742	1.280	36,1%	1.070	744	43,8%	61,4%	58,1%	325
Excepcionales y Ajustes	0	1	n.s.	2	3	-31,8%	n.s.	n.s.	n.s.
Total HAH	1.742	1.281	36,0%	1.072	748	43,4%	61,5%	58,4%	316

HAH

(Millones de libras)	JUN-23	JUN-22	VAR.
Ventas	1.742	1.281	36,0%
RBE	1.072	748	43,4%
Margen RBE	61,5%	58,4%	
Amortizaciones y deterioros	-379	-385	1,5%
RE	693	363	90,9%
Margen RE	39,8%	28,3%	
Resultado financiero	-573	-318	-80,2%
Rtdo. antes de impuestos	120	45	166,7%
Impuesto de sociedades	-45	-25	-79,1%
Resultado neto	75	20	276,4%
Aportación a Pta. equivalencia de Ferrovia (Euros)	0	0	n.s.

AGS

(Millones de libras)	JUN-23	JUN-22	VAR.
Ventas	89	75	18,0%
RBE	28	19	43,0%
Margen RBE	31,2%	25,8%	
Amortizaciones y deterioros	-18	-18	2,2%
RE	10	1	n.s.
Margen RE	11,4%	1,8%	
Resultado financiero	-25	-20	-26,3%
Rtdo. antes de impuestos	-15	-18	19,8%
Impuesto de sociedades	0	1	-106,1%
Resultado neto	-15	-18	16,6%
Aportación a Pta. equivalencia de Ferrovia (Euros)	0	0	n.s.

DALAMAN

(Millones de euros)	JUN-23
Ventas	24
RBE	15
Margen RBE	63,0%
Amortizaciones y deterioros	-6
RE	9
Margen RE	36,2%
Resultado financiero	-10
Rtdo. antes de impuestos	-2
Impuesto de sociedades	1
Resultado neto	-1

Anexo III – Evolución del tipo de cambio

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

	TIPO DE CAMBIO (CIERRE BALANCE)	Var. 2023-2022	TIPO DE CAMBIO MEDIO (PYG)	Var. 2023-2022
Libra Esterlina	0,8593	-0,2%	0,8761	3,8%
Dólar Americano	1,0909	4,1%	1,0808	-0,6%
Dólar Canadiense	1,4449	7,1%	1,4563	5,4%
Zloty Polaco	4,4326	-5,7%	4,6246	-0,6%
Dólar Australiano	1,6377	8,0%	1,5999	5,3%
INR - Rupia India	88,9940	8,1%	88,8717	7,0%

Anexo IV – Remuneración al accionista

DIVIDENDO FLEXIBLE

Tras la aprobación de la fusión transfronteriza entre Ferrovial, S.A. (como sociedad absorbida) y Ferrovial International SE (como sociedad absorbente), quedaron sin efecto los scrip dividend aprobados por la Junta General de Accionistas de Ferrovial, S.A. el 13 de abril de 2023, sin perjuicio de los acuerdos que la sociedad resultante de la fusión pueda adoptar en su momento para dar continuidad a la política de retribución al accionista del Grupo Ferrovial.

La Junta General y el Consejo de Administración de Ferrovial acordaron, con anterioridad a la fusión, la posibilidad de llevar a cabo uno o varios scrip dividend en términos similares a los acordados por Ferrovial, S.A. y de forma consistente con la legislación holandesa y las prácticas del mercado.

El 22 de junio de 2023, Ferrovial S.E. anunció un dividendo flexible a cuenta de 0,2871 EUR por acción de Ferrovial, a pagar en efectivo o en acciones a elección de los accionistas. No hubo derechos negociables en relación con el dividendo flexible.

AMORTIZACIÓN DE ACCIONES

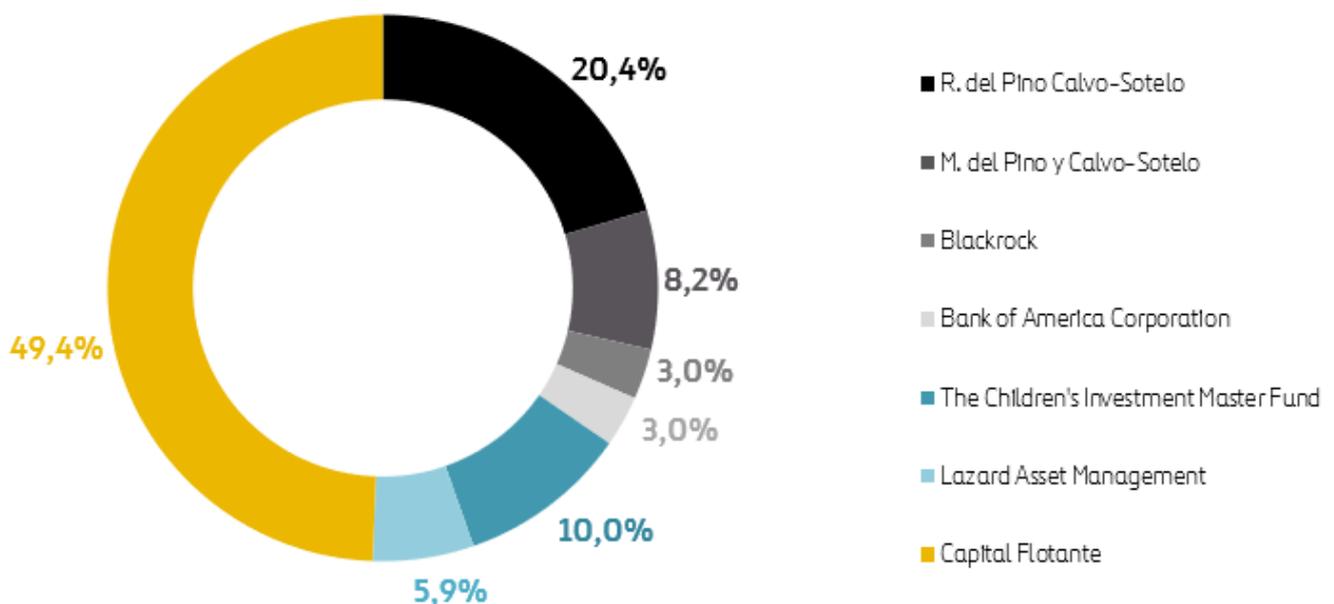
El Consejo de Administración de Ferrovial, S.A. celebrado el 28 de febrero de 2023 aprobó un programa de recompra de acciones propias de hasta 34 millones de acciones por un importe máximo de 500 millones de euros, que fue ratificado por la Junta General de Accionistas de Ferrovial, S.A. celebrada el 13 de abril de 2023. Asimismo, la Junta General aprobó la reducción del capital social de Ferrovial, S.A. mediante la amortización de (i) las acciones propias existentes a la fecha del acuerdo; y (ii) las acciones propias a adquirir en el marco del programa de recompra. Dichos acuerdos quedaron sin efecto tras la fusión transfronteriza entre Ferrovial, S.A. y Ferrovial International SE, sin perjuicio de los acuerdos que la sociedad resultante de la fusión pueda adoptar en su momento para dar continuidad a la política de retribución al accionista del Grupo Ferrovial.

La Junta General de Ferrovial acordó, con anterioridad a la fusión, la compra de acciones propias de Ferrovial SE y la amortización de las acciones en autocartera en uno o varios tramos.

Ferrovial mantenía 2.879.808 acciones propias a finales de junio de 2023. La cifra de capital social de Ferrovial a 30 de junio de 2023 es de 7.274.432,61 euros, totalmente suscrito y desembolsado. El capital social está integrado por 727.443.261 acciones ordinarias de una única clase, de un céntimo de euro (0,01 euros) de valor nominal cada una.

Anexo V – Estructura accionarial

Participaciones significativas de Ferrovial SE inscritas en el registro público de la Autoridad Holandesa de los Mercados Financieros (AFM - Autoriteit Financiële Markten) a 25 de julio de 2023:



Fuente: AFM (25 de julio de 2023)

Anexo VI – Principales riesgos e incertidumbres de las áreas de actividad para 2S 2023

Las actividades de Ferrovial se desarrollan en diversos países, con diferentes entornos 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.

En relación con el COVID-19 y tras un periodo de recuperación marcado por continuas reaperturas y cierres, cuya duración ha sido desigual en función de la geografía y del tipo de activo, el Grupo ha observado que en los primeros seis meses de 2023 su demanda de activos, en términos generales, se ha recuperado o incluso ha superado los niveles de tráfico previos a la pandemia, por lo que podemos confirmar que el tráfico en nuestros activos ya no se ve afectado por la repercusión directa ni indirecta del Covid-19.

Con respecto al conflicto entre Rusia y Ucrania, la mayor parte del impacto, que se refería a los aumentos de las tasas de inflación y a la interrupción de la cadena de suministro, ha afectado a nuestros resultados anuales de 2022 y, por lo tanto, no hemos observado un impacto significativo en relación con el conflicto en la primera mitad de 2023 ni prevemos que vaya a existir en la segunda mitad del ejercicio actual.

AUTOPISTAS

Esta división continuará trabajando en la búsqueda de nuevos contratos durante el segundo semestre del año en sus mercados objetivo, centrándose en proyectos greenfield complejos, dado su alto potencial de creación de valor. Ferrovial ha sido precalificada en la SR400 en Georgia y está analizando otras oportunidades potenciales como la 495 en Virginia, la I77 Sur en Carolina del Norte, Tennessee, la I55 en Chicago, un tren de alta velocidad en Portugal y un proyecto de carreteras en la República Checa.

Las obras de construcción continuarán en varios proyectos, como la Ruta del Cacao en Colombia y Silvertown Tunnel en el Reino Unido. Las obras de construcción del tramo 3C de la NTE 35W (Texas, EE.UU.) concluyeron antes de lo previsto y se inauguró en junio de 2023.

Autopistas de Estados Unidos: Las managed lanes en Estados Unidos mostraron un sólido rendimiento. El volumen de tráfico en todos los proyectos ha crecido significativamente en comparación con 2022 y ha alcanzado niveles superiores a los de 2019 en NTE y NTE 35W. El tráfico de la LBJ sigue por debajo de los niveles de 2019 afectado por las obras en la zona. La I77, inaugurada a finales de 2019, ha tenido un importante incremento en el volumen de tráfico respecto a 2022 y la I66 inaugurada a finales de 2022 está arrancando con un buen comportamiento.

Los dividendos de NTE y LBJ se pagaron a los accionistas en junio de 2023, por un importe total de 123,3 millones de dólares. El primer dividendo de NTE 35W se distribuyó en junio, por un importe total de 435 millones de dólares. El Consejo continuará supervisando el rendimiento de los activos para cualquier posible distribución adicional de dividendos a los accionistas en el segundo semestre de 2023.

407 ETR: El crecimiento del tráfico de la 407 ETR se debe al levantamiento de todas las restricciones relacionadas con la COVID-19 por parte de la provincia de Ontario, lo que ha permitido aumentar la movilidad y los desplazamientos a los lugares de trabajo en 2023. El crecimiento del tráfico también se vio respaldado por un aumento de las actividades de construcción de rehabilitación en la autopista 401 y por unas condiciones meteorológicas

favorables. 407 ETR mantuvo suficiente liquidez para satisfacer todas sus obligaciones financieras en el segundo trimestre de 2023.

En abril de 2023 se pagó a los accionistas un dividendo de 150 millones de dólares canadienses. El Consejo de 407 ETR aprobó un dividendo de 150 millones de dólares canadienses para el tercer trimestre de 2023 y continuará supervisando el rendimiento de los activos y revisará cualquier posible distribución adicional de dividendos a los accionistas, según proceda.

En 2021, Ferrovial adquirió el 24,86% de las acciones de la sociedad cotizada india IRB Infrastructure Developers Ltd por 369 millones de euros. IRB es una empresa líder en el mercado indio, donde gestiona 24 proyectos y más de 2.709 kilómetros de autopistas de peaje.

En el primer semestre de 2023, IRB logró importantes hitos, como la adjudicación de un proyecto de 91 km por valor de 2.132 millones de rupias, que incluye la construcción, explotación y transferencia en el estado de Gujarat. También se adjudicó la circunvalación exterior de Hyderabad en régimen de peaje, explotación y transferencia en el estado de Telengana, el segundo mayor proyecto de transferencia de activos del país después de Mumbai-Pune, con una inversión de 8.396 millones de rupias. IRB ha conseguido la fecha designada (luz verde para iniciar la construcción) para el proyecto Chittoor Thatchur.

El Consejo aprobó un dividendo de 112,7 millones de rupias el 23 de mayo.

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

En junio de 2023, Ferrovial alcanzó un acuerdo, a través de Cintra, para vender su participación del 89,2% en Azores, a HRRL Açores, S.A. Como parte del acuerdo Cintra mantendrá un contrato de gestión de este activo. La finalización de la transacción está sujeta a la aprobación de las autoridades portuguesas y de los prestamistas.

AEROPUERTOS

La industria mundial de la aviación prosigue su recuperación tras la pandemia, al igual que todo el sector a medida que reconstruye su capacidad. Las últimas previsiones incluyen la hipótesis de que el segundo semestre de 2023 seguirá registrando resultados superiores, en línea con lo observado durante los últimos trimestres. (Una vez levantadas las restricciones a los viajes).

No se han observado repercusiones significativas de la guerra en Ucrania, aunque persiste cierta incertidumbre sobre el impacto potencial futuro si la economía sigue sometida a presión.

Aeropuerto de Heathrow: El número de pasajeros está cerca de los niveles de 2019, a medida que se recuperan plenamente tanto los viajes de ocio como los de negocios.

El fuerte aumento de la demanda ha creado, en los últimos trimestres, algunos cuellos de botella en algunas de las operaciones de las aerolíneas, aunque esto parece estar resuelto y el aeropuerto se concentra ahora en aumentar el servicio que ofrece a los pasajeros.

Quedan por delante retos reglamentarios, ya que la propuesta final de la CAA impide la realización de mejoras clave. Heathrow ha recurrido las propuestas finales de la CAA ante la CMA, y se espera una resolución para mediados de octubre de 2023.

AGS: AGS Airports Limited ha recuperado un 77% del volumen de pasajeros desde 2019 en los primeros 6 meses de 2023. La

recuperación continúa a buen ritmo, aunque el impacto de la quiebra de Flybe en enero de 2023 ha ralentizado el ritmo.

Los aeropuertos de AGS siguen colaborando con sus socios comerciales para garantizar que se supervisa la escasez de personal a nivel mundial y se minimiza el riesgo operativo. AGS Airports sigue gestionando su base de costes para recuperar las pérdidas y sigue de cerca los factores económicos.

Además, AGS Airports continúa con el proceso de ampliación de la pista de Southampton, que se espera concluya durante 2023.

JFK: En junio de 2022 Ferrovial se convirtió en el principal accionista (49% de participación) de la sociedad que construirá y gestionará la concesión de la nueva Terminal 1 del Aeropuerto JFK (Nueva York). La construcción se inició en julio de 2022 y está previsto que continúe durante todo 2023. El avance de las obras avanza favorablemente.

Aeropuerto de Dalaman: En julio de 2022 se firmó la adquisición de una participación del 60% en la sociedad que gestiona la concesión del Aeropuerto Internacional de Dalaman (Turquía). La zona es un importante lugar de vacaciones tanto para pasajeros nacionales como internacionales y ha recuperado totalmente el tráfico durante 2022 y 2023, al levantarse las restricciones de viaje. El aeropuerto ha registrado un descenso de pasajeros rusos y ucranianos, pero el impacto es limitado y se compensa en parte con un mayor número de viajeros británicos y alemanes.

DIVISIÓN DE CONSTRUCCIÓN

La evolución de la actividad de Construcción en la segunda mitad de 2023 estará marcada por la estabilidad en el nivel de ventas y por la priorización de la rentabilidad y medidas de control de riesgo, manteniendo la tendencia observada en el primer semestre salvo por el impacto negativo recogido de los contratos en EE.UU que finalizan este año. Se seguirán implementando contingencias específicas en la nueva contratación, habiéndose situado la cartera nuevamente en máximos históricos tras importantes adjudicaciones.

Estados Unidos y Canadá: la actividad evoluciona según las expectativas en ritmo de ejecución, previéndose un nivel de ventas inferior a 2022 debido a que varios proyectos relevantes están finalizando en este año, habiendo reducido sus producciones respecto a años anteriores. Otros, como la Ontario Line South (Ontario), se encuentran aún en fase inicial de diseño. En Webber, destacan sus márgenes positivos, y su fuerte nivel de contratación en la primera mitad de 2023.

Polonia: la licitación pública mantiene buenas perspectivas gracias a los planes nacionales de carreteras y ferrocarriles hasta 2025-26, respaldados por el elevado nivel de asignación de fondos bajo el nuevo marco financiero plurianual 2021-27. En la segunda mitad de 2023, se prevé una facturación estable, y se continuará con la estrategia de mayor selectividad en licitación, priorizando la rentabilidad tras las tensiones derivadas de los aumentos de los costes de personal y materias primas, y ampliando su diversificación a sectores como energías renovables o tratamiento de residuos. Importantes adjudicaciones de 2023 están pendientes de reconocimiento en cartera como las obras de ferrocarril E65 Tychy - Most Wisla o Kosciercyna-Somonino.

España: se prevé continúe la tendencia creciente en ventas gracias a la relevante contratación en ferrocarriles y para clientes privados en periodos anteriores. A medio plazo se prevé se mantenga el impulso en licitación, gracias a la buena dinámica de iniciativas públicas y privadas, apoyadas por los fondos Europeos Next Generation. Evolución positiva y estable en márgenes y contratación durante el primer semestre del año, manteniéndose la cartera en niveles de cierre de 2022.

En el resto de mercados geográficos, se mantendrá el crecimiento en ventas de la primera mitad de 2023, gracias al mayor ritmo de ejecución de proyectos en Reino Unido (Silvertown Tunnel) y Australia (Metro de Sidney y Coffs Harbour Bypass). Asimismo, continúan las buenas perspectivas en licitación a futuro, destacando potenciales proyectos concesionales de carreteras, líneas de transmisión y Energía junto a otras divisiones de Ferrovial.

INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS Y MOVILIDAD

Generación: el negocio continuará trabajando en la ejecución de proyectos greenfield en nuestros mercados más relevantes y buscará nuevas adquisiciones que permitan acelerar el crecimiento en este sector. En este contexto, la división se encuentra en proceso de cierre en España de adquisición de dos nuevas plantas fotovoltaicas con una capacidad de 50 MWp adicionales cada una y ha presentado varias ofertas no vinculantes en España y EE.UU. El fallo en alcanzar el cierre o la no consecución de nuevos proyectos podría retrasar las expectativas de crecimiento de la división.

En España, nuestro proyecto del Berrocal (planta fotovoltaica de 50Mwp localizado en Gerena (Sevilla)) alcanzará fecha de operación comercial en el tercer trimestre de 2023. Un retraso en completar la construcción o una disminución de los precios de la electricidad, podría impactar los ingresos del segundo semestre del 2023.

Líneas de Transmisión: El proyecto Centalla continuará sus obras con el objetivo al comienzo del próximo año. Según el acuerdo de concesión, podrían imponerse multas si no se finaliza en las fechas contractuales o antes. Además, los costes de la fase de construcción, que son responsabilidad de la empresa del proyecto, podrían ser superiores a lo previsto.

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.

Thalia: Seguiremos vigilando de cerca las plantas de gestión de residuos, ya que la disponibilidad de las plantas de generación de energía a partir de residuos de Milton Keynes, Isla de Wight y Allerton podría afectar al margen bruto durante el 2S 2023, especialmente un retraso en la entrada en funcionamiento de Isla de Wight, que se espera durante el 2S 2023.

Dado que las plantas generan energía, un descenso de los precios de la electricidad afectaría a los ingresos del segundo semestre de 2023.

FS Chile: Se espera seguir gestionando de una manera efectiva los contratos para mitigar efectos adversos en el margen del incremento del salario mínimo en el país.

RIESGOS FINANCIEROS Y DE CAPITAL

Los principales riesgos financieros y de capital a los que Ferrovial está expuesto se describen de forma detallada en las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2022.

A continuación, se mencionan los principales riesgos financieros y de capital:

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

En relación a la variación del tipo de cambio, señalar que durante el primer semestre de 2023 el valor del dólar americano y australiano se han debilitado ligeramente en relación al euro, cerrando a 30 de Junio en 1,0909 USD/EUR y 1,63771 AUD/EUR significando una depreciación del 1,91% y 4,20% respectivamente, mientras que la libra esterlina, el dólar canadiense, el zloty polaco y el peso chileno han tenido una apreciación del 2,94%, 0,39%, 5,39% y 3,69% respectivamente comparado con diciembre de 2022. El impacto de la variación de los tipos de cambio se encuentra recogida en los fondos propios de la compañía.

En relación a la exposición del tipo de cambio, destacar que la compañía tiene contratadas coberturas por un notional de 694 millones de dólares americanos, 3.829 millones de dólares canadienses y 178 millones de libras esterlinas que cubren un tipo medio de 1,0887 USD/EUR, 1,4605 CAD/EUR y 0,9265 GBP/EUR. La estrategia de la compañía en este respecto es garantizar el valor de los activos de la compañía.

Anexo VII – Medidas Alternativas de Rendimiento

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

EBITDA = Resultado bruto de explotación (RBE)

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

CRECIMIENTO COMPARABLE ("LIKE FOR LIKE GROWTH" LFL)

- **Definición:** variación relativa interanual en términos comparables de la cifra de ventas, el EBITDA/RBE, el resultado de explotación y la cartera. El comparable se calcula ajustando el año actual y el anterior acorde a las siguientes reglas:
 - Eliminación del efecto por tipo de cambio, calculando los resultados de ambos periodos con el tipo del período actual.

LIQUIDEZ Y EMPRESA EN FUNCIONAMIENTO

Ferrovial afronta 2023 con una buena posición de liquidez. En junio de 2023, la posición neta de tesorería ex – proyectos se sitúa en 819 millones de euros. (1.439 millones de euros en diciembre de 2022).

Incluso en el peor de los escenarios, si bien esto supondría un deterioro importante de la posición de caja de la Compañía, la caja disponible seguiría siendo suficiente para hacer frente a los compromisos. Las finanzas de Ferrovial son suficientes para garantizar la capacidad del Grupo de seguir operando según el principio de empresa en funcionamiento durante los ejercicios 2023 y 2024, sin que se hayan identificado grandes incertidumbres que pongan en duda esta conclusión.

- Eliminación del resultado financiero de ambos periodos, de los cambios en el valor razonables de derivados y otros activos y pasivos financieros.
- En el caso de desinversiones de compañías y pérdidas de control, la homogeneización del resultado operativo se realiza eliminando los resultados operativos de la compañía vendida cuando el impacto ocurrió el año anterior, o si ocurre en el año bajo análisis, considerando el mismo número de meses en ambos periodos.
- Eliminación en ambos periodos de los costes de reestructuración.
- En adquisiciones de nuevas compañías, que se consideren materiales, eliminando en el periodo actual los resultados operativos derivados de esas compañías, excepto en el caso de que dicha eliminación no sea posible por el alto grado de integración con otras unidades de reporting (compañías materiales son aquellas cuya cifra de ventas representa $\geq 5\%$ de la cifra de ventas de la unidad de reporte antes de la adquisición).
- En el caso de cambio en el modelo contable de un contrato o activo, cuando este sea material, la homogeneización se realiza aplicando el mismo modelo contable al resultado operativo del año anterior.
- Eliminación en ambos periodos de otros impactos no recurrentes (principalmente relacionados con impactos fiscales y de personal) considerados relevantes para un mejor entendimiento de los resultados subyacentes de la compañía.
- Con respecto a los negocios de la división de Servicios que se encuentran en venta o han sido vendidos en el ejercicio actual, los cuales en la Cuenta de Resultados Consolidada se presentan como actividades discontinuadas, para un mejor seguimiento de la evolución de sus resultados, en el Informe de Gestión se presentan de forma separada sus Ventas, EBITDA/RBE y la cartera, a pesar de que estén clasificados como actividades discontinuadas.
- Nota: los nuevos contratos en el negocio de Autopistas que entren en explotación no se consideran adquisiciones y, por lo tanto, no se ajustan en el comparable.

- **Reconciliación:** el crecimiento comparable se presenta en columnas separadas en la sección Evolución de los negocios del Informe de Gestión y su reconciliación en el Anexo proporcionado en la web.
- **Explicación del uso:** el comparable es utilizado para proporcionar una medida más homogénea del rendimiento subyacente de los negocios, excluyendo aquellos elementos no recurrentes que inducirían a una malinterpretación de los crecimientos reportados, o impactos como variaciones en el tipo de cambio o cambio en el perímetro de consolidación que distorsionan la comparabilidad de la información. Permite, adicionalmente, presentar la información homogénea asegurando así su uniformidad, proporcionando un mejor entendimiento de la evolución de cada uno de los negocios.
- **Comparativas:** el crecimiento comparable se desglosa sólo para el período actual comparado con el período anterior.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular el crecimiento comparable es el mismo que el año anterior.

AJUSTES POR VALOR RAZONABLE

- **Definición:** los ajustes a la Cuenta de Resultados Consolidada relativa a resultados procedentes de: cambios en el valor razonable de derivados y otros activos y pasivos financieros, deterioro de activos e impacto de los dos elementos previos en participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia.
- **Reconciliación:** un desglose detallado de los Ajustes por Valor Razonable se incluye en la Cuenta de Resultados Consolidada (ver Cuenta de Resultados Consolidada del Informe de Gestión Intermedio de junio).
- **Explicación del uso:** los Ajustes por Valor Razonable pueden resultar útiles para inversores y analistas financieros al evaluar la rentabilidad subyacente de la compañía, al ser capaces de excluir elementos que no generan caja y que pueden variar sustancialmente de un año a otro debido a la metodología contable de cálculo del valor razonable.
- **Comparativas:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular los ajustes de valor razonable es el mismo que el año anterior.

DEUDA NETA CONSOLIDADA

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

- **Deuda neta ex proyectos.** Es la deuda neta del resto de los negocios, incluyendo compañías holding del grupo y del resto de negocios que no tengan el tratamiento de sociedades Proyecto. La deuda incluida en este cálculo es con recurso, y es, por lo tanto, la medida utilizada por inversores, analistas financieros y agencias de rating para valorar el apalancamiento, fortaleza financiera, flexibilidad y riesgos de la Compañía.
- **Comparativas:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular la deuda neta es el mismo que el año anterior.

LIQUIDEZ EX PROYECTOS

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

VARIACIÓN DEL FONDO DE MANIOBRA

- **Definición:** es la medida que explica la conciliación entre el RBE y el flujo de caja operativo antes de impuestos. Proviene de la parte del resultado bruto no convertible en efectivo principalmente por cambios en el saldo de deudores y deudas comerciales.
- **Reconciliación:** la variación del fondo de maniobra se presenta en el Informe de Gestión “PNT & Flujo de Caja ex-infraestructuras”.
- **Explicación del uso:** la variación del fondo de maniobra refleja la capacidad de la compañía para convertir el Resultado bruto de explotación antes de impuestos en caja. Es el resultado de las actividades de la compañía relacionadas con la gestión de existencias, cobro de clientes y pagos a proveedores. Es útil para usuarios e inversores porque permite medir tanto la eficiencia como la situación financiera a corto plazo de la compañía.
- **Comparativas:** la compañía presenta comparables de años anteriores.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular la variación del fondo de maniobra es el mismo que el año anterior.

CARTERA

- **Definición:** los ingresos pendientes de ejecución correspondientes a contratos que la compañía tiene firmados a la fecha y sobre los que tiene certeza respecto a su futura ejecución. Los ingresos totales de un contrato se corresponden con el precio acordado o canon correspondiente a la entrega de bienes y/o prestación de servicios acordados. En el caso de que la puesta en marcha de un contrato esté pendiente del cierre de su financiación, los ingresos de dicho contrato no se suman a la cartera hasta el momento en que la financiación esté cerrada. La cartera se calcula sumando los contratos del año actual al saldo de la cartera de contratos de finales del año anterior, restando, posteriormente, los ingresos reconocidos en el año actual.

- **Reconciliación:** la cartera se presenta en la sección Principales cifras de Construcción del Informe de Gestión. No hay ninguna medida financiera comparable en NIIF. La reconciliación entre las cifras totales y las cifras proporcionales viene desglosada en el Anexo proporcionado en la web. Dicha conciliación se realiza en base a que el valor de cartera de una obra determinada se compone del valor de contratación de la misma menos la obra ejecutada, la cual es el principal componente de la cifra de ventas. La diferencia entre la obra ejecutada y la cifra de ventas de Construcción reportada en los Estados Financieros de Ferrovial se debe a que en la última se añaden los ajustes de consolidación suplidos, venta de maquinaria, ingresos por confirming y otros ajustes. Adicionalmente a las adjudicaciones y a la obra ejecutada, también impacta sobre el movimiento entre la cartera a origen (correspondiente al ejercicio anterior) y la cartera final (del ejercicio en curso), el impacto por tipo de cambio de las adjudicaciones realizadas en el pasado en moneda distinta al euro, las rescisiones (se da si hay finalización anticipada de un control), o los movimientos por cambio de perímetro, tal y como se muestra en las tablas al final del presente documento.
- **Explicación del uso:** La Dirección cree que la cartera es un indicador útil respecto a los ingresos futuros de la compañía, ya que la cartera para una obra determinada será la venta final de dicha obra menos la obra ejecutada neta a origen.
- **Comparativas:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular la cartera es el mismo que el año anterior.

RESULTADOS PROPORCIONALES

- **Definición:** los resultados proporcionales de Ferrovial se calculan como la contribución de cada entidad participada a los resultados consolidados en función del porcentaje de participación que ostenta Ferrovial en dichas entidades, independientemente del criterio de consolidación utilizado. Esta información se prepara para las ventas y para el resultado bruto de explotación.
- **Reconciliación:** la reconciliación entre las cifras totales y las cifras proporcionales viene desglosada en el Anexo proporcionado en la web.
- **Explicación del uso:** los resultados proporcionales pueden resultar útiles para inversores y analistas financieros con el objeto de entender cuál es el peso real de las diferentes divisiones del grupo en los resultados operativos del mismo, especialmente teniendo en cuenta el peso que tienen en el valor del grupo determinados activos consolidados por puesta en equivalencia como la autopista 407 ETR en Toronto y el aeropuerto de Heathrow. Es un indicador que presentan otros competidores con participaciones significativas en proyectos de infraestructura consolidados por puesta en equivalencia. También permite reflejar la contribución real de obras o contratos de sociedades que se consolidan por global pero en las que no se ostenta el 100% de la participación.
- **Comparativas:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular los resultados proporcionales no es el mismo que el año anterior, por ello se ha adaptado el 2022 al criterio empleado en 2023. En Informe de Gestión de junio del ejercicio 2022, los resultados proporcionales seguían un criterio más simplificado, en el que sólo se consolidaban por proporcional los resultados de los proyectos de infraestructuras. La razón que ha provocado el cambio es la posible relevancia que pueda tener para los inversores conocer la contribución real de los negocios del resto de divisiones del Grupo, principalmente Construcción.

DIVIDENDOS RECIBIDOS

- **Definición:** incluye el cobro de dividendos recibidos de sociedades que se integran por puesta en equivalencia, así como los intereses cobrados de préstamos otorgados a sociedades puestas en equivalencia, al efecto de determinadas coberturas de tipo de cambio relacionadas con los dividendos cobrados, así como por el cobro de dividendos de los proyectos de actividades discontinuadas.
- Adicionalmente, con el objeto de poder dar una explicación más apropiada de la tesorería generada, el Grupo separa los “flujos de caja excluidos los proyectos de infraestructuras”. En este sentido, la definición de dividendos recibidos que se considera dentro de estos “flujos de caja excluidos los proyectos de infraestructuras” se amplía al cobro de dividendos de los proyectos de infraestructuras de sociedades que se integran por consolidación global o proporcional, así como como otros conceptos asimilables a los mismos, principalmente intereses de deuda subordinada y préstamos participativos, las devoluciones de capital, deuda y préstamos, así como los préstamos recibidos de estos proyectos cuya probabilidad de devolución sea remota.
- **Reconciliación:** los dividendos recibidos se presentan en el Informe de Gestión “PNT & Flujo de Caja ex-infraestructuras”, que incluyen todos los dividendos recibidos de proyectos de infraestructuras, independientemente del método de consolidación de estos.
- **Explicación del uso:** Los dividendos recibidos han sido históricamente una de las principales fuentes generadoras de caja del Grupo Ferrovial, y es un indicador muy apropiado para evaluar el rendimiento financiero y operativo de los distintos proyectos de infraestructuras en los que participa el Grupo Ferrovial.
- **Comparativas:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.
- **Coherencia:** la definición de Dividendos Recibidos incluida en el Informe de Gestión se ha modificado para especificar que incluyen los préstamos recibidos de estos proyectos cuya probabilidad de devolución sea remota.

ferrovial

For a world on the move



Ferrovial SE y Dependientes

Estados Financieros Consolidados Resumidos Intermedios
junio 2023

ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS RESUMIDOS INTERMEDIOS JUNIO 2023

FERROVIAL SE Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

A	ESTADO CONSOLIDADO DE SITUACIÓN FINANCIERA AL 30 DE JUNIO DE 2023 Y 31 DE DICIEMBRE DE 2022	30
B	CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA DE LOS PERIODOS DE SEIS MESES TERMINADOS EL 30 DE JUNIO DE 2023 Y 2022	32
C	ESTADO CONSOLIDADO DE RESULTADO GLOBAL PARA LOS PERIODOS DE SEIS MESES TERMINADOS EL 30 DE JUNIO DE 2023 Y 2022	33
D	ESTADO CONSOLIDADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DE LOS PERIODOS DE SEIS MESES TERMINADOS EL 30 DE JUNIO DE 2023 Y 2022	34
E	ESTADO CONSOLIDADO DE FLUJO DE CAJA DE LOS PERIODOS DE SEIS MESES TERMINADOS EL 30 DE JUNIO DE 2023 Y 2022	35
F	NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS RESUMIDOS INTERMEDIOS DEL PERIODO DE SEIS MESES TERMINADO EL 30 DE JUNIO DE 2023	36
1	ACTIVIDADES DE LA SOCIEDAD Y VARIACIONES EN EL PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN	36
2	EVALUACIONES DEL PRINCIPIO DE EMPRESA EN FUNCIONAMIENTO	37
3	RESUMEN DE LAS PRINCIPALES POLÍTICAS CONTABLES	38
4	INFORMACIÓN FINANCIERA POR SEGMENTOS Y MERCADOS GEOGRÁFICOS	39
5	PRINCIPALES VARIACIONES DEL ESTADO CONSOLIDADO DE SITUACIÓN FINANCIERA	39
6	PATRIMONIO NETO	44
7	POSICIÓN NETA DE TESORERÍA	45
8	ACTIVOS FINANCIEROS NO CORRIENTES Y DERIVADOS FINANCIEROS A VALOR RAZONABLE	47
9	DESGLOSES RELATIVOS A LA CUENTA DE RESULTADOS	48
10	ACTIVOS Y PASIVOS CONTINGENTES Y COMPROMISOS DE INVERSIÓN	50
11	PLANTILLA	53
12	COMENTARIOS SOBRE ESTACIONALIDAD	54
13	OPERACIONES VINCULADAS	54
14	RETRIBUCIONES DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	55
15	INFORMACIÓN FINANCIERA INDIVIDUAL SELECCIONADA	56
16	ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE	56
17	ANEXOS	57
18	EXPLICACIÓN AÑADIDA PARA TRADUCCIÓN AL ESPAÑOL	58

ESTADO CONSOLIDADO DE SITUACIÓN FINANCIERA A 30 DE JUNIO DE 2023 Y 31 DE DICIEMBRE DE 2022

(Millones de euros)	NOTA	30.06.2023	31.12.2022(*)
Activos no corrientes		18.394	18.925
Fondo de comercio de consolidación	5.2	477	480
Activos intangibles		139	138
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	5.3	13.270	13.667
Activos modelo intangible		13.106	13.504
Activos modelo cuenta a cobrar		164	163
Inversiones inmobiliarias		0	0
Inmovilizado material		533	479
Derecho de uso sobre activos en arrendamiento		154	183
Inversiones en asociadas	5.4	2.049	1.951
Activos financieros no corrientes	8	815	1.095
Préstamos a largo plazo a sociedades asociadas		239	246
Caja restringida en proyectos de infraestructura y otros activos financieros	7	317	597
Otras cuentas a cobrar		259	252
Impuestos diferidos	5.7	798	784
Derivados financieros a valor razonable largo plazo	8.2	159	148
Activos corrientes		7.312	7.419
Activos clasificados como mantenidos para la venta	1.3	292	2
Existencias		475	475
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes		47	19
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	5.5	1.778	1.609
Clientes por ventas y prestaciones de servicios		1.439	1.300
Otras cuentas a cobrar a corto plazo		339	309
Otros activos financieros a corto plazo		0	0
Tesorería y equivalentes	7	4.685	5.130
Sociedades de proyectos de infraestructuras		159	168
Caja restringida		29	38
Resto de tesorería y equivalentes		130	130
Sociedades ex-proyectos		4.526	4.962
Derivados financieros a valor razonable corto plazo	8.2	36	184
TOTAL ACTIVO		25.706	26.344

(*) Datos reexpresados (ver Nota 3.1)

Las notas 1 a 17 forman parte de los estados financieros consolidados resumidos intermedios a 30 de junio de 2023.

ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS RESUMIDOS INTERMEDIOS JUNIO 2023

FERROVIAL SE Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

(Millones de euros)	NOTA	30.06.2023	31.12.2022(*)
Patrimonio neto	6	5.735	6.353
Patrimonio neto atribuible a los accionistas		3.689	4.113
Patrimonio neto atribuible a los socios externos		2.046	2.240
Ingresos a distribuir en varios ejercicios		1.379	1.410
Pasivos no corrientes		12.810	13.203
Déficit de pensiones		2	2
Provisiones a largo plazo	5.6	411	416
Pasivo por arrendamiento a largo plazo		70	120
Deuda financiera	7	10.436	10.776
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		7.546	7.893
Obligaciones y deudas de sociedades ex-proyectos		2.890	2.883
Otras deudas		918	899
Impuestos diferidos	5.7	903	924
Derivados financieros a valor razonable	8.2	70	66
Pasivos corrientes		5.782	5.378
Pasivos clasificados como mantenidos para la venta	1.3	305	0
Pasivo por arrendamiento a corto plazo		84	64
Deuda financiera	7	852	877
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		52	74
Deudas con entidades de crédito sociedades ex-proyectos		800	803
Derivados financieros a valor razonable	8.2	39	47
Pasivos por impuesto sobre las ganancias corrientes		35	30
Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	5.5	3.534	3.430
Acreedores comerciales		1.819	1.663
Anticipos de clientes		1.405	1.364
Otras cuentas a pagar a corto plazo		310	403
Provisiones para operaciones de tráfico	5.6	933	930
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO		25.706	26.344

(*) Datos reexpresados (ver Nota 3.1)

Las notas 1 a 17 forman parte de los estados financieros consolidados resumidos intermedios a 30 de junio de 2023.

B. CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA DE LOS PERIODOS DE SEIS MESES TERMINADOS EL 30 DE JUNIO 2023 Y EL 30 DE JUNIO 2022

Cuenta de pérdidas y ganancias (millones de euros)	Nota	30.06.2023			30.06.2022 (***)		
		Antes de ajustes valor razonable	Ajustes valor razonable (*)	Total 2023	Antes de ajustes valor razonable	Ajustes valor razonable (*)	Total 2022
Cifra de ventas	4	3.940	0	3.940	3.534	0	3.534
Otros ingresos de explotación		1	0	1	1	0	1
TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN		3.941	0	3.941	3.535	0	3.535
Consumos		497	0	497	581	0	581
Otros gastos de explotación		2.271	-6	2.265	1.924	0	1.925
Gastos de personal	11	778	0	778	716	0	716
TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN		3.546	-6	3.540	3.221	0	3.222
Resultado bruto de explotación		395	6	401	314	0	313
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	9.1	201	0	201	143	0	143
Resultado de explotación antes de deterioro y enajenación de inmovilizado		194	6	200	171	0	170
Deterioros y enajenación de inmovilizado (**)	9.2	0	0	0	0	0	0
Resultado de explotación		194	6	200	171	0	170
Resultado financiero financiación		-153	0	-153	-109	0	-109
Resultado derivados y otros resultados financieros		-12	0	-12	-8	-58	-66
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras		-165	0	-165	-117	-58	-175
Resultado financiero financiación		50	0	50	11	0	11
Resultado derivados y otros resultados financieros		8	6	14	1	44	45
Resultado financiero sociedades ex-proyectos		58	6	64	12	44	56
Resultado financiero	9.3	-107	6	-101	-105	-14	-119
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	5.4	81	2	83	45	9	55
Resultado consolidado antes de impuestos		168	14	182	111	-5	106
Impuesto de sociedades	9.4	-19	-1	-20	-24	3	-21
Resultado consolidado procedente de actividades continuadas		149	13	162	87	-2	85
Resultado actividades discontinuadas	9.5	6	0	6	-5	0	-5
Resultado consolidado del ejercicio		155	13	168	82	-2	80
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos		-52	-2	-54	-42	14	-28
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante		103	11	114	40	12	52
Resultado neto por acción atribuido a la sociedad dominante (en euros)				Básico Diluido	0,15 0,15	Básico Diluido	0,07 0,07

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

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

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

Las notas 1 a 17 forman parte de los estados financieros consolidados resumidos intermedios a 30 de junio de 2023.

**C. ESTADO CONSOLIDADO DE RESULTADO GLOBAL PARA LOS PERIODOS DE SEIS MESES
TERMINADOS EL 30 DE JUNIO DE 2023 Y 2021**

(Millones de euros)	Nota	30.06.2023	30.06.2022 (**)
a) Resultado consolidado del ejercicio total		168	80
Atribuidos a la sociedad dominante		114	52
Atribuidos a socios externos		54	28
b) Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	6	-22	463
Sociedades integración global		-24	317
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	8	17	174
Impacto en reservas de planes de prestación definida (*)		0	0
Diferencias de conversión		-46	183
Efecto impositivo		5	-40
Sociedades mantenidas para la venta		0	-7
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura		0	0
Impacto en reservas de planes de prestación definida (*)		0	0
Diferencias de conversión		0	-7
Efecto impositivo		0	0
Sociedades puesta en equivalencia		2	153
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura		9	80
Impacto en reservas de planes de prestación definida (*)		0	0
Diferencias de conversión		-3	91
Efecto impositivo		-4	-18
c) Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias	6	0	-40
Sociedades integración global		0	-47
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		0	-62
Efecto impositivo		0	15
Sociedades mantenidas para la venta		0	7
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		0	9
Efecto impositivo		0	-2
Sociedades puesta en equivalencia		0	0
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		0	0
Efecto impositivo		0	0
α+b+c TOTAL RESULTADO GLOBAL		146	503
Atribuidos a la sociedad dominante		117	363
Atribuidos a socios externos		29	140

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

(**) Datos reexpresados (ver Nota 3.1)

Las notas 1 a 17 forman parte de los estados financieros consolidados resumidos intermedios a 30 de junio de 2023.

D. ESTADO CONSOLIDADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO PARA LOS PERIODOS DE SEIS MESES TERMINADOS EL 30 DE JUNIO DE 2023 Y 2021

(Millones de euros)	Capital social	Prima de emisión	Acciones propias	Otros instrumentos de patrimonio	Ajustes por cambios de valor	Resultados Acumulados y otras reservas	Atribuido a los accionistas	Atribuido a socios externos	Total patrimonio neto
Saldo a 31.12.22 (*)	145	0	-26	508	-778	4.264	4.113	2.240	6.353
Impacto fusión	-138	4.400	0	0	-10	-4.252	0	0	0
Saldo a 01.01.23	7	4.400	-26	508	-788	12	4.113	2.240	6.353
Resultado consolidado del ejercicio	0	0	0	0	0	114	114	54	168
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	0	0	0	0	3	0	3	-25	-22
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio	0	0	0	0	3	114	117	29	146
Acuerdo dividendo flexible	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Otros dividendos	0	0	0	0	0	0	0	-295	-295
Operaciones de autocartera	0	-52	-52	0	0	52	-52	0	-52
Retribución al accionista	0	-52	-52	0	0	52	-52	-295	-347
Ampliaciones/reducciones capital	0	0	0	0	0	0	0	71	71
Sistemas retributivos vinculados a la acción	0	0	0	0	0	7	7	0	7
Otros movimientos	0	0	0	0	0	15	15	1	16
Otras transacciones	0	0	0	0	0	22	22	72	94
Emisiones de obligaciones perpetuas subordinadas	0	0	0	-508	0	-3	-511	0	-511
Variaciones de perímetro	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo a 30.06.2023	7	4.348	-78	0	-785	197	3.689	2.046	5.735

(Millones de euros)	Capital social	Prima de emisión	Acciones propias	Otros instrumentos de patrimonio	Ajustes por cambios de valor	Resultados Acumulados y otras reservas	Atribuido a los accionistas	Atribuido a socios externos	Total patrimonio neto
Saldo a 31.12.21 (*)	147	218	-124	507	-1.300	4.591	4.039	1.790	5.829
Resultado consolidado del ejercicio	0	52	0	0	0	52	52	28	80
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	0	0	0	0	351	0	351	112	463
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias	0	0	0	0	-40	0	-40	0	-40
Total ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio	0	0	0	0	311	52	363	140	503
Acuerdo dividendo flexible	1	0	0	0	0	-109	-108	0	-108
Otros dividendos	0	0	0	0	0	0	0	-119	-119
Operaciones de autocartera	0	-218	-248	0	0	218	-248	0	-248
Retribución al accionista	1	-218	-248	0	0	109	-356	-119	-475
Ampliaciones/reducciones capital	0	0	0	0	0	0	0	151	151
Sistemas retributivos vinculados a la acción	0	0	0	0	0	-1	-1	0	-1
Otros movimientos	0	0	0	0	0	3	3	0	3
Otras transacciones	0	0	0	0	0	2	2	151	153
Emisiones de obligaciones perpetuas subordinadas	0	0	0	-6	0	-3	-9	0	-9
Variaciones de perímetro	0	0	0	0	0	0	0	-1	-1
Saldo a 30.06.2022 (*)	148	0	-372	501	-989	4.751	4.039	1.961	6.000

(*) Datos reexpresados (ver Nota 3.1)

Las notas 1 a 17 forman parte de los estados financieros consolidados resumidos intermedios a 30 de junio de 2023.

**E. ESTADO CONSOLIDADO DE FLUJO DE CAJA PARA LOS PERIODOS DE SEIS MESES
TERMINADOS EL 30 DE JUNIO DE 2023 Y EL 30 DE JUNIO DE 2021**

(Millones de euros)	NOTA	2023	2022 (*)
Resultado neto atribuible a la sociedad dominante		114	52
Ajustes al resultado		287	327
Minoritarios		55	28
Resultado neto actividades discontinuadas		-6	5
Impuesto		19	21
Resultado por equivalencia		-83	-54
Resultado financiero		101	119
Deterioro y enajenación de inmovilizado		0	0
Amortizaciones		201	143
RBE actividades discontinuadas		0	65
RBE incluyendo actividades discontinuadas		401	379
Pago de impuesto		-66	-34
Variación fondo maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	5.5	-108	-218
Cobro dividendos proyectos infraestructuras	5.4	55	12
Flujo de operaciones		282	139
Inversión en inmovilizado material/intangible		-44	-34
Inversión proyectos infraestructuras	5.3	-138	-295
Préstamos otorgados a sociedades asociadas/adquisición de sociedades		-77	-56
Intereses recibidos	9.3	119	16
Inversión en caja restringida a largo plazo		271	26
Desinversión proyectos infraestructuras		0	0
Desinversión/venta sociedades	1.2	-7	180
Flujo de inversión		124	-163
Flujo antes de financiación		406	-24
Flujo de capital procedente de socios externos	6	83	114
Dividendo flexible		0	-108
Compra de autocartera		-52	-248
Retribución al accionista	6	-52	-356
Dividendos a minoritarios de sociedades participadas	6	-292	-115
Otros movimientos de fondos propios	6	-515	3
Flujo financiación propia		-776	-354
Intereses pagados	9.3	-213	-156
Pagos por arrendamientos		-39	-49
Aumento endeudamiento financiero		127	228
Disminución endeudamiento financiero		-81	-36
Variación neta endeudamiento financiero actividades discontinuadas		0	-1
Flujo de financiación		-982	-368
Impacto tipo de cambio en tesorería y equivalentes		164	13
Variación tesorería y equivalentes por variaciones en el perímetro de consolidación		-33	0
Variación tesorería y equivalentes por actividades discontinuadas	7	0	-55
Variación tesorería y equivalentes	7	-445	-434
Tesorería y equivalentes al inicio del periodo		5.130	5.515
Tesorería y equivalentes al final del periodo		4.685	5.081

Las notas 1 a 17 forman parte de los estados financieros consolidados resumidos intermedios a 30 de junio de 2023.

(*) Datos reexpresados (ver Nota 3.1)

F. NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS RESUMIDOS INTERMEDIOS 30 DE JUNIO DE 2023

1. Actividades y reorganización del Grupo

1.1 Actividades de la Sociedad

Ferrovial está formado por la sociedad dominante Ferrovial SE, constituida en Países Bajos, y sus sociedades dependientes, que se detallan en el Anexo II. El domicilio social se encuentra en Kingsfordweg 151, 1043 GR Amsterdam, 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 NIIF8:

- **Construcción:** Diseño y ejecución de todo de tipo de obras tanto públicas como privadas, destacando la ejecución de infraestructuras públicas.
- **Autopistas:** Desarrollo, financiación y explotación de autopistas de peaje.
- **Aeropuertos:** Desarrollo, financiación y explotación de aeropuertos.
- **Infraestructuras Energéticas y Movilidad:** fundamentalmente focalizada en el desarrollo de infraestructuras energéticas, tanto de transmisiones como energías renovables, y donde también se localizan los negocios de movilidad, y alguna de las actividades de Servicios que finalmente no han sido objeto de desinversión, destacando la actividad de tratamiento de residuos en Reino Unido (Thalia).

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

A efectos de la comprensión de estos estados financieros consolidados intermedios, es importante destacar que parte de la actividad realizada por las divisiones de negocio del Grupo se realiza mediante el desarrollo de proyectos de infraestructuras, fundamentalmente en las áreas de autopistas y aeropuertos, aunque también en las actividades de construcción y energía. El detalle del funcionamiento de estos proyectos se detalla en las cuentas anuales a 31 de diciembre de 2022.

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

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

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

También es importante destacar que tres de los principales activos del Grupo corresponden a su participación del 43,23% en 407 ETR, sociedad titular de la autopista 407 ETR en Toronto (Canadá), 25% en Heathrow Airport Holdings (HAH), sociedad titular del aeropuerto de Heathrow en Londres (Reino Unido), ambas sociedades puestas en equivalencia desde 2010 y 2011, respectivamente, su participación indirecta del 49% en el capital de la sociedad JFK NTO LLC, concesionaria de la nueva Terminal Uno del Aeropuerto Internacional John F. Kennedy de Nueva York, su participación del 50% en AGS, titular de los aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton en el Reino Unido y su participación del 24,86 en IRB Infrastructure Developers Limited, una de las principales empresas de infraestructuras de la India, que cotiza en la Bolsa de Bombay. En la Nota 5.4 de inversiones en sociedades integradas por el método de puesta en equivalencia se incluye información detallada de estas sociedades.

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

FERROVIAL SE Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

1.2 Reorganización del Grupo

El Consejo de Administración de Ferrovial, en su sesión de 28 de febrero, ha acordado formular el proyecto de fusión inversa de la matriz del grupo, Ferrovial, S.A., sociedad cotizada en España y sociedad matriz última del Grupo Ferrovial, con su filial holandesa íntegramente participada Ferrovial SE (en adelante FSE), que también obtuvo la aprobación de la Junta General de Accionistas celebrada el 13 de abril de 2023 y que se completó finalmente el 16 de junio de 2023. Como resultado de esta operación, la nueva cabecera del Grupo es Ferrovial SE, una sociedad anónima europea ("Societas Europea") con domicilio social en Países Bajos y cotizada actualmente tanto en la bolsa de Holanda como en la de España.

Esta reorganización empresarial responde a la internacionalización creciente de Ferrovial (en 2022, el 82% de los ingresos del grupo y casi el 96% de su valor procedieron de actividades fuera de España) y su objetivo final es la cotización de Ferrovial en los Estados Unidos de América.

Tratamiento contable

Tras la reorganización, los accionistas de la nueva sociedad dominante del grupo, Ferrovial SE, son los mismos que los accionistas de la anterior sociedad dominante del grupo, Ferrovial S.A., y las sociedades que forman parte del grupo también son las mismas, sin que se haya producido ningún cambio en lo que se refiere al porcentaje de participación.

Este tipo de reorganización no se considera una combinación de negocios en virtud de la NIIF 3 y no está específicamente contemplado en las NIIF. Según la NIC 8, la sociedad ha analizado otras normas contables que tratan operaciones similares (según se detalla en el capítulo 19.7 de la NIF 102 en Reino Unido, DAS 216.503 en Países Bajos o ASC 805.50.05 en los GAAP de EE.UU.) para desarrollar una política que refleje el fondo de la operación en función de normas similares. Después de realizar dicho análisis, la sociedad ha decidido aplicar el enfoque del "pooling of interest" o "predecessor accounting", ya que refleja mejor su fondo.

La aplicación del *pooling of interest* o *predecessor accounting* tiene cuatro impactos principales:

- Aunque el proceso de fusión se completó el 16 de junio, el acuerdo de fusión inversa transfronteriza entre Ferrovial SA y Ferrovial SE tiene un impacto contable retrospectivo desde el 1 de enero de 2023 (el inicio del periodo más antiguo presentado como si la sociedad receptora y la sociedad transferida siempre hubieran estado combinadas), y se reconocen todas las operaciones del

ejercicio en la cuenta de resultados consolidada y en el resto de los estados financieros.

- Los activos y pasivos recibidos por Ferrovial SE se han valorado según los valores contables reconocidos por la Ferrovial S.A a diciembre de 2022.
- La información financiera comparativa correspondiente a la primera mitad de 2022 y a diciembre de 2022 incluida en estos Estados financieros son los estados financieros consolidados comunicados por Ferrovial con respecto a la primera mitad de 2022 y a diciembre de 2022, respectivamente; y
- Los costes de la operación se han reconocido como gasto del ejercicio.

Este ha sido el enfoque adoptado porque la entidad combinada se considera una continuación del grupo Ferrovial SA, y solo ha cambiado la ubicación de sus recursos dentro del Grupo. Además, este enfoque se encuentra en consonancia con el concepto de estados financieros combinados y proporciona información útil sobre la sociedad combinada, además de ser la mejor forma de que los usuarios de la información financiera entiendan la evolución del negocio subyacente.

1.3 Activos y pasivos mantenidos para la venta

Activos y pasivos mantenidos para la venta negocio de Autopistas

En junio de 2023 Ferrovial ha acordado vender su participación del 89,2% de la autopista de Azores, ubicada en Portugal, a los fondos de gestión de infraestructuras Horizon Equity Partners SA y RiverRock European Capital Partners LLC por un importe de 42,6 millones de euros. El cierre de la operación está supeditado a la aprobación de las autoridades y entidades financieras portuguesas.

En la siguiente tabla se puede ver la composición por naturaleza de los diferentes activos y pasivos correspondientes a la autopista Azores que están clasificados como mantenidos para la venta a junio 2023:

(Millones de euros)	JUN. 2023
Activos no corrientes	253
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	249
Impuestos diferidos	4
Activos corrientes	39
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	7
Tesorería y equivalentes	25
Otros activos corrientes	7
TOTAL activos clasif. como mant. para venta	292

FERROVIAL SE Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

(Millones de euros)	JUN. 2023
Pasivos no corrientes	280
Provisiones a largo plazo	8
Deuda financiera	265
Derivados financieros a valor razonable	7
Pasivos corrientes	25
Deuda financiera	20
Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	1
Derivados financieros a valor razonable	3
TOTAL pasivos clasif. como mant. para venta	305

2. Evaluación del principio de empresa en funcionamiento y situación económica actual

2.1 Evaluación del principio de empresa en funcionamiento

El Grupo ha preparado los estados financieros basándose en que continuará operando como empresa en funcionamiento. La dirección considera que no existen incertidumbres significativas que puedan arrojar dudas importantes sobre esta hipótesis. Han llegado a la conclusión de que existe una expectativa razonable de que el Grupo cuente con los recursos adecuados para continuar operando en el futuro previsible y al menos durante 12 meses desde el final del ejercicio.

2.2 Situación económica actual

Los resultados financieros y las operaciones del Grupo se han visto afectados durante los últimos años por acontecimientos relevantes e inesperados, como la pandemia del Covid-19 y el conflicto entre Rusia y Ucrania.

Tras un periodo de recuperación después de los cierres por el Covid-19 y después de la reapertura, cuya duración ha sido desigual en función de la geografía y del tipo de activo, el Grupo ha observado que en los primeros seis meses de 2023 su demanda de activos, en términos generales, se había recuperado o incluso había superado los niveles de tráfico previos a la pandemia, por lo que podemos confirmar que el tráfico en nuestros activos ya no se ve afectado por la repercusión directa ni indirecta del Covid-19.

Con respecto al conflicto entre Rusia y Ucrania, la mayor parte del impacto, que se refería a los aumentos de las tasas de inflación y a la interrupción de la cadena de suministro, ha afectado a nuestros resultados anuales de 2022 y, por lo tanto, no hemos observado un impacto significativo en relación con el conflicto en la primera mitad de 2023 y no prevemos que vaya a existir en la segunda mitad del ejercicio actual.

3. Resumen de las principales políticas contables

3.1 Bases de presentación

Los estados financieros consolidados resumidos intermedios de Ferrovial SE adjuntos, que corresponden al periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2023, han sido preparados de acuerdo con la NIC 34 "Información financiera intermedia".

Según lo establecido en dicha norma, la información financiera intermedia se prepara poniendo énfasis en las nuevas actividades, sucesos y circunstancias ocurridos durante el semestre y no duplicando la información publicada previamente en las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2022. Por lo anterior, para una adecuada comprensión de la información que se incluye en estos estados financieros consolidados resumidos intermedios, los mismos deben leerse conjuntamente con las cuentas anuales consolidadas del Grupo del ejercicio anual terminado al 31 de diciembre de 2022, que fueron preparadas conforme a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) en vigor.

Estados financieros comparativos

Una vez finalizado el proceso de desinversión de la división de Servicios al cierre de 2022 con la venta del negocio de Amey en el Reino Unido, la compañía decidió reclasificar como actividad continuada el negocio en Chile de prestación de servicios de operación y mantenimiento de la industria minera.

La información relativa al primer semestre del 2022 de esta actividad que ha sido reclasificada a actividad continuada, ha sido reexpresada tanto en el estado consolidado de situación financiera como de la cuenta de resultados consolidada. El impacto en el estado consolidado de situación financiera del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2022 ya estaba incluido, por lo que las cifras comparativas permanecen sin cambios.

Los impactos de la reexpresión en la cuenta de resultados consolidada de junio 2022 han sido los siguientes:

(Millones de euros)	2022.JUN		2022.JUN Reexpresado
	Reportado	Ajuste	
Total ingresos de explotación	3.466	69	3.535
Total gastos de explotación	-3.160	-62	-3.222
Resultado bruto de explotación	306	7	313
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	138	5	143
Resultado de explotación antes de deterioros y enajenaciones de	168	2	170
Resultado por deterioros y enajenaciones de inmovilizado	0	0	0
Resultado de explotación	168	2	170
Resultado financiero	-118	-1	-119
Participación en beneficios de sociedades asociadas	54	1	55
Resultado consolidado antes de	104	2	106
Impuesto de sociedades	-21	0	-21
Resultado procedente de actividades continuadas	83	2	85
Resultado neto actividades discontinuadas	-5	0	-5
Resultado consolidado del ejercicio	78	2	80
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	-28	0	-28
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	50	2	52

FERROVIAL SE Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Además, el estado consolidado de la situación financiera a diciembre de 2022 fue reexpresado para reflejar cambios en la valoración de las inversiones contabilizadas por el método de la participación patrimonial, impulsados por su actualización, permitida por la NIIF 3 dentro del período de 12 meses desde el momento de la adquisición, basado en nueva información sobre hechos y circunstancias que ya existían en el momento en que se realizaron las inversiones.

3.2 Políticas contables aplicadas.

Las políticas contables utilizadas en la preparación de estos estados financieros consolidados condensados intermedios son las mismas que las aplicadas en las cuentas anuales consolidadas del ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2022, ya que ninguna de las normas, interpretaciones o modificaciones que son aplicables por primera vez en este ejercicio ha tenido impacto significativo en las políticas contables del Grupo.

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

3.3 Estimaciones y juicios contables

En los estados financieros consolidados resumidos intermedios a 30 de junio de 2023 se han utilizado estimaciones para valorar algunos de los activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos que figuran registrados en ellos. Los temas sobre los que se realizan estimaciones se detallan en las cuentas anuales consolidadas del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2022 (ver Nota 2).

Es de especial importancia la actualización del presupuesto de coste hasta finalización de la obra (*cost-to-complete*) en relación con algunas obras de construcción, lo que ha supuesto el reconocimiento de provisiones adicionales para pérdidas presupuestadas en el ejercicio, tal y como se comenta en el Informe de Gestión.

3.4 Criterios de consolidación

Los criterios de consolidación al 30 de junio de 2023 son consistentes con los aplicados en las cuentas anuales consolidadas del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2022.

4. Información financiera por segmentos y mercados geográficos

El Consejo de Administración de Ferrovial analiza la evolución del Grupo fundamentalmente desde una perspectiva de negocio, evaluando el rendimiento de las áreas de Construcción, Autopistas, Aeropuertos e Infraestructuras Energéticas y Movilidad. Dichas áreas son las mismas que las utilizadas en las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2022. En la fila “resto de segmentos” se recogen las cifras correspondientes a las empresas no asignadas a ningún área de actividad, destacando Ferrovial SE sociedad dominante del Grupo, y otras sociedades menores filiales de la misma. En la columna “ajustes”, se incluyen los ajustes de consolidación entre divisiones de negocio.

En los Anexos se presenta la cuenta de pérdidas y ganancias por segmentos de los periodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2023 y el 30 de junio de 2022.

Áreas geográficas

Los ingresos del negocio por áreas geográficas es este:

(Millones de euros)	2023	2022	Var. 23/22
España	749	556	193
Reino Unido	369	362	7
Australia	133	60	73
E.E.U.U.	1.344	1.392	-48
Canadá	70	48	22
Polonia	935	860	75
Resto	340	256	84
TOTAL INGRESOS ORDINARIOS	3.940	3.534	406

5. Principales variaciones del estado consolidado 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 de la cuenta de resultados y del flujo de caja:

TIPO DE CAMBIO MEDIO	2023	2022	Variación 23/22 (*)
Libra estertina	0,876	0,844	3,78 %
Dólar americano	1,081	1,088	(0,64)%
Dólar canadiense	1,456	1,381	5,42 %
Dólar australiano	1,600	1,519	5,32 %
Zloty Polaco	4,625	4,651	(0,58)%
Peso Chileno	871,458	902,318	(3,42)%

FERROVIAL SE Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Para partidas de balance:

TIPO DE CAMBIO DE CIERRE	2023	2022	Variación 23/22 (*)
Libra esterlina	0.859	0.885	(2.94)%
Dólar americano	1.091	1.071	1.91%
Dólar canadiense	1.445	1.451	(0.39)%
Dólar australiano	1.638	1.572	4.20%
Zloty Polaco	4.433	4.685	(5.39)%
Peso Chileno	874.660	908.160	(3.69)%

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

Esta evolución ha supuesto un impacto negativo en fondos propios atribuibles a la sociedad dominante de -23 millones de euros, registrada como diferencias de conversión (ver Nota 6).

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 2023 es el siguiente:

(Millones de euros)	SALDOS A 31/12/2022	ADICIONES	OTROS	TIPO DE CAMBIO	SALDOS A 30/06/2023
Construcción	132	2	0	3	136
Budimex	65	2	0	4	70
Webber	61	0	0	-1	60
Cadagua US	6	0	0	0	6
Autopistas	265	0	-2	-5	258
I-66 Express Mobility Partners Hold. LLC	265	0	-2	-5	258
Aeropuertos	27	0	0	0	27
Dalaman	27	0	0	0	27
Energía y Movilidad	56	0	0	0	55
Transchile	56	0	0	0	55
TOTAL	480	2	-2	-3	477

El principal movimiento que se produce durante el primer semestre del ejercicio es debido al tipo de cambio. Asimismo, en la columna «Adiciones», existe una variación de perímetro en el Grupo Budimex debido a la incorporación de la empresa constructora Konstalex, que fue adquirida por la empresa del Grupo Budimex, Mostostal Krakow, SA el mes pasado.

b) Posibles indicios de deterioro:

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

5.3 Inmovilizado en proyectos de infraestructuras

A continuación, se desglosan las principales partidas de este epígrafe relacionadas con el inmovilizado, correspondientes a los activos intangibles en proyectos de infraestructuras a 30 de junio de 2023 y 31 de diciembre de 2022:

(Millones de euros)	SALDO A 01/01	TOTAL ADICIONES	IMPACTO POR TIPO DE CAMBIO	OTROS	SALDO A 30/06
Autopistas España	714			0	714
Autopistas USA	12.547	187	-236		12.498
Resto Autopistas	391	0	0	-387	4
Inversión Autopistas	13.653	187	-236	-387	13.216
Amortización acumulada	-781	-99	9	132	-738
Inversión neta Autopistas	12.872	88	-227	-254	12.478
Inversión resto proyectos de infraestructura	632	-5			627
Total inversión neta resto proyectos de infraestructura	632	-5	0	0	627
TOTAL INVERSIÓN	14.285	182	-236	-387	13.844
TOTAL AMORTIZACIÓN Y PROVISIÓN	-781	-99	9	132	-738
TOTAL INVERSIÓN NETA	13.504	83	-227	-254	13.106

En relación a la inversión neta en activos sujetos al modelo intangible, se produce una variación total neta de 83 millones en el primer semestre del ejercicio 2023, siendo las variaciones más relevantes las siguientes:

- Incrementos de inversión en las autopistas de Estados Unidos por 187 millones de euros, excluido el tipo de cambio, fundamentalmente en I-66 Express Mobility Partners LLC, y en North Tarrant Express Segment 3.
- La depreciación del dólar americano frente al euro ha supuesto una disminución total de 236 millones de euros en los activos.
- La amortización en las inversiones en autopistas de 99 millones de euros.
- Reclasificación a mantenida para la venta de la sociedad concesionaria de Azores por un importe de 254 millones de euros. (ver Nota 1.3)

FERROVIAL SE Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Dentro del total de inversión en proyectos de infraestructuras, se incluyen también los activos sujetos al modelo cuenta a cobrar derivados de la aplicación de la CINIIF 12, que ascienden a 164 millones de euros (163 millones a 31 de diciembre de 2022), y que se corresponden principalmente a las cantidades a cobrar a largo plazo (más de un año) de las administraciones públicas como contrapartida a los servicios prestados o inversiones realizadas en el marco de un contrato de concesión. El saldo más relevante corresponde a la actividad de tratamiento de residuos en Reino Unido por 79 millones de euros a 30 de junio de 2023 (77 millones a 31 de diciembre de 2022).

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 2023 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 (43,23%), HAH (25%), JFK NTO (49%), AGS (50%) y en IRB Infrastructure Developers Limited (24,86%).

Como se menciona en las cuentas anuales de diciembre 2022, las importantes pérdidas generadas en los ejercicios anteriores en el negocio de Aeropuertos superaron el importe de las participaciones, reduciendo a cero las inversiones en HAH y AGS, no existiendo compromisos de inyección de fondos adicionales (conforme a lo establecido en NIC 28).

(Millones de euros)	HAH	407 ETR	AGS	IRB	JFK NTO	OTROS	TOTAL
Saldo a 31.12.22	0	1.063	0	377	235	276	1.951
Variaciones de capital	0	0	0	5	66	0	71
Participación en el resultado	0	69	0	3	2	8	83
Dividendos	0	-44	0	0	0	-11	-55
Diferencias de conversión	0	4	0	-4	-5	9	5
Contabilidad de coberturas	0	0	0	0	-4	10	6
Otros	0	0	0	0	0	-11	-11
Saldo a 30.06.23	0	1.091	0	382	294	283	2.049

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.

a. Heathrow Airport Holding (HAH)

Evolución de la actividad

En los seis primeros meses de 2023, el Aeropuerto de Heathrow se recuperó con fuerza con respecto al ejercicio anterior, con niveles de tráfico que se acercan a los de 2019 - junio estanco ha sido el primer mes con más de 7 millones de pasajeros desde agosto de 2019. Como resultado, Heathrow ha experimentado un crecimiento de pasajeros muy

relevante, con 37,1 millones de pasajeros en el periodo, frente a los 26,1 millones del mismo periodo de 2022.

A finales de junio, Heathrow revisó su previsión de tráfico para 2023, situándola en un rango entre 70-78 millones de pasajeros, lo que supone una mejora notable frente a los años de la pandemia y se acerca a los niveles de 2019 (80,9 millones de pasajeros), en línea con las estimaciones incluidas en los resultados del primer trimestre, y 6,8 millones por encima de la previsión del Informe de Inversores de diciembre 2022. Esta previsión de tráfico actualizada refleja el fuerte inicio del ejercicio, una perspectiva económica mejorada y el levantamiento de la mayoría las restricciones a los viajes relacionadas con el Covid-19, con la reapertura de las fronteras de China y la apertura de las fronteras de EE.UU. a los no vacunados.

En el primer trimestre de 2023, la CAA publicó la Decisión Final para el periodo regulatorio H7, que no se ajusta a las expectativas de Heathrow. El 18 de abril, Heathrow presentó un recurso contra la decisión de la CAA ante la Autoridad de Competencia y Mercados (CMA) y se espera una resolución no más tarde de octubre de 2023.

Patrimonio neto

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

Como se puede comprobar en la siguiente tabla, durante el ejercicio 2023 dicho valor patrimonial se mantiene en valor negativo, habiendo generado un resultado neto positivo atribuible a Ferrovial de 21 millones de euros, motivado por la recuperación del tráfico de pasajeros y por los impactos positivos en patrimonio relacionados con derivados y planes de pensiones.

2022 (millones de euros)	HAH (25%)
Saldo a 31.12.2022 sin NIC 28	-197
Participación en el resultado	21
Derivados	23
Pensiones	-8
Diferencias de conversión	-5
Saldo a 30.06.2023 sin NIC 28	-165
Resultado no incorporado bajo NIC 28	175
Otros impactos en patrimonio no incorporados bajo NIC 28	-11
Saldo a 30.06.2023	0

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

FERROVIAL SE Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

b. Detalles de información relativa a 407 ETR

Evolución de la actividad

La 407 ETR registró un mayor tráfico en el primer semestre de 2023 (+21,9% frente al primer semestre de 2022), debido principalmente al levantamiento por parte de la provincia de Ontario de todas las restricciones relacionadas con el COVID-19 que estaban en vigor durante el primer trimestre de 2022, lo que provocó un aumento de la movilidad y de los desplazamientos a los lugares de trabajo en 2023.

Patrimonio neto

Como se desglosa en la tabla que aparece el comienzo de esta nota, el valor de la participación en esta sociedad ha aumentado de 1.063 millones de euros a 1.091 millones de euros, derivado fundamentalmente tanto de los resultados generados en el ejercicio (69 millones de euros en la participación de Ferrovial), motivado por la recuperación del tráfico ya comentado (en el informe de gestión se presenta más detalle sobre la evolución operativa de este activo), parcialmente neteado por la distribución de dividendos pagada en el periodo (-44 millones de euros).

c. Detalles de información relativa a AGS

Evolución de la actividad

AGS continúa en su camino de recuperación de la pandemia trabajando en la mejora de la capacidad de sus aeropuertos de cara al verano. El grupo se ha visto negativamente afectado por la quiebra de Flybe en enero de 2023, pero está compensando la mayor parte del impacto con otras acciones comerciales y centrándose en la reducción de costes. El tráfico en la primera mitad se situó un -24.8% por debajo del mismo periodo en la primera mitad de 2019, y el aeropuerto de Southampton fue el que se vio más afectado por la capacidad de líneas aéreas (quiebra de Flybe). El número de pasajeros alcanzó los 4,9 millones, lo que se traduce en un crecimiento del tráfico respecto a 2022 en los tres aeropuertos, gracias a la normalización de los desplazamientos tras la pandemia del Covid.

Patrimonio neto

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

2023 (millones de euros)	AGS (50%)
Saldo a 31.12.2022 sin NIC 28	-58
Participación en el resultado	-8
Derivados	-1
Otros movimientos de patrimonio	17
Diferencias de conversión	-1
Saldo a 30.06.2023 sin NIC 28	-51
Resultado no incorporado bajo NIC 28	76
Otros impactos en patrimonio no incorporados bajo NIC 28	-25
Saldo a 30.06.2023	0

Tras la operación de refinanciación cerrada en junio de 2021, la Sociedad ha reevaluado la recuperabilidad del préstamo de accionistas total, otorgado por importe de 158 millones de euros (136 millones de libras) (ver Nota 8.1.1), concluyendo que, en base a las proyecciones actualizadas con el acuerdo de refinanciación, sigue siendo recuperable.

d. IRB Infrastructure Developers Limited

Debido a que la legislación india impone severas restricciones a la divulgación de información sensible no publicada oficialmente de las compañías cotizadas ("unpublished price sensitive information" - UPSI), la última información disponible corresponde al cierre del último ejercicio fiscal de IRB, que va de abril 2022 a marzo 2023.

En consecuencia, para la preparación de los estados financieros consolidados intermedios de Ferrovial se ha incorporado el último trimestre de la compañía (es decir, de enero a marzo de 2023). Esta manera de proceder es consistente con lo establecido en IAS 28, que contempla un decalaje máximo de 3 meses entre los periodos de información de la sociedad inversora y la participada.

El impacto incorporado en la cuenta de resultados (3 meses) al porcentaje de participación de Ferrovial asciende a 3 millones de euros (3 millones de euros de resultado en 2022).

e. JFK NTO LLC

Las variaciones del patrimonio neto se explican fundamentalmente por las aportaciones de capital realizadas por los socios durante el ejercicio.

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

En el Anexo II de las cuentas anuales consolidadas de diciembre de 2022 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 las cuentas anuales consolidadas a diciembre de 2022).

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

FERROVIAL SE Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Millones de euros	2022	Tipo de cambio	Variaciones de perímetro	Otros	2023
Total existencias	476	7	0	-9	474
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	894	14	-6	-76	826
Obra ejecutada pendiente de certificar	406	12	0	195	613
Otras cuentas a cobrar	309	5	0	25	339
Total deudores y otras cuentas a cobrar a corto	1.609	31	-7	145	1.778
Acreedores comerciales	-1.663	-19	-1	-136	-1.819
Obra certificada por anticipado	-962	-1	0	-42	-1.005
Anticipos de clientes	-402	-7	0	9	-400
Otras cuentas a pagar a corto plazo	-403	-7	0	98	-312
Total acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	-3.430	-34	-1	-71	-3.536
TOTAL	-1.346	4	-6	65	-1.283

La variación del capital circulante a junio 2023, excluyendo el impacto por tipo de cambio y los cambios de perímetro, alcanza los 65 millones de euros. Esta variación tiene su origen principalmente en el aumento de la obra ejecutada pendiente de certificar en Construcción, principalmente en EE.UU. y Polonia.

Respecto a las variaciones de perímetro, la variación en el año corresponde a la reclasificación de la Autopista Azores como activo mantenido para la venta (ver Nota 1.3).

5.6 Provisiones

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

En las cuentas anuales consolidadas a 31 de diciembre de 2022 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 de forma separada en el pasivo del balance. A 30 de junio de 2023, los movimientos han sido los siguientes:

(Millones de euros)	Provisiones a largo	Provisiones corto plazo	TOTAL
Saldo a 31 de diciembre 2022	416	930	1.346
Impacto variaciones de perímetro y otras transferencias	-8	-4	-12
Impacto por diferencias de tipo de cambio	0	36	36
Resto movimiento en el ejercicio:	2	-29	-27
<i>Dotaciones/reversiones con impacto en RBE (otros gastos de explotación)</i>	5	62	67
<i>Dotaciones/reversiones con impacto en otras partidas de resultado</i>	16	1	17
TOTAL impacto dotaciones/reversiones	21	63	84
<i>Aplicaciones con impacto en capital circulante</i>	-3	-85	-88
<i>Resto aplicaciones</i>	-15	-7	-23
TOTAL impacto aplicaciones	-19	-92	-111
Saldo a 30 de junio de 2023	411	933	1.344

Las principales variaciones en el ejercicio corresponden a las provisiones a corto plazo, con diferentes impactos, que prácticamente se compensan entre sí.

Durante el primer semestre se han aplicado provisiones por importe de -92 millones de euros, sin efecto en resultados, relacionadas principalmente en pérdidas presupuestadas, destacando el sector de Construcción, Budimex (-30 millones de euros) y EE.UU. (-15 millones de euros), y también la división de Infraestructuras Energéticas y Movilidad, vinculada al negocio de Tratamiento de Residuos en Reino Unido (-15 millones de euros).

Estos efectos se han visto compensados por una provisión cargos/reversiones netas de 63 millones de euros, destacando la división de Construcción (Budimex), junto con el impacto de los tipos de cambio (36 millones de euros), resultado de la apreciación del zloty frente al euro.

5.7 Impuestos diferidos

El detalle de los movimientos por activos y pasivos diferidos a 30 de junio de 2023 es el siguiente:

Impuestos diferidos (millones de euros)	2022	Var.	2023
Activo	784	13	798
Bases imponibles negativas	349	-5	344
Derivados	86	-2	84
Otros activos por impuestos diferidos	349	20	370
Pasivo	924	-21	903
Derivados	64	-6	58
Otros pasivos por impuestos diferidos	860	-16	845

FERROVIAL SE Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

La principal variación registrada dentro de los activos por impuestos diferidos corresponde con la variación en el tipo de cambio de los saldos de 2023 y la diferencia en el momento del reconocimiento de los ingresos. En el caso de los pasivos por impuestos diferidos, los principales cambios se deben al cambio del valor de los derivados, la variación en la repatriación de dividendos futuros, así como al impacto del tipo de cambio que afecta a los saldos de 2023.

6. Patrimonio neto

Se detallan a continuación los movimientos de patrimonio neto para el periodo de seis meses, terminado el 30 de junio de 2023:

(Millones de euros)	Atribuido a los accionistas	Atribuido a socios externos	Total patrimonio neto
Patrimonio neto a 01.01.2023	4.113	2.240	6.353
Resultado consolidado del ejercicio	114	54	168
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	26	1	27
Impacto en reservas de planes de prestación definida (*)	0	0	0
Diferencias de conversión	-23	-26	-49
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	3	-25	-22
Importes transferidos a la cuenta de resultados	0	0	0
TOTAL INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS	117	29	146
Acuerdo dividendo flexible/Otros dividendos	0	-295	-295
Operaciones de autocartera	-52	0	-52
RETRIBUCIÓN AL ACCIONISTA	-52	-295	-347
Ampliaciones/reducciones capital	0	71	71
Sistemas retributivos vinculados a la acción	7	0	7
Bono Híbrido	-511	0	-511
Variaciones de perímetro	0	0	0
Otros movimientos	15	1	16
OTRAS TRANSACCIONES	-489	72	-417
Patrimonio neto a 30.06.2023	3.689	2.046	5.735

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

Como se comenta en la Nota 1.2, la fusión entre Ferrovial S.A. y Ferrovial SE no tiene ningún impacto a nivel consolidado, solo un desglose diferente en la composición del patrimonio neto (véase el Estado Consolidado de cambios en el Patrimonio Neto).

Como resultado de esta operación, la nueva cabecera del Grupo es Ferrovial SE, una sociedad anónima europea ("Societas Europea") con domicilio social en Países Bajos y cotizada actualmente tanto en la Bolsa de Holanda como en la de España.

El capital social de Ferrovial SE consta de 727.443.261 acciones con un valor nominal de 0,01 euros por acción.

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 114 millones de euros para la sociedad dominante.

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

Impacto en reservas de instrumentos de cobertura: el reconocimiento de las diferencias de valor de los instrumentos derivados designados como cobertura ha supuesto un impacto positivo de 26 millones de euros en los fondos propios de la sociedad dominante, de los cuales 20,6 millones corresponden a las sociedades por integración global y 5,2 millones de euros a las de puesta en equivalencia.

Diferencias de conversión: Las divisas en las que Ferrovial mantiene una mayor exposición en términos de patrimonio neto (dólar canadiense, dólar estadounidense y libra esterlina principalmente), tal y como se detalla en la Nota 5.1, han generado unas diferencias de conversión de -23 millones de euros para la sociedad dominante, principalmente en dólar canadiense (-21 millones de euros), dólar americano (-21 millones de euros), compensado parcialmente por libra esterlina (6 millones de euros), peso chileno (3 millones de euros) y zloty polaco (8 millones de euros). Estas diferencias de conversión se presentan neteadas del efecto de los instrumentos de cobertura de tipo de cambio contratados por el Grupo (ver Nota 8.2).

Retribución al accionista:

Programa de recompra/compra de autocartera y Dividendo flexible: el Consejo de Administración celebrado el 28 de febrero de 2023 aprobó un programa de recompra de acciones propias de hasta un máximo de 34 millones de acciones y por importe máximo de 500 millones de euros, que fue ratificado por acuerdo de la Junta General Ordinaria de Accionistas de Ferrovial S.A. celebrada el 13 de abril de 2023. Adicionalmente, dicha Junta aprobó una reducción del capital social de Ferrovial S.A. a través de la amortización de (i) las acciones propias que se tenían en autocartera al tiempo del acuerdo; y (ii) las acciones propias que se adquirieran a través del indicado Programa de Recompra. Estos acuerdos dejaron de tener efecto tras la fusión mencionada en la Nota 1.2. Tal y como se ha comunicado a los accionistas de Ferrovial S.A., con anterioridad a la fusión, la Junta General de Ferrovial aprobó la compra de las acciones propias de Ferrovial SE. La junta del Consejo de Ferrovial SE también

FERROVIAL SE Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

acordó, con anterioridad a la fusión, la posibilidad de llevar a cabo uno o más dividendos flexibles en unas condiciones similares a las acordadas por Ferrovial, S.A., adaptándolas a la ley y a la práctica de mercado de Países Bajos.

El 22 de junio de 2023 Ferrovial SE anunció un dividendo flexible a cuenta de 0,2871 EUR por acción de Ferrovial. El reparto del resultado será pagadero en efectivo o en acciones a elección del accionista, con cargo a la reserva por prima de emisión de Ferrovial. No existirán derechos negociables con respecto al dividendo flexible.

A lo largo del primer semestre de 2023 se han adquirido 2.000.000 acciones propias a un precio medio de 26,04 euros por acción, representando un desembolso total de 52 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.

La autocartera en poder de la sociedad a 30 de junio de 2023 (2.879.808 acciones) tiene un valor de mercado de 83 millones de euros. A lo largo del ejercicio 2023 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 31.12.2022			1.168.290
Reducción de capital	2.000.000	0	2.000.000
Sistemas retributivos	0	-288.482	-288.482
Acciones recibidas dividendo flexible	0	0	0
Saldo a 30.06.2023			2.879.808

Otras transacciones:

Bono híbrido subordinado: En febrero de 2023, Ferrovial se comprometió a recomprar su bono híbrido subordinado. Al cierre de estos estados financieros, Ferrovial ha completado parcialmente la recompra de su bono híbrido. La sociedad neerlandesa ha obtenido la aceptación del 94,28% del importe de la emisión a la que iba dirigida la oferta. En concreto, los 500 millones de euros a los que ascendía la colocación, los titulares de un total de 471,44 millones de euros han aceptado la propuesta de compra anticipada de Ferrovial, lo que ha dejado un saldo de aproximadamente 29

millones de euros de deuda a corto plazo. La sociedad ha expresado su intención de cancelar totalmente el bono el próximo 7 de Agosto.

En el epígrafe “Otros dividendos socios externos” se recogen los dividendos correspondientes a los socios externos de las autopistas NTE Segmento 3, NTE, LBJ y Autema (186, 32, 13 y 13 millones de euros respectivamente) y del Grupo Budimex (51 millones de euros).

Ampliaciones de capital socios externos: Se produce un aumento de fondos propios atribuibles a socios externos por 71 millones de euros principalmente en la autopista I-66 Mobility Partners LLC así como en la constructora de la misma (FAM Construction LLC) por importes de 24 y 28 millones de euros, respectivamente y la autopista NTE Segmento 3 por importe de 18 millones de euros.

7. Posición neta de tesorería

Con el objeto de mostrar un análisis de la situación de endeudamiento neto del Grupo, se presenta en el siguiente cuadro un desglose de la posición neta de tesorería. Por posición neta de tesorería se entiende el saldo de las partidas incluidas en “tesorería y equivalentes”, la caja restringida clasificada a largo plazo de los proyectos de infraestructuras, junto con otros activos financieros a corto plazo; minorado por el importe de las deudas financieras (deuda bancaria y obligaciones tanto a corto como a largo plazo). Adicionalmente, se incluye dentro de la cifra de posición neta de tesorería derivados Forwards y derivados Cross Currency Swaps (CCS) por importe conjunto de -35 millones de euros, que cubren la caja de la que dispone el Grupo nominada en dólares canadienses, así como la deuda y la caja nominada en dólares americanos. Esta asignación se realiza debido a que dichos derivados están completamente ligados a la mencionada deuda/caja y netean el impacto de tipo de cambio de la misma.

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

La variación de la posición neta de tesorería se explica en el apartado de flujo de caja del Informe de Gestión Intermedio a 30 de junio de 2023.

En las siguientes tablas se presenta el detalle de la posición neta de tesorería tanto para junio 2023 como para diciembre 2022:

Actividades continuadas (Millones de euros)	OBLIGACIONES Y DEUDAS	TESORERÍA Y EQ. & OTROS ACT. FRO CP		FORWARDS/CCS	CAJA RESTRINGIDA A LARGO PLAZO	POSICIÓN NETA EXTERNA	INTRAGRUPO	TOTAL
Sociedades ex-proyectos	-3.691	4.526		-35	38	837	-18	819
Sociedades proyectos	-7.597	159		0	279	-7.159	18	-7.140
Deuda neta consolidada total	-11.288	4.685		-35	317	-6.321	0	-6.321

30/06/2023

FERROVIAL SE Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

31/12/2022

Actividades continuadas (Millones de euros)	OBLIGACIONES Y DEUDAS	TESORERÍA Y EQ. & OTROS ACT. FRO CP	FORWARDS/CCS	CAJA RESTRINGIDA A LARGO PLAZO	POSICIÓN NETA EXTERNA	INTRAGRUPO	TOTAL
Sociedades ex-proyectos	-3.686	4.962	146	41	1.463	-25	1.439
Sociedades proyectos	-7.967	168	0	556	-7.244	25	-7.219
Deuda neta consolidada total	-11.653	5.130	146	597	-5.781	0	-5.781

La posición neta de tesorería ex-proyectos de infraestructura alcanza a 30 de junio de 2023 los 819 millones de euros frente a 1.439 millones de euros a diciembre 2022, lo que implica una variación de -620 millones de euros. La posición neta de tesorería de los proyectos de infraestructuras varía 79 millones de euros, pasando de -7.219 millones de euros a diciembre 2022 a -7.140 millones de euros a junio 2023.

7.1. Proyectos de infraestructuras

a) Tesorería y equivalentes y caja restringida

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

En este sentido, la caja restringida constituida a 30 de junio de 2023 alcanzó 308 millones de euros (594 millones de euros a diciembre 2022) incluyendo tanto largo como corto plazo, destacando:

- El impacto del tipo de cambio supone un impacto de -8 millones de euros (ver Nota 5.1).
- Disminución de la misma por 269 millones de euros, fundamentalmente en la autopista NTE 35W, como consecuencia de la distribución de dividendos y de aportaciones de capital principalmente en la autopista I-66.

b) Deuda de proyectos de infraestructuras

(Millones de euros)	DIC. 2022	DISPOSICIONES NETAS	TIPO DE CAMBIO	VARIACIONES DE PERÍMETRO	JUN.2023
Autopistas	7.527	17	-123	-286	7.135
Construcción	99	-2	0	0	97
Aeropuertos	113	-4	0	0	109
Infra. energéticas y movilidad	228	30	-2	0	256
Total deuda proyectos infraestructuras	7.967	41	-125	-286	7.597

La deuda de proyectos de infraestructura disminuye en 370 millones de euros con respecto a diciembre de 2022, variación que se produce fundamentalmente por las siguientes razones:

- La depreciación del dólar americano frente al euro (ver Nota 5.1) ha supuesto un menor endeudamiento por 125 millones de euros (principalmente 35 millones de euros en la autopista LBJ, 29 millones de euros en NTE 35W, 22 millones de euros en NTE Mobility Partners y 31 millones de euros en la I-66).
- En relación a las disposiciones netas (41 millones de euros), 37 millones de euros se corresponden a incrementos y disminuciones con efecto en la caja, destacando principalmente la disposición de crédito de Centella Transmisión (33 millones de euros) y 4 millones de euros principalmente a la capitalización de intereses, así como a intereses devengados y no pagados.
- Respecto a las variaciones de perímetro, incluimos la reclasificación de la sociedad concesionaria de Azores como mantenida para la venta por un valor de -286 millones de euros (Nota 1.3). A fecha 30 de junio de 2023 todas las sociedades proyectos cumplen con los covenants significativos vigentes.

7.2 Sociedades ex-proyectos de infraestructuras

La posición neta de tesorería excluyendo los proyectos de infraestructura alcanza los 819 millones de euros en junio de 2023, lo que implica una variación frente a diciembre 2022 de -620 millones de euros.

a) Tesorería y equivalentes de sociedades ex-proyectos de infraestructura

A 30 de junio de 2023 se encuentran constituidas una serie de cuentas restringidas a corto plazo, por importe de 31 millones de euros (29 millones de euros en diciembre 2022), principalmente en la División de Construcción, por motivos operativos en proyectos en curso en Estados Unidos.

(Millones de euros)	JUN.2023	DIC.2022	VARIACIÓN
Caja restringida a corto plazo	31	29	2
Resto de tesorería y equivalentes	4.495	4.933	-438
Total Tesorería y equivalentes corto plazo	4.526	4.962	-436
Caja restringida a largo plazo	38	41	-3
Forwards asociados a la caja	-27	151	-178
Total Tesorería y Equivalentes	4.536	5.154	-618

FERROVIAL SE Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

La disminución en el epígrafe "Resto de tesorería y equivalentes" se debe principalmente a la recompra del bono híbrido subordinado, tal y como se comenta en la Nota 6.

La suma de los 4.536 millones de euros de tesorería y equivalentes, más las líneas de crédito disponibles por 985 millones, totalizan una posición de liquidez global ex-proyectos de infraestructuras por valor de 5.521 millones de euros.

b) Desglose de la deuda de sociedades ex-proyectos de infraestructuras

(Millones de euros)	DIC. 2022	RESTO VARIACIÓN NETA	TIPO DE CAMBIO	JUN.2023
Construcción	22	-2	1	21
Corporación y resto	3.664	10	-4	3.670
Total deuda ex-proyectos de infraestructuras	3.686	8	-3	3.691

No se han producido variaciones significativas en las deudas de sociedades ex-proyectos en comparación con diciembre de 2022.

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. 2022	AUMENTO /DISMINUCIÓN IMPACTO	POR TIPO DE CAMBIO	INTERESES CAPITALIZADOS/D EVENGADOS Y OTROS	JUN.2023
Obligaciones y Deuda Ex proyectos	3.686	10	-3	-2	3.691
Cross Currency Swaps	5	0	3	0	8
Posición Deuda Bruta ex proyectos de infraestructuras	3.691	10	0	-2	3.699

8. Activos financieros no corrientes y derivados financieros

Se muestran a continuación los principales epígrafes:

Millones de euros	30.06.2023	31.12.2022	Var.
Activos financieros no corrientes	815	1.095	-280
Préstamos a largo plazo a sociedades asociadas	239	246	-7
Caja restringida y otros activos financieros no corrientes	317	597	-279
Resto de activos financieros no corrientes	258	252	6
Derivados financieros a valor razonable (neto)	87	219	-131
Derivados financieros a valor razonable (activo)	195	331	-136
Derivados financieros a valor razonable (pasivo)	-108	-113	5

8.1. Activos financieros no corrientes

La partida "Préstamos a largo plazo a sociedades asociadas" recoge fundamentalmente los préstamos concedidos a AGS por importe de 136 millones de euros (117 millones de libras) frente a los 149 millones de euros a 31 de diciembre de 2022 (132 millones de libras) sin considerar la provisión por pérdidas esperadas de acuerdo con la metodología de la IFRS9, de -13 millones de euros (-13 millones de euros a 31 de diciembre de 2022) (Nota 5.4.b). Se ha realizado un análisis de recuperabilidad de dicho préstamo, en base a las proyecciones futuras del activo, su situación positiva de liquidez tras los planes de contingencia aplicados durante 2021 y 2022, y su situación de deuda actual, tras el acuerdo de modificación y extensión hasta 2024 del préstamo sindicado alcanzado en junio de 2021, se puede concluir que es probable la recuperación de los importes prestados a la compañía.

Adicionalmente, se recogen otros préstamos otorgados a sociedades asociadas por importe de 116 millones de euros (110 millones de euros en 2022), principalmente en la división de Autopistas.

La partida "Caja restringida en proyectos de infraestructura y otros activos financieros" corresponde fundamentalmente a depósitos realizados en las sociedades concesionarias de autopistas, cuyo uso está limitado a determinados objetivos dentro del contrato concesional, bien pago a inversiones futuras, gastos operativos, o servicio a la deuda. Esta partida forma parte de la posición neta de tesorería y durante 2023 ha disminuido de forma significativa (-279 millones de euros) debido a los pagos de dividendos, sobre todo en el proyecto NTE 35W (Nota 7.1.).

"Otros activos financieros no corrientes" fundamentalmente se refiere a préstamos asociados a la desinversión de la actividad desarrollada en el Reino Unido a través de la filial Amey, tal y como se explica en las cuentas anuales de diciembre de 2022. El importe total de los créditos concedidos a los compradores ascendía a 192 millones de euros en junio de 2023 (187 millones de euros en diciembre de 2022).

Adicionalmente, incluye inversiones en fondos de inversión por importe de 39 millones de euros, así como un saldo de 18 millones invertido en un fondo de inversión denominado Credit Suisse (Lux) Supply Chain Finance Fund que invertía en facturas de proveedores cuyo pago estaba asegurado por compañías de seguros con rating investment grade (de media AA-). Dicho fondo se encuentra actualmente en proceso de liquidación. Se considera que el importe invertido va a ser objeto de recuperación, en un plazo mayor de un año.

Adicionalmente, este epígrafe también incluye otros créditos comerciales, fundamentalmente con diversas administraciones públicas en relación con contratos a largo plazo, principalmente correspondientes a sociedades de las divisiones de Construcción y Autopistas, que ascienden a 7 millones de euros (7 millones de euros a 31 de diciembre de 2022).

FERROVIAL SE Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

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 correspondientes al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2022. 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 30/06/2023	Saldo a 30/06/2023	Saldo a 31/12/2022	Var. Impacto en reservas	Impacto en PyG - VR	Otros impactos en balance o PyG	
Derivados de inflación	66	73	77	-4	1	0	-5
Cobertura flujos de caja	66	73	77	-4	1	0	-5
Derivados tipo interés	1.339	10	0	9	6	-1	5
Cobertura flujos de caja	1.339	10	0	9	1	-1	9
Cobertura valor razonable	0	0	0	0	4	0	-4
Especulativos	0	0	0	0	0	0	0
Cross Currency Swaps	2.100	11	-32	44	10	0	34
Cobertura flujos de caja	250	-7	-5	-2	2	0	-5
Cobertura valor razonable	0	0	0	0	0	0	0
Cobertura inversión neta extranjero	1.850	18	-28	46	7	0	38
Derivados tipo de cambio	3.785	-22	174	-195	0	3	-198
Cobertura flujos de caja	492	3	2	1	0	6	-6
Cobertura valor razonable	133	0	3	-2	0	0	-2
Cobertura inversión neta extranjero	3.160	-25	169	-194	0	-4	-190
Especulativos	0	0	0	0	0	0	0
Equity swaps	65	15	2	12	0	12	0
Especulativos	65	15	2	12	0	12	0
TOTAL	7.355	87	221	-134	17	14	-165

La variación neta de valor razonable de los derivados financieros del Grupo asciende a -134 millones de euros, pasando de una posición de activo de 221 millones de euros a cierre de diciembre de 2022 a una de pasivo de 87 millones de euros a cierre de junio 2023.

Las principales variaciones corresponden a:

- Los derivados de tipo de cambio (-195 millones de euros), los cuales fundamentalmente se destinan a cubrir la volatilidad de las inversiones del Grupo en moneda extranjera. El principal impacto corresponde a 407 Toronto Highway BV que ha registrado unas liquidaciones de entrada de efectivo por valor de 131 millones de euros y -36 millones de euros de diferencias de tipo de cambio, respondiendo a la ligera apreciación del CAD frente al EUR.
- Cross-currency swaps (44 millones de euros), principalmente en la división de Autopistas, que cubren su inversión neta en EE.UU. y Canadá.
- Los derivados de tipo de interés (9 millones de euros), donde las principales variaciones fundamentalmente son el aumento en las expectativas de los tipos de interés a futuro. Este hecho es el principal motivo del impacto generado en reservas (6 millones de euros) en su mayor parte en las divisiones de Corporación y Aeropuertos.

- Los derivados de inflación (-4 millones de euros), correspondientes a la concesionaria Autema (cuyo porcentaje de participación para el Grupo es del 76,276%). El impacto completo se refleja en la cuenta de resultados.

9. Desgloses relativos a la cuenta de resultados

9.1 Resultado de explotación

El detalle de resultado de explotación del Grupo a 30 de junio de 2023 se desglosa a continuación:

(Millones de euros)	2023	2022 (*)	Var.
Resultado bruto de explotación	401	313	88
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	201	143	58
Resultado de explotación antes de deterioros	200	170	30

(*) Datos reexpresados (ver Nota 3.1)

FERROVIAL SE Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

El resultado bruto de explotación asciende a 30 de junio de 2023 a 401 millones de euros (313 millones de euros a 30 de junio de 2022), lo que supone un incremento de 28% con respecto al ejercicio anterior. Esta mejora se explica principalmente por el impulso del negocio de Autopistas, destacando la aportación de las concesiones en Estados Unidos gracias a una evolución positiva del tráfico. Para más información, por favor consulte el Informe de Gestión.

El gasto por amortización del año 2023 ascendía en total a 201 millones de euros, frente a los 143 millones de euros del ejercicio anterior.

9.2 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.

A 30 de junio de 2023 no se ha registrado ningún deterioro y enajenación de inmovilizado.

9.3 Resultado financieroResultado financiero financiación

El resultado financiero por financiación de las sociedades proyectos de infraestructuras asciende a -153 millones de euros (-109 millones de euros a 30 de junio de 2022) y corresponde fundamentalmente al coste de la financiación externa de estas sociedades. La variación del resultado financiero se debe en su mayor parte a la reducción de los gastos capitalizados en la autopista I-66 (-40 millones de euros frente a junio de 2022), debido a que la autopista entró en operación en diciembre 2022.

Por lo que respecta al resto de sociedades, o información ex-proyectos, el resultado financiero ascendía en total a 50 millones de euros (11 millones de euros a 30 de junio de 2022), correspondientes al gasto de la deuda externa por -58 millones de euros (-17 millones de euros a 30 de junio de 2022) y a los ingresos financieros obtenidos de las inversiones financieras realizadas y otros conceptos por 108 millones de euros (28 millones de euros a 30 de junio de 2022). La mejora respecto al ejercicio anterior tiene su origen en una mejor remuneración de la caja, parcialmente compensada por el aumento de los tipos de interés de la deuda (ECPs y líneas de crédito Corporativas).

Resto de resultado financiero

Se incluye principalmente dentro de este epígrafe, para sociedades ex-proyectos, el resultado por cambios en el valor razonable de instrumentos financieros sin impacto en caja. A 30 de junio de 2023 supone un impacto de 6 millones de euros (44 millones de euros a 30 de junio de 2022), clasificado en la columna de ajustes de valor razonable de la cuenta de pérdidas y ganancias.

Dentro de este importe, destaca el impacto positivo de los equity swaps que el grupo tiene contratados para cubrir el impacto patrimonial de los planes de opciones sobre acciones, con un impacto en el año de 12 millones de euros (ver Nota 8), derivado de la positiva evolución de la cotización de la acción durante los seis primeros meses del ejercicio.

Excluyendo el impacto de valor razonable, el resto de resultado financiero de 8 millones de euros (1 millón de euros a 30 de junio de 2022) corresponde fundamentalmente a los ingresos por garantías relacionadas con el capital comprometido en el proyecto de la nueva terminal uno del aeropuerto JFK de Nueva York (ver Nota 10.3), parcialmente neteado por los costes de avales y fianzas (-16 millones de euros) y diferencias de cambio (-3 millones de euros).

En las sociedades proyectos de infraestructuras las variaciones más significativas frente al ejercicio anterior corresponden con el resultado por derivados y otros ajustes por valor razonable, debido a la variación positiva con respecto al año anterior del derivado de inflación (ILS), asociado al proyecto de Autema (-58 millones de euros a 30 de junio de 2022 vs 0,4 millones de euros a 30 de junio de 2023).

9.4 Gasto por impuesto de sociedades

El gasto por impuesto de sociedades de los seis primeros meses del ejercicio 2023 ha sido calculado en base a la tasa impositiva que se estima será aplicable a los resultados del ejercicio anual. Así, a junio de 2023 supone un gasto de 20 millones de euros. No obstante, es necesario tener en cuenta que dentro de este importe se incluye un ingreso por regularización de ejercicios anteriores de 7 millones de euros.

Excluyendo dichos impactos, el gasto por impuesto de sociedades correspondiente al ejercicio asciende a 27 millones de euros.

Adicionalmente, dentro del resultado antes de impuestos (182 millones de euros a 30 de junio de 2023) existen determinados impactos que es necesario excluir a la hora de calcular la tasa efectiva del impuesto de sociedades, destacando en especial el impacto de los resultados de las sociedades por puesta en equivalencia que, de conformidad con las normas contables, se presentan netos del impacto fiscal correspondiente, junto con las bases imponibles negativas no capitalizadas debido a la incertidumbre de su recuperabilidad (España, EE.UU. y Países Bajos), y otros tipos diferentes de gastos no deducibles.

Una vez ajustados estos efectos principales, el resultado antes de impuestos de la sociedad asciende a 155 millones de euros. De esta manera, la tasa efectiva tras los mencionados ajustes sería de un 17% (27 millones de euros de gasto por impuesto sobre 155 millones de euros de resultado antes de impuestos).

FERROVIAL SE Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

9.5 Resultado de Actividades Discontinuadas

El resultado de actividades discontinuadas correspondiente al ejercicio principalmente se corresponde con el ajuste del precio de 6 millones de euros tras el acuerdo final de Completion Accounts del negocio de Amey en el Reino Unido.

10. Activos y pasivos contingentes y compromisos de inversión.**10.1. Litigios y otros pasivos contingentes**

El Grupo está sujeto a riesgos que se derivan de la resolución de pleitos o litigios de diferente naturaleza que se originan en el desarrollo de sus actividades. Cuando la ocurrencia de dichos riesgos se considera probable, deben dotarse provisiones en base a la mejor estimación de los desembolsos que se espera sean necesarios para liquidar la obligación de los correspondientes a pleitos y litigios. Dichas provisiones se detallan en la Nota 5.6. No se prevén pasivos significativos que puedan suponer un efecto material adverso distintos de aquellos que ya están provisionados.

Cuando la probabilidad de que se materialicen los riesgos es más reducida, los pasivos contingentes deben ser objeto de información en los Estados Financieros de acuerdo con la normativa contable.

Por otra parte, el Grupo tiene 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, puesto que su materialización no es virtualmente cierta, como exige la normativa contables para tal reconocimiento.

A continuación, se ofrece una descripción de los cambios más significativos en los procedimientos incluidos en las Cuentas Anuales de 2022, junto con nuevos litigios que han surgido durante 2023.

a) Litigios en relación al negocio de Autopistas**Autopistas Americanas – NTE 35W**

No hay cambios significativos en este litigio.

El 11 de febrero de 2021 se produjo un accidente en la autopista NTE 35W Managed Lanes, en Dallas, Texas, en el que se vieron implicados 133 vehículos, con el resultado de 6 muertos y varios heridos.

La sociedad Concesionaria NTE Mobility Partners Segment 3 LLC, en la que Cintra tiene una participación indirecta (53,66%), junto con varias sociedades americanas del Grupo, es una de las partes en las 29 demandas que se han interpuesto en relación con este incidente y que están en una fase muy incipiente del litigio.

De conformidad con la opinión de sus asesores jurídicos externos, la sociedad concesionaria del proyecto estima razonable que, incluso en el caso de que se emitiera una resolución desfavorable, no se esperaría ningún impacto sobre el Grupo ya que cualquier posible resultado y/o fallo

negativo estaría cubierto por las pólizas de seguro en vigor. Como consecuencia, no se ha registrado ninguna provisión en relación con este riesgo.

Procedimiento judicial de las entidades financieras del proyecto de la Radial 4

No hay cambios significativos en este litigio.

Cintra Infrastructures, SE y Sacyr Concesiones, S.L. presentaron un recurso de casación ante el Tribunal Supremo español el 10 de diciembre de 2020, que sigue pendiente de admisión.

A 30 de junio de 2023, estaban totalmente provisionados por el Grupo tanto los 14,95 millones de euros de las garantías pignoradas por Cintra Infrastructures, SE como los 6,06 millones de euros (5,67 millones de euros a 12/22) de intereses de demora devengados en relación con el proceso judicial y desde que este comenzó.

Portugal - Auto-Estradas Norte Litoral, S.A.

La masa concursal de J. Gomes - Construções do Cávado, S.A., (la matriz de J. Gomes) interpuso una demanda civil contra Cintra Infrastructures SE (CISE), en la que se solicitaba la invalidez de la compra de las acciones de Auto-Estradas Norte Litoral, S.A. (las acciones de AENL) por parte de CISE a J. Gomes - Concessões Norte, Unipessoal, Lda., filial íntegramente participada de la Matriz de J. Gomes (la filial de J. Gomes). La matriz de J. Gomes inició un procedimiento judicial contra CISE y contra la filial de J. Gomes alegando que el precio de compra pagado por CISE fue muy bajo. La filial de J. Gomes no es una entidad insolvente (como sí lo es la parte demandante, la matriz de J. Gomes). CISE adquirió las acciones de AENL no solo a la filial de J. Gomes, sino también del resto de los accionistas minoritarios de AENL, pagando el mismo precio por acción a todos los accionistas, incluida la filial de J. Gomes.

La parte demandante, la matriz de J. Gomes, ha solicitado que (i) CISE devuelva a la parte demandante (a) las acciones de AENL y (b) un importe correspondiente a los dividendos totales recibidos en relación con dichas acciones desde la fecha en que se produjo la venta; y que (ii) se permita a la parte demandante pagar una pequeña fracción del precio que ha recibido la filial de J. Gomes de CISE por tales acciones de AENL, y que el resto del precio lo reclame CISE como acreedor común en el marco del procedimiento concursal de la matriz de J. Gomes.

El valor de la demanda, incluidos los derechos legales devengados, que, aunque todavía no se han reclamado, se podrán solicitar en relación con el procedimiento incoado por la matriz de J. Gomes, se estima en un importe inferior a 10 millones de euros.

De acuerdo con la opinión de los asesores jurídicos externos, existen argumentos para sostener la postura de Cintra, por lo que no se ha registrado ninguna provisión en relación con este riesgo.

FERROVIAL SE Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

b) Litigios en relación al negocio de Construcción

La división de Negocio de Construcción del Grupo tiene abiertos diversos litigios relativos a defectos en la construcción de las obras realizadas por el Grupo, así como a reclamaciones por responsabilidad civil. Se han registrado en total provisiones que ascienden a 56 millones de euros en relación con estos litigios.

Negocio de Construcción en España

Sin cambios significativos en este expediente sancionador iniciado en 2019 por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) contra Ferrovial Construcción, S.A. y otras empresas constructoras por supuestos comportamientos contrarios a la libre competencia.

La Audiencia Nacional notificó el auto acordando suspender la mencionada resolución de la Sala de Competencia del Consejo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia el 9 de diciembre de 2022, a la espera del recurso contencioso-administrativo.

Proyecto D4R7 (Eslovaquia)

Hay dos procesos en curso:

1- El primero, es una investigación penal iniciada en junio de 2019, por la Jefatura provincial de la Policía nacional en Bratislava (Eslovaquia) contra la Joint Venture constituida para llevar a cabo el proyecto de construcción de la autopista D4R7 en Bratislava, integrada por Ferrovial y PORR (con participaciones del 65% y 35% en la Joint Venture, respectivamente). El motivo de la investigación son unos presuntos delitos de riesgo y daños al medio ambiente, tipificados como tal en el Código Penal eslovaco, por no haber obtenido presuntamente los permisos necesarios para excavar tierra en dos parcelas de Jánošíková, Eslovaquia. Los presuntos daños y perjuicios se cuantificaron en 8,7 millones de euros. No ha habido cambios significativos en este proceso y el Grupo sigue considerando que es improbable que la investigación genere algún riesgo, por lo que no se ha reservado ninguna provisión con respecto a este litigio.

2- El segundo, fue iniciado el 2 de junio de 2023, cuando el Presidium del Cuerpo de Policía de Eslovaquia para el Centro Nacional de Tipos Especiales de Delincuencia, División de Investigación de Sustancias Peligrosas y Delitos contra el Medio Ambiente en Bratislava presentó una demanda contra D4R7 Construction s.r.o. por el presunto delito de "poner en peligro y dañar el medio ambiente" en violación del código penal. Se alega que entre mayo y diciembre de 2018, en determinadas parcelas protegidas situadas en Blatná na Ostrove, D4R7 causó daños medioambientales cuantificados en 6.594.188,76 euros, al extraer más de 200.000 toneladas de tierra sin permiso. Dado que las acusaciones se presentaron recientemente, no se dispone de información adicional. D4R7 rechaza estas acusaciones y está preparando y presentando una respuesta. No se ha dotado ninguna provisión por este concepto.

se acaba de iniciar en junio de 2023, cuando el Presidium de la Policía del Centro Nacional de Tipos Especiales de Criminalidad, División que investiga sustancias peligrosas y delitos contra el medio ambiente presentó cargos contra D4R7 Construction s.r.o. por el presunto delito de "haber puesto en peligro y haber perjudicado el medio ambiente" infringiendo el Código de Procedimiento Penal Secc. 300(1). Se alega que entre mayo y diciembre de 2018, en determinadas parcelas de tierra protegidas ubicadas en Blatná na Ostrove, D4R7 causó daños medioambientales cuantificados en 6.594.188,76€, al extraer más de 200.000 toneladas de tierra sin permiso. Dado que los cargos se han presentado muy recientemente, no se han fijado fechas para la vista. D4R7 impugna estos cargos y presentará una respuesta oportuna. En esta fase incipiente, el riesgo no se considera probable y, por lo tanto, no se ha devengado ninguna provisión a junio de 2023.

FB Serwis (Polonia)

El 1 de febrero de 2023, el Presidente y el Vicepresidente del Comité de Dirección de FBSerwis SA ("Sociedad") fueron detenidos en Varsovia, Polonia, por la Oficina Central Anticorrupción. Según la información facilitada públicamente por la Fiscalía Nacional polaca, la detención de estas personas estaba relacionada con una investigación más amplia por presunto fraude y blanqueo de capitales, falsificación de facturas y soborno. Según las fuentes públicas, más de una docena de personas han sido detenidas como parte de los procedimientos en curso, incluidos tres empleados de FBSerwis SA, entre ellos el Presidente y el Vicepresidente del Comité de Dirección de la Sociedad. El 28 de marzo de 2023, el Consejo de Administración decidió cesarlos de dicho Comité. La Sociedad ha rescindido sus contratos de trabajo.

La investigación está en curso y la empresa está cooperando.

El Consejo de Administración de la Sociedad no identifica actualmente ningún riesgo significativo para sus operaciones. Además, encargó a un bufete de abogados independiente la investigación de cualquier irregularidad relacionada con los hechos mencionados. La investigación está en curso y la empresa está cooperando.

En mayo de 2023, el Consejo de Administración nombró a un nuevo Presidente del Comité de Dirección.

El Consejo de Administración de la Sociedad ha establecido una Oficina de Control Interno para supervisar el cumplimiento de las políticas y procedimientos de la Sociedad, que también están siendo revisados.

Habida cuenta de lo anterior, el Comité de Dirección de la Sociedad considera que actualmente no es necesario ajustar alguno a los estados financieros en relación con estos sucesos.

FERROVIAL SE Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

c) Pasivo contingente en la División Aeropuertos

Como parte de la inversión en el proyecto de la nueva Terminal Uno del aeropuerto JFK, se acordó una opción de compra/venta sobre las acciones que indirectamente posee Carlyle entre dicho Grupo Carlyle y Ferrovial en 2022. La opción es ejercitable por Carlyle de junio de 2028 a junio de 2032 y por Ferrovial de enero de 2031 a junio de 2034. El precio de ejercicio se basará en una estimación del valor razonable en la fecha de ejercicio. La opción de venta, que no cumple los requisitos incluidos en la definición de pasivo contable, es por tanto un pasivo contingente.

d) Litigios de carácter fiscal

Los requerimientos fiscales relativos a la amortización a efectos fiscales del fondo de comercio financiero derivado de las adquisiciones de Amey y Swissport

El Grupo interpuso un recurso contra la decisión de 2014 emitida por la Comisión Europea de clasificar las amortizaciones del fondo de comercio financiero como ayuda estatal. Dado que el Grupo considera que existen argumentos sólidos que justifican esta posición procesal en este proceso, no se ha registrado ninguna provisión a 31 de diciembre de 2022. Sin embargo, si no se produce una sentencia judicial favorable, habría un impacto negativo de 87,6 millones de euros en la cuenta de resultados del Grupo, correspondiente al Impuesto de Sociedades español adicional entre 2002 y 2021. El importe máximo a pagar en relación con un posible resultado adverso sería de 46,9 millones de euros, dado que el resto ya ha sido pagado por el Grupo.

El acuerdo de liquidación derivado del acta, por el concepto Impuesto de Sociedades español, ejercicio 2006

Existe un litigio en curso en relación con la liquidación del Impuesto de Sociedades español de 2006 del Grupo relativo a la aplicación de una deducción por actividades de exportación relacionadas con una inversión efectuada para adquirir la participación en la antigua BAA (ahora Heathrow Airport Holding Limited). El Grupo interpuso un recurso de casación ante el Tribunal Supremo español contra el acuerdo de liquidación derivado del Acta incoada a Ferrovial, S.A, por el concepto Impuesto de Sociedades español, ejercicio 2006.

El litigio sigue pendiente y el Grupo ha registrado una provisión por importe de 119,9 millones de euros (es decir, el riesgo ha sido completamente provisionado).

10.2 Activos contingentes

Teniendo en cuenta la naturaleza del negocio, la División de Construcción ha presentado reclamaciones contra varios clientes que podrían dar lugar a cuentas por cobrar adicionales. Como se indica en las políticas contables de las Cuentas Anuales Consolidadas de diciembre de 2022 (sección 1.3.3), estas reclamaciones no se reconocen como ingresos hasta que se consideran aprobadas, y solo se consideran en el cálculo de provisiones para pérdidas presupuestadas si se consideran probables.

El 21 de julio de 2022, la Joint Venture constituida por Ferrovial Construction y Batco, que llevó a cabo la construcción del Lote 5 de la autopista de Batinah en Omán, recibió el laudo arbitral del Tribunal que reconocía el derecho a la demanda presentada. Esta decisión, positiva para los intereses de la JV, se consideraba virtualmente cierta en 2022 por lo que se reconocieron los ingresos oportunos en las Cuentas Anuales de 2022. Se ha cobrado íntegramente en 2023.

10.3. Garantías

a) Avales bancarios y otras garantías otorgadas por compañías aseguradoras

A 30 de junio de 2023, las sociedades del Grupo tenían prestados avales bancarios y otras garantías otorgadas por compañías aseguradoras por un total de 7.708 millones de euros (8.093 millones de euros en diciembre de 2022), desglosados en: i) 3.649 millones de euros correspondientes a avales otorgados por entidades financieras (3.806 millones de euros en diciembre de 2022), y ii) 4.059 millones de euros de garantías otorgadas por agencias de bonding y compañías de seguros (4.287 millones de euros en diciembre de 2022). Estas garantías cubren frente a los clientes la responsabilidad por la correcta ejecución de los contratos de construcción o prestación de servicios donde intervienen sociedades del Grupo. De tal manera que, si un proyecto no fuese ejecutado, la garantía sería ejecutada por el cliente.

Dentro del total de avales, 1.016 millones de euros (1.155 millones a 31 de diciembre de 2022) garantizan inversiones comprometidas en el capital de proyectos de infraestructuras, 954 millones de euros relativos al proyecto JFK (ver Nota 10.3).

FERROVIAL SE Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

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

Existen garantías otorgadas entre empresas del grupo para cubrir responsabilidades frente a terceros, bien sea por relaciones contractuales, comerciales o financieras. Dichas garantías, en general, no tienen efecto en el análisis de las cuentas consolidadas del grupo. No obstante, existen determinadas garantías otorgadas por sociedades ex-proyectos 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 2023 y su variación con respecto a diciembre de 2022:

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

El importe de estas garantías asciende a 119 millones de euros a 30 de junio de 2023 (124 millones de euros a 31 de diciembre de 2022).

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

Las garantías en relación con la financiación de los proyectos de infraestructura ascienden a 24 millones de euros al porcentaje de participación del Grupo Ferrovial (25 millones de euros a 31 de diciembre de 2022).

Adicionalmente, la Sociedad tiene otorgada una garantía de 21 millones de euros en relación con la Radial 4, desconsolidada en 2015. Dicho importe está completamente provisionado a 30 de junio de 2023 (ver Nota 10.1 relativa a litigios).

b.3) Otras garantías otorgadas a sociedades titulares de derechos sobre concesiones

El grupo “Thalia” opera en el Reino Unido cuatro plantas de tratamiento de residuos y generación de energía a partir de dicho tratamiento. Dichas plantas están siendo explotadas mediante contratos de concesión con las administraciones locales en los que se regula la construcción y posterior explotación. Los activos de Thalia formaban parte del grupo Amey y fueron excluidos del perímetro de venta de Amey, y transferidos dentro del grupo Ferrovial.

Las garantías que garantizan el cumplimiento de los compromisos relativos a los activos ascienden a 355 millones de libras a 30 de junio de 2023 (322 millones de libras a 31 de diciembre de 2022) y otorgadas por diferentes empresas del Grupo. En determinados escenarios puntuales y específicos como el fraude, dolo o abandono del activo, la garantía puede llegar a ser ilimitada.

En los últimos años dichas plantas, especialmente en los casos de Milton Keynes e Isla de Wight, han tenido problemas tanto en la fase de construcción como en la fase de puesta a punto y explotación. A 30 de junio 2023, el Grupo tenía reconocida una provisión por pérdidas futuras en relación a estas plantas por importe de 49 millones de libras. Dicha provisión no incluye los gastos de estructura de dicho negocio que se estiman en una cifra de 7 millones de libras anuales.

b.4) Garantías otorgadas en los procesos de desinversión

Los acuerdos de venta celebrados durante la desinversión de la antigua División de Servicios incluyeron varias garantías otorgadas a los compradores en relación con un número de posibles demandas o litigios en curso en las fechas de la transacción.

Las garantías que cumplían los requisitos pertinentes a la normativa contables (NIC 37) están provisionadas a 30 de junio de 2023 por importe de 21 millones de euros (22 millones de euros en diciembre de 2022). Las principales garantías se desglosaron en las cuentas anuales de diciembre de 2022.

10.4. Compromisos**a) Compromisos de inversión**

Los compromisos de inversión asumidos por el Grupo en relación a la aportación de capital en proyectos de infraestructuras son de 1.078 millones de euros (1.163 millones de euros en diciembre de 2022). La disminución producida se debe principalmente a las inversiones realizadas en proyectos de autopistas en Estados Unidos y en el proyecto de la nueva terminal uno del aeropuerto JFK de Nueva York (ver Nota 1.2). Señalar que parte de dichos compromisos están garantizados con avales otorgados por terceros por 1.016 millones de euros (954 millones de euros correspondientes al proyecto de JFK) (ver Nota 10.3).

No existen cambios en los compromisos de inversión en sociedades en las que Ferrovial tiene una participación minoritaria, y que desarrollan proyectos de innovación relacionados principalmente con energía y movilidad (53 millones de euros en diciembre de 2022).

b) Compromisos medioambientales

No se han producido variaciones con respecto a lo informado en las cuentas anuales del ejercicio 2022 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.

FERROVIAL SE Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

11. Plantilla

La evolución del número de trabajadores a cierre de 30 de junio de 2023 y 2022 por categoría profesional y separando entre hombres y mujeres es la siguiente:

CATEGORÍA	30/6/2023			VAR. 22/21
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	
Consejeros ejecutivos	2	0	2	– %
Alta dirección	11	2	13	– %
Ejecutivos	2.731	745	3.476	14,0%
Gerentes/Profesionales/Supervisores	1.580	837	2.417	10,0%
Profesionales	2.472	1.221	3.693	3,0%
Administrativos/Soporte	554	670	1.224	1,0%
Operarios	12.571	635	13.206	(2,0)%
Total	19.921	4.110	24.031	2,0%

CATEGORÍA	30/6/2022		
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Consejeros ejecutivos	2	0	2
Alta dirección	12	1	13
Ejecutivos	2.486	572	3.058
Gerentes/Profesionales/Supervisores	1.496	703	2.199
Profesionales	2.340	1.232	3.572
Administrativos/Soporte	598	616	1.214
Operarios	12.736	708	13.444
Total	19.670	3.832	23.502

El aumento de la plantilla respecto a 30 de junio de 2022 ha sido de un 2,0% (+799 trabajadores).

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

NEGOCIO	30/6/2023			VAR. 23/22
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	
Construcción	15.816	3.243	19.059	(2,0)%
Autopistas	471	187	658	35,0%
Aeropuertos	196	41	237	372,0%
Infraestructuras Energéticas y Movilidad	3.223	322	3.545	8,0%
Otros	262	243	505	16,0%
Total	19.969	4.035	24.004	1,0%

30/6/2022

NEGOCIO	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Construcción	16.370	3.175	19.545
Autopistas	331	155	486
Aeropuertos	35	15	50
Infraestructuras Energéticas y Movilidad	2.964	304	3.268
Otros	257	180	437
Total	19.957	3.829	23.786

12. Comentarios sobre estacionalidad

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

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

13. Operaciones vinculadas

El siguiente cuadro muestra las transacciones comerciales realizadas entre la Sociedad (o las empresas de su Grupo) y partes vinculadas en condiciones de mercado y en el curso ordinario de los negocios en los seis primeros meses de 2023 (en su caso) y 2022. Si sólo fueron partes vinculadas durante el semestre, las operaciones realizadas durante ese periodo se indican. Las operaciones con partes vinculadas se desglosan en las tres categorías siguientes. Durante los seis primeros meses de 2023 no se han producido transacciones significativas que deban ser comunicadas de acuerdo con la normativa aplicable.:

i. Operaciones entre Ferrovial SE y sus administradores o alta dirección:

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

ii. Operaciones entre sociedades dependientes de Ferrovial SE y los administradores o alta dirección de la Sociedad.

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

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

ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS RESUMIDOS INTERMEDIOS JUNIO 2023

FERROVIAL SE Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

el 16 de junio de 2023 debido al cambio de la ley aplicable tras hacerse efectiva la fusión inversa.

Miles de euros	30/6/2023				30/6/2022			
GASTOS E INGRESOS:	a) Operaciones con Ferrovia SE	b) Operaciones con filiales	Total gastos e ingresos	Saldo a 30/06/2023	a) Operaciones con Ferrovia SE	b) Operaciones con filiales	Total gastos e ingresos	Saldo a 30/06/2022
Gastos financieros	0	0	0		0	0	0	0
Recepción de servicios	0	0	0	0	0	8	8	3
GASTOS	0	0	0	0	0	8	8	3
Ingresos financieros	0	0	0		0	0	0	0
Prestación de servicios		0	0	0	0	20	20	0
INGRESOS	0	0	0	0	0	20	20	0

iii. Operaciones entre las sociedades del Grupo

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

Como se explica detalladamente en la Nota 1.3.2 de las cuentas anuales consolidadas correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2022, los saldos y transacciones relativos a obras de construcción realizadas por la división de Construcción a favor de sociedades del Grupo titulares de proyectos de infraestructuras, no son eliminadas en dicho proceso de elaboración de los estados financieros consolidados puesto que, a nivel consolidado, este tipo de contratos se califican como contratos de construcción en los que las obras se entienden realizadas, a medida que estas obras están siendo ejecutadas, frente a terceros, ya que se considera que el titular final de la obra tanto desde un punto de vista económico como jurídico es la administración concedente.

En el primer semestre de 2023, la División de Construcción de Ferrovial ha reconocido como ventas por dichas obras un importe de 325 millones de euros (a 30 de junio de 2022, 466 millones de euros), de los que 81 millones de euros corresponden a autopistas que se integran por puesta en equivalencia.

El resultado no eliminado en el proceso de consolidación derivado de estas operaciones descritas, asignable al porcentaje que Ferrovial ostenta en las sociedades concesionarias receptoras de las obras y neto de impuestos y de intereses de minoritarios ha sido, en el primer semestre de 2023, de -50 millones de euros, de los que -6 millones de euros corresponden a sociedades integradas por puesta en equivalencia. A 30 de junio de 2022, esta cifra ascendía a EUR -17 millones.

14. Retribuciones del Consejo de Administración

Se presenta a continuación el detalle por conceptos retributivos de las remuneraciones percibidas por el conjunto de los administradores de la Sociedad en su calidad de miembros del Consejo de Administración de Ferrovial 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 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)	
ADMINISTRADORES:	30/6/2023	30/6/2022
Retribución fija	1.338	1.325
Retribución variable	4.146	3.557
Retribución estatutaria:		
Asignación Fija	193	210
Dietas [1]	425	350
Operaciones sobre acciones y/u otros instrumentos financieros	1.591	1.066
TOTAL	7.693	6.508
ALTA DIRECCIÓN:	30/6/2023	30/6/2022
Total remuneraciones recibidas por la alta dirección	9.879	7.612

[1] El importe correspondiente a 2023 abarca el periodo desde el 1 de enero hasta el 15 de junio de 2023.

El aumento en el importe de las dietas de los Consejeros respecto al primer semestre de 2022 es debido a un mayor número de reuniones Consejo celebradas durante este periodo. El aumento en los incentivos a largo plazo (1.591 millones de euros en 2023 frente a 1.066 millones de euros en 2022) se debe al aumento en el nivel de ratios alcanzado en el plan 2020 frente al plan 2019, al aumento del precio de las acciones y al efecto de la concesión de un año completo para el CEO en 2020, ya que la concesión de 2019 fue prorrateada desde la fecha del nombramiento. La remuneración de los miembros de la alta dirección aumentó debido a la mejora del rendimiento en relación con los parámetros de incentivos a corto plazo. Adicionalmente, para la cobertura de la retribución extraordinaria de determinados integrantes de la alta dirección (incluido el Consejero Delegado), que está

FERROVIAL SE Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

sujeta a las circunstancias que se comentan en el apartado 6.6.6 de las Cuentas Anuales Consolidadas, la Sociedad realiza anualmente aportaciones a un seguro colectivo de ahorro del que la propia Sociedad resulta ser tomador y beneficiario, cuantificadas según un determinado porcentaje de la retribución total dineraria de los integrantes de dicha póliza. Las aportaciones realizadas durante el primer semestre de 2023 han ascendido a 2.010 miles de euros, de los cuales 461 miles de euros corresponden al director ejecutivo.

En las Notas 6.6 y 6.7 de las cuentas anuales consolidadas a 31 de diciembre de 2022 se describen con detalle las retribuciones al Consejo y a la Alta Dirección, así como el funcionamiento de los sistemas retributivos vinculados a la acción.

15. Información financiera individual seleccionada

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

16. Acontecimientos posteriores al cierre

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

ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS RESUMIDOS INTERMEDIOS JUNIO 2023

FERROVIAL SE Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

17. Anexos

Anexo I. Información por segmentos

Cuenta de pérdidas y ganancias consolidada a 30 de junio de 2023

(Millones de euros)	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Infra. energéticas y movilidad	Resto Segmentos	Ajustes	Total 2023
Cifra de ventas	3.258	492	28	175	95	-108	3.940
Otros ingresos de explotación	1	0	0	0	1	-1	1
Total ingresos de explotación	3.259	492	28	175	96	-109	3.941
Consumos	474	2	0	21	0	0	497
Otros gastos de explotación	2.116	93	23	69	72	-108	2.265
Gastos de personal	607	37	7	79	48	0	778
Total gastos de explotación	3.197	132	30	169	120	-108	3.540
Resultado bruto de explotación	62	360	-2	6	-25	0	401
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	66	116	6	10	3	0	201
Resultado de explotación antes de deterioro y enajenación de inmovilizado	-4	244	-8	-4	-28	0	200
Deterioro y enajenación de inmovilizado	0	0	0	0	0	0	0
Resultado de explotación	-4	244	-8	-4	-28	0	200
Resultado financiero financiación	-2	-148	0	-3	0	0	-153
Resultado derivados y otros resultados financieros	0	-6	-8	1	0	1	-12
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-2	-154	-8	-2	0	1	-165
Resultado financiero financiación	53	40	1	0	-44	0	50
Resultado derivados y otros resultados financieros	-17	5	15	4	8	-1	14
Resultado financiero resto de sociedades	36	45	16	4	-36	-1	64
Resultado financiero	34	-109	8	2	-36	0	-101
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	1	74	5	3	0	0	83
Resultado consolidado antes de impuestos	31	209	5	1	-64	0	182
Impuesto de sociedades	-14	-4	0	0	-2	0	-20
Resultado consolidado procedente de actividades continuadas	17	205	5	1	-66	0	162
Resultado neto actividades discontinuadas	0	0	0	0	6	0	6
Resultado consolidado del ejercicio	17	205	5	1	-60	0	168
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	-4	-50	0	0	0	0	-54
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	13	155	5	1	-60	0	114

ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS RESUMIDOS INTERMEDIOS JUNIO 2023

FERROVIAL SE Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Cuenta de pérdidas y ganancias consolidada a 30 de junio de 2022 (*)

(Millones de euros)	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Infra. energéticas y movilidad	Resto Segmentos	Ajustes	Total 2022 (*)
Cifra de ventas	3.053	355	7	139	84	-104	3.534
Otros ingresos de explotación	1	0	0	0	0	0	1
Total ingresos de explotación	3.054	355	7	139	84	-104	3.535
Consumos	559	2	0	19	0	1	581
Otros gastos de explotación	1.838	64	23	50	54	-104	1.925
Gastos de personal	579	33	3	66	35	0	716
Total gastos de explotación	2.976	99	26	135	89	-103	3.222
Resultado bruto de explotación	78	255	-19	5	-5	-1	313
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	52	82	0	6	3	0	143
Resultado de explotación antes de deterioro y enajenación de inmovilizado	26	174	-19	-1	-9	-1	170
Deterioro y enajenación de inmovilizado	0	0	0	0	0	0	0
Resultado de explotación	26	174	-19	-1	-9	-1	170
Resultado financiero financiación	-2	-103	0	-4	0	0	-109
Resultado derivados y otros resultados financieros	0	-65	0	-1	0	0	-66
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-2	-168	0	-5	0	0	-175
Resultado financiero financiación	12	7	0	0	-8	0	11
Resultado derivados y otros resultados financieros	-13	-2	5	2	54	-1	45
Resultado financiero resto de sociedades	-1	5	5	2	46	-1	56
Resultado financiero	-3	-163	5	-3	46	-1	-119
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	0	50	3	-1	0	3	55
Resultado consolidado antes de impuestos	23	61	-11	-5	37	1	106
Impuesto de sociedades	-12	-15	-1	0	7	0	-21
Resultado consolidado procedente de actividades continuadas	11	46	-12	-5	44	1	85
Resultado neto actividades discontinuadas	0	0	0	0	-5	0	-5
Resultado consolidado del ejercicio	11	46	-12	-5	39	1	80
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	-3	-25	0	0	0	0	-28
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	8	21	-12	-5	39	1	52

(*) Datos reexpresados

18. Explicación añadida para traducción al español

Estos estados financieros consolidados se presentan sobre la base del marco normativo de información financiera aplicable al Grupo en los Países Bajos (ver Nota 1.1). Ciertas prácticas contables aplicadas por el Grupo que se ajustan a ese marco regulatorio pueden no cumplir con otros principios y reglas contables generalmente aceptados.

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

Informe de Revisión Limitada

FERROVIAL, S.E. y sociedades dependientes
Estados Financieros Consolidados Resumidos Intermedios
e Informe de Gestión Intermedio Consolidado
correspondientes al período de seis meses terminado
el 30 de junio de 2023



INFORME DEL AUDITOR INDEPENDIENTE SOBRE LA REVISIÓN LIMITADA DE LOS ESTADOS FINANCIEROS INTERMEDIOS RESUMIDOS CONSOLIDADOS

Traducción de un informe original emitido en inglés. En caso de discrepancia, la versión inglesa prevalece.

A los accionistas de Ferrovial S.E., a solicitud de la Dirección:

Conclusión

Hemos revisado los estados financieros intermedios resumidos consolidados de Ferrovial S.E., con sede en Kingsfordweg 151, 1043 GR Ámsterdam, Países Bajos, correspondientes al período de seis meses terminado el 30 de junio de 2023.

Con base en nuestra revisión, no ha llegado a nuestro conocimiento ningún asunto que nos haga concluir que los estados financieros intermedios resumidos consolidados de Ferrovial S.E., correspondientes al período de seis meses terminado el 30 de junio de 2023, no han sido preparados, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con la NIC 34, "Información financiera intermedia", adoptada por la Unión Europea.

Los estados financieros intermedios resumidos consolidados comprenden:

- ▶ el estado consolidado de situación financiera a 30 de junio de 2023;
- ▶ la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2023;
- ▶ el estado consolidado de resultado global del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2023;
- ▶ el estado consolidado de cambios en el patrimonio neto del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2023;
- ▶ el estado consolidado de flujo de caja del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2023, y
- ▶ notas a los estados financieros consolidados resumidos intermedios correspondientes al período de seis meses terminado el 30 de junio de 2023.

Fundamento de la conclusión

Hemos realizado nuestra revisión de acuerdo con la Norma Internacional de Trabajos de Revisión 2410, "Revisión de Información Financiera Intermedia realizada por el Auditor Independiente de la Entidad". Una revisión de la información financiera intermedia de conformidad con la Norma Internacional de Trabajos de Revisión 2410 constituye un encargo de aseguramiento limitado. Nuestras responsabilidades de acuerdo con la norma se describen más adelante en la sección *Responsabilidades de revisión de los estados financieros intermedios resumidos consolidados* de nuestro informe.

Consideramos que la evidencia que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra conclusión.

Párrafo de énfasis

Llamamos la atención al respecto de lo señalado en la Nota 3 de las notas explicativas, en la que se menciona que los estados financieros intermedios resumidos consolidados adjuntos no incluyen toda la información que requerirían unos estados financieros consolidados completos preparados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea. En consecuencia, los estados financieros intermedios resumidos consolidados que se adjuntan deberán ser leídos junto con las cuentas anuales consolidadas del Grupo correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2022. Nuestra conclusión no ha sido modificada en relación con esta cuestión.

Responsabilidades de la dirección en relación con los estados financieros intermedios resumidos consolidados

La dirección es responsable de la preparación y presentación de los estados financieros intermedios resumidos consolidados de acuerdo con la NIC 34, "Información financiera intermedia", adoptada por la Unión Europea. Asimismo, la dirección es responsable del control interno que considere necesario para permitir la preparación de los estados financieros intermedios resumidos consolidados libres de incorrección material, debida a fraude o error.

Responsabilidades del auditor en relación con la revisión de los estados financieros intermedios resumidos consolidados

Nuestra responsabilidad consiste en planificar y realizar la revisión de forma que nos permita obtener evidencias suficientes y adecuadas como base de nuestra conclusión.

El grado de seguridad que permite obtener un trabajo de revisión es sustancialmente menor que el obtenido de una auditoría realizada de acuerdo con las Normas Internacionales de Auditoría. Por tanto, no expresamos ninguna opinión de auditoría.

Aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la revisión, de acuerdo con la Norma Internacional de Trabajos de Revisión 2410.

ERNST & YOUNG, S.L.

(firmado en versión original)

Francisco Rahola Carral

27 de julio de 2023