



ferrovial

For a world on the move

Ferrovial SE y Sociedades Dependientes

Informe de Resultados Financieros No Auditados
Enero-septiembre 2025

AVISO LEGAL

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

En este informe, a menos que se especifique lo contrario, los términos «Ferrovial», la «Sociedad», «nosotros», «nos» y el «Grupo» se refieren a Ferrovial SE, individualmente o junto con sus filiales consolidadas, según el contexto. Ni este informe de gestión ni los resultados anteriores obtenidos por el equipo directivo del Grupo o el Grupo constituyen una garantía de los resultados futuros de la Sociedad y no puede garantizarse que el equipo directivo del Grupo vaya a tener éxito en la aplicación de la estrategia de inversión del Grupo.

Afirmaciones prospectivas

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

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

Medidas Alternativas de Rendimiento y medidas no NIIF

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

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

Información adicional

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

Resultados de Ferrovial enero-septiembre 2025

ASPECTOS DESTACADOS

- Ferrovial obtuvo unos sólidos resultados en 9M 2025, con un crecimiento en ventas sustancial en todas las divisiones.** Los ingresos alcanzaron los 6.911 millones de euros (+6,2% comparable), impulsados fundamentalmente por el incremento de los ingresos de Autopistas (+14,4% comparable) y Construcción (+4,6% comparable). El RBE ajustado ascendió a 1.031 millones de euros (+4,8% comparable), impulsado por el rendimiento de Autopistas (+14,7% comparable), en particular las autopistas estadounidenses con un RBE ajustado de 730 millones de euros (+11,8% frente a 9M 2024). Construcción registró unos sólidos resultados en los nueve primeros meses alcanzando un margen de RE ajustado del 3,7%. En 3T 2025, el RE ajustado de Otros incluye una provisión adicional (13 millones de euros), principalmente relacionado con la planta de tratamiento de residuos de Isle of Wight en el Reino Unido, que entró en funcionamiento a principios de año y que requiere inversión adicional y puesta en marcha.
- El tráfico en **407 ETR** se incrementó en un +6,2% en 9M 2025, impulsado por mayor número de ofertas en hora punta para aliviar la congestión en toda el área metropolitana de Toronto (GTA) durante las horas punta de los días laborables y a un aumento de la movilidad y los desplazamientos en hora punta por parte de un mayor porcentaje de empleados presenciales. Los ingresos alcanzaron los 1.511 millones de dólares canadienses en 9M 2025 (+19,3% vs 9M 2024). El RBE aumentó un +15,8% en 9M 2025, incluidos 35,4 millones de dólares canadienses de provisión del Schedule 22 devengados en 9M 2025.
- Todas las **Managed Lanes** registraron un sólido crecimiento en los ingresos por transacción en 9M 2025, superando significativamente la inflación de EE.UU. (+2,9%): NTE +14,2%, NTE 35W +10,2% y LBJ +8,7%. Esta métrica creció un +18,3% en I-66 y un +24,4% en I-77, donde no hay un límite de precios.
- Aeropuertos:** El desarrollo de construcción de la New Terminal One (JFK) sigue avanzando, mientras que Dalaman registró un aumento del +1,8% en el RBE ajustado, impulsado por el sólido rendimiento comercial, que comensó parcialmente el descenso del tráfico en comparación con 9M 2024 (-1,5%) afectado por las condiciones macroeconómicas y los retos geopolíticos, principalmente en Oriente Medio, que repercutieron en la temporada de estival.
- Construcción** alcanzó un margen de RE ajustado del 3,7% en 9M 2025, continuando con la tendencia positiva de los trimestres anteriores. La cartera se mantuvo en niveles elevados alcanzando los 17.168 millones de euros (+9,1% en términos comparables vs diciembre de 2024), sin incluir contratos pre-adjudicados por un importe aproximado de 2.275 millones de euros.
- Sólida situación financiera** con niveles de liquidez en sociedades de ex-proyectos de infraestructuras alcanzando los 4.175 millones de euros y una Deuda Neta Consolidada ex-proyectos de infraestructuras de -706 millones de euros. Las salidas de caja se vieron impulsadas principalmente por las inversiones (-1.769 millones de euros), incluida la adquisición de una participación adicional del 5,06 % en 407 ETR (-1.271 millones de euros), junto con las aportaciones de capital en NTO (-239 millones de euros) y la distribución a los accionistas (-426 millones de euros). Estas salidas de caja se vieron parcialmente compensadas por las entradas de caja incluyendo dividendos de proyectos (406 millones de euros) y la desinversión de Heathrow (539 millones de euros) junto con AGS (534 millones de euros).

PRINCIPALES EVENTOS CORPORATIVOS Y AVANCES RECIENTES

- En enero, Ferrovial completó la venta de su participación en AGS por 450 millones de libras (534 millones de euros), con una plusvalía de 297 millones de euros en 1T 2025.
- En junio, Ferrovial completó la adquisición del 5,06% de la 407 ETR a AtkinsRéalis. La inversión total de Ferrovial alcanzó los 1.990 millones de dólares canadienses (1.271 millones de euros), aumentando su participación total en la 407 ETR del 43,23% al 48,29%.
- En junio, Ferrovial completó la desinversión de sus servicios mineros en Chile por 42 millones de euros. De este importe, 24 millones de euros se pagaron en 9M 2025. Los 18 millones de euros restantes corresponden a un préstamo del vendedor, a pagar por el comprador en un plazo de cinco años.
- En julio, Ferrovial completó la venta de su 5,25% en Heathrow por 539 millones de euros. Como consecuencia de la operación, Ferrovial reconoció un beneficio de 27 millones de euros, principalmente correspondiente a los intereses devengados desde el anuncio y a los costes de transacción.
- El consorcio liderado por Ferrovial ha sido preseleccionado para licitar I-24 Southeast Choice Lanes en Tennessee e I-285 East Express Lanes en Georgia.
- El request for qualification (RFQ) para la I-77 South se espera que se se presente en diciembre de 2025.
- En octubre, Ferrovial anunció su segundo dividendo flexible a cuenta. El dividendo por acción ascendió a 0,4769 euros.

HITOS DE SOSTENIBILIDAD

- Ferrovial ha sido reconocida como un ejemplo en la implementación en su divulgación de las recomendaciones del Taskforce on Nature-related Financial Disclosures (TNFD).
- Ferrovial ha renovado su posición en la FTSE4Good Index Series para 2025, encadenando 22 años consecutivos de inclusión.
- Ferrovial ha sido seleccionada en el ranking S&P Global Sustainability Yearbook 2025, por sus excepcionales prácticas de sostenibilidad.
- Ferrovial recibe el Premio Forbes a la Innovación en la categoría de Talento y Cultura.

CUENTA DE RESULTADOS

| (Millones de euros) | 3T 25 | 3T 24 | 9M 25 | 9M 24 |
|--|-------|-------|-------|-------|
| Ventas | 2.442 | 2.376 | 6.911 | 6.643 |
| RBE Ajustado* | 376 | 405 | 1.031 | 1.008 |
| Amortización de inmovilizado | -115 | -123 | -339 | -341 |
| RE Ajustado* | 260 | 282 | 691 | 667 |
| Deterioros y enajenación de inmovilizado | -1 | -1 | 274 | 165 |
| Resultado operativo | 260 | 281 | 966 | 832 |

VENTAS

| (Millones de euros) | 3T 25 | 3T 24 | VAR. | 9M 25 | 9M 24 | VAR. | Comparable* |
|---------------------|--------------|--------------|-------------|--------------|--------------|-------------|-------------|
| Autopistas | 345 | 321 | 7,3% | 1.021 | 916 | 11,5% | 14,4% |
| Aeropuertos | 48 | 44 | 10,4% | 85 | 73 | 15,6% | 15,8% |
| Construcción | 1.966 | 1.866 | 5,4% | 5.420 | 5.237 | 3,5% | 4,6% |
| Energía | 82 | 60 | 37,2% | 224 | 174 | 28,7% | 28,8% |
| Otros | 1 | 85 | -98,9% | 162 | 242 | -33,2% | -13,0% |
| Ventas | 2.442 | 2.376 | 2,8% | 6.911 | 6.643 | 4,0% | 6,2% |

RBE AJUSTADO*

| (Millones de euros) | 3T 25 | 3T 24 | VAR. | 9M 25 | 9M 24 | VAR. | Comparable* |
|----------------------|------------|------------|--------------|--------------|--------------|-------------|-------------|
| Autopistas | 255 | 244 | 4,2% | 751 | 673 | 11,6% | 14,7% |
| Aeropuertos | 28 | 27 | 5,1% | 33 | 28 | 16,5% | 0,4% |
| Construcción | 120 | 140 | -14,0% | 311 | 324 | -3,9% | -2,3% |
| Energía | -2 | 5 | -138,4% | -4 | 0 | n.s. | n.s. |
| Otros | -25 | -10 | -142,4% | -60 | -16 | -261,5% | -171,9% |
| RBE Ajustado* | 376 | 405 | -7,2% | 1.031 | 1.008 | 2,3% | 4,8% |

RE AJUSTADO*

| (Millones de euros) | 3T 25 | 3T 24 | VAR. | 9M 25 | 9M 24 | VAR. | Comparable* |
|---------------------|------------|------------|--------------|------------|------------|-------------|-------------|
| Autopistas | 196 | 187 | 4,9% | 570 | 500 | 13,9% | 17,2% |
| Aeropuertos | 17 | 16 | 10,3% | 13 | 9 | 42,3% | -6,7% |
| Construcción | 83 | 95 | -13,4% | 202 | 203 | -0,4% | 1,0% |
| Energía | -6 | 0 | n.s. | -15 | -10 | -55,5% | -68,1% |
| Otros | -30 | -17 | -78,1% | -79 | -36 | -119,0% | -101,2% |
| RE Ajustado* | 260 | 282 | -7,7% | 691 | 667 | 3,7% | 6,0% |

DEUDA NETA CONSOLIDADA*

| (Millones de euros) | SEP-25 | DIC-24 |
|--|--------------|---------------|
| Deuda Neta Consolidada de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras* | -706 | -1.794 |
| Deuda Neta Consolidada de sociedades de proyectos de infraestructuras* | 7.046 | 7.856 |
| Autopistas | 6.549 | 7.491 |
| Resto | 496 | 365 |
| Deuda Neta Consolidada* | 6.340 | 6.061 |

TRÁFICO

| | 3T 25 | 3T 24 | VAR. | 9M 25 | 9M 24 | VAR. |
|-------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 407 ETR** | 837 | 765 | 9,4% | 2.102 | 1.980 | 6,2% |
| NTE *** | 9 | 10 | -3,7% | 28 | 29 | -4,4% |
| LBJ*** | 12 | 12 | 1,7% | 35 | 34 | 1,5% |
| NTE 35W*** | 13 | 13 | 4,6% | 39 | 38 | 4,1% |
| I-77*** | 11 | 10 | 1,5% | 31 | 31 | 1,5% |
| I-66*** | 9 | 8 | 13,2% | 26 | 24 | 8,5% |
| Dalaman**** | 3 | 3 | -2,3% | 5 | 5 | -1,5% |

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

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



Autopistas

| | | | |
|---------------|----------|--------|-------------|
| Ventas | 1.021 M€ | +14,4% | Comparable* |
| RBE Ajustado* | 751 M€ | +14,7% | Comparable* |

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

La información financiera aquí presentada correspondiente al 9M 2025 se basa en, y está en consonancia con, los estados financieros consolidados no auditados de 407 ETR correspondientes al 9M 2025, publicados el 16 de octubre de 2025.

TRÁFICO

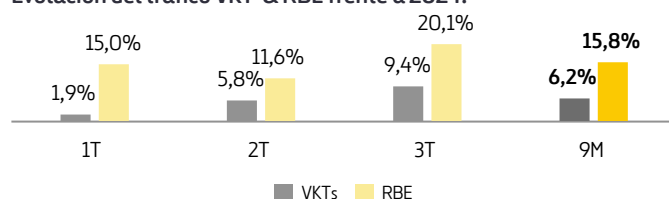
| | 3T 25 | 3T 24 | VAR. | 9M 25 | 9M 24 | VAR. |
|----------------------------------|-------|-------|-------|---------|---------|--------|
| Longitud media (km) | 24,5 | 24,5 | 0,0 % | 23,3 | 23,2 | 0,4 % |
| Trafico/trayecto (mn) | 34,1 | 31,2 | 9,2 % | 90,1 | 85,2 | 5,7 % |
| VKTs (mn) | 836,8 | 765,0 | 9,4 % | 2.102,5 | 1.980,3 | 6,2 % |
| Ingreso medio por trayecto (CAD) | 16,96 | 15,48 | 9,6 % | 16,69 | 14,74 | 13,2 % |

VKT (kilómetros recorridos por vehículos)

En 3T 2025, los VKTs aumentaron un +9,4% frente a 3T 2024, debido a ofertas de conducción en hora punta más específicas para aliviar la congestión en toda la GTA durante las horas punta de los días laborables y al aumento de la movilidad y los desplazamientos en hora punta de un mayor porcentaje de empleados presenciales.

En 9M 2025, los VKTs aumentaron un +6,2% vs 9M 2024, debido a los mismos motivos mencionados anteriormente, compensado por las desfavorables condiciones meteorológicas invernales registradas a comienzos de 2025.

Evolución del tráfico VKT & RBE frente a 2024:



PyG

| (Millones de dólares canadienses) | 3T 25 | 3T 24 | VAR. | 9M 25 | 9M 24 | VAR. |
|-----------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Ventas | 578 | 487 | 18,6% | 1.511 | 1.267 | 19,3% |
| RBE | 518 | 431 | 20,1% | 1.283 | 1.108 | 15,8% |
| Margen RBE | 89,6% | 88,5% | | 84,9% | 87,4% | |
| RE | 490 | 404 | 21,1% | 1.201 | 1.029 | 16,7% |
| Margen RE | 84,7% | 83,0% | | 79,5% | 81,2% | |

Los ingresos se incrementaron un +18,6% vs 3T 2024, situándose en 578 millones de dólares canadienses, y un +19,3% vs 9M 2024, alcanzando 1.511 millones de dólares canadienses.

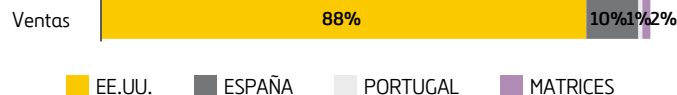
- **Ingresos de peajes** (94,5% del total en 9M 2025): +19,3% hasta los 1.429 millones de dólares canadienses, debido fundamentalmente al aumento de las tarifas de peaje en vigor desde el 1 de enero de 2025.
- **Ingresos de tasas** (5,5% del total en 9M 2025): +18,7% hasta los 83 millones de dólares canadienses, debido al aumento de los gastos de comisión de cuentas como consecuencia del incremento de los volúmenes de tráfico y de de las cuotas de arrendamiento debido a mayores tarifas en vigor desde el 1 de enero de 2025, así como a mayores cuotas de cumplimiento. La eliminación de los peajes en la autopista 407 Este resultó en el fin de los ingresos por tarifas de servicio a partir del 1 de junio de 2025.

| (Millones de dólares canadienses) | 3T 25 | 3T 24 | VAR. | 9M 25 | 9M 24 | VAR. |
|-----------------------------------|------------|------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Ingresos por peajes | 551 | 462 | 19,3% | 1.429 | 1.197 | 19,3% |
| Ingresos por cuota | 27 | 25 | 7,1% | 83 | 70 | 18,7% |
| Total Ventas | 578 | 487 | 18,6% | 1.511 | 1.267 | 19,3% |

OPEX aumentó un +7,1% vs 3T 2024, y +43,4% vs 9M 2024.

En 3T 2025, 407 ETR redujo la estimación del pago del Schedule 22 de 2025, lo que dio lugar a un exceso de provisión en los trimestres anteriores.

Como consecuencia, se registró una recuperación del pago del Schedule 22 de 9,8 millones de dólares canadienses en 3T 2025. El gasto devengado por pagos del Schedule 22 ascendió a 35,4 millones de



dólares canadienses para 9M 2025. Además, los gastos aumentaron debido al incremento de los costes de facturación y cobro, en consonancia con los mayores volúmenes de facturación, y al aumento de la provisión para pérdidas crediticias esperadas durante toda la vida.

El aumento de los costes operativos de los sistemas se debe al menor número de proyectos con capitalización salarial a medida que el proyecto de planificación de recursos empresariales y de gestión de relaciones con los clientes de 407 ETR entraba en funcionamiento en 2024.

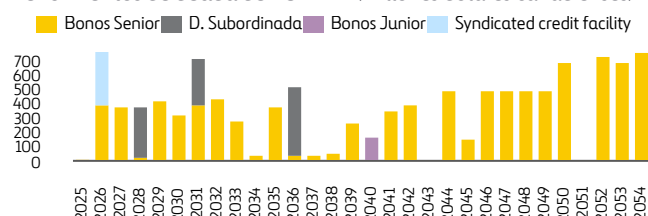
RBE fue un +20,1% vs 3T 2024, como resultado de mayores ventas junto con la revisión a la baja de la provisión del Schedule 22.

RBE fue un +15,8% vs 9M 2024, debido a mayores ventas a pesar de la provisión del Schedule 22 para 2025.

Dividendos: 250 millones de dólares canadienses se abonaron a los accionistas en 3T 2025 (+11,1% vs 3T 2024). Los dividendos distribuidos a Ferrovial ascendieron a 132 millones de euros en 9M 2025 (117 millones de euros en 9M 2024). En el Consejo de Administración celebrado en octubre, se aprobó un dividendo de 1.050 millones de dólares canadienses para el 4T 2025 (+50,0 vs 4T 2024). Incluyendo el dividiendo aprobado en octubre, el total del dividiendo ascendió a 1.500 millones de dólares canadienses.

Deuda neta: 9.750 millones de dólares canadienses (coste medio 4,31%) en septiembre 2025 frente a 9.901 millones de dólares canadienses en diciembre de 2024. El 58% de la deuda vence después de 2039. Los próximos vencimientos de deuda incluyen 16 millones de dólares canadienses en 2025, 796 millones en 2026 (incluyendo 400 millones de dólares canadienses del syndicated credit facility) y 377 millones en 2027.

Vencimientos de deuda de 407 ETR (millones dólares canadienses)



- El 5 de marzo de 2025, 407 ETR emitió Bonos Senior, Serie 25-A1, por valor de 350 millones de dólares canadienses, para amortizar Bonos Senior, Serie 20-A2 el 22 de mayo de 2025.
- El 3 de octubre de 2025, 407 ETR emitió 300 millones de dólares canadienses en Bonos Senior, Serie 25-A2, y 400 millones de dólares canadienses en Bonos Senior, Serie 25-A3.

Calificación crediticia de 407 ETR

| | Deuda Senior | Deuda Junior | Deuda Subordinada | Outlook |
|------|--------------|--------------|-------------------|---------|
| S&P | A | A- | BBB | Estable |
| DBRS | A | A low | BBB | Estable |

Schedule 22

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

Al cierre de cada periodo contable, la Dirección prepara una estimación del pago del Schedule 22 correspondiente al ejercicio 2025 (Estimación de pago del Schedule 22 de 2025). La recuperación del pago del Schedule 22 de 9,8 millones de dólares canadienses para 3T 2025 se determina asignando la estimación de pago del Schedule 22 de 2025, dividiendo los ingresos de peaje de 9M 2025, sobre el total de los ingresos de peaje estimados para 2025, menos la suma del gasto por el pago del Schedule 22 para 1T y 2T 2025.

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

El gasto (o recuperación) por el pago del Schedule 22 correspondiente a cada trimestre de 2025 fluctuará debido a la naturaleza estacional del negocio y el importe del gasto (o recuperación) por el pago del Schedule 22 registrado en los trimestres anteriores de 2025. El gasto devengado por pagos del Schedule 22 ascendió a 35,4 millones de dólares canadienses para 9M 2025.

Tarifas 407 ETR

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

Actualización de la composición de accionistas de 407 ETR

En junio de 2025, Ferrovial completó la transacción mediante la adquisición directa del 3,3% y el ejercicio de una opción de compra para adquirir un 1,76% adicional, con una inversión total de 1.990 millones de dólares canadienses (1.271 millones de euros).

MANAGED LANES DE DFW (EE.UU.)

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

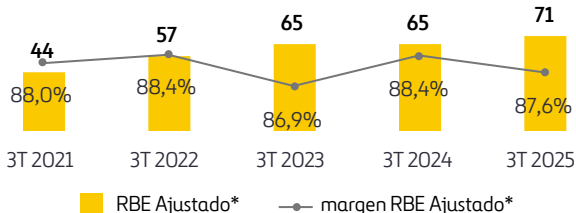
En 3T 2025, el tráfico disminuyó un -3,7% vs 3T 2024, por obras de mejora de capacidad.

En 9M 2025, el tráfico disminuyó un -4,4% vs 9M 2024. Esta disminución se atribuye a las obras de mejora de la capacidad, junto con las condiciones meteorológicas adversas en el primer semestre de 2025.

| (Millones de dólares americanos) | 3T 25 | 3T 24 | VAR. | 9M 25 | 9M 24 | VAR. |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Transacciones (millones) | 9,4 | 9,8 | -3,7% | 27,5 | 28,8 | -4,4% |
| Tarifa media por transacción (dólares) | 8,6 | 7,5 | 15,3% | 8,5 | 7,5 | 14,2% |
| Ventas | 81 | 73 | 10,7% | 236 | 216 | 9,1% |
| RBE Ajustado* | 71 | 65 | 9,6% | 205 | 191 | 7,4% |
| Margen RBE Ajustado* | 87,6% | 88,4% | | 86,9% | 88,2% | |
| RE Ajustado* | 63 | 57 | 9,7% | 179 | 168 | 6,8% |
| Margen RE Ajustado* | 77,0% | 77,6% | | 75,9% | 77,6% | |

La **tarifa media por transacción** alcanzó los 8,6 dólares en 3T 2025 (+15,3% vs 3T 2024) y 8,5 dólares en 9M 2025 (+14,2% vs 9M 2024), impactado positivamente por el mejor mix de tráfico y mayores eventos de Mandatory Mode (los peajes están obligados a estar por encima del *soft cap* para garantizar un nivel mínimo de servicio).

Evolución del RBE ajustado de NTE (millones de dólares)



El **RBE ajustado** se vio afectado por el devengo de 1,3 millones de dólares de **compartición de ingresos** correspondientes al 3T 2025 (no hubo compartición de ingresos en 3T 2024), alcanzando los 4,0 millones de dólares correspondientes a 9M 2025 (ninguna en 9M 2024).

Dividendos: NTE repartió 108 millones de dólares al 100% (60 millones de euros a la participación de Ferrovial) vs 85 millones de dólares al 100% (49 millones de euros a la participación de Ferrovial).

La **deuda neta de NTE** a septiembre de 2025 alcanzó los 1.399 millones de dólares (1.330 millones en diciembre de 2024), con un coste medio de 4,46%.

Trabajos de ampliación de capacidad de NTE: como consecuencia del éxito del proyecto, dicha ampliación de capacidad se ha tenido que aplicar antes de lo previsto inicialmente. Las obras de construcción para este proyecto comenzaron a finales de 2023 y se prevé que finalicen a principios de 2027. Ferrovial Construcción y Webber actúan como contratista de diseño-construcción. A agosto de 2025, el progreso de construcción ha avanzado hasta un 57%.

Calificación crediticia

| | PAB | Bonos | Outlook |
|---------|------|-------|----------|
| Moody's | Baa1 | Baa1 | Estable |
| FITCH | BBB+ | BBB+ | Positivo |

LBJ (54,60%, consolidación global)

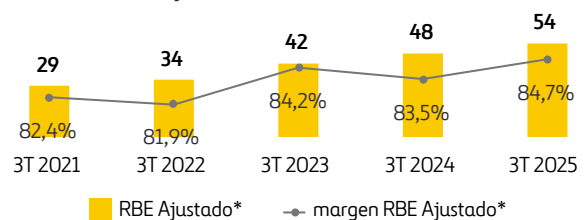
En 3T 2025, el tráfico se incrementó un +1,7% vs 3T 2024, a pesar del impacto negativo de los cambios de configuración en las obras de construcción en los corredores cercanos.

En 9M 2025, el tráfico aumentó en un +1,5% vs 9M 2024, a pesar del incremento del tráfico de obras en los corredores cercanos, junto con las condiciones meteorológicas adversas durante el primer semestre de 2025.

| (Millones de dólares americanos) | 3T 25 | 3T 24 | VAR. | 9M 25 | 9M 24 | VAR. |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Transacciones (millones) | 12,0 | 11,8 | 1,7% | 34,8 | 34,3 | 1,5% |
| Tarifa media por transacción (dólares) | 5,3 | 4,9 | 8,4% | 5,2 | 4,8 | 8,7% |
| Ventas | 64 | 58 | 10,0% | 181 | 165 | 10,1% |
| RBE Ajustado* | 54 | 48 | 11,6% | 152 | 137 | 11,1% |
| Margen RBE Ajustado* | 84,7% | 83,5% | | 83,9% | 83,1% | |
| RE Ajustado* | 45 | 39 | 13,8% | 125 | 111 | 12,9% |
| Margen RE Ajustado* | 70,3% | 67,9% | | 69,1% | 67,4% | |

La **tarifa media por transacción** alcanzó los 5,3 dólares en 3T 2025 (+8,4% vs 3T 2024) y 5,2 dólares en 9M 2025 (+8,7% vs 9M 2024), impactado positivamente por el mejor mix de tráfico.

Evolución del RBE ajustado de LBJ (millones de dólares)



Dividendos: LBJ repartió 52 millones de dólares al 100% (25 millones de euros a la participación de Ferrovial) vs 45 millones de dólares al 100% (23 millones de euros correspondieron a la participación de Ferrovial).

La **deuda neta de LBJ** a septiembre de 2025 alcanzó los 1.999 millones de dólares (2.028 millones en diciembre de 2024), con un coste medio de 4,03%.

Calificación crediticia

| | PAB | TIFIA | Bonos | Outlook |
|---------|------|-------|-------|---------|
| Moody's | Baa1 | Baa1 | Baa1 | Estable |
| FITCH | BBB+ | BBB+ | BBB+ | Estable |

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

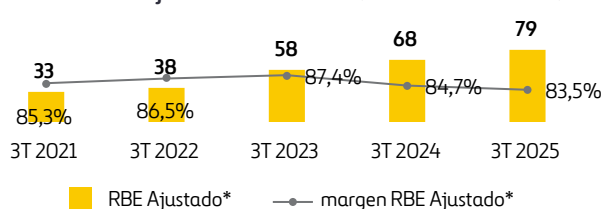
En 3T 2025, NTE 35W mostró un sólido crecimiento del tráfico (+4,6% vs 3T 2024), impulsado por el aumento del tráfico en el corredor.

En 9M 2025, el tráfico se incrementó (+4,1% vs 9M 2024), impulsado por el aumento del tráfico en el corredor. a pesar de las condiciones meteorológicas adversas en el primer semestre de 2025.

| (Millones de dólares americanos) | 3T 25 | 3T 24 | VAR. | 9M 25 | 9M 24 | VAR. |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Transacciones (millones) | 13,4 | 12,8 | 4,6% | 39,1 | 37,5 | 4,1% |
| Tarifa media por transacción (dólares) | 7,0 | 6,3 | 12,0% | 6,8 | 6,2 | 10,2% |
| Ventas | 95 | 81 | 17,2% | 268 | 233 | 14,8% |
| RBE Ajustado* | 79,0 | 68 | 15,6% | 218,2 | 195 | 11,8% |
| Margen RBE Ajustado* | 83,5% | 84,7% | | 81,5% | 83,7% | |
| RE Ajustado* | 68 | 58 | 17,6% | 184 | 163 | 12,9% |
| Margen RE Ajustado* | 71,6% | 71,4% | | 68,9% | 70,0% | |

La **tarifa media por transacción** en 3T 2025 alcanzó los 7,0 dólares (+12,0% vs 3T 2024), y 6,8 dólares en 1S 2025 (+10,2% vs 9M 2024), impactado positivamente por el mejor mix de tráfico y al número creciente de eventos de Mandatory Mode, especialmente en Septiembre.

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



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

El **RBE ajustado** se vio afectado por el devengo de 4,9 millones de dólares de la compartición de ingresos correspondientes al 3T 2025, frente a 3,4 millones de dólares en 3T 2024. La compartición de ingresos alcanzó 14,8 millones de dólares en 9M 2025 (10,1 millones de dólares en 9M 2024).

Dividendos: NTE 35W repartió 99 millones de dólares al 100% (47 millones de euros a la participación de Ferrovial) vs 73 millones de dólares al 100% (36 millones de euros a la participación de Ferrovial) en 9M 2024.

La **deuda neta de NTE 35W** a septiembre de 2025 alcanzó los 1.590 millones de dólares (1.637 millones en diciembre de 2024), con un coste medio de 5,08%.

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

Calificación crediticia

| | PAB | TIFIA | Outlook |
|---------|------|-------|---------|
| Moody's | Baa1 | Baa1 | Estable |
| FITCH | BBB+ | BBB+ | Estable |

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

I-66 (55,70%, consolidación global)

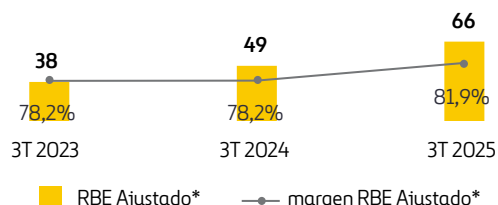
En 3T 2025, el tráfico se incrementó **+13,2% vs 3T 2024**, impulsado por el aumento del tráfico en el corredor, en particular durante las horas punta, beneficiándose de una mayor aplicación de las políticas de regreso a la oficina.

En 9M 2025, el tráfico se incrementó **+8,5% vs 9M 2024**, también impulsado por el aumento del tráfico en el corredor, en particular durante las horas punta, a pesar del mal tiempo en el primer semestre de 2025.

| (Millones de dólares americanos) | 3T 25 | 3T 24 | VAR. | 9M 25 | 9M 24 | VAR. |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Transacciones (millones) | 9,2 | 8,1 | 13,2% | 25,7 | 23,7 | 8,5% |
| Tarifa media por transacción (dólares) | 8,5 | 7,5 | 12,1% | 8,4 | 7,1 | 18,3% |
| Ventas | 81 | 63 | 28,4% | 225 | 174 | 29,5% |
| RBE Ajustado* | 66 | 49 | 34,4% | 182 | 137 | 32,5% |
| Margen RBE Ajustado* | 81,9% | 78,2% | | 80,8% | 79,1% | |
| RE Ajustado* | 45 | 30 | 46,7% | 118 | 83 | 42,3% |
| Margen RE Ajustado* | 55,2% | 48,3% | | 52,6% | 47,9% | |

La **tarifa media por transacción** alcanzó los 8,5 dólares en 3T 2025, un +12,1% vs 3T 2024, y 8,4 dólares en 9M 2025 (+18,3% vs 9M 2024) impactado por mayores tarifas.

Evolución del RBE ajustado de I-66 (millones de dólares)



Dividendos: I-66 repartió 64 millones de dólares al 100% (32 millones de euros a la participación de Ferrovial). No se distribuyeron dividendos en 9M 2024.

La **deuda neta de I-66** a septiembre de 2025 alcanzó los 1.682 millones de dólares (1.730 millones de dólares en diciembre de 2024), con un coste medio de 3,58%.

Calificación crediticia

| | PAB | TIFIA | Outlook |
|---------|------|-------|----------|
| Moody's | Baa3 | Baa3 | Estable |
| FITCH | BBB | BBB | Positivo |

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

I-77 (72,24%, consolidación global)

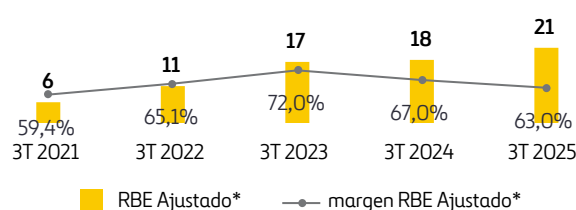
En 3T 2025, el tráfico aumentó en un **+1,5% vs 3T 2024**, mostrando un sólido rendimiento a pesar de las condiciones meteorológicas adversas, particularmente en agosto con lluvias y alertas de tormentas.

En 9M 2025, el tráfico aumentó en un **+1,5% vs 9M 2024**, mostrando un sólido rendimiento incluyendo el impacto positivo de los cierres de la alternativa observado en Q1, compensado por fenómenos meteorológicos adversos durante el año.

| (Millones de dólares americanos) | 3T 25 | 3T 24 | VAR. | 9M 25 | 9M 24 | VAR. |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Transacciones (millones) | 10,5 | 10,4 | 1,5 % | 31,5 | 31,0 | 1,5 % |
| Tarifa media por transacción (dólares) | 3,1 | 2,5 | 25,7 % | 3,0 | 2,4 | 24,4 % |
| Ventas | 33 | 26 | 27,1 % | 96 | 77 | 25,8 % |
| RBE Ajustado* | 21 | 18 | 19,5 % | 60 | 50 | 21,1 % |
| Margen RBE Ajustado* | 63,0 % | 67,0 % | | 62,4 % | 64,8 % | |
| RE Ajustado* | 18 | 14 | 25,3 % | 51 | 40 | 27,8 % |
| Margen RE Ajustado* | 53,2 % | 53,9 % | | 52,7 % | 51,9 % | |

La **tarifa media por transacción** alcanzó los 3,1 dólares en 3T 2025, un +25,7% más alto en comparación con 3T 2024, y 3,0 dólares en 9M 2025 (+24,4% vs 9M 2024), impactado positivamente por mayores tarifas.

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



El **RBE ajustado** se vio afectado por el devengo de 5,4 millones de dólares de **compartición de ingresos** correspondientes al 3T 2025, incluyendo la **compartición de ingresos de los extended vehicles**. Esta cuantía compara con 2,4 millones de dólares en 3T 2024. La compartición de ingresos incluyendo los ingresos compartidos de los *extended vehicles* alcanzó 15,7 millones de dólares en 9M 2025 (vs 6,9 millones de dólares en 9M 2024).

Dividendos: I-77 repartió 22 millones de dólares al 100% (14 millones de euros a la participación de Ferrovial). En 9M 2024, I-77 distribuyó dividendos por primera vez con un dividendo extraordinario por importe de 293 millones de dólares al 100% (195 millones de euros correspondieron a Ferrovial).

La **deuda neta** de I-77 a septiembre de 2025 alcanzó 448 millones de dólares (466 millones de dólares en diciembre de 2024), con un coste medio de 6,24%.

Calificación crediticia

| | PAB | USPP NOTES | Outlook |
|-------|------|------------|---------|
| FITCH | BBB+ | BBB+ | Estable |
| DBRS | BBB | BBB | Estable |

IRB (INDIA)

Los estados financieros consolidados de Ferrovial correspondientes a los nueve primeros meses del año solo incluyen la contribución de IRB y de IRB Infrastructure Trust durante el primer semestre del año (de enero a junio, seis meses).

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

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

| (Millones de euros) | Q2 25 | Q2 24 | VAR. | H1 25 | H1 24 | VAR. |
|----------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Ventas | 196 | 215 | -9,0% | 402 | 494 | -18,6% |
| RBE Ajustado* | 81 | 106 | -24,0% | 164 | 255 | -35,4% |
| Margen RBE Ajustado* | 41,3 % | 49,5 % | | 40,9 % | 51,6 % | |
| RE Ajustado* | 54 | 79 | -31,3% | 107 | 196 | -45,4% |
| Margen RE Ajustado* | 27,5 % | 36,5 % | | 26,7 % | 39,8 % | |

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

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

| (Millones de euros) | Q2 25 | H1 25 |
|----------------------|--------|--------|
| Ventas | 180 | 382 |
| RBE Ajustado* | 77 | 152 |
| Margen RBE Ajustado* | 42,8 % | 39,8 % |
| RE Ajustado* | 56 | 106 |
| Margen RE Ajustado* | 30,9 % | 27,9 % |

ACTIVOS EN CONSTRUCCIÓN

| (Millones de euros) | CAPITAL INVERTIDO | CAPITAL COMPROMETIDO PENDIENTE | DEUDA NETA 100% | PARTICIP. CINTRA |
|-------------------------------|-------------------|--------------------------------|-----------------|------------------|
| Puesta en Equivalencia | 736 | 184 | 3.857 | |
| Silvertown Tunnel | 0 | 26 | 1.355 | 22,5 % |
| Anillo Vial Periférico | 26 | 143 | - | 35,0 % |
| IRB Private InvIT | 710 | 15 | 2.502 | 24,0 % |

- **Anillo Vial Periférico (Lima, Perú):** el consorcio liderado por Cintra firmó en noviembre de 2024 el contrato de concesión para desarrollar el Anillo Vial Periférico de Lima bajo el formato de concesión con una inversión de 3.400 millones de dólares. Esta cantidad incluye aportaciones de fondos públicos por parte de la Administración. Ferrovial, a través Cintra, posee una participación del 35%. Este proyecto comprende el diseño, financiación, construcción, gestión y mantenimiento de una autopista urbana de peaje de 34,8 km.

PROYECTOS EN LICITACIÓN

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

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

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

Aeropuertos

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

A 30 de septiembre de 2025, Ferrovial ha contribuido con 1.068 millones de dólares de capital al proyecto de la NTO (New Terminal One) en el Aeropuerto Internacional John F. Kennedy de Nueva York. Las aportaciones comprometidas de Ferrovial para el proyecto ascienden a 1.142 millones de dólares. La próxima aportación de capital, por importe de 74 millones de dólares, no se producirá hasta 2026, y será la última prevista.

NTO se mantiene dentro del presupuesto y sigue avanzando, afrontando un año crucial para la construcción y la integración. En cuanto al calendario, se están discutiendo medidas de aceleración con el contratista para garantizar que se cumpla la fecha oficial de apertura. A agosto de 2025, el avance de la obra había alcanzado el 78%.

En 3T 2025, el equipo de NTO intensificó los esfuerzos relacionados con la preparación operativa de la terminal para garantizar una transición fluida desde la fase de construcción a la operación completa. Además, NTO avanzó significativamente en la construcción de varias salas VIP para aerolíneas. Se espera que la terminal esté operativa en 2026, y el contrato de concesión finalizará en 2060.

A la fecha de esta publicación, NTO ha alcanzado 21 acuerdos con aerolíneas¹, incluidos contratos firmados con 14 aerolíneas y 7 cartas de intención (LOIs). Además, se están manteniendo conversaciones avanzadas con importantes aerolíneas internacionales.

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

| (Millones de euros) | CAPITAL INVERTIDO | CAPITAL COMPROMETIDO PENDIENTE | DEUDA NETA 100% | PARTICIP. FERROVIAL |
|---------------------|-------------------|--------------------------------|-----------------|---------------------|
| NTO | 981 | 63 | 3.528 | 49% |

Calificación crediticia

| | Green Bonds 2023 | Green Bonds 2024 | Green Bonds 2025 | Outlook |
|---------|------------------|------------------|------------------|---------|
| Moody's | Baa3 | Baa3 | Baa3 | Estable |
| Fitch | BBB- | BBB- | BBB- | Estable |
| Kroll | BBB- | BBB- | BBB- | Estable |

Dalaman (60%, consolidación global) – Turquía

Tráfico: el número de pasajeros alcanzó hasta los 2,7 millones en 3T 2025, un -2,3% vs 3T 2024, y -1,5% comparado con 9M 2024. El tráfico internacional se ha visto afectado significativamente por la situación macroeconómica y la inestabilidad geopolítica en Turquía durante la temporada de verano.

| (Millones de euros) | 3T 25 | 3T 24 | VAR. | 9M 25 | 9M 24 | VAR. |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Tráfico | 2,7 | 2,8 | -2,3% | 4,7 | 4,8 | -1,5% |
| Ventas | 41 | 42 | -1,7% | 69 | 67 | 2,9% |
| RBE Ajustado* | 35 | 36 | -2,7% | 55 | 54 | 1,8% |
| Margen RBE Ajustado* | 86,5% | 87,4% | | 79,7% | 80,6% | |
| RE Ajustado* | 24 | 25 | -3,6% | 36 | 36 | -0,3% |
| Margen RE Ajustado* | 59,9% | 61,1% | | 51,4% | 53,1% | |

Las **ventas** alcanzaron los 41 millones de euros en 3T 2025 (-1,7% vs 3T 2024), y +2,9% vs 9M 2024.

El **RBE ajustado** se situó en 35 millones de euros en 3T 2025 (-2,7% vs 3T 2024) y en +1,8% vs 9M 2024. El crecimiento del RBE ajustado de los 9M refleja un sólido desempeño comercial, impulsado por las recientes mejoras en la distribución comercial del aeropuerto.

Dividendos: Dalaman repartió 7 millones de euros a la participación de Ferrovial.

La **deuda neta** de Dalaman alcanzó los 42 millones de euros a 30 de septiembre de 2025 (70 millones de euros a 31 de diciembre de 2024).

Desinversiones de HEATHROW y AGS

El 3 de julio de 2025, Ferrovial completó la venta de su participación del 5,25 % en **Heathrow** a Ardian por 539 millones de euros. Como resultado de la operación, Ferrovial reconoció un beneficio de 27 millones de euros relacionado principalmente con los intereses devengados desde el anuncio y los costes de transacción. La caja fue recibida en 3T 2025.

El 28 de enero de 2025, Ferrovial finalizó la venta de su participación del 50% en **AGS** a Avialliance UK Limited por 450 millones de libras (534 millones de euros). Esto dio lugar a una plusvalía de 297 millones de euros en 1T 2025.

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

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

Construcción

Ventas **5.420 M€** **+4,6%** **Comparable***

RE Ajustado* **202 M€** **3,7%** **Margen RE ajustado***

Las **ventas** incrementaron un **+4,6%** comparable vs 9M 2024, con un crecimiento destacado en Norteamérica del **+14%**. Norteamérica aportó el **35%** de los ventas, mientras Polonia representó el **28%**.

En 9M 2025, el **RE ajustado** de Construcción ascendió a 202 millones de euros, alcanzando un margen RE ajustado del **3,7%** (**3,9%** en 9M 2024). La división de Construcción ha mostrado avances positivos respecto a los trimestres anteriores, en línea con el objetivo estratégico. Desglose por subdivisiones:

- **Budimex:** las ventas disminuyeron un **-0,5%** comparable frente 9M 2024, lo que se atribuye principalmente a una mayor proporción de contratos de diseño y construcción de obras civiles, que suelen presentar niveles de ejecución más bajos durante sus etapas iniciales. El margen RE ajustado para 9M 2025 se mantuvo sólido en un **7,6%** en línea con el nivel registrado en 9M 2024.
- **Webber:** las ventas aumentaron un **+21,2%** comparable frente a 9M 2024, debido principalmente a las actividades de obra civil, como consecuencia de numerosas adjudicaciones en 2023 y 2024. El margen RE ajustado se situó en **3,0%** en 9M 2025, en línea con 2024.
- **Ferrovial Construcción:** las ventas disminuyeron un **-0,1%** comparable frente a 9M 2024, principalmente debido a la finalización de importantes contratos en Norteamérica, como el proyecto del tren de alta velocidad de California, y el túnel de Silvertown en el Reino Unido, parcialmente compensado por una mayor contribución de Canadá y España. El margen RE ajustado mantuvo la tendencia positiva observada en trimestres anteriores, mejorando hasta alcanzar un **1,7%** en 9M 2025 (**1,9%** en 9M 2024), con mejoras generalizadas en todas las geografías, tanto por mitigación de riesgos en fases finales como por mejoras de rendimiento una vez los proyectos van dejando atrás sus fases iniciales. La rentabilidad en 2025 también se ve afectada por el importante esfuerzo de inversión en la licitación de proyectos en EE. UU. y los costes relacionados con la digitalización y los sistemas informáticos.

DETALLES PyG (millones de euros)

| CONSTRUCCIÓN | 3T 25 | 3T 24 | VAR. | 9M 25 | 9M 24 | VAR. | Comparable* |
|----------------------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|-------------|
| Ventas | 1.966 | 1.866 | 5,4% | 5.420 | 5.237 | 3,5% | 4,6% |
| RBE Ajustado* | 120 | 140 | -14,0% | 311 | 324 | -3,9% | -2,3% |
| Margen RBE Ajustado* | 6,1% | 7,5% | | 5,7% | 6,2% | | |
| RE Ajustado* | 83 | 95 | -13,4% | 202 | 203 | -0,4% | 1,0% |
| Margen RE Ajustado* | 4,2% | 5,1% | | 3,7% | 3,9% | | |
| Cartera*/** | | | | 17.168 | 16.755 | 2,5% | 9,1% |
| BUDIMEX | 3T 25 | 3T 24 | VAR. | 9M 25 | 9M 24 | VAR. | Comparable* |
| Ventas | 581 | 576 | 0,8% | 1.528 | 1.513 | 1,0% | -0,5% |
| RBE Ajustado* | 58 | 58 | -0,1% | 147 | 144 | 2,0% | 0,5% |
| Margen RBE Ajustado* | 10,0% | 10,1% | | 9,6% | 9,5% | | |
| RE Ajustado* | 47 | 49 | -4,1% | 116 | 117 | -0,8% | -2,3% |
| Margen RE Ajustado* | 8,1% | 8,5% | | 7,6% | 7,8% | | |
| Cartera*/** | | | | 4.004 | 4.389 | -8,8% | -9,0% |
| WEBBER | 3T 25 | 3T 24 | VAR. | 9M 25 | 9M 24 | VAR. | Comparable* |
| Ventas | 524 | 445 | 17,8% | 1.423 | 1.210 | 17,6% | 21,2% |
| RBE Ajustado* | 33 | 36 | -8,3% | 83 | 81 | 1,9% | 5,3% |
| Margen RBE Ajustado* | 6,2% | 8,0% | | 5,8% | 6,7% | | |
| RE Ajustado* | 18 | 16 | 11,7% | 43 | 37 | 15,6% | 19,5% |
| Margen RE Ajustado* | 3,5% | 3,7% | | 3,0% | 3,1% | | |
| Cartera*/** | | | | 5.464 | 5.710 | -4,3% | 8,3% |
| F. CONSTRUCCIÓN | 3T 25 | 3T 24 | VAR. | 9M 25 | 9M 24 | VAR. | Comparable* |
| Ventas | 861 | 844 | 2,0% | 2.469 | 2.514 | -1,8% | -0,1% |
| RBE Ajustado* | 30 | 46 | -35,8% | 81 | 98 | -17,3% | -13,2% |
| Margen RBE Ajustado* | 3,5% | 5,5% | | 3,3% | 3,9% | | |
| RE Ajustado* | 17 | 30 | -42,1% | 43 | 48 | -11,5% | -5,0% |
| Margen RE Ajustado* | 2,0% | 3,6% | | 1,7% | 1,9% | | |
| Cartera*/** | | | | 7.700 | 6.657 | 15,7% | 22,4% |

*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y conciliación de la medida NIIF más comparable, véase el Anexo V de Medidas Alternativas de Rendimiento **Cartera vs Diciembre 2024

Cartera en 9M 2025 y var. comparable vs. Diciembre 2024:
(millones de euros)

Comparable* **+22,4%** **-9,0%** **+8,3%**

7.700 **4.004** **5.464**

F. Construcción **Budimex** **Webber**

La **cartera** se mantuvo en niveles elevados alcanzó 17.168 millones de euros en septiembre 2025 (+9,1% en términos comparables frente a diciembre de 2024). El segmento de obra civil continuó siendo el de mayor representación (69%) y mantuvo un criterio muy selectivo en su presentación a concursos. Norteamérica contribuyó con un 47% a la cartera, mientras que Polonia representó un 22%, España un 15% y el Reino Unido un 10%.

La participación de la cartera de construcción (excluyendo Webber y Budimex) con otras áreas del Grupo alcanzó un 3% en septiembre 2025 (6% en diciembre de 2024).

La cartera a septiembre de 2025 no incluye contratos pre-adjudicados ni pendientes del cierre comercial o financiero por importe de cerca de 2.275 millones de euros, y consiste principalmente en contratos de Budimex (1.200 millones de euros), Ferrovial Construcción (900 millones de euros) destacando Anillo Vial Periférico en Perú (800 millones de euros) y Webber (175 millones de euros). El porcentaje de participación en la cartera con otras empresas del grupo alcanzaría el 13%, si Anillo Vial Periférico en Perú se incluyera en esta cantidad.

Deuda neta consolidada

DEUDA NETA CONSOLIDADA*

| (Millones de euros) | SEP-25 | DIC-24 |
|---|--------------|---------------|
| Caja y equivalentes ex proyectos de infraestructura | -3.156 | -4.653 |
| Deuda financiera corriente y no corriente y Otros ex proyectos de infraestructura | 2.481 | 2.889 |
| Otros de sociedades ex-proyectos de infraestructuras** | -31 | -30 |
| Deuda Neta Consolidada de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras* | -706 | -1.794 |
| Caja y equivalentes Proyectos de infraestructura | -250 | -175 |
| Deuda financiera corriente y no corriente y Otros Proyectos de infraestructura | 7.743 | 8.400 |
| Otros de sociedades de proyectos de infraestructuras*** | -447 | -369 |
| Deuda Neta Consolidada de sociedades de proyectos de infraestructuras* | 7.046 | 7.856 |
| Deuda Neta Consolidada* | 6.340 | 6.061 |

DEUDA FINANCIERA

| SEP-25 (Millones de euros) | Sociedades de ex-proyectos de infraestructuras | Sociedades de proyectos de infraestructuras | Consolidado |
|---|--|---|-------------|
| Deuda financiera corriente y no corriente | 2.481 | 7.743 | 10.223 |
| % fijo | 99,6 % | 96,1% | 96,9% |
| % variable | 0,4 % | 3,9% | 3,1% |
| Tipo medio | 2,2 % | 4,5% | 4,0% |
| Vencimiento medio (años) | 3 | 18 | 14 |

Deuda neta consolidada de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras

DEUDA NETA*

| | |
|--|----------------|
| Tesorería y equivalentes | -3.156 M€ |
| Deuda y otros | 2.450 M€ |
| Deuda neta consolidada de sociedades de proyectos de ex-infraestructuras* | -706 M€ |

LIQUIDEZ*

| (Millones de euros) | SEP-25 |
|---|--------------|
| Caja y equivalentes | 3.156 |
| Deuda no dispuesta | 1.010 |
| Otros | 10 |
| Total Liquidez ex proyectos de infraestructura | 4.175 |

VENCIMIENTOS DE DEUDA (millones de euros)

| 2025* | 2026 | 2027 | > 2028 |
|-------|------|------|--------|
| 96 | 798 | 64 | 1.502 |

(*) En 2025, la deuda ex-proyectos de infraestructuras incluye ECP (Euro Commercial Paper) con saldo contable a 30 de septiembre de 2025 de 100 millones de euros (con un tipo medio de 2,047%) y vencimiento en 2025-2026.

RATING

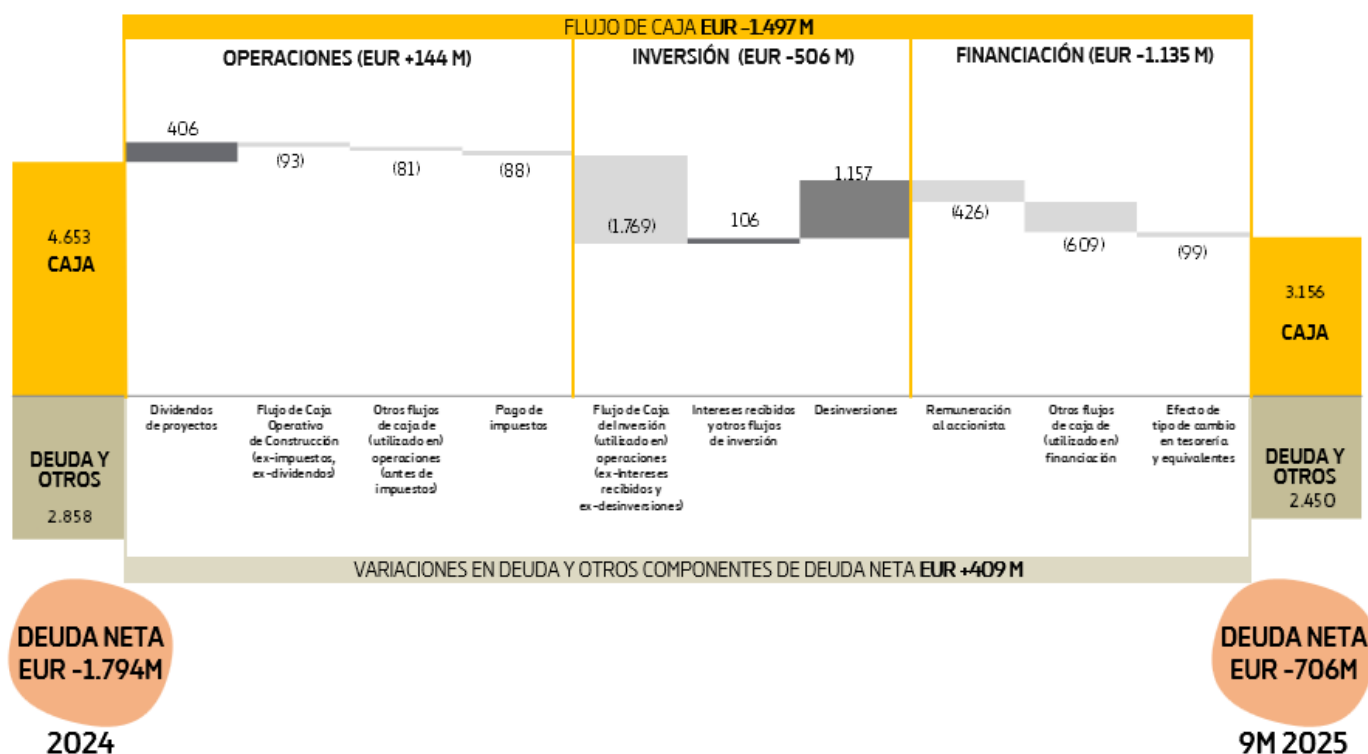
| | |
|-------------------|--------------|
| Standard & Poor's | BBB / stable |
| Fitch Ratings | BBB / stable |

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

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

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

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



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

La deuda neta consolidada de Ferrovial incluye la deuda neta consolidada de Budimex al 100%, que alcanzó los -733 millones de euros en diciembre de 2024 y los -470 millones de euros en septiembre de 2025.

La tesorería y equivalentes de sociedades ex-proyectos de infraestructuras alcanzó los 3.156 millones de euros en septiembre de 2025 frente a 4.653 millones de euros en diciembre de 2024. Los principales factores de este cambio han sido:

- **Dividendos de proyectos** por 406 millones de euros, de los cuales 324 millones de euros procedían de Autopistas, incluyendo 132 millones de euros de 407 ETR, 133 millones de euros de las Managed Lanes de Texas, 32 millones de euros de I-66 y 14 millones de euros de I-77. Además, Energía distribuyó 54 millones de euros y la división de Aeropuertos distribuyó 27 millones de euros, incluyendo 16 millones de euros de Heathrow, 7 millones de Dalaman y 4 millones de euros del contrato de mantenimiento del aeropuerto de Doha.
- El **flujo de caja de operaciones de Construcción (antes de impuestos y excluyendo dividendos)** alcanzó los -93 millones de euros, impactado por la ausencia de pagos anticipados relevantes en 9M 2025.
- Los **pagos de impuestos** alcanzaron los -88 millones de euros, incluyendo -32 millones de euros del impuesto sobre sociedades en Budimex.
- Las **inversiones** alcanzaron -1.769 millones de euros, principalmente relacionados con la participación adicional del 5,06% adquirida en 407 ETR (1.271 millones de euros) y los 239 millones de euros de las aportaciones de capital en NTO.
- Los **intereses recibidos y otros flujos de inversión** ascendieron a 106 millones de euros, principalmente relacionados con la remuneración en efectivo.
- Las **desinversiones** alcanzaron los 1.157 millones de euros, impulsadas por la venta de Heathrow por 539 millones de euros y la venta de AGS por 534 millones de euros, junto con la venta del negocio de servicios de minería en Chile por 24 millones de euros y el pago diferido por la venta de Serveo de 15 millones de euros.
- **Distribuciones al accionista:** -426 millones de euros, incluyendo -40 millones de euros de la opción en efectivo del primer dividendo flexible y -386 millones de euros de recompras de acciones. Estas recompras se realizaron en el marco del programa de recompra de acciones anunciado el 23 de agosto de 2024, posteriormente prorrogado e incrementado el 13 de diciembre de 2024, y finalizado el 30 de mayo de 2025, junto con el nuevo programa de recompra de acciones que comenzó el 2 de junio de 2025.
- **Otros flujos de caja procedentes de (utilizados en) financiación** ascendieron a -609 millones de euros, incluidos el reembolso de la línea de crédito renovable (-250 millones de euros), la reducción de Euro Commercial Paper (-150 millones de euros), los arrendamientos financieros (-85 millones de euros) y el pago de intereses (-61 millones de euros).
- **Efecto de tipo de cambio en la caja y equivalentes** por -99 millones de euros, principalmente por el dólar.

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

Anexo I – Dividendo flexible, recompra y cancelación de acciones

AUTORIZACIONES DE LA JUNTA GENERAL DE ACCIONISTAS

El Consejo fue autorizado por la junta general de accionistas, en su junta anual celebrada el 24 de abril de 2025 (la “Junta General de Accionistas”), por un periodo de 18 meses a partir de la fecha de la Junta General de Accionistas (hasta el 26 de octubre de 2026 inclusive), para:

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

DIVIDENDOS FLEXIBLES

Primer dividendo flexible

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

Ferrovial también anunció el (i) 21 de mayo de 2025 que el dividendo flexible a cuenta por acción del capital social de Ferrovial ascendía a 0,3182 euros; y el (ii) 23 de junio de 2025 que el ratio del dividendo flexible a cuenta era de una (1) acción de Ferrovial nueva por cada 140,8733 acciones de Ferrovial existentes (el “Ratio”).

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

Segundo dividendo flexible

El 15 de octubre de 2025, Ferrovial anunció un segundo dividendo flexible a cuenta por un importe total de 342 millones de euros, pagadero en efectivo o en acciones a elección de los accionistas de Ferrovial, con cargo a reservas de Ferrovial.

Ferrovial también anunció el 23 de octubre de 2025 que el dividendo por acción asciende a 0,4769 euros.

Está previsto que el 20 de noviembre de 2025, Ferrovial espera anunciar el ratio correspondiente al segundo dividendo flexible. Ferrovial calculará dicho ratio de forma que el valor bruto en euros del dividendo en acciones sea aproximadamente igual al valor bruto del dividendo en efectivo.

RECOMPRA Y AMORTIZACIÓN DE ACCIONES

Programa de recompra de agosto de 2024 a mayo de 2025

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

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

Programa de recompra de junio de 2025 a mayo de 2026

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

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

A 30 de septiembre, Ferrovial ha recomprado un total de 2.610.000 acciones por un importe total de 120 millones de euros.

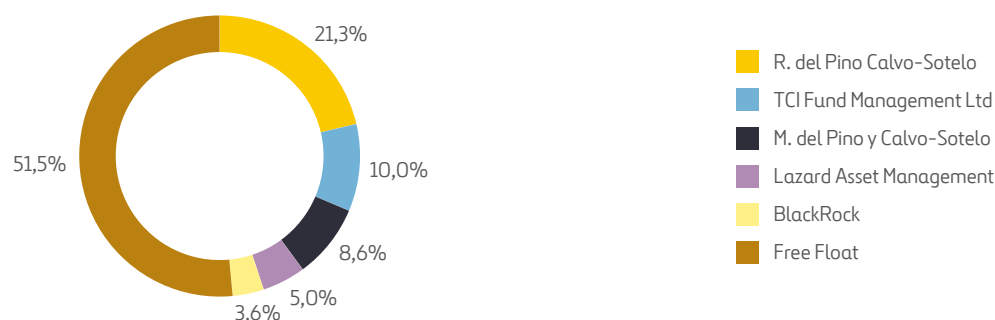
Cancelación de acciones ordinarias

El 6 de octubre de 2025, Ferrovial anunció que, en virtud de las condiciones aprobadas por la Junta General de Accionistas, ha acordado cancelar un máximo de 10.500.000 acciones propias.

La cancelación de estas acciones se hará efectiva cuando se hayan cumplido todos los trámites necesarios, incluyendo la finalización del periodo legal de dos meses para la oposición de los acreedores, de conformidad con la normativa que rige la reducción de su capital social emitido.

Anexo II – Estructura accionarial

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



Anexo III – Detalles por autopistas

AUTOPISTAS – INTEGRACIÓN GLOBAL

| (Millones de euros) | TRÁFICO (Millones de Transacciones) | | | VENTAS | | | RBE AJUSTADO* | | | MARGEN RBE AJUSTADO* | | DEUDA NETA* | |
|----------------------------------|-------------------------------------|--------|-------|--------------|------------|---------------|---------------|------------|---------------|----------------------|--------------|--------------|-----------|
| Integración Global | 9M 25 | 9M 24 | VAR. | 9M 25 | 9M 24 | VAR. | 9M 25 | 9M 24 | VAR. | 9M 25 | 9M 24 | 9M 25 | PARTICIP. |
| NTE | 28 | 29 | -4,4% | 211 | 199 | 5,9% | 183 | 176 | 4,3% | 86,9% | 88,2% | 1.190 | 63,0% |
| LBJ | 35 | 34 | 1,5% | 162 | 152 | 6,9% | 136 | 126 | 7,9% | 83,9% | 83,1% | 1.700 | 54,6% |
| NTE 35W | 39 | 38 | 4,1% | 239 | 215 | 11,4% | 195 | 180 | 8,5% | 81,5% | 83,7% | 1.352 | 53,7% |
| I-77 | 31 | 31 | 1,5% | 86 | 70 | 22,2% | 54 | 46 | 17,6% | 62,4% | 64,8% | 381 | 72,2% |
| I-66 | 26 | 24 | 8,5% | 201 | 160 | 25,8% | 162 | 126 | 28,6% | 80,8% | 79,1% | 1.431 | 55,7% |
| TOTAL USA | | | | 899 | 796 | 13,0% | 730 | 653 | 11,8% | | | 6.054 | |
| Autema** | 19.009 | 16.836 | 12,9% | 59 | 52 | 12,4% | 53 | 46 | 13,9% | 89,4% | 88,3% | 533 | 76,3% |
| Aravia** | 41.720 | 39.682 | 5,1% | 39 | 34 | 14,3% | 33 | 26 | 24,7% | 84,8% | 77,7% | -42 | 100,0% |
| TOTAL SPAIN | | | | 97 | 86 | 13,1% | 85 | 72 | 17,8% | | | 492 | |
| Via Livre | | | | 7 | 12 | -39,3% | 1 | 3 | -60,6% | 14,3% | 22,0% | -6 | 84,0% |
| TOTAL PORTUGAL | | | | 7 | 12 | -39,3% | 1 | 3 | -60,6% | | | -6 | |
| TOTAL MATRICES Y OTROS*** | | | | 17 | 23 | -23,8% | -66 | -56 | -18,3% | | | 10 | |
| TOTAL AUTOPISTAS | | | | 1.021 | 916 | 11,5% | 751 | 673 | 11,6% | 73,5% | 73,4% | 6.549 | |

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

**Tráfico en IMD (Intensidad media diaria)

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

AUTOPISTAS – PUESTA EN EQUIVALENCIA

| (Millones de euros) | TRÁFICO (IMD) | | | VENTAS | | | RBE | | | MARGEN RBE | | DEUDA NETA | |
|-----------------------------------|---------------|--------|------|--------|-------|--------|-------|-------|--------|------------|--------|------------|-----------|
| Puesta en Equivalencia | 9M 25 | 9M 24 | VAR. | 9M 25 | 9M 24 | VAR. | 9M 25 | 9M 24 | VAR. | 9M 25 | 9M 24 | 9M 25 | PARTICIP. |
| 407 ETR (Km recorridos, millones) | 2.102 | 1.980 | 6,2% | 966 | 857 | 12,8% | 820 | 749 | 9,5% | 84,9% | 87,4% | 5.957 | 48,3 % |
| M4* | | 38.406 | n.a. | | 29 | n.a. | | 16 | n.a. | | 54,6% | | |
| M3* | | 44.942 | n.a. | | 10 | n.a. | | 5 | n.a. | | 45,5% | | |
| A-66 Benavente Zamora* | | | | | 21 | n.a. | | 18 | n.a. | | 83,9% | | |
| Serrano Park* | | | | | 5 | n.a. | | 3 | n.a. | | 68,2% | | |
| Silvertown Tunnel | | | | 47 | 36 | 30,9% | 42 | 36 | 17,8% | 90,0% | 100,0% | 1.355 | 22,5 % |
| Ruta del Cacao | | | | 102 | 105 | -2,6% | 87 | 93 | -5,9% | 85,9% | 88,8% | 258 | 30,0 % |
| EMESA | | | | 143 | 145 | -2,0% | 80 | 90 | -10,9% | 56,1% | 61,7% | 133 | 10,0 % |
| IRB | | | | 402 | 494 | -18,6% | 164 | 255 | -35,4% | 40,9% | 51,6% | 1.128 | 19,9 % |
| IRB Private InvIT | | | | 382 | | n.s. | 152 | | n.s. | 39,8% | | 2.502 | 24,0 % |
| Toowoomba | | | | 18 | 22 | -17,8% | 4 | 5 | -12,7% | 22,6% | 21,2% | 187 | 40,0 % |
| OSARs | | | | 4 | 5 | -9,6% | 4 | 4 | -8,8% | 85,8% | 85,1% | 179 | 50,0 % |
| Zero ByPass (Bratislava) | | | | 27 | 31 | -11,1% | 22 | 26 | -15,6% | 80,9% | 85,2% | 758 | 35,0 % |

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

Anexo IV – Evolución del tipo de cambio

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

| | TIPO DE CAMBIO (CIERRE BALANCE) | Var. 2025-2024 | TIPO DE CAMBIO MEDIO (PYG) | Var. 2025-2024 |
|-------------------|---------------------------------|----------------|----------------------------|----------------|
| Libra Esterlina | 0,8735 | 3,8% | 0,8507 | -1,0% |
| Dólar Americano | 1,1757 | 13,7% | 1,1194 | 0,7% |
| Dólar Canadiense | 1,6366 | 7,6% | 1,5638 | 4,2% |
| Zloty Polaco | 4,2656 | -0,7% | 4,2407 | -1,7% |
| Dólar Australiano | 1,7761 | 7,0% | 1,7455 | 5,0% |
| INR - Rupia India | 104,3184 | 12,7% | 96,8528 | 3,9% |

Anexo V – Medidas Alternativas de Rendimiento

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

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

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

1. Medidas no NIIF: Resultados de explotación

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

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

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

La conciliación detallada de nuestro RBE ajustado con nuestro beneficio/(pérdida) de explotación puede encontrarse en la información financiera seleccionada contenida en <https://www.ferrovial.com/es/accionistas-e-inversores/informacion-financiera/informacion-financiera-trimestral/> (Documento Excel: 3T 2025 Medidas de Rendimiento Alternativas). Incluye la conciliación de nuestras subdivisiones de Construcción, Autopistas de peaje de EE.UU. y Aeropuertos.

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

El RBE ajustado se define como nuestro beneficio/(pérdida) de explotación del periodo, excluyendo el deterioro y la enajenación de inmovilizado y los gastos por depreciación y amortización de inmovilizado y derechos de uso.

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

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

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

La conciliación detallada de nuestro RBE ajustado con nuestro beneficio/(pérdida) de explotación puede consultarse en la información financiera seleccionada que figura en <https://www.ferrovial.com/es/accionistas-e-inversores/informacion-financiera/informacion-financiera-trimestral/> (Documento Excel: 3T 2025 Medidas de Rendimiento Alternativas). Incluye la conciliación de nuestras subdivisiones de Construcción, Autopistas de peaje de EE.UU. y Aeropuertos.

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

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

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

- Eliminación del efecto del tipo de cambio, calculando los resultados de cada periodo al tipo del periodo en curso.
- Eliminación del impacto de el deterioro y enajenación de los activos fijos de cada periodo.
- En el caso de enajenación de alguna de nuestras empresas y pérdida de control de esta, eliminación de los resultados de explotación de la empresa enajenada cuando se produzca efectivamente el impacto, para lograr la homogeneización del resultado de explotación.

- Eliminación de los costes de reestructuración en todos los periodos. En las adquisiciones de nuevas empresas que se consideren materiales, eliminación en el periodo actual de los resultados de explotación de dichas empresas, salvo en el caso de que esta eliminación no sea posible debido al alto nivel de integración con otras unidades de reporte. Las empresas significativas son aquellas cuyos ingresos representan $\geq 5\%$ de los ingresos de la unidad de reporte antes de la adquisición.
- En caso de cambios en el modelo contable de un contrato o activo específico, cuando sean significativos, la aplicación del mismo modelo contable al resultado de explotación del ejercicio anterior.
- Eliminación de otros impactos no recurrentes (principalmente relacionados con impuestos y recursos humanos) considerados relevantes para una mejor comprensión de nuestros resultados subyacentes en todos los periodos.

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

La conciliación detallada de nuestros ingresos en términos comparables con nuestros ingresos, RE/RBE ajustado en términos comparables con nuestro beneficio/(pérdida) de explotación, por división de negocio, puede encontrarse en la información financiera seleccionada contenida en <https://www.ferrovial.com/es/accionistas-e-inversores/informacion-financiera/informacion-financiera-trimestral/> (Documento Excel: 3T 2025 Medidas de Rendimiento Alternativas).

1.4 Cartera

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

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

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

2. Medidas no NIIF: Liquidez y recursos de capital

2.1 Deuda neta consolidada

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

Además, Ferrovial desglosa nuestra deuda neta en dos categorías:

- Deuda neta de proyectos de infraestructuras: deuda neta correspondiente a los proyectos de infraestructuras, sin recurso al accionista o con recurso limitado a las garantías otorgadas.
- Deuda neta ex-proyectos de infraestructuras: deuda neta correspondiente a otros negocios, incluidos holdings y otras empresas que no se consideran proyectos de infraestructuras. La deuda incluida generalmente tiene recurso.

Ferrovial también analiza la evolución de la Deuda Neta Consolidada de ex-proyectos de infraestructuras separada en las siguientes partidas:

1. la variación de tesorería y equivalentes de efectivo;
2. cambio de deudas a corto y largo plazo durante el período correspondiente; y cambios en partidas financieras adicionales que se consideran parte de la Deuda Neta Consolidada de ex-proyectos de infraestructuras, incluyendo cambios de caja restringida a largo plazo, cambios en el saldo relacionado con derivados de tipo de cambio, cambios en saldos de posiciones intragrupo y cambios en otros activos financieros a corto plazo.

La conciliación de la Deuda Neta Consolidada con nuestra tesorería y equivalentes, así como los cambios en la Deuda Neta Consolidada de sociedades ex-proyectos a nuestro flujo consolidado pueden encontrarse en la información financiera seleccionada contenida en <https://www.ferrovial.com/es/accionistas-e-inversores/informacion-financiera/informacion-financiera-trimestral/> (Documento Excel: 3T 2025 Medidas de Rendimiento Alternativas).

2.2 Liquidez ex-proyectos de infraestructuras

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

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

La conciliación detallada de la liquidez ex-infra se puede encontrar en la información financiera seleccionada contenida en el <https://www.ferrovial.com/es/accionistas-e-inversores/informacion-financiera/informacion-financiera-trimestral/> (Documento Excel: 3T 2025 Medidas de Rendimiento Alternativas).