

Resultados de Ferrovial enero-diciembre 2022

- **El tráfico de la 407 ETR mostró un sólido aumento en 2022 vs 2021**, tras la eliminación de todas las restricciones relacionadas con el COVID-19 por parte del gobierno de la provincia de Ontario en 1T 2022, aunque este fue seguido de una lenta reapertura económica durante el año. Además, el tráfico del 4T estuvo afectado negativamente por la finalización de algunas obras en el corredor, así como por un mayor impacto estacional debido al incremento de la flexibilidad laboral. Las ventas fueron mayores frente 2021 (+29,7%) debido al aumento del tráfico. El ingreso medio por viaje (13,32 dólares canadienses) se incrementó +1,5% vs 2021 apoyado en la mayor distancia media de los viajes (+2,4%). **407 ETR distribuyó 750 millones de dólares canadienses de dividendos en 2022** (237 millones de euros para Ferrovial).
- **Las Managed Lanes registraron un fuerte crecimiento de ingresos en el año.** Las tarifas más altas y una mayor proporción de vehículos pesados (NTE 35W) favorecieron una evolución aún más sólida de las ventas. Todas las Managed Lanes (MLs) mostraron crecimiento de doble dígito en el ingreso medio por transacción vs 2021: I-77 +43,1%, NTE 35W +20,7%, NTE +18,8% y LBJ +11,8%.
- **El tráfico de los aeropuertos mostró una sólida recuperación tras la retirada de las restricciones a los viajes en Reino Unido en marzo.** Heathrow recibió 61,6 millones de pasajeros (+217,6% vs 2021), lo que supone el mayor aumento de pasajeros de todos los grandes aeropuertos del mundo. El número de pasajeros en diciembre se situó en 5,8 millones, un -11% frente a niveles del 2019, el más alto desde el inicio de la pandemia. AGS mostró una sólida recuperación del tráfico respecto a 2021 (+164.1%). Dalaman, que se ha consolidado desde julio, mostró una tendencia positiva cerrando el año con un tráfico de diciembre que alcanzó un incremento de +17,9% vs 2019.
- **El Resultado de Explotación de Construcción se situó en 63 millones de euros** frente a los 132 millones de euros en 2021, principalmente debido al impacto de la inflación sobre los precios de los suministros y los subcontratos, parcialmente compensado por la aplicación de la fórmula de revisión de precios y la evolución positiva de Budimex (6,3% margen RE). El margen RE alcanzó el 1,0% en 2022. La cartera alcanzó su máximo histórico con 14.743 millones de euros (+18,7% comparable), sin incluir contratos pre-adjudicados por un importe aproximado de 915 millones de euros.
- **Sólida situación financiera:** altos niveles de liquidez hasta los 6.118 millones de euros y una posición neta de caja ex-infraestructuras (1.439 millones de euros). El consumo de caja proviene de las inversiones que alcanzaron 856 millones de euros, derivadas de las aportaciones de capital (I-66, NTE 3C y la participación en NTO) y las adquisiciones (participación adicional en I-77 y adquisición de la participación en el aeropuerto de Dalaman), junto con la remuneración al accionista, parcialmente compensada por los dividendos procedentes de los proyectos de infraestructura (475 millones de euros) y una mejora significativa del flujo de caja operativo de Construcción.
- **Recientes avances en línea con la Estrategia de Horizon 24:**
 - I-66 Managed Lanes (Virginia, EE.UU.) abierta al tráfico en su configuración completa en noviembre de 2022
 - Aumento de la participación en la I-77 hasta el 72,24%: un 7,135% de participación adicional adquirida en diciembre de 2022
 - Ferrovial ha sido precalificada para la SR400 (Georgia, EE.UU.)
 - Las obras de NTE 3C (ampliación de la NTE35W) avanzan según el calendario previsto. Inauguración prevista en septiembre de 2023
 - Adquisición de una participación (49%) en la New Terminal One (NTO) del Aeropuerto JFK en junio de 2022
 - Adquisición del 60% del Aeropuerto Internacional de Dalaman (Turquía) en julio de 2022
 - La venta de Amey completa el proceso de desinversión en Servicios, la operación se cerró en diciembre de 2022

CUENTA DE RESULTADOS

(Millones de euros)	DIC-22	DIC-21
VENTAS	7.551	6.910
RBE	728	610
Amortización de inmovilizado	-299	-270
RE antes de deterioros y enajenación de inmovilizado	429	340
Deterioros y enajenación de inmovilizado	-6	1.139
RE después de deterioros y enajenación de inmovilizado	423	1.479
RESULTADO FINANCIERO	-320	-335
Puesta en equivalencia	165	-178
BAI	268	966
Impuesto sobre beneficios	-30	9
RDO NETO ACTIVIDADES CONTINUADAS	238	975
RDO NETO ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	64	361
RESULTADO CONSOLIDADO	302	1.336
Rdo. atribuido a socios externos	-116	-138
RESULTADO DEL EJERCICIO	186	1.198

VENTAS

(Millones de euros)	DIC-22	DIC-21	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	780	588	32,6%	22,4%
Aeropuertos	54	2	n.s.	n.s.
Construcción	6.463	6.077	6,3%	2,2%
Infr. Energéticas y Movilidad	296	252	17,6%	18,0%
Otros	-42	-9	n.s.	n.s.
Total Ventas	7.551	6.910	9,3%	4,2%

RBE

(Millones de euros)	DIC-22	DIC-21	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	550	415	32,5%	21,6%
Aeropuertos	-2	-26	92,3%	-41,0%
Construcción	176	245	-28,2%	-27,8%
Infr. Energéticas y Movilidad	13	-13	200,0%	224,6%
Otros	-9	-11	18,2%	50,8%
Total RBE	728	610	19,3%	7,7%

RE (antes de deterioro y enajenación del inmovilizado)

(Millones de euros)	DIC-22	DIC-21	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	390	275	42,3%	25,0%
Aeropuertos	-9	-26	65,4%	-40,9%
Construcción	63	132	-52,5%	-50,5%
Infr. Energéticas y Movilidad	1	-24	104,2%	104,7%
Otros	-16	-17	5,9%	25,4%
Total RE	429	340	26,2%	8,3%

RBE PROPORCIONAL (cifras comparables)

(Millones de euros)	DIC-22	DIC-21	VAR.
Autopistas	870	630	38,1%
Aeropuertos	500	91	n.s.
Construcción	116	155	-25,4%
Infr. Energéticas y movilidad	31	-1	n.s.
Otros	-6	-14	56,6%
Total RBE	1.511	863	75,2%

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA (PNT)

(Millones de euros)	DIC-22	DIC-21
PNT ex-proyectos infraestructura	1.439	2.182
PNT proyectos infraestructura	-7.219	-6.633
Autopistas	-6.852	-6.439
Resto	-367	-195
Posición neta de tesorería total	-5.781	-4.451

TRÁFICO

	vs 2021	vs 2019
407 ETR (km recorridos)	30,5%	-19,3%
NTE*	9,2%	7,1%
LBJ*	7,3%	-17,7%
NTE 35W*	-2,2%	6,3%
I-77*	18,7%	n.s.
Heathrow	217,6%	-23,8%
AGS	164,1%	-32,5%
Dalaman	95,3%	-7,5%

*Transacciones

RESULTADO CONSOLIDADO

- **Ventas** se situaron en 7.551 millones de euros (+4,2% comparable) apoyado en el incremento en ventas de Construcción (+2,2% comparable) y de Autopistas (+22,4% comparable).
- **RBE** alcanzó 728 millones de euros (+7,7% comparable) apoyado en una mayor contribución de Autopistas (+21,6% comparable), en particular las autopistas americanas con un RBE de 498 millones de euros.

RESULTADOS DIVISIONALES

Autopistas: las ventas crecieron un +22,4% comparable y el RBE un +21,6% comparable. El RBE se situó en 550 millones de euros.

- **Las Managed Lanes en Texas:** NTE (+9,2%) y LBJ (+7,3%) mostraron crecimiento de tráfico en 2022 vs 2021, mientras que NTE 35W disminuyó el tráfico en un -2,2% frente a 2021, impactado por los obras de construcción de la NTE 3C. 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 de doble dígito del ingreso medio por transacción frente a 2021: NTE 35W +20,7%, NTE +18,8% & LBJ +11,8%.
 - **NTE** generó ventas de 243 millones de dólares (+29,6%), apoyado en tarifas más altas. El RBE ascendió a 213 millones de dólares (+30,4%). El margen RBE fue de 87,9% (87,4% en 2021).
 - **NTE 35W** alcanzó ventas de 168 millones de dólares (+18,2%) ayudado por tarifas más altas y la mayor contribución de vehículos pesados. El RBE ascendió a 139 millones de dólares (+16,4%), con un margen RBE del 82,6% (83,9% en 2021).
 - **LBJ** registró unas ventas de 159 millones de dólares (+20,0%), apoyado en tarifas más altas. El RBE ascendió a 128 millones de dólares (+24,8%), con un margen RBE del 80,1% (77,0% en 2021).

- **I-77** registró un incremento del tráfico de +18,7% frente a 2021, mostrando una fuerte recuperación después del impacto en tráfico por el repunte de la variante Ómicron en IT y ciertos eventos de meteorología adversa durante el año. Las ventas alcanzaron 61 millones de dólares (+66,6% vs 2021) con un incremento significativo en el ingreso por transacción (+43,1% vs 2021). El RBE fue de 38 millones de dólares, con un margen RBE del 62,9% (54,9% en 2021).
- **407 ETR** mostró un sólido incremento del tráfico en 2022, (+30,5% vs 2021) tras la eliminación de todas las restricciones relacionadas con el COVID-19 por parte del gobierno de la provincia de Ontario en 1T 2022, aunque este fue seguido de una lenta reapertura económica durante el año. Además, el tráfico del 4T estuvo afectado negativamente por la finalización de algunas obras en el corredor, así como por un mayor impacto estacional debido al incremento de la flexibilidad laboral. Las ventas fueron de 1.327 millones de dólares canadienses, incrementándose un +29,7% vs 2021 debido a la constante recuperación de los volúmenes de tráfico cuando se levantaron las restricciones. El RBE ascendió a 1.139 millones de dólares canadienses (+32,6%) con un margen RBE de 85,8%.

Aeropuertos: el tráfico ha mostrado una mejora en 2022 vs 2021, aunque no se han alcanzado los niveles pre-pandemia (Heathrow -23,8%, AGS -32,5% y Dalaman -7,5% frente 2019):

- **Heathrow:** las ventas se incrementaron un +140,0% y el RBE ajustado alcanzó los 1.684 millones de libras, frente a los 384 millones de libras en 2021. Heathrow recibió 61,6 millones de pasajeros en 2022 (19,4 millones en 2021), incrementándose a 42,2 millones vs 2021 (+217,6%), lo que supone el mayor aumento de pasajeros de todos los grandes aeropuertos del mundo. El número de pasajeros en diciembre se situó en los 5,8 millones, un -11% frente a niveles de 2019, el más alto desde el inicio del COVID-19.
- **AGS:** las ventas se incrementaron un +92,4% vs 2021 con mejores resultados de tráfico en los tres aeropuertos (+164,1% vs 2021). El RBE alcanzó 47 millones de libras vs -6 millones de libras en 2021.
- **Dalaman:** los ingresos alcanzaron los 44 millones de euros gracias a la evolución positiva del tráfico. El RBE fue de 35 millones de euros, con un margen RBE del 79,0%. El número de pasajeros alcanzó los 4,5 millones de pasajeros (2,3 millones en 2021) con mejores resultados de tráfico en Reino Unido (46% del tráfico del aeropuerto). El número de pasajeros en diciembre se incrementó en un +17,9% frente a diciembre de 2019, el más alto desde el inicio del COVID-19.

Construcción incrementó las ventas un +2,2% comparable. El RE alcanzó 63 millones de euros vs. 132 millones de euros en 2021, principalmente a causa del impacto de la inflación sobre los precios de los suministros y los subcontratos. El margen RE se situó en el 1,0% en 2022. La cartera alcanzó su máximo histórico con 14.743 millones de euros (+18,7% comparable), sin incluir contratos pre-adjudicados por un importe aproximado de 915 millones de euros, principalmente por los contratos de Budimex (790 millones de euros) y Webber (125 millones de euros).

DIVIDENDOS DE PROYECTOS

Los dividendos recibidos de proyectos alcanzaron 475 millones de euros en 2022 (550 millones de euros en 2021) destacando:

- **407 ETR:** Ferrovial recibió 237 millones de euros de dividendos en 2022 (164 millones de euros en 2021).
- **Managed Lanes Texas:** Ferrovial recibió 123 millones de euros de NTE (92 millones de euros) y LBJ (31 millones de euros) vs 220 millones de euros en 2021, que incluía el dividendo extraordinario de LBJ después de su emisión de bonos.
- **Heathrow:** no se abonaron dividendos en 2022 ni 2021.
- **Resto Autopistas:** 28 millones de euros en 2022 (85 millones de euros en 2021), incluyendo principalmente 12 millones de euros de las autopistas españolas, 4 millones de euros de las autopistas australianas, 3 millones de euros de las autopistas irlandesas y 2 millones de euros de IRB. Los dividendos de 2021 incluían 73 millones de euros de dividendos extraordinarios, procedentes de la compensación recibida por la Comunidad de Madrid relacionado con el procedimiento administrativo referente al litigio judicial de la M-203.

OPERACIONES CORPORATIVAS

INVERSIONES

- **En junio, Ferrovial alcanzó un acuerdo para entrar en el capital de New Terminal One (NTO) en el Aeropuerto Internacional JFK de Nueva York,** el consorcio designado para diseñar, construir y operar la nueva terminal NTO (que incluye el reemplazo de las Terminales 1 y 2, así como la antigua Terminal 3 de este aeropuerto). Ferrovial tiene una participación indirecta del 49% en el proyecto, convirtiéndose en el socio líder del consorcio. La inversión de Ferrovial alcanzará los 1.140 millones de dólares que se aportará durante el periodo de Construcción de la fase A (2026). Las obras se llevarán a cabo por fases, y se espera que la primera fase acabe en 2026. El diseño y construcción serán realizados por Aecom Tishman.
- **En julio, Ferrovial finalizó la adquisición del 60% del Aeropuerto Internacional de Dalaman (Turquía) a YDA Group por 146 millones de euros, de los cuales 119 millones de euros han sido ya abonados por parte de Ferrovial.** El contrato de concesión finaliza en 2042 y las tarifas por pasajero están establecidas y se pagan en euros.
- **En diciembre, Ferrovial, a través de su filial Cintra, acordó adquirir una participación adicional del 7,135% en I-77 Managed Lanes, de Aberdeen.** La operación, por valor de 104 millones de euros (109 millones de dólares), incrementa la participación de Ferrovial en I-77 hasta el 72,24%. El otro accionista, John Laing, aumentó también su participación en un 7,135%, alcanzando el 24,58%, mientras que Aberdeen mantiene una participación del 3,18%.

DESINVERSIONES

- **Desinversión de la actividad de Servicios de Infraestructuras en España por 175 millones de euros.** En enero de 2022, Ferrovial completó la venta a Portobello Capital. Ferrovial adquirió el 24,99% del capital social de la entidad apalancada creada tras la adquisición por un precio de 17 millones de euros.
- **Desinversión de la autopista Algarve.** En agosto de 2022, Ferrovial recibió 23 millones de euros tras el cierre de la venta a DIF Capital Partners acordada en 2020. El acuerdo de venta incluía la desinversión del 49% de su participación en Norte Litoral y del 48% de su participación en Via do Infante (Algarve). Como parte del acuerdo, Cintra mantendrá un contrato de gestión de ambos activos. La desinversión de Norte Litoral se completó en 2021.

- **En diciembre de 2022, Ferrovial, a través de Cintra, vendió el 15% de Ausol en España al fondo francés de infraestructuras Meridiam por 111 millones de euros.** La venta tuvo lugar mediante la ejecución por parte de Cintra de la opción de venta que mantenía desde que en 2019 vendió a Meridiam el 65% de las autopistas Ausol I y Ausol II. Esta desinversión generó una plusvalía de 473 millones de euros que se registró en 2019, no se ha incluido ningún efecto contable adicional en la cuenta de resultados de 2022.
- **Desinversión de Amey por cerca de 265 millones de libras.** En diciembre de 2022, Ferrovial vendió Amey a One Equity Partners y Buckthorn Partners. El equity value (valor de los fondos propios) que recibe Ferrovial asciende a 264,6 millones de libras (301,3 millones de euros), aproximadamente, y está sujeta a ajustes con arreglo al mecanismo habitual de cuentas de cierre (completion accounts). Ferrovial ha recibido una parte del precio en efectivo por un importe de 132 millones de euros; la parte restante Ferrovial la recibirá a través de un préstamo del vendedor (vendor loan) de 151,8 millones de libras (172,8 millones de euros) emitido al cierre de la operación y que se abonará durante los siguientes 5 años a un interés del 6% anual (que aumentará al 8% a partir del tercer año). La plusvalía procedente de la desinversión alcanzó los 58 millones de euros en 2022.

POSICIÓN FINANCIERA

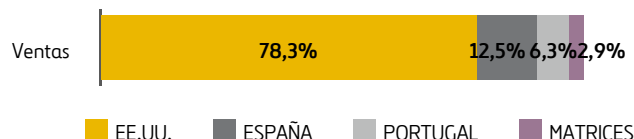
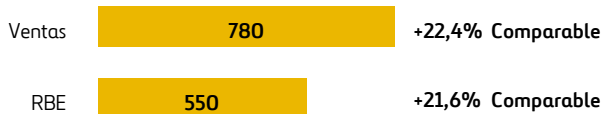
En 2022, la caja neta ex-infraestructuras ascendió a 1.439 millones de euros vs. 2.182 millones de euros en diciembre 2021. La deuda neta de proyectos de infraestructuras se situó en 7.219 millones de euros (6.633 millones de euros en diciembre 2021). La deuda neta consolidada alcanzó 5.781 millones de euros (4.451 millones de euros en diciembre 2021).

PRINCIPALES MAGNITUDES DE SOSTENIBILIDAD

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

- **Ferrovial se convirtió en la primera empresa de infraestructuras en recibir la certificación del Índice de Buen Gobierno Corporativo (IBGC) de AENOR.**
- El 25 de octubre de 2022, el Consejo de Administración aprobó una revisión de la **Política de Derechos Humanos de Ferrovial** que se ajusta a las exigencias de los grupos de interés de Ferrovial, incluyendo aspectos como las formas de esclavitud moderna, la desigualdad salarial, el respeto a las comunidades indígenas o el derecho a la desconexión digital.
- Durante 2022 **Ferrovial ha reforzado su posicionamiento en los principales índices de sostenibilidad:** Dow Jones Sustainability Index (DJSI), FTSE4Good, Carbon Disclosure Project (A por Cambio Climático & A por Seguridad Hídrica), MSCI (A), VIGEO (Euronext-Vigeo Europe 120), STOXX, ISS ESG Prime, GRESB (A).
- **Heathrow sigue apostando por el papel del combustible de aviación sostenible (SAF).** Las tasas de aterrizaje de Heathrow para 2022 incluían un nuevo incentivo financiero para ayudar a que el SAF fuera más asequible para las aerolíneas. El plan de 2022 se suscribió en su totalidad y se diseñó para garantizar que al menos el 0,5% del combustible de aviación total suministrado en Heathrow fuera SAF. Las aerolíneas participaron en una consulta relativa a las tasas aeronáuticas de 2023 y se acordó la implantación de un incentivo objetivo del 1,5% para 2023, con planes de aumento constante cada año.
- Ferrovial sometió a votación de la Junta General de Accionistas de 2022, el **Plan de Estrategia Climática y Reducción de Emisiones de GEI.** Ambos fueron aprobados con más del 92,5% de votos a favor.

Autopistas



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

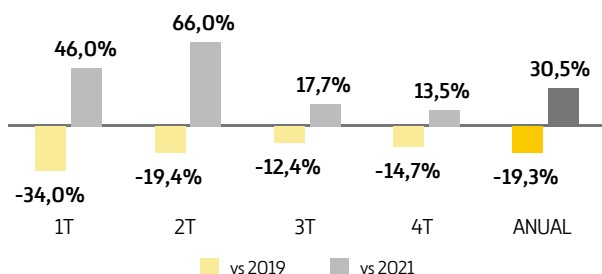
TRÁFICO

	DIC-22	DIC-21	VAR.
Longitud media (km)	22,55	22,02	2,4%
Trafico/trayecto (mn)	98,11	77,02	27,4%
VKTs (mn)	2.213	1.696	30,5%
Ingreso medio por trayecto (CAD)	13,32	13,12	1,5%

VKT (kilómetros recorridos)

En 2022, los VKTs aumentaron un +30,5% frente a 2021 tras la eliminación de todas las restricciones relacionadas con el COVID-19 por parte del gobierno de la provincia de Ontario en 1T 2022, aunque este fue seguido de una lenta reapertura económica durante el año. Además, el tráfico del 4T estuvo afectado negativamente por la finalización de algunas obras en el corredor, así como por un mayor impacto estacional debido al incremento de la flexibilidad laboral, junto con el impacto del calendario (-0,4%).

Evolución del tráfico trimestral frente a 2019 y 2021



PyG

(Millones de dólares canadienses)	DIC-22	DIC-21	VAR.
Ventas	1.327	1.023	29,7%
RBE	1.139	859	32,6%
Margen RBE	85,8%	84,0%	
RE	1.039	757	37,3%
Margen RE	78,3%	74,0%	

Las ventas se incrementaron un +29,7% en 2022, alcanzando 1.327 millones de dólares canadienses.

- Ingresos de peajes** (91.1% del total): +29,5% hasta 1.210 millones de dólares canadienses, debido al aumento del tráfico vs 2021, tras la eliminación de las restricciones relacionadas con la COVID-19. El ingreso medio por viaje subió +1,5% vs. 2021.
- Ingresos de cuota** (8.4% del total): +25.1% hasta 112 millones de dólares canadienses debido al aumento del tráfico.
- Ingresos por contratos** (0.5% del total) relacionados con la reconfiguración de la tecnología de peaje en carretera como consecuencia de la suspensión del peaje de las autopistas 412 y 418, por importe de 6 millones de dólares canadienses en 2022.

OPEX (+14,8%) se incrementó en 2022, debido principalmente al incremento del tráfico en la autopista. Los principales cambios en el opex fueron los 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 a las mayores ventas, mayores gastos generales y administrativos, y mayores gastos de explotación. Esto se vio compensado por

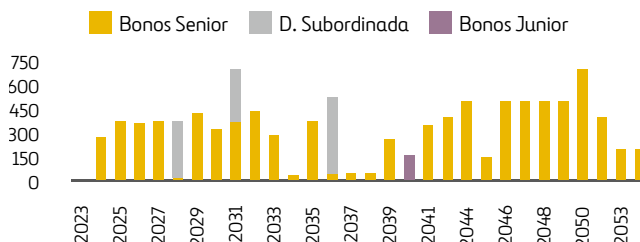
menores gastos de operaciones de sistemas resultantes de menores costes de consultoría y licencias, principalmente relacionados con el proyecto de planificación de recursos empresariales y gestión de relaciones con los clientes de la compañía, debido a una mayor capitalización de costes en 2022.

RBE +32,6%, como resultado del aumento del tráfico. El margen RBE fue del 85,8% frente al 84,0% de 2021.

Dividendos: En 2022, los dividendos abonados a los accionistas alcanzaron los 750 millones de dólares canadienses frente a los 600 millones de dólares canadienses en 2021. Los dividendos abonados a Ferrovial fueron de 237 millones de euros en 2022 (164 millones de euros en 2021).

Deuda neta a cierre de diciembre: 9.050 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 (emitida el 21 de diciembre de 2022)

Tarifas 407 ETR

Las tarifas no han variado desde febrero de 2020.

Schedule 22

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

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

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

MANAGED LANES DE TEXAS (EE.UU.)

En 2022, el tráfico en NTE & LBJ continuó mejorando, mientras que el tráfico en NTE35W se vio afectado por las obras de construcción de la NTE 3C. El tráfico de NTE & NTE35W se situó por encima de los niveles previos a la pandemia (2019), aunque el tráfico de LBJ sigue por debajo, debido principalmente a las obras de construcción desarrolladas en la zona. El tráfico estuvo impactado durante el 1T por el repunte de la variante Ómicron y el mal tiempo, pero se ha recuperado progresivamente desde entonces, mostrando en septiembre una fuerte recuperación después de la apertura de los colegios. Todas las ML registraron un crecimiento de doble dígito del ingreso medio por transacción frente a 2021, impulsado por el incremento de las tarifas, el soft cap vinculado a la inflación y un mix de tráfico con mayor exposición a vehículos pesados (NTE35W).

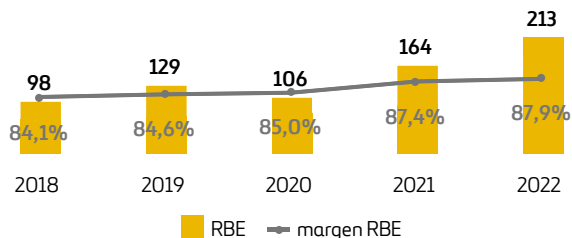
NTE 1-2 (63,0%, consolidación global)

En 2022, el tráfico se incrementó un +9,2% vs 2021. Se observó una rápida recuperación en marzo después de que el tráfico se viese impactado por un repunte de Ómicron y las fuertes tormentas invernales en enero y febrero. Durante el verano, el tráfico se ha visto afectado por la estacionalidad, mostrando una fuerte recuperación en septiembre tras la reapertura de los colegios. El 4T se vio afectado por las intensas lluvias de octubre. Además, NTE registró más eventos de mandatory mode vs niveles pre-pandemia.

(Millones de dólares americanos)	DIC-22	DIC-21	VAR.
Transacciones (mn)	36	33	9,2%
Tarifa media por transacción (dólares)	6,7	5,6	18,8%
Ventas	243	187	29,6%
RBE	213	164	30,4%
Margen RBE	87,9%	87,4%	
RE	185	129	42,9%
Margen RE	76,1%	69,0%	

La **tarifa media por transacción** fue de 6,7 dólares en 2022 vs 5,6 dólares en 2021 (+18,8%), impactado positivamente por mayores tarifas.

Evolución del RBE de NTE



Dividendos: En 2022, NTE distribuyó dos dividendos ordinarios en junio y diciembre por un importe total de 155 millones de dólares (92 millones de euros a la participación de Ferrovial). En 2021, NTE repartió 100 millones de dólares (53 millones de euros a la participación de Ferrovial).

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

Calificación crediticia

	PAB	Bonos
Moody's	Baa2	Baa2
FITCH	BBB	

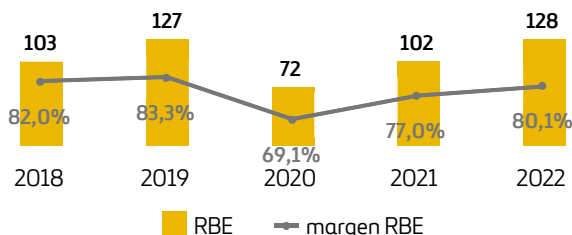
LBJ (54,6%, consolidación global)

En 2022, el tráfico se incrementó un +7,3% vs 2021, pero aún está por debajo de los niveles de 2019. El tráfico se vio afectado principalmente por la variante Ómicron y los trabajos de construcción en la zona, junto con el mal tiempo a principios de año y el teletrabajo.

(Millones de dólares americanos)	DIC-22	DIC-21	VAR.
Transacciones (mn)	40	37	7,3%
Tarifa media por transacción (dólares)	4,0	3,6	11,8%
Ventas	159	133	20,0%
RBE	128	102	24,8%
Margen RBE	80,1%	77,0%	
RE	101	76	33,8%
Margen RE	63,4%	56,9%	

El **ingreso medio por transacción** en 2022 alcanzó los 4,0 dólares frente a los 3,6 dólares en 2021 (+11,8%), impactado positivamente por mayores tarifas.

Evolución del RBE de LBJ



Dividendos: En 2022 LBJ distribuyó dos dividendos ordinarios en junio y diciembre por un total de 60 millones de dólares (31 millones de euros a la participación de Ferrovial). En 2021, LBJ distribuyó dividendos por valor de 360 millones de dólares (167 millones de euros a la participación de Ferrovial) tras la emisión de bonos por valor de 609 millones de dólares en 2021.

Deuda neta de LBJ a diciembre 2022 alcanzó 2.020 millones de dólares (1.998 millones de dólares en diciembre 2021), con un coste medio del 4,03%.

Calificación crediticia

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



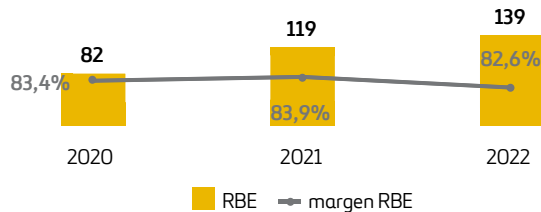
NTE 35W (53,7%, consolidación global)

En 2022, el tráfico de NTE35W disminuyó -2,2% vs 2021, impactado por las obras de construcción de la NTE 3C. Los tráficos estuvieron por encima de niveles de 2019 (+7,1% vs 2019) gracias al repunte del tráfico y la resiliencia de los vehículos pesados, parcialmente compensada por varios eventos de meteorología adversa durante el año.

(Millones de dólares americanos)	DIC-22	DIC-21	VAR.
Transacciones (mn)	35	35	-2,2%
Tarifa media por transacción (dólares)	4,8	4,0	20,7%
Ventas	168	142	18,2%
RBE	139	119	16,4%
Margen RBE	82,6%	83,9%	
RE	115	94	22,0%
Margen RE	68,6%	66,5%	

El ingreso medio por transacción en 2022 alcanzó 4,8 dólares frente a 4,0 dólares en 2021 (+20,7%), impactado positivamente por mayores tarifas y por la mayor proporción de vehículos pesados.

Evolución del RBE de NTE 35W



La deuda neta de NTE 35W a diciembre 2022 alcanzó 1.233 millones de dólares (1.055 millones de dólares en diciembre 2021), a un coste medio de 4,84% (incluyendo el segmento NTE 3C).

Calificación crediticia

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

I-77 (72,24%, consolidación global)

En diciembre de 2022, Ferrovial adquirió una participación adicional de 7,135% en la I-77, de Aberdeen, por 104 millones de euros (109 millones de dólares). La operación incrementa la participación de Ferrovial en I-77 hasta el 72,24%.

En 2022, el tráfico se incrementó +18,7% frente a 2021, mostrando una fuerte recuperación pese al impacto en tráfico por el repunte de la variante Ómicron en 1T. En septiembre, el tráfico se aceleró tras el verano con la vuelta al colegio. El 4T continuó al alza desde la recuperación de septiembre, registrando en octubre el mayor nivel de tráfico semanal desde la apertura en noviembre de 2019. Sin embargo, el tráfico se vio afectado en noviembre por el huracán Nicole y por un accidente de helicóptero que provocó que la carretera permaneciera cerrada durante 24 horas.

(Millones de dólares americanos)	DIC-22	DIC-21	VAR.
Transacciones (mn)	34	28	18,7%
Tarifa media por transacción (dólares)	1,8	1,2	43,1%
Ventas	61	36	66,6%
RBE	38	20	90,8%
Margen RBE	62,9%	54,9%	
RE	30	13	121,4%
Margen RE	49,2%	37,0%	

La tarifa media por transacción en 2022 alcanzó 1,8 dólares frente a los 1,2 dólares de 2021 (+43,1%).

La deuda neta de I-77 a diciembre 2022 alcanzó 257 millones de dólares (263 millones de dólares en diciembre 2021), a un coste medio de 3,65%.

Calificación crediticia

	PAB	TIFIA
FITCH	BBB	BBB
DBRS	BBB	BBB



IRB

(Millones de euros)	DIC-22	DIC-21	VAR.
Ventas	802	764	4,9%
RBE	427	394	8,3%
Margen RBE	53,2%	51,6%	
RE	330	313	5,5%
Margen RE	41,2%	41,0%	

El calendario financiero de IRB comienza el 1 de abril y finaliza el 31 de marzo del año siguiente. La información anual del 2022 se ha correspondido al cuarto trimestre del año pasado y a los nueve primeros meses de su nuevo ejercicio financiero. Por consiguiente, los estados financieros de Ferrovial incluyen la contribución de los últimos 12 meses de la empresa (es decir, de enero a diciembre de 2022). La aportación por puesta en equivalencia de IRB a la cuenta de resultados de Ferrovial ha tenido un impacto positivo de 22 millones de euros.

IRB ha mostrado un sólido comportamiento con crecimientos de tráfico de doble dígito frente a 2021 en sus principales activos, ya por encima de los niveles pre-COVID: Mumbai-Pune +16,5% y Ahmedabad-Vadodara+10,9%.

En 2022, IRB fue capaz de alcanzar hitos significativos dentro de su actividad de financiación tras los procesos de refinanciación logrados, como el proyecto de autopista de peaje Mumbai-Pune. Además, el IRB aumentó su calificación corporativa de A+ a AA- por India Ratings (Fitch) en 2022, que fue reafirmada en febrero de 2023.

ACTIVOS EN CONSTRUCCIÓN

(Millones de euros)	CAPITAL INVERTIDO	CAPITAL COMPROMETIDO PENDIENTE	DEUDA NETA 100%	PARTICIP. CINTRA
Integración Global				
Activos intangibles	-903	-89	-2.688	
I-66*	-857	-54	-1.536	55,7 %
NTE 35W**	-46	-35	-1.152	53,7 %
Puesta en Equivalencia				
Activos financieros	-54	-30	-1.111	
Ruta del Cacao	-54	-3	-220	30,0 %
Silvertown Tunnel	0	-26	-892	22,5 %

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

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

- **NTE35W Segmento 3C (Texas, EE.UU.):** el proyecto incluye la construcción de 2 Managed Lanes en cada dirección, cerca de 6,7 millas. Se prevé que abra en septiembre de 2023. La concesión finalizará en 2061. Los trabajos de diseño y construcción se encuentran completos en un 90,3% a cierre de 2022.

- **I-66 (Virginia, EE.UU.):** el proyecto supone la construcción de 35 km en el corredor de la I-66 (entre la Ruta 29, cerca de Gainesville, y la circunvalación de Washington D.C., I-495, en el Condado de Fairfax). 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. Los trabajos de diseño y construcción se encontraban completos en un 98,7% a 31 de diciembre de 2022. 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 94% a cierre de 2022.
- **Túnel de Silvertown (Londres, Reino Unido):** proyecto de pago por disponibilidad y plazo de concesión de 25 años. Construcción de un túnel de 1,4 km de doble calzada que se construirá bajo el río Támesis. Se prevé que las obras finalicen en 2025. Los trabajos de diseño y construcción se encuentran completos en un 78% a cierre de 2022.

PROYECTOS EN LICITACIÓN

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

- Precalificación en dos proyectos: SR400 Managed Lanes en Atlanta (Georgia) e I-10 Calcasieu River (Louisiana, EE.UU.).
- 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.
- Cintra fue seleccionada como propuesta preferente para el contrato de prestación de servicios del proyecto Connected Vehicle Ecosystem en Oregón

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)	DIC-22	DIC-21	VAR.
Reino Unido	3,4	1,8	89,8%
Europa	25,7	8,8	192,8%
Intercontinental	32,5	8,8	269,6%
Total	61,6	19,4	217,6%

Heathrow recibió 61,6 millones de pasajeros en 2022 (19,4 millones en 2021), lo que supone un aumento de 42.2 millones vs 2021 (+217,6%), lo que supone el mayor aumento de pasajeros de todos los grandes aeropuertos del mundo. El número de pasajeros en diciembre rondó los 5,8 millones, un 11% menos que en 2019, el dato más alto desde el inicio de la pandemia. La demanda continúa impulsada por el turismo saliente, aunque el turismo entrante y los viajes de negocios están mostrando signos de recuperación. En el 4T, los viajes de negocios alcanzaron el 28% del tráfico total, frente al 32% del mismo periodo pre-pandemia.

Tras un inicio de año más suave debido a las restricciones a los viajes en Reino Unido y al impacto de Ómicron, Heathrow experimentó un repunte de la demanda y un aumento constante del tráfico en 2T. No obstante, a finales de junio, Heathrow empezó a experimentar una mayor presión en todo el ecosistema del aeropuerto. Esto se debe a una combinación de factores: la menor puntualidad de los vuelos entrantes y el mayor número de pasajeros que empieza a superar la capacidad combinada de las aerolíneas, de los servicios de asistencia en tierra y del aeropuerto. En julio, Heathrow tomó medidas rápidas e introdujo un límite temporal de capacidad que eliminó en Octubre.

En el 4T, la mayoría de los pasajeros tuvo una buena experiencia en el aeropuerto. En 2022, Heathrow consiguió una puntuación de 3,97 de un máximo de 5,00 (4,23 en 2021) en la encuesta de calidad del servicio del aeropuerto (ASQ), reflejando la presión operativa. Estos datos son similares a los de los principales competidores de Heathrow en Europa, que también experimentaron un descenso en los niveles de satisfacción de sus pasajeros. La satisfacción respecto a la cortesía y amabilidad del personal del aeropuerto (Courtesy & Helpfulness of Airport Colleagues) disminuyó al 4,38 vs 2021 (4,58) pero mostró una mejora en comparación con 2019 (4,35) y superó el objetivo del 4,37 para 2022.

En 2022, Heathrow convirtió el SAF en un elemento habitual del suministro de combustible en el aeropuerto. Las tasas de aterrizaje de Heathrow para 2022 incluían un nuevo incentivo financiero para ayudar a que el SAF fuera más asequible para las aerolíneas. El plan de 2022 se suscribió en su totalidad y se diseñó para garantizar que al menos el 0,5% del combustible de aviación total suministrado en Heathrow durante 2022 fuera SAF. Las aerolíneas participaron en una consulta sobre las tasas aeronáuticas de 2023 durante el tercer trimestre de 2022 y se acordó que se aplicaría un incentivo objetivo del 1,5% para 2023, con planes de aumento constante cada año. Esto se revisará cuando se confirme la política de SAF del Gobierno británico.

Heathrow SP y HAH

(Millones de libras)	Ventas			RBE			Margen RBE		
	DIC-22	DIC-21	VAR.	DIC-22	DIC-21	VAR.	DIC-22	DIC-21	Var. (pbs)
Heathrow SP	2.913	1.214	140,0%	1.684	384	n.s.	57,8%	31,6%	2.618
Excepcionales y Ajustes	0	0	-32,3%	20	-27	-173,7%	n.s.	n.s.	n.s.
Total HAH	2.913	1.214	139,9%	1.704	357	n.s.	58,5%	29,4%	2.910

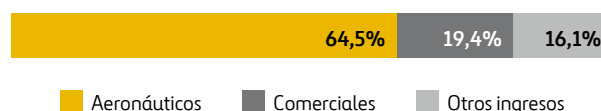
PyG HEATHROW SP

Ventas	2.913	+140,0%
RBE ajustado	1.684	n.s.

Ventas: +140,0% en 2022, hasta los 2.913 millones de libras.

- **Aeronáutico:** +239,2% respecto a 2021, debido principalmente a la recuperación del tráfico de pasajeros tras el levantamiento de las restricciones relacionadas con el COVID-19 y al incremento de las tasas aéreas. El rendimiento máximo permitido para 2022 fue de 30,19 libras por pasajero (2021: 19,36 libras), según el límite de precios establecido por la CAA para 2022.
- **Retail:** +159,9% frente a 2021 a causa del mayor número de pasajeros salientes, los ingresos de los parkings, los servicios por traslado al aeropuerto, los servicios premium y al mix de servicios de retail disponibles en 2022, en comparación con 2021 cuando estaban en vigor las restricciones gubernamentales impuestas a los comercios no esenciales en los primeros cinco meses del año. Las ventas de retail por pasajero disminuyeron un 18,1%, hasta 9,16 libras (11,19 libras en 2021).
- **Otros ingresos:** +6,1% frente a 2021. Los ingresos de Heathrow Express mostraron un aumento significativo que está distorsionado por el menor nivel de servicios en 2021 a causa de los confinamientos. Ingresos inmobiliarios y otros aumentaron un 9,2%. Otros cargos regulados (OCR) descendieron un -16,8%, debido principalmente a que los ingresos de OCR en 2021 se vieron afectados por la recuperación insuficiente de periodos anteriores, parcialmente compensado por mayores OCC gracias a un aumento de los pasajeros con equipaje de mano, el sistema de equipaje de bodega y los pasajeros con movilidad reducida.

Contribución a ventas:



Costes operativos ajustados (ex. depreciaciones y amortizaciones y excepcionales): +48,1% hasta 1.229 millones de libras (830 millones de libras en 2021). Heathrow incrementó sus gastos de personal debido al repunte de las operaciones, principalmente en la T3 y la T4, y al final del plan de bajas temporales del gobierno. El aumento de los gastos operativos y de mantenimiento se debe principalmente a la reapertura total de las operaciones a lo largo del año, a una mayor inflación y a los descuentos abonados por la calidad de servicio. 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** alcanzó los 1.684 millones de libras, frente a los 384 millones de libras en 2021.

Deuda neta HAH: el coste medio de la deuda externa de Heathrow en FGP Topco, HAH sociedad matriz fue de 9,67%, teniendo en cuenta todas las coberturas por tipo de interés, tipo de cambio e inflación (3,79% en diciembre 2021).

(Millones de libras)	DIC-22	DIC-21	VAR.
ADI Finance 2	839	875	6,7%
Subordinada	2.320	2.318	0,2%
Grupo securitizado	15.981	16.017	-3,6%
Caja y ajustes	-3.035	-2.921	-26,0%
Total	16.106	16.290	3,2%

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

Posición de liquidez: Heathrow mantiene liquidez suficiente para hacer frente a su flujo de caja, según el escenario base, hasta principios de 2026. Esta posición de liquidez tiene en cuenta 2.990 millones de libras de caja en todo el Grupo, así como líneas de crédito revolving no utilizadas por valor de 1.386 millones de libras a 31 de diciembre de 2022.

Regulatory Asset Base (RAB): a diciembre de 2022, el RAB fue de 19.182 millones de libras (17.474 millones en diciembre de 2021). El ratio de apalancamiento de Heathrow Finance era del 82,3% (88,4% a 31 de diciembre de 2021) con un covenant del 92,5%.

Principales avances en regulación: La CAA publicó sus Propuestas Finales para el próximo periodo regulatorio de 5 años que comenzaría en 2022, conocido como H7, el 28 de junio de 2022. Se proponía una tarifa media de 24,14 libras (IPC 2020) durante el periodo H7. El análisis de Heathrow muestra que las propuestas de la CAA, tal y como se presentan actualmente, no son viables debido a errores en las previsiones de la CAA respecto a los componentes regulatorios. Si estos errores no se subsanan, Heathrow no podrá realizar la inversión establecida en el Plan de Negocio Revisado, que ofrece lo que los pasajeros quieren y necesitan en sus desplazamientos por Heathrow.

Heathrow respondió a las Propuestas Finales de la CAA el 9 de agosto, detallando los motivos por los que la aplicación de sus Propuestas Finales para el H7 resultaría en un aeropuerto que no podría satisfacer las expectativas de los pasajeros. Heathrow coincide con la CAA en las principales expectativas de los consumidores para el H7. Sin embargo, antes de su decisión final, la CAA debe reconsiderar sus previsiones sobre los componentes regulatorios para garantizar que el control de precios sea viable y permita satisfacer estas expectativas.

El 16 de diciembre de 2022, Heathrow presentó a la CAA una actualización del Plan de Negocio revisado. Esta actualización reflejaba el impacto que podrían tener sobre los distintos componentes regulatorios de Heathrow los cambios en los factores externos, como la actualización de los precios de la energía, las previsiones de inflación y los tipos de interés. Esta actualización no es un plan nuevo, pero garantiza que los componentes regulatorios del Plan de Negocio se basan en la información más sólida y actualizada, garantizando también que la CAA disponga de la información más actualizada para tomar su decisión final sobre H7.

La CAA continuará con su proceso H7 en el 1T de 2023 y se espera una decisión final en marzo. Dado que la decisión final se tomará en un plazo más largo de lo previsto, el 1 de febrero, la CAA confirmó su decisión de implementar una limitación de precios de 31,57 libras para 2023. Esto coincide con la limitación de precios para 2023 establecida por la CAA en sus Propuestas Finales. Permanecerá en vigor durante todo 2023, y cualquier diferencia entre el límite provisional y la limitación de precios fijada en la decisión final de la CAA se compensará durante el resto de los años en los que se controle el precio.

Proyectos de expansión

Aunque Heathrow ha puesto en pausa los trabajos de expansión durante el COVID-19, la pandemia ha mostrado la demanda retenida que existe por parte de las aerolíneas para volar desde Heathrow, así como la importancia crítica de Heathrow para las rutas comerciales del Reino Unido. 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 asociada necesarias para dar apoyo a la expansión del aeropuerto.

Perspectivas

La previsión de la evolución para 2023 se mantiene en línea con lo publicado en el Informe para Inversores de diciembre de 2022. Heathrow continuará haciendo seguimiento de la evolución y facilitará una actualización en los resultados de 1T en abril. Las perspectivas para 2023 incluyen una estimación de tráfico de 67,2 millones de pasajeros, un 83% sobre los niveles de 2019.

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

AGS continúa recuperándose de la pandemia del COVID-19. La compañía ha estado trabajando para reconstruir la capacidad, AGS Airports continúa colaborando con sus socios de negocio para garantizar que la escasez de personal está controlada y se minimice el riesgo operativo, al mismo tiempo que gestiona su base de costes para recuperar pérdidas y sigue de cerca los factores económicos.

Tráfico: el número de pasajeros aumentó hasta los 9,2 millones (3,5 millones en 2021) apoyado en un mayor rendimiento en los tres aeropuertos como consecuencia de unas restricciones más suaves durante enero y febrero, y la retirada completa de todas las restricciones a los viajes en Reino Unido el 18 de marzo.

(Millones de pasajeros)	DIC-22	DIC-21	VAR.
Glasgow	6,5	2,1	214,3%
Aberdeen	2,0	1,1	78,0%
Southampton	0,6	0,3	140,0%
Total AGS	9,2	3,5	164,1%

Ventas se incrementaron un +92,4% vs 2021, hasta los 167 millones de libras, gracias a la evolución positiva del tráfico, los mayores ingresos comerciales derivados de una mejor oferta de catering, la apertura de oficinas de cambio de divisas, salas VIP y colas preferentes, y la sólida evolución de los comercios y los accesos a la superficie. Los ingresos se vieron positivamente afectados por la realización de pruebas COVID en las tres localizaciones desde marzo de 2021 hasta julio de 2022.

Los **gastos operativos** aumentaron +28% hasta 118 millones de libras, debido principalmente al incremento de pasajeros, el aumento de los precios, la cancelación de los beneficios fiscales en Escocia, la finalización del plan de bajas temporales del gobierno y la reapertura de los servicios que se suspendieron en la pandemia.

El **RBE** fue de 47 millones de libras (-GBP6mn 2021).

(Millones de libras)	DIC-22	DIC-21	VAR.
Total Ventas AGS	167	87	92,4%
Glasgow	105	45	132,0%
Aberdeen	46	32	45,1%
Southampton	15	9	61,2%
Total RBE AGS	47	-6	n.s.
Glasgow	41	-2	n.s.
Aberdeen	11	3	275,6%
Southampton	-6	-6	11,4%
Total Margen RBE	28,3%	-6,8%	n.s.
Glasgow	39,3%	-5,4%	n.s.
Aberdeen	24,6%	9,5%	n.s.
Southampton	-38,3%	-69,7%	n.s.

En 2022 se priorizaron los gastos de CAPEX, impulsados principalmente por la pista de Southampton, el cumplimiento y la salud y seguridad, con un gasto de 13 millones de libras.

Compromisos financieros: En 2021, AGS negoció modificaciones y una prórroga de su servicio de deuda con la aprobación unánime de todos los prestamistas. En virtud de dicho acuerdo, la deuda de AGS vencerá en junio de 2024. En 2022, no se ha necesitado hacer uso del capital comprometido.

La posición de tesorería ascendía a 52 millones de libras a 31 de diciembre 2022.

La deuda neta bancaria de AGS alcanzó 706 millones de libras a 31 de diciembre de 2022.

Dalaman (60%, consolidación global) – Turquía

En julio, Ferrovial finalizó la adquisición del 60% del Aeropuerto Internacional de Dalaman (Turquía) a YDA Group por 146 millones de euros, de los cuales 119 millones de euros han sido ya abonados por parte de Ferrovial. El contrato de concesión finaliza en 2042 y las tarifas por pasajero están establecidas y se pagan en euros.

Tráfico: el número de pasajeros aumentó hasta los 4,5 millones de pasajeros (2,3 millones en 2021) por mejores resultados de tráfico en el Reino Unido, representaba un 46% del tráfico total del aeropuerto. El número de pasajeros alcanzó +17.9% vs Diciembre 2019, el más alto desde el inicio de la pandemia.

(Millones de pasajeros)	DIC-22	DIC-21	VAR.
Domestico	1,5	1,4	9,1 %
Reino Unido	2,1	0,1	n.s.
Otros	0,9	0,8	15,0 %
Total Dalaman	4,5	2,3	95,3 %

Desde su adquisición en julio 2022, las ventas alcanzaron los 44 millones de euros, gracias a la evolución positiva del tráfico, junto con los mayores ingresos comerciales derivados del mix de pasajeros y la inflación. El RBE fue de 35 millones de euros, con un margen RBE del 79,0%. El RBE después del canon de concesional alcanzó 30 millones de euros en 2022. El RBE proforma del 2019 (enero-diciembre) de 28 millones de euros, también incluía canon concesional.

(Millones de euros)	DIC-22
Ventas	44
RBE	35
Margen RBE	79,0%
Canon concesional	-4
RBE post canon concesional	30
Amortización	-3
RE	28
Margen RE	63,0%

La posición de tesorería ascendió a 10 millones de euros a cierre de 2022.

La deuda neta alcanzó los 103 millones de euros a cierre de 2022.

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

En junio, Ferrovial alcanzó un acuerdo para entrar en el capital de New Terminal One (NTO) en el Aeropuerto Internacional JFK de Nueva York, el consorcio designado para remodelar, construir, financiar, operar y mantener las instalaciones de la NTO (que incluye el reemplazo de las Terminales 1 y 2, así como la antigua Terminal 3 de este aeropuerto). Ferrovial tiene una participación indirecta del 49% en el proyecto, por lo que se convierte en el socio líder del consorcio. Otros accionistas son Carlyle (participaciones indirectas del 2%), JLC (participaciones directas del 30%) y Ullico (participaciones directas del 19%).

El 10 de junio 2022, entró en vigor el contrato de concesión (Lease Agreement) con la Autoridad Portuaria de Nueva York y Nueva Jersey (PANYNJ) y el cierre financiero y contrato de construcción entraron en vigor.

Ferrovial contribuirá con 1.142 millones de dólares durante el período de construcción. El diseño y construcción serán realizados por Aecom Tishman. Se espera que la terminal entre en explotación en 2026, el contrato de concesión finaliza en 2060.

A cierre de 2022, Ferrovial ha contribuido con 62 millones de dólares de capital a la NTO. El desarrollo del proyecto sigue según lo previsto con la demolición del Green Garage, el cierre del AirTrain actualmente en curso y la toma de la Terminal 2 el 15 de Enero.

millones de euros	CAPITAL INVERTIDO	CAPITAL COMPROMETIDO PENDIENTE	DEUDA NETA 100%	PARTICIP. FERROVIAL
NTO	59	1.009	1.061	49%

Construcción

Ventas **6.463** +2,2% LfL
RE **63** 1,0% Margen RE

Las **ventas** (+2,2% comparable) crecieron principalmente gracias a la actividad de Budimex. La facturación internacional supuso el 84%, centrado en Norteamérica (38%) y Polonia (28%).

Ventas 2022 (6.463 millones de euros) y var. comparable vs 2021:

Comparable +2,0% +8,9% -6,4%

3.428 **1.842** **1.194**

F. Construcción Budimex Webber

En 2022, el **RE** alcanzó 63 millones de euros vs 132 millones de euros en 2021, a causa del impacto de la inflación sobre los precios de los suministros y los subcontratos, parcialmente compensado por la fórmula de revisión de precios de algunos contratos y la evolución positiva de Budimex (6,3% margen RE). El margen de RE alcanzó 1,0% vs 2,2% en 2021.

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

DIC-22	RE	RE comparable %	RE mg
Budimex	117	-5,1%	6,3%
Webber	33	-35,5%	2,8%
F. Construcción	-87	n.s.	-2,5%
Total RE	63	-50,5%	1,0%

Desglose por subdivisiones:

- **Budimex:** las ventas se incrementaron un +8,9% (comparable) gracias a las actividades de Edificación y Obra Civil debido a una cartera distinta de contratos en progreso y a la mejora de las provisiones gracias al buen tiempo. El margen RE alcanzó 6,3% en 2022 vs 7,3% de 2021, este último incluyendo el impacto extraordinario de la venta de la división Inmobiliaria. Excluyendo este impacto la rentabilidad del 2021 ascendería a 6,4%.
- **Webber:** a efectos comparables, se han reexpresado las cifras de 2021 incluyendo la actividad de mantenimiento de infraestructuras en Norteamérica, aunque este negocio se integra en Webber desde enero de 2022. Las ventas disminuyeron -6,4% (comparable) debido principalmente a la venta de la actividad de reciclaje de áridos (julio 2021) junto con la progresiva retirada de la actividad de edificación no residencial, parcialmente compensada por el aumento de la actividad de mantenimiento de infraestructuras. El margen RE fue de 2,8% (4,0% en 2021) impactado por la mejora de la fase final de los principales proyectos de obra civil y la contribución de la actividad de mantenimientos de infraestructuras, que no compensa la venta extraordinaria de la actividad de reciclaje de áridos en 2021.
- **F. Construcción:** las ventas aumentaron un 2,0% comparable debido a la finalización del proyecto D4R7 en Eslovaquia, parcialmente compensado por el parcialmente compensado por el comienzo de la ejecución del proyecto del Metro de Sídney. El RE se situó en -87 millones de euros (-40 millones de euros en 2021) afectado por el coste de las tasas internas de los contratos onerosos que no pueden ser provisionados en virtud de las normas contables, junto con los aumentos de precios en la mano de obra, los materiales y la energía, principalmente relacionado a proyectos en EE.UU en fases finales de ejecución. Ferrovial continúa manteniendo un enfoque prudente a la hora de reconocer reclamaciones en sus estados financieros.

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

Comparable +26,4% +5,1% +15,6%

8.189 **3.181** **3.372**

F. Construcción Budimex Webber

La **cartera** alcanzó 14.743 millones de euros (+18,7% en términos comparables frente a diciembre 2021). El segmento de obra civil continuó siendo el de mayor representación (69%) y mantuvo un criterio muy selectivo en su presentación a concursos, incluyendo los impactos de la inflación registrados. La cartera internacional representó el 85% del total.

La participación de la cartera de construcción (excluyendo Webber y Budimex) con otras áreas del Grupo alcanzó un 8% en 2022 (19% en diciembre de 2021). Aunque esta cifra debería aumentar en los próximos años gracias a los futuros proyectos relacionados con los negocios de Ferrovial.

La cartera a diciembre 2022 no incluye contratos pre-adjudicados o pendientes del cierre comercial o financiero, por importe de 915 millones de euros, correspondiendo principalmente a contratos de Budimex (790 millones de euros) y Webber (125 millones de euros).

DETALLES PyG

CONSTRUCCIÓN	DIC-22	DIC-21	VAR.	COMPARABLE
Ventas	6.463	6.077	6,3%	2,2%
RBE	176	245	-28,0%	-27,8%
Margen RBE	2,7%	4,0%		
RE	63	132	-52,5%	-50,5%
Margen RE	1,0%	2,2%		
Cartera	14.743	12.216	20,7%	18,7%
BUDIMEX	DIC-22	DIC-21	VAR.	COMPARABLE
Ventas	1.842	1.735	6,1%	8,9%
RBE	149	158	-5,8%	-3,2%
Margen RBE	8,1%	9,1%		
RE	117	126	-7,7%	-5,1%
Margen RE	6,3%	7,3%		
Cartera	3.181	3.092	2,9%	5,1%
WEBBER	DIC-22	DIC-21	VAR.	COMPARABLE
Ventas	1.194	1.138	4,9%	-6,4%
RBE	73	84	-13,7%	-22,9%
Margen RBE	6,1%	7,4%		
RE	33	46	-27,7%	-35,5%
Margen RE	2,8%	4,0%		
Cartera	3.372	2.747	22,8%	15,6%
F. CONSTRUCCIÓN	DIC-22	DIC-21	VAR.	COMPARABLE
Ventas	3.428	3.204	7,0%	2,0%
RBE	-45	2	n.s.	n.s.
Margen RBE	-1,3%	0,1%		
RE	-87	-40	-119,1%	n.s.
Margen RE	-2,5%	-1,2%		
Cartera	8.189	6.377	28,4%	26,4%

RE antes de deterioro y enajenación del inmovilizado.

Infraestructuras Energéticas y Movilidad

En 2021, Ferrovial creó la división de Infraestructuras Energéticas y Movilidad para explorar oportunidades de negocio sostenible. Durante su segundo 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 y España.

Infraestructuras Energéticas: Ferrovial cuenta con una línea de transmisión ya operativa en Chile, adquirida en 2016, y otra en construcción, el proyecto Centella. 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 2-3 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 que han sido excluidas de la desinversión de Servicios por estar relacionadas con actividades de infraestructuras y oportunidades que aportan un valor diferencial basado en la experiencia y trayectoria de la compañía. 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 auxiliares a clientes públicos y privados.

Ventas	296	+18,0%	Comparable
RBE	13	+224,6%	Comparable

En 2022, las ventas de la división de Infraestructuras Energéticas y Movilidad alcanzaron los 296 millones de euros (252 millones de euros en 2021), procedentes principalmente de las actividades relacionadas con el tratamiento de residuos en el Reino Unido y las actividades de servicios en Chile. En 2022, el RBE alcanzó los 13 millones de euros (-13 millones de euros en 2021).



Servicios

En 2022, Ferrovial completó sustancialmente la desinversión de Servicios tras su último hito con la venta de Amey.

- **Amey:** en diciembre 2022, Ferrovial vendió Amey a One Equity Partners y Buckthorn Partners. El equity value (valor de los fondos propios) que recibe Ferrovial asciende a 264,6 millones de libras (301,3 millones de euros), aproximadamente, y está sujeta a ajustes con arreglo al mecanismo habitual de cuentas de cierre (completion accounts). Ferrovial ha recibido una parte del precio en efectivo por un importe de 112,8 millones de libras (132 millones de euros); la parte restante Ferrovial la recibirá a través de un préstamo del vendedor (vendor loan) de 151,8 millones de libras (172,8 millones de euros) emitido al cierre de la operación y que se abonará durante los siguientes 5 años a un interés del 6% anual (que aumentará al 8% a partir del tercer año). La plusvalía procedente de la desinversión alcanzó los 58 millones de euros en 2022.
- **Servicios de Infraestructuras en España:** en enero de 2022 Ferrovial completó la venta de su negocio de servicios de infraestructura en España a Portobello Capital por 171 millones de euros. Tras el cierre de la venta, Ferrovial ha adquirido el 24,99% del capital social de la entidad adquirente por 17 millones de euros.
- **Servicios de Oil & Gas en Estados Unidos:** Ferrovial cerró la venta de su actividad relativa a Oil&Gas en EE.UU (Timec) a Architech Equity Holdings por 16 millones de euros en 2021.
- **Servicios de Medioambiente en España:** en 2021 Ferrovial completó la venta de la actividad de Medioambiente en España y Portugal a PreZero International GmbH (compañía del Grupo Schwarz) por valor equity value de 1.032 millones de euros. La operación generó una plusvalía de 335 millones de euros.
- **Broadspectrum:** en junio de 2020 Ferrovial vendió Broadspectrum a Ventia tras el acuerdo alcanzado en diciembre de 2019. El precio de la operación (acciones y préstamos de accionistas) ascendió a 300 millones de euros, incluyendo la participación del 50% en TW Power Services, que fue adquirida por otro socio de esta sociedad, Worley, en lugar de Ventia.

Durante el proceso de desinversión, Ferrovial ha excluido algunas actividades de Servicios del perímetro de la venta, ya que se trataba de contratos o negocios relacionados con las actividades de infraestructura que están alineadas con la estrategia de Ferrovial. Las actividades de infraestructura que siguen formando parte de la actividad de Ferrovial por división son:

- **Construcción**
 - Mantenimiento de carreteras en Estados Unidos y Canadá, ya que estos dos países necesitan más mantenimiento durante el invierno, que es cuando hay menos obras de construcción y, sin embargo, existen recursos que podrían contribuir a aumentar la actividad durante ese periodo.
 - Eficiencia energética es un negocio en crecimiento que podría beneficiarse de la llegada de los fondos Next Gen.
 - Siemsa se ha centrado en el mantenimiento industrial de equipos y material eléctrico en España.
- **Autopistas**
 - El contrato de mantenimiento de ARAVIA para la conservación y explotación de un tramo de la Autovía A2 en España.
 - EMESA contrato de mantenimiento de la M-30 de Madrid (España).
- **Infraestructuras energéticas y Movilidad**
 - Tratamiento de Residuos en Reino Unido: Ferrovial mantendrá estos contratos para reacondicionar las plantas y ponerlas en valor para venderlas más adelante.
 - Actividad en Chile.



Cuenta de resultados consolidada

(Millones de euros)	DIC-22	DIC-21
VENTAS	7.551	6.910
RBE	728	610
Amortización de inmovilizado	-299	-270
RE antes de deterioros y enajenación de inmovilizado	429	340
Deterioros y enajenación de inmovilizado	-6	1.139
RE después de deterioros y enajenación de inmovilizado	423	1.479
Resultado Financiero	-320	-335
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-365	-307
Resultado financiero de ex-proyectos de infraestructuras	45	-28
Puesta en equivalencia	165	-178
BAI	268	966
Impuesto sobre beneficios	-30	9
RDO NETO ACTIVIDADES CONTINUADAS	238	975
RDO NETO ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	64	361
RESULTADO CONSOLIDADO	302	1.336
Rdo. atribuido a socios externos	-116	-138
RESULTADO DEL EJERCICIO	186	1.198

Ventas: 7.551 millones de euros (+4,2% comparable) apoyado en el incremento de Construcción (+2,2% comparable) y de Autopistas (+22,4% comparable).

RBE: 728 millones de euros (+7,7% comparable) con una mayor contribución de Autopistas (+21,6% comparable), en particular las autopistas americanas con RBE de 498 millones de euros.

Amortización: +10,7% en 2022 (+6,8% comparable), hasta los -299 millones de euros.

Deterioros y enajenación de inmovilizado: -6 millones de euros en 2022, frente a 1.139 millones de euros en 2021 que incluía la plusvalía por la adquisición de una participación adicional en I-66 (1.117 millones de euros) junto con las plusvalías de la venta de URBICSA y Nalanda.

Resultado financiero: menor gasto financiero debido a los ingresos financieros de la actividad ex-infra en 2022 frente a 2021.

- **Proyectos de infraestructuras:** -365 millones de euros (-307 millones de euros en 2021) impulsado por la apertura de la I-66, ya que se ha dejado de activar los gastos financieros debido a la entrada en funcionamiento en 2022, junto con la evolución negativa del derivado de inflación (ILS) de Autema debido al aumento de la inflación (mark to market change ILS).
- **Ex-proyectos de infraestructuras:** 45 millones de euros de ingreso en 2022 (-28 millones en 2021) debido principalmente a la mayor remuneración de la posición de tesorería en Construcción junto con el impacto positivo de la pre-cobertura para la emisión de un bono de Ferrovial prevista en 2022. Dado que la emisión del bono no se ha realizado, el impacto se reclasificó en la cuenta de resultados (68 millones de euros).

Resultado por puesta en equivalencia alcanzó los 165 millones de euros netos de impuestos (-178 millones de euros en 2021). La variación vs 2021 está relacionado con aeropuertos, ya que las pérdidas registradas en 2019 y 2020 redujeron la inversión en Heathrow y AGS a cero, dado que las pérdidas de ejercicios anteriores superaban el importe de la inversión, no existiendo compromisos de inyección de fondos adicionales (NIC 28). Por lo tanto, no hay aportación por puesta en equivalencia en 2022.

(Millones de euros)	DIC-22	DIC-21	VAR.
Autopistas	157	81	95,1%
407 ETR	124	52	137,1%
IRB	22	0	n.s.
Otros	11	28	-60,0%
Aeropuertos	7	-254	102,8%
HAH	0	-238	100,0%
AGS	0	-20	100,0%
Otros	7	4	61,2%
Construcción	1	0	222,0%
Otros	-1	-5	83,3%
Total	165	-178	192,5%

VENTAS

(Millones de euros)	DIC-22	DIC-21	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	780	588	32,6%	22,4%
Aeropuertos	54	2	n.s.	n.s.
Construcción	6.463	6.077	6,3%	2,2%
Infr. Energéticas y Movilidad	296	252	17,6%	18,0%
Otros	-42	-9	n.s.	n.s.
Total Ventas	7.551	6.910	9,3%	4,2%

RBE

(Millones de euros)	DIC-22	DIC-21	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	550	415	32,5%	21,6%
Aeropuertos	-2	-26	92,3%	-41,0%
Construcción	176	245	-28,2%	-27,8%
Infr. Energéticas y Movilidad	13	-13	200,0%	224,6%
Otros	-9	-11	18,2%	50,8%
Total RBE	728	610	19,3%	7,7%

RE (antes de deterioro y enajenación del inmovilizado)

(Millones de euros)	DIC-22	DIC-21	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	390	275	42,3%	25,0%
Aeropuertos	-9	-26	65,4%	-40,9%
Construcción	63	132	-52,5%	-50,5%
Infr. Energéticas y Movilidad	1	-24	104,2%	104,7%
Otros	-16	-17	5,9%	25,4%
Total RE	429	340	26,2%	8,3%

Impuestos: el impuesto de sociedades se situó en -30 millones de euros (9 millones de euros en 2021). Se deben tener en cuenta varios efectos a la hora de calcular el tipo de gravamen efectivo, entre los que destacamos los materiales y/o significativos:

- El resultado de las empresas puestas en equivalencia debe excluirse al incluirse neto de impuestos (165 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 (158 millones de euros).

Tras excluir los ajustes mencionados en el resultado fiscal, ajustando el impacto del gasto de años anteriores (-5 millones de euros), y otros ajustes, el tipo efectivo del impuesto de sociedades resultante es del 12%.

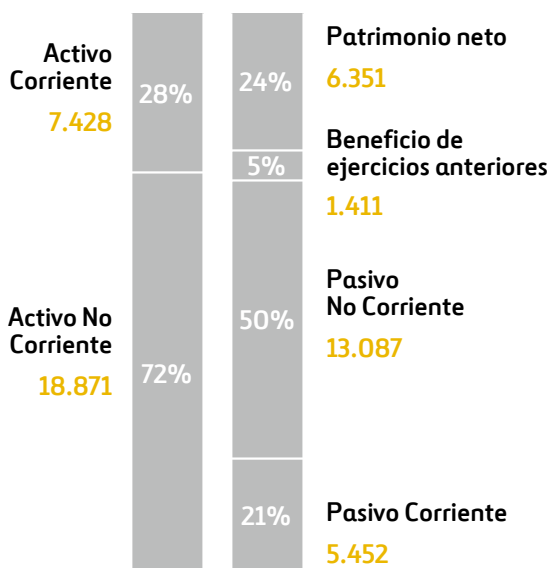
El **resultado neto de actividades continuadas** se situó en 238 millones de euros en 2022 (975 millones de euros en 2021).

El **resultado neto actividades discontinuadas** se situó en 64 millones de euros principalmente relacionados con la plusvalía derivada de la desinversión de Amey, frente a los 361 millones de euros en 2021, incluyendo las actividades discontinuadas de Servicios (246 millones de euros) y el negocio inmobiliario de Budimex (115 millones de euros).

Balance Consolidado

(Millones de euros)	DIC-22	DIC-21	(Millones de euros)	DIC-22	DIC-21
ACTIVO NO CORRIENTE	18.871	15.852	PATRIMONIO NETO	6.351	5.829
Fondo de comercio de consolidación	480	431	Patrimonio neto atribuido a los accionistas	4.110	4.039
Activos intangibles	137	126	Patrimonio neto atribuido a los socios externos	2.241	1.790
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	13.667	11.185	Ingresos a distribuir en varios ejercicios	1.411	1.403
Inversiones inmobiliarias	0	0	PASIVOS NO CORRIENTES	13.087	11.107
Inmovilizado material	479	354	Provisiones para pensiones	2	3
Derecho de uso	183	176	Otras provisiones	416	422
Inversiones en sociedades asociadas	1.901	1.838	Pasivo arrendamiento a largo plazo	90	115
Activos Financieros no corrientes	1.095	879	Deuda financiera	10.776	9.513
Inversiones a largo plazo con empresas asociadas	246	227	Deuda financiera proyectos de infraestructuras	7.893	7.362
Caja restringida y otros activos financieros no corrientes	597	579	Deuda financiera resto de sociedades	2.883	2.151
Resto de cuentas a cobrar	252	73	Otras deudas	816	72
Impuestos diferidos	781	570	Impuestos diferidos	921	687
Derivados financieros a valor razonable	148	293	Derivados financieros a valor razonable	66	295
ACTIVO CORRIENTE	7.428	9.030	PASIVOS CORRIENTES	5.452	6.543
Activos clasificados como mantenidos para la venta	2	1.641	Pasivos clasif. mantenidos para la venta	0	1.395
Existencias	476	405	Pasivo arrendamiento a corto plazo	95	58
Clientes y otras cuentas a cobrar	1.613	1.344	Deuda financiera	877	1.096
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	1.304	1.068	Deuda financiera proyectos de infraestructuras	74	47
Otros deudores	309	276	Deuda financiera resto de sociedades	803	1.049
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes	23	79	Derivados financieros a valor razonable	47	110
Otros activos financieros a corto plazo	0	11	Deudas por operaciones de tráfico	3.469	2.813
Tesorería e inversiones financieras temporales	5.130	5.536	Acreedores comerciales	1.663	1.544
Sociedades proyectos de infraestructuras	168	207	Otras deudas no comerciales	1.806	1.269
Caja restringida	38	47	Pasivos por impuestos sobre sociedades	34	69
Resto de tesorería y equivalentes	130	160	Provisiones para operaciones de tráfico	930	1.002
Resto de sociedades	4.962	5.329	TOTAL PASIVO	26.301	24.882
Derivados financieros a valor razonable	184	15			
TOTAL ACTIVO	26.299	24.882			

BALANCE CONSOLIDADO



DEUDA BRUTA CONSOLIDADA

DEUDA BRUTA DIC-22	EX-INFRA	INFRA	CONSOLIDADO
Deuda Bruta (millones de euros)	-3.716	-7.967	-11.682
% fijo	79,1 %	97,5 %	91,8 %
% variable	20,9 %	2,5 %	8,2 %
Tipo medio	1,8 %	4,2 %	3,5 %
Vencimiento medio (años)	3	23	17

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA CONSOLIDADA

(Millones de euros)	DIC-22	DIC-21
Deuda Financiera Bruta	-11.682	-10.711
Deuda Bruta Ex-proyectos	-3.716	-3.248
Deuda Bruta Proyectos	-7.967	-7.463
Tesorería	5.902	6.260
Tesorería Ex-proyectos	5.154	5.430
Tesorería Proyectos	748	830
Posición neta de tesorería total	-5.781	-4.451
Posición Neta Tesorería Ex-proyectos	1.439	2.182
Posición Neta Tesorería Proyectos	-7.219	-6.633
Posición neta de tesorería total	-5.781	-4.451

PNT & Flujo de Caja ex-infraestructuras

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA (millones de euros)

Caja bruta	5.154
Deuda bruta	-3.716
Posición neta de tesorería	1.439

LIQUIDEZ (millones de euros)

CAJA BRUTA	DEUDA NO DISPUESTA
5.154	964
Total liquidez	6.118

VENCIMIENTOS DE DEUDA (millones de euros)

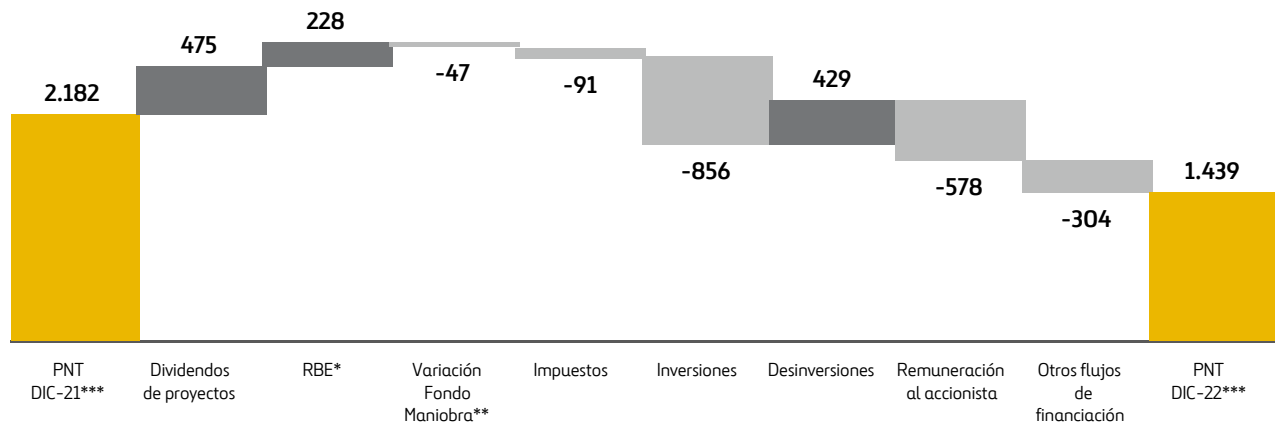
718	303	759	1.867
2023*	2024	2025	> 2026

(*)En 2022, la deuda ex-proyectos de infraestructuras incluye ECP (Euro Commercial Paper) con saldo contable restante a 31 de diciembre de 2022 de 696 millones de euros con un tipo medio de 1,82%.

RATING

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

DESGLOSE FLUJO CAJA



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

** La variación del fondo de maniobra incluye el impacto de la NIIF 16 (-72 millones de euros)

*** La posición neta de tesorería de Ferrovial incluye la posición neta de tesorería de Budimex al 100% que alcanzaba 553 millones de euros en 2021 y 667 millones de euros en 2022.

Posición neta de tesorería excluyendo proyectos de infraestructura: alcanzó los 1.439 millones de euros en diciembre de 2022 frente a 2.182 millones de euros en diciembre 2021. Los principales factores de este cambio han sido:

- **Dividendos de proyectos:** 475 millones de euros, principalmente por los dividendos de Autopistas que alcanzaron los 388 millones de euros, incluyendo 237 millones de euros de 407 ETR, 123 millones de euros de Managed Lanes, junto con 28 millones de euros del resto de las autopistas. Aeropuertos repartió 10 millones de euros, principalmente por el contrato de mantenimiento del aeropuerto de Doha. Los dividendos de Construcción alcanzaron 12 millones de euros, mientras Servicios distribuyó 5 millones de euros en 2022. Los dividendos procedentes de Infraestructuras Energéticas y Movilidad alcanzaron 60 millones de euros, incluyendo el dividendo extraordinario de Transchile (51 millones de euros) tras el cierre de su refinanciación.
- **RBE:** 228 millones de euros, incluyendo el RBE ex-infra de Autopistas y Aeropuertos que corresponde principalmente a oficinas centrales.
- **La evolución negativa del fondo de maniobra** se situó en -47 millones de euros en 2022, debido al fondo de maniobra negativo de Servicios que se situó en -60 millones de euros, compensado por el fondo de maniobra positivo de Construcción de 79 millones de euros. El negocio de Construcción experimentó una mejora significativa gracias a los pagos anticipados en Canadá (160 millones de euros) y la evolución positiva del capital circulante de Budimex, parcialmente compensada por la evolución negativa de la actividad de construcción en Norteamérica a causa de la finalización de la fase de construcción de algunos proyectos.
- Las **inversiones** alcanzaron -856 millones de euros, destacando 322 millones de euros invertidos en I-66 Managed Lanes y los 46 millones de euros invertidos en NTE 3C, junto con los 104 millones de euros de la adquisición de una participación adicional del 7,135% en I-77, así como los 186 millones de euros de Aeropuertos (119 millones de euros de la adquisición de Dalaman y 59 millones de euros de equity invertido en NTO).
- Las **desinversiones** alcanzaron 429 millones de euros en 2022, principalmente relacionados con la desinversión de la división Servicios, incluyendo la desinversión de Servicios de Infraestructura en España (175 millones de euros), Amey (132 millones de euros) y las desinversiones de autopistas de Algarve (23 millones de euros) y Ausol (111 millones de euros).
- **Remuneración al accionista:** -578 millones de euros en 2022, incluyendo -132 millones de euros del pago en efectivo del dividendo flexible y -446 millones de euros de la recompra de acciones, que incluye el programa de recompra de acciones (388 millones de euros) junto con las acciones de autocartera discrecional adquiridas (57 millones de euros), tras la aprobación del Consejo de Administración en 2021, que tuvo lugar entre diciembre de 2021 y enero de 2022.
- **Otros flujos de financiación:** incluye principalmente la posición neta de caja de las compañías desinvertidas y otros movimientos menores de caja, como el impacto en tipo de cambio (-113 millones de euros) por la conversión de las posiciones de caja y la renovación de coberturas de divisas vigentes a finales de 2021. Este efecto se verá más que compensado por el aumento de dividendos, dado que las nuevas posiciones de cobertura añadidas durante este año al alza del USD y del CAD han tenido un impacto positivo en la caja y garantizan niveles de divisas atractivos para futuros dividendos. La sociedad se beneficia de la apreciación del USD y del CAD, puesto que la gran mayoría de los dividendos netos de las inversiones no están cubiertos, y dejan a la empresa muy expuesta a la solidez de estas divisas.

Flujo de caja consolidado

DIC-22	FLUJO DE CAJA EXCLUIDAS SOCIEDADES CONCESIONARIAS	FLUJO DE CAJA SOCIEDADES CONCESIONARIAS	ELIMINACIONES	FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO
RBE	228	655	0	883
Impacto NIIF -16	-72	0	0	-72
RBE incluyendo NIIF-16	156	655	0	811
Cobro de dividendos	475	0	-191	284
Variación de Provisiones	-68	0	0	-68
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	20	-35	0	-15
Flujo operaciones sin IS	584	620	-191	1.012
Pago de impuestos del ejercicio	-91	9	0	-82
Flujo operaciones	493	629	-191	930
Inversión	-856	-784	414	-1.226
Desinversión	429	0	0	429
Flujo de inversión	-427	-784	414	-797
Flujo de actividad	66	-155	223	133
Flujo de intereses	3	-285	0	-282
Flujo de capital procedente de socios externos	56	708	-414	350
Remuneración al accionista Ferrovial	-578		0	-578
Dividendo Flexible	-132	0	0	-132
Compra de autocartera	-446	0	0	-446
Resto remuneración accionistas minoritarios participadas	-67	-285	191	-161
Otros movimientos de fondos propios	9	-77	0	-69
Variación tipo de cambio	-113	-342	0	-456
Cambios en perímetro de consolidación	-106	-91	0	-197
Otros movimientos de deuda (no flujo)	-13	-58	0	-71
Flujo de financiación	-809	-431	-223	-1.463
Variación PNT	-743	-586	0	-1.329
Posición neta inicial	2.182	-6.633		-4.451
Posición neta final	1.439	-7.219	0	-5.781

DIC-21	FLUJO DE CAJA EXCLUIDAS SOCIEDADES CONCESIONARIAS	FLUJO DE CAJA SOCIEDADES CONCESIONARIAS	ELIMINACIONES	FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO
RBE	442	499	0	942
Impacto NIIF -16	-131	0	0	-131
RBE incluyendo NIIF-16	311	499	0	811
Cobro de dividendos	550	-2	-276	272
Variación de provisiones	85	0	0	85
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	-339	5	0	-334
Flujo operaciones sin IS	607	503	-276	834
Pago de impuestos del ejercicio	-121	-34	0	-155
Flujo operaciones	486	469	-276	679
Inversión	-1.112	-239	65	-1.285
Desinversión	1.621	0	0	1.621
Flujo de inversión	509	-239	65	336
Flujo de actividad	995	230	-210	1.015
Flujo de intereses	-39	-253	0	-292
Flujo de capital procedente de socios externos	12	111	-65	57
Remuneración al accionista Ferrovial	-463	0	0	-463
Dividendo Flexible	-31	0	0	-31
Compra de autocartera	-432	0	0	-432
Resto remuneración accionistas minoritarios participadas	-88	-458	276	-270
Otros movimientos de fondos propios	-5	5	0	0
Variación tipo de cambio	49	-252	0	-202
Cambios en perímetro de consolidación	-256	-1.482	0	-1.738
Otros movimientos de deuda (no flujo)	-13	-4	0	-17
Flujo de financiación	-804	-2.332	210	-2.926
Variación PNT	191	-2.102	0	-1.911
Posición neta inicial	1.991	-4.532	0	-2.541
Posición neta final	2.182	-6.633	0	-4.451

FLUJO EX-PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS (INCLUYENDO ACTIVIDADES DISCONTINUADAS)

Flujo de caja de actividad

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

DIC-22	F.OPERACIONES*	F.INVERSIÓN NETA	F.ACTIVIDAD*	DIC-21	F.OPERACIONES*	F.INVERSIÓN NETA	F.ACTIVIDAD*
Autopistas	388	-339	50	Autopistas	469	-817	-347
Aeropuertos	10	-186	-176	Aeropuertos	3	-54	-51
Construcción	144	-92	52	Construcción	44	474	518
Servicios	93	295	388	Servicios	227	973	1.201
Otros	-51	-105	-156	Otros	-136	-68	-204
Total	584	-427	157	Total	607	509	1.116

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

Flujo de operaciones

A 31 de diciembre de 2022, el flujo de caja de operaciones ex-proyectos de infraestructuras ascendía a 584 millones de euros (antes de impuestos), ligeramente por debajo de los 607 millones de euros de 2021, debido a los menores dividendos de Autopistas y la menor contribución de Servicios, parcialmente compensado por una mayor contribución de Construcción y los mayores dividendos distribuidos de Aeropuertos frente a 2021.

Flujo de operaciones	DIC-22	DIC-21
Dividendos Autopistas	388	469
Dividendos Aeropuertos	10	3
Construcción	144	44
Servicios	93	227
Otros*	-51	-136
Flujo de operaciones sin impuestos	584	607
Pago Impuesto de sociedades	-91	-121
Total	493	486

* 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 y Servicios:

Construcción	DIC-22	DIC-21
RBE	176	245
RBE proyectos	6	11
RBE Ex proyectos	170	234
Impacto NIIF 16	-64	-63
RBE incluyendo NIIF-16	106	171
Cobro de dividendos	12	3
Variación de provisiones	-53	67
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	79	-197
Variación descuento de factoring	0	0
Pago de suelo	0	0
Fondo de maniobra	79	-197
Flujo operaciones sin IS	144	44
Servicios	DIC-22	DIC-21
RBE	155	365
RBE proyectos	0	60
RBE Ex proyectos	155	305
Cobro de dividendos	5	43
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	-60	-111
Variación descuento de factoring	0	0
Pago de Pensiones Reino Unido	-16	-14
Flujo operaciones sin IS	83	222

Los dividendos recibidos de proyectos y de devoluciones de capital alcanzaron los 475 millones de euros en 2022 (550 millones de euros en 2021).

(Millones de euros)	DIC-22	DIC-21
Autopistas	388	469
Aeropuertos	10	3
Servicios	5	43
Construcción	12	3
Infraestructuras energéticas y movilidad	60	31
Otros		1
Total	475	550

Los dividendos procedentes de la división de Infraestructuras Energéticas y Movilidad alcanzaron 60 millones de euros, incluyendo el dividendo extraordinario de Transchile (51 millones de euros) tras el cierre de su refinanciación.

Los dividendos procedentes de Autopistas alcanzaron los 388 millones de euros en 2022 (469 millones de euros en 2021).

Dividendos y devoluciones de capital	DIC-22	DIC-21
407 ETR	237	164
LBJ	31	167
NTE	92	53
IRB	2	0
Autopistas irlandesas	3	1
Autopistas portuguesas	2	4
Autopistas australianas	4	1
Autopistas españolas	12	75
Resto	5	3
Total	388	469

Los dividendos y devoluciones de capital de Aeropuertos se situaron en 10 millones de euros en 2022 frente a 3 millones de euros en 2021.

Aeropuertos	DIC-22	DIC-21
HAH	0	0
AGS	0	0
FMM	8	3
Otros	2	0
Total	10	3

Flujo de inversión

DIC-22	INVERSIÓN	DESINVERSIÓN	FLUJO DE INVERSIÓN
Autopistas	-473	134	-339
Aeropuertos	-186	0	-186
Construcción	-97	5	-92
Servicios	-21	316	295
Otros	-78	-27	-105
Total	-856	429	-427

DIC-21	INVERSIÓN	DESINVERSIÓN	FLUJO DE INVERSIÓN
Autopistas	-864	47	-817
Aeropuertos	-54	0	-54
Construcción	-55	529	474
Servicios	-67	1.040	973
Otros	-72	5	-68
Total	-1.112	1.621	509

El **flujo neto de inversión** en 2022 (-427 millones de euros) incluye:

- **Inversiones:** -856 millones de euros (-1.112 millones de euros en 2021), destacando los 322 millones de euros invertidos en la I-66 Managed Lanes y los 46 millones de euros invertidos en NTE 3C, junto con los 104 millones de euros de la adquisición de una participación adicional del 7,135% en I-77, junto con los 186 millones de euros de Aeropuertos (119 millones de euros de la adquisición de Dalaman y 59 millones de euros de equity invertido en NTO).
- **Desinversiones:** 429 millones de euros en 2022 (1.621 millones de euros en 2021), principalmente relacionados con la desinversión de Servicios, incluyendo la desinversión de Servicios de Infraestructura en España (175 millones de euros), Amey (132 millones de euros) y las desinversiones de las autopistas de Algarve (23 millones de euros) y Ausol (111 millones de euros).

Flujo de financiación

El flujo de financiación incluye:

- **Remuneración al accionista:** -578 millones de euros en 2022 (-463 millones de euros en 2021), incluyendo -132 millones de euros del pago en efectivo del dividendo flexible y -446 millones de euros del programa de recompra de acciones.
- **El pago neto de intereses** alcanzó 3 millones de euros en 2022.
- **Impacto de tipo de cambio** registró -113 millones de euros, principalmente por el dólar americano.
- **Cambios en el perímetro de consolidación:** -106 millones de euros incluyendo la posición neta de tesorería de la actividad de Servicios de Infraestructuras y Amey después de su venta.
- **Otros movimientos de deuda no flujo** (-13 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.

FLUJO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

Flujo de operaciones

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

El desglose del flujo de operaciones de proyectos de infraestructuras:

(Millones de euros)	DIC-22	DIC-21
Autopistas	583	387
Resto	45	82
Total flujo de operaciones	629	469

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)	DIC-22	DIC-21
LBJ	-2	-2
NTE	-8	-4
NTE 35W*	-247	-193
I-77	-17	0
I-66	-436	-53
Autopistas portuguesas	-1	-1
Autopistas españolas	-4	-1
Resto	0	1
Total Autopistas	-715	-253
Resto	-94	-32
Total proyectos	-809	-285
Subvenciones de capital	25	46
Total flujo inversión neto	-784	-239

*NTE35W incluye el segmento NTE3C, 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)	DIC-22	DIC-21
Autopistas España	-44	-47
Autopistas EE.UU.	-213	-173
Autopistas Portugal	-11	-13
Resto autopistas	0	0
Total autopistas	-268	-233
Resto	-17	-20
Total flujo intereses	-285	-253

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 2022 ha sido de -342 millones de euros, principalmente por depreciación del euro respecto al dólar americano, impactando la deuda neta de las autopistas americanas.

Anexo I – Detalles por autopistas

AUTOPISTAS – INTEGRACIÓN GLOBAL

(Millones de euros)	TRÁFICO (IMD)			VENTAS			RBE			MARGEN RBE		DEUDA NETA 100%	
	DIC-22	DIC-21	VAR.	DIC-22	DIC-21	VAR.	DIC-22	DIC-21	VAR.	DIC-22	DIC-21	DIC-22	PARTICIP.
Integración Global													
NTE*	36	33	9,2%	230	159	45,1%	203	139	46,0%	87,9%	87,4%	-1.142	63,0%
LBJ*	40	37	7,3%	151	113	34,4%	121	87	39,8%	80,1%	77,0%	-1.887	54,6%
NTE 35W**/**	35	35	-2,2%	159	120	32,4%	132	101	30,4%	82,6%	83,9%	-1.152	53,7%
I-77*	34	28	18,7%	57	31	86,5%	36	17	113,6%	62,9%	54,9%	-240	72,2%
I-66*				12	0	n.s.	6	0	n.s.	52,0%		-1.536	55,7%
TOTAL EEUU				611	423	44,5%	498	344	45,0%			-5.957	
Autema	16.565	15.390	7,6%	63	60	4,7%	55	53	3,3%	86,3%	87,5%	-607	76,3%
Aravia***	34.585	32.384	6,8%	34	39	-11,7%	28	33	-14,7%	81,4%	84,3%	-30	100,0%
TOTAL ESPAÑA				97	99	-1,7%	82	86	-3,6%			-636	
Azores	11.180	10.071	11,0%	32	28	11,7%	28	25	12,0%	87,2%	87,0%	-263	89,2%
Via Livre				17	13	30,9%	5	2	110,9%	28,0%	17,4%	4	84,0%
TOTAL PORTUGAL				49	42	17,8%	33	27	20,4%			-259	
TOTAL MATRICES				23	25	-8,3%	-62	-41	-52,4%				
TOTAL AUTOPISTAS				780	588	32,6%	550	415	32,4%	70,5%	70,6%	-6.852	

* 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.

AUTOPISTAS – PUESTA EN EQUIVALENCIA (CIFRAS AL 100%)

(Millones de euros)	TRÁFICO (IMD)			VENTAS			RBE			MARGEN RBE		DEUDA NETA 100%	
	DIC-22	DIC-21	VAR.	DIC-22	DIC-21	VAR.	DIC-22	DIC-21	VAR.	DIC-22	DIC-21	DIC-22	PARTICIP.
Puesta en Equivalencia													
407 ETR (Km recorridos, millones)	2.213	1.696	30,5%	969	692	40,1%	831	581	43,1%	85,8%	84,0%	-6.239	43,2%
M4	30.155	24.289	24,2%	33	27	22,4%	18	15	20,5%	54,3%	55,1%	-53	20,0%
M3	34.920	28.874	20,9%	20	18	7,7%	11	12	-0,8%	58,0%	63,0%	-42	20,0%
A-66 Benavente Zamora				25	23	8,7%	22	21	7,4%	87,3%	88,4%	-150	25,0%
Serrano Park				7	6	15,4%	4	3	53,2%	64,5%	48,6%	-30	50,0%
EMESA*				175	153	14,7%	99	84	16,7%	56,3%	55,4%	-198	10,0%
IRB				802	724	10,7%	427	374	14,2%	53,2%	51,6%	-1.152	24,9%
Toowomba				27	26	6,3%	6	6	0,0%	21,7%	23,1%	-225	40,0%
OSARs				21	42	-50,5%	6	11	-40,9%	30,1%	25,2%	-363	50,0%
Zero ByPass (Bratislava)				17	51	-65,9%	3	44	-92,7%	18,8%	87,3%	-807	35,0%

Anexo II – P&G principales activos infra

AUTOPISTAS

407 ETR

(Millones de dólares canadienses)	DIC-22	DIC-21	VAR.
Ventas	1.327	1.023	29,7%
RBE	1.139	859	32,6%
Margen RBE	85,8%	84,0%	
RE	1.039	757	37,3%
Margen RE	78,3%	74,0%	
Resultado financiero	-447	-465	3,9%
Resultado antes de impuestos	592	291	103,1%
Impuesto de sociedades	-156	-79	-98,2%
Resultado neto	435	212	104,9%
Aportación a puesta por equivalencia de Ferrovial (millones de euros)	124	52	137,1%

LBJ

(Millones de dólares americanos)	DIC-22	DIC-21	VAR.
Ventas	159	133	20,0%
RBE	128	102	24,8%
Margen RBE	80,1%	77,0%	
RE	101	76	33,8%
Margen RE	63,4%	56,9%	
Resultado financiero	-81	-80	-1,0%
Resultado neto	20	-5	n.s.
Aportación a Ferrovial*	10	-2	n.s.

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

NTE

(Millones de dólares americanos)	DIC-22	DIC-21	VAR.
Ventas	243	187	29,6%
RBE	213	164	30,4%
Margen RBE	87,9%	87,4%	
RE	185	129	42,9%
Margen RE	76,1%	69,0%	
Resultado financiero	-52	-51	-1,4%
Resultado neto	133	78	70,0%
Aportación a Ferrovial*	79	42	90,3%

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

NTE 35W

(Millones de dólares americanos)	DIC-22	DIC-21	VAR.
Ventas	168	142	18,2%
RBE	139	119	16,4%
Margen RBE	82,6%	83,9%	
RE	115	94	22,0%
Margen RE	68,6%	66,5%	
Resultado financiero	-39	-43	9,0%
Resultado neto	76	51	48,2%
Aportación a Ferrovial*	38	23	66,0%

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

I-77

(Millones de dólares americanos)	DIC-22	DIC-21	VAR.
Ventas	61	36	66,6%
RBE	38	20	90,8%
Margen RBE	62,9%	54,9%	
RE	30	13	121,4%
Margen RE	49,2%	37,0%	
Resultado financiero	-11	-12	3,4%
Resultado neto	19	2	n.s.
Aportación a Ferrovial*	12	1	n.s.

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

IRB

(Millones de euros)	DIC-22	DIC-21	VAR.
Ventas	802	764	4,9%
RBE	427	394	8,3%
Margen RBE	53,2%	51,6%	
RE	330	313	5,5%
Margen RE	41,2%	41,0%	
Resultado financiero	-186	-235	20,7%
Resultado antes de impuestos	135	55	145,1%
Impuesto de sociedades	-42	-21	-105,6%
Resultado neto	92	34	168,8%
Aportación a puesta por equivalencia de Ferrovial (millones de euros)	22	0	n.s.



AEROPUERTOS

Heathrow SP & HAH

(Millones de libras)	Ventas			RBE			Margen RBE		
	DIC-22	DIC-21	VAR.	DIC-22	DIC-21	VAR.	DIC-22	DIC-21	Var. (pbs)
Heathrow SP	2.913	1.214	140,0%	1.684	384	n.s.	57,8%	31,6%	2.618
Excepcionales y Ajustes	0	0	-32,3%	20	-27	-173,7%	n.s.	n.s.	n.s.
Total HAH	2.913	1.214	139,9%	1.704	357	n.s.	58,5%	29,4%	2.910

HAH

(Millones de libras)	DIC-22	DIC-21	VAR.
Ventas	2.913	1.214	139,9%
RBE	1.704	357	n.s.
Margen RBE	58,5%	29,4%	
Amortizaciones y deterioros	-795	-828	4,1%
RE	909	-472	292,8%
Margen RE	31,2%	-38,8%	
Resultado financiero	-687	-1.509	54,4%
Rtdo. antes de impuestos	222	-1.981	111,2%
Impuesto de sociedades	-54	319	-116,9%
Resultado neto	168	-1.662	110,1%
Aportación a Pta. equivalencia de Ferrovial (Euros)	0	-238	n.s.

AGS

(Millones de libras)	DIC-22	DIC-21	VAR.
Ventas	167	87	92,4%
RBE	47	-6	n.s.
Margen RBE	28,3%	-6,8%	
Amortizaciones y deterioros	-36	-38	5,4%
RE	11	-44	125,4%
Margen RE	6,7%	-50,6%	
Resultado financiero	-42	-38	-8,8%
Rtdo. antes de impuestos	-31	-82	62,7%
Impuesto de sociedades	2	-39	104,0%
Resultado neto	-29	-121	76,0%
Aportación a Pta. equivalencia de Ferrovial (Euros)	0	-20	n.s.

DALAMAN

(Millones de euros)	DIC-22
Ventas	44
RBE	35
Margen RBE	79,0%
Amortizaciones y deterioros	-7
RE	28
Margen RE	63,0%
Resultado financiero	-9
Rtdo. antes de impuestos	18
Impuesto de sociedades	3
Resultado neto	21

Anexo III – Evolución del tipo de cambio

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

	TIPO DE CAMBIO (CIERRE BALANCE)	Var. 2022-2021	TIPO DE CAMBIO MEDIO (PYG)	Var. 2022-2021
Libra Esterlina	0,8853	5,2%	0,8527	-0,7%
Dólar Americano	1,0705	-5,8%	1,0533	-10,7%
Dólar Canadiense	1,4506	0,9%	1,3698	-7,4%
Zloty Polaco	4,6852	2,1%	4,6847	2,6%
Dólar Australiano	1,5717	0,4%	1,5168	-3,9%
INR - Rupia India	88,1544	4,7%	82,7262	-5,2%

Anexo IV – Remuneración al accionista

DIVIDENDO FLEXIBLE

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

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

Detalles dividendo flexible	MAYO-22	NOV-22
Precio fijo garantizado de compra derechos	0,278	0,414
Número derechos para recibir acción nueva	87	56
% accionistas optaron a acciones	47,06 %	91,99 %
% accionistas eligieron pago en efectivo	52,94 %	8,01 %
Número de acciones nuevas emitidas	3.968.559	12.116.333
Numero de derechos adquiridos	388.337.800	59.056.364

RECOMPRA Y AMORTIZACIÓN DE ACCIONES

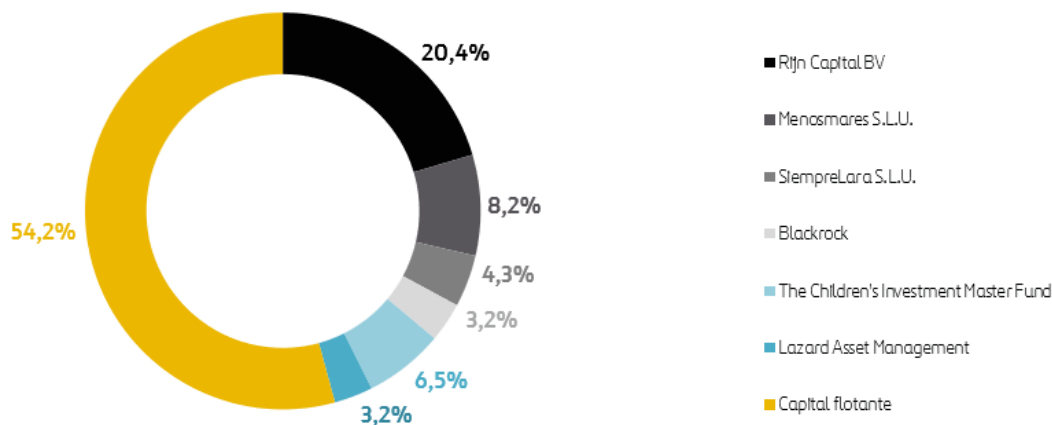
El 24 de febrero de 2022, el Consejo de Administración de Ferrovial acordó llevar a cabo un programa de recompra de acciones propias de conformidad con la autorización concedida por la Junta General de Accionistas celebrada el 5 de abril de 2017 bajo el punto décimo del orden del día y en base a la autorización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

Con arreglo a este Programa de Recompra que finalizó el 5 de diciembre de 2022, Ferrovial adquirió 15.743.329 acciones propias, un 2,10% del capital actual de Ferrovial, sin superar el límite de 500 millones de euros o 34 millones de acciones. Posteriormente, el capital social se redujo en 4.448.822,40 euros mediante la amortización de 22.244.112 acciones en autocartera de Ferrovial, por parte de la Junta General de Accionistas de Ferrovial celebrada el día 7 de abril de 2022, de reducir el capital social de la compañía.

El capital social de Ferrovial a 31 de diciembre de 2022 era de 145.488.652,20 euros, y se encuentra totalmente suscrito y desembolsado. El capital social está compuesto por 727.443.261 acciones ordinarias de una única clase, de veinte céntimos de euro (0,20 euros) de valor cada una. La autocartera de la compañía ascendía a 1.168.290 acciones a 31 de diciembre de 2022.

Anexo V – Estructura accionarial

ESTRUCTURA ACCIONARIAL (CNMV) A 31 DICIEMBRE DE 2022



Anexo VI – Información adicional

OPERACIONES DE RECOMPRA DE ACCIONES

OPERACIÓN REALIZADA/OBJETIVO	Nº ACCIONES COMPRADAS	Nº ACCIONES APLICADAS AL OBJETIVO	TOTAL Nº ACCIONES
Saldo a 31.12.2021			5.072.018
Reducción de capital	17.912.899	-22.244.112	-4.331.213
Sistemas retributivos	315.000	-338.815	-23.815
Acciones recibidas dividendo flexible	451.300	0	451.300
Saldo a 31.12.2022			1.168.290

PERIODO MEDIO DE PAGO A PROVEEDORES

En cumplimiento del deber de informar el periodo medio de pago a proveedores, establecido en el artículo 539 y la disposición adicional octava de la ley de Sociedades de Capital (conforme a la redacción dada por la disposición final segunda de la ley 31/2014 de reforma de la ley de Sociedades de Capital), la Sociedad informa que el periodo medio de pago a proveedores de todas las sociedades del Grupo domiciliadas en España (incluyendo las operaciones de las actividades discontinuadas) ha sido de 42 días.

Se muestra a continuación el detalle requerido por el artículo 6 de la Resolución de 29 de enero de 2016 del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, relativa a la información a facilitar sobre el periodo medio de pago a proveedores en los ejercicios 2022 y 2021:

DÍAS	2022	2021
Periodo medio de pago a proveedores	42	41
Ratio de operaciones pagadas	42	42
Ratio de operaciones pendientes de pago	46	36
IMPORTE (euros)		
Total Pagos realizados	880.123.350	751.447.311
Total Pagos pendientes	42.000.761	20.385.897

Las operaciones comerciales entre sociedades que forman parte del Grupo Ferrovial son objeto de eliminación en el proceso de consolidación, por lo que no hay saldos pendientes de pago a Empresas del Grupo dentro del balance consolidado. Así, la información reflejada en la tabla anterior hace referencia únicamente a los proveedores externos al Grupo, señalándose a efectos de información que el periodo medio de pago entre sociedades del Grupo es en general de 30 días.



Activos que valen

El valor de Ferrovial reside en sus activos. Algunos emblemáticos en el universo de las infraestructuras de transporte de gestión privada. Es el caso de la 407 ETR, las Managed Lanes de Texas o el Aeropuerto de Heathrow. Otros con una enorme repercusión local. Lo gestiona a través de sus filiales de Cintra y Ferrovial Aeropuertos. Son 29 activos, que totalizan una inversión de 37.000 millones de euros, localizados en Estados Unidos, Canadá, Reino Unido, Australia, España, Colombia, Irlanda, Portugal, Turquía y Eslovaquia.

CONCESIONES DE FERROVIAL

Los siguientes activos de infraestructuras están gestionadas por Ferrovial, a través de sus filiales, Cintra y Aeropuertos

AUTOPISTAS

ACTIVO	LONGITUD (KM)	PAÍS	INVERSIÓN (M€)	PARTICIPACIÓN	DURACIÓN CONTRATO
407 ETR	108 kilómetros	Canadá	3.505	43,2%	1999-2098
407 EDG	35 kilómetros	Canadá	563	50%	2012-2045
407 East Phase 2	32,5 kilómetros	Canadá	511	50%	2015-2047
North Tarrant Express	21,4 kilómetros	Estados Unidos	1.867	63%	2009-2061
LBJ Express	21,4 kilómetros	Estados Unidos	2.312	54,6%	2009-2061
NTE 35W	27,2 kilómetros	Estados Unidos	2.273	53,7%	2013-2061
I-77	41,8 kilómetros	Estados Unidos	708	72,2%	2014-2069
I-66	36,2 kilómetros	Estados Unidos	3.275	55,7%	2016-2066
Autema	48,3 kilómetros	España	524	76%	1986-2036
A66	49 kilómetros	España	169	25%	2012-2042
Aravia	107,2 kilómetros	España	190	100%	2007-2026
Emesa & Calle M-30	32,2 kilómetros	España	606	10%	2005-2025
Azores	93,7 kilómetros	Portugal	387	89%	2006-2036
Vialivre	174,5 kilómetros	Portugal	-	84%	2010-2024
M8-M73-M74	28,6 kilómetros	Reino Unido	376	40%	2014-2047
Silvertown Tunnel	1,4 km túnel de carretera	Reino Unido	1.210	22,5%	2019-2050
M4-M6 Kinnegad-Kilcock	36 kilómetros	Irlanda	335	20%	2003-2033
M3 Clonee-Kells	50 kilómetros	Irlanda	549	20%	2007-2052
Ruta del Cacao	151,6 kilómetros	Colombia	392	30%	2015-2040
D4-R7	59,1 kilómetros	Eslovaquia	891	35%	2016-2050
Western Roads Upgrade	240 kilómetros	Australia	435	50%	2018-2040
Toowoomba	41 kilómetros	Australia	639	40%	2015-2043
Serranopark	3.297 plazas de aparcamiento	España	44	50%	2008-2048



AEROPUERTOS

ACTIVO	PAÍS	INVERSIÓN (M€)	PARTICIPACIÓN	DURACIÓN DE CONTRATO
HAH	Reino Unido	4.309	25%	2006-
AGS	Reino Unido	399	50%	2014-
Dalaman	Turquía	140	60%	2022-2042
New Terminal One	Estados Unidos	1.068	49%	2022-2060