

# Resultados de Ferrovial enero-diciembre 2025

## ASPECTOS DESTACADOS

- **Ferrovial obtuvo unos sólidos resultados en 2025, con un crecimiento en ventas sustancial en todas las divisiones.** Los ingresos alcanzaron los 9.627 millones de euros (+8,6% comparable), impulsados fundamentalmente por el incremento de los ingresos de Autopistas (+13,7% comparable) y una mayor contribución de Construcción (+7,5% comparable). El **RBE ajustado** ascendió a 1.457 millones de euros (+12,2% comparable) destacando la mayor contribución de Autopistas (+12,2% comparable), en particular las autopistas en EE.UU. con un RBE ajustado de 974 millones de euros (+12,4% comparable frente a 2024). Construcción tuvo un desempeño sólido alcanzando un margen de RE ajustado del 4,6%, superando el objetivo estratégico promedio a largo plazo.
- El tráfico en **407 ETR** se incrementó en un +6,1% en 2025, impulsado por mayor número de ofertas en hora punta más específicas para aliviar la congestión en toda la área metropolitana de Toronto (GTA) durante las horas punta de los días laborables y a un aumento de la movilidad y los desplazamientos en hora punta por parte de un mayor porcentaje de empleados presenciales, parcialmente compensado por unas condiciones meteorológicas invernales significativamente desfavorables. Los ingresos alcanzaron los 2.009 millones de dólares canadienses en 2025 (+17,8% vs 2024). El RBE aumentó un +14,2% en 2025, incluidos 40,9 millones de dólares canadienses de gastos del *Schedule 22* para 2025, que se pagarán a la Provincia en 2026.
- Todas las **Managed Lanes** registraron un sólido crecimiento en los ingresos por transacción en 2025, superando significativamente la inflación de EE.UU. (+2,9%): NTE +13,4%, NTE 35W +11,6% y LBJ +8,7%. Esta métrica creció un +13,3% en I-66 y un +24,7% en I-77, donde no hay un límite de precios.
- **Aeropuertos:** el desarrollo de la construcción de la New Terminal One (JFK) sigue avanzando, centrándose en la preparación operativa, mientras que Dalaman registró un aumento del +2,5% en el RBE ajustado, impulsado por el sólido rendimiento comercial, que compensó parcialmente el descenso del tráfico en comparación con 2024 (-1,1%) afectado por las condiciones macroeconómicas y los retos geopolíticos en Turquía.
- **Construcción** alcanzó un margen de RE ajustado del 4,6% en 2025, registrando un desempeño excepcional en todas las líneas de negocio. La cartera alcanzó un máximo histórico de 17.438 millones de euros (+10,1% comparable frente a diciembre de 2024), excluyendo aproximadamente 2.500 millones de euros de contratos pre-adjudicados.
- **Sólida situación financiera** con niveles de liquidez en sociedades de ex-proyectos de infraestructuras alcanzando los 5.088 millones de euros y una Deuda Neta Consolidada ex-proyectos de infraestructuras de -1.341 millones de euros. Las salidas de caja se vieron impulsadas principalmente por las inversiones (-1.970 millones de euros), incluida la adquisición de una participación adicional del 5,06% en 407 ETR (-1.271 millones de euros), junto con las aportaciones de capital en NTO (-236 millones de euros), dividendos en efectivo y compras de acciones propias (-657 millones de euros). Estas salidas de caja se vieron parcialmente compensadas por las entradas de caja incluyendo dividendos de proyectos (968 millones de euros) junto con la desinversión de Heathrow (539 millones de euros) y AGS (533 millones de euros).

## PRINCIPALES EVENTOS CORPORATIVOS Y AVANCES RECIENTES

- En enero, Ferrovial completó la venta de su participación en AGS por 450 millones de libras (533 millones de euros), con una plusvalía de 272 millones de euros.
- En junio, Ferrovial completó la adquisición del 5,06% de la 407 ETR. La inversión total de Ferrovial alcanzó los 1.990 millones de dólares canadienses (1.300 millones de euros), aumentando su participación total del 43,23% al 48,29%.
- En junio, Ferrovial completó la desinversión de sus servicios mineros en Chile por 42 millones de euros. De este importe, 24 millones de euros se pagaron en 2025. Los 18 millones de euros restantes corresponden a un préstamo del vendedor, pagadero por el comprador en un plazo de cinco años.
- En julio, Ferrovial completó la venta de su 5,25% en Heathrow por 539 millones de euros. Como consecuencia de la operación, Ferrovial reconoció un beneficio de 27 millones de euros, principalmente correspondiente a los intereses devengados desde el anuncio y a los costes de transacción.
- En diciembre, Ferrovial se incorporó al Nasdaq-100 Index®, lo que supuso otro hito tras su debut en el mercado estadounidense en mayo de 2024, junto con sus cotizaciones en España y Países Bajos.
- En 2025, el consorcio liderado por Ferrovial ha sido preseleccionado para licitar I-24 Southeast Choice Lanes en Tennessee e I-285 East Express Lanes en Georgia. En febrero de 2026, el consorcio liderado por Ferrovial ha sido preseleccionado para licitar el proyecto de la I-77 South Lanes en Carolina del Norte.

## HITOS DE SOSTENIBILIDAD

- Ferrovial ha sido incluida en la "A List" de cambio climático del CDP por decimosexto año consecutivo, lo que reafirma el liderazgo constante de Ferrovial en la acción climática, y ha obtenido una calificación A- en el cuestionario sobre agua del CDP.
- Ferrovial actualizó su Plan de Descarbonización Profunda, totalmente en consonancia con la trayectoria de 1,5 °C y el objetivo de cero emisiones netas para 2050 o antes, validado por la iniciativa Science Based Targets (SBTi).
- Ferrovial ha renovado su inclusión en la FTSE4Good Index Series para 2025, encadenando 22 años consecutivos de reconocimiento por su desempeño en materia de ESG.
- Ferrovial ha sido seleccionada en el ranking S&P Global Sustainability Yearbook 2025, reconociendo la posición de la empresa entre las empresas líderes a nivel mundial en prácticas de sostenibilidad.
- Ferrovial ha sido galardonada por segundo año consecutivo con la certificación Top EX Company, otorgada por Intrama, en reconocimiento al compromiso de la sociedad con la excelencia en la gestión de la experiencia de los empleados.
- Ferrovial ha sido identificada como Líder ESG 2026 por Sustainalytics.

## CUENTA DE RESULTADOS

(Millones de euros)	4T 25	4T 24	2025	2024
<b>Ventas</b>	<b>2.715</b>	<b>2.505</b>	<b>9.627</b>	<b>9.148</b>
<b>RBE Ajustado*</b>	<b>426</b>	<b>334</b>	<b>1.457</b>	<b>1.342</b>
Amortización de inmovilizado	-151	-100	-490	-441
<b>RE Ajustado*</b>	<b>276</b>	<b>234</b>	<b>967</b>	<b>901</b>
Deterioros y enajenación de inmovilizado	-64	2.043	210	2.208
<b>Resultado operativo</b>	<b>211</b>	<b>2.277</b>	<b>1.177</b>	<b>3.109</b>
<b>Resultado financiero</b>	<b>-123</b>	<b>483</b>	<b>-365</b>	<b>274</b>
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-109	-106	-424	-411
Resultado financiero de ex-proyectos de infraestructuras	-14	589	59	685
Puesta en equivalencia	74	47	258	238
<b>Resultado antes de impuestos Actividades Continuas</b>	<b>162</b>	<b>2.807</b>	<b>1.070</b>	<b>3.621</b>
Impuesto sobre beneficios	98	-66	60	-145
<b>Resultado Neto Actividades Continuas</b>	<b>260</b>	<b>2.741</b>	<b>1.130</b>	<b>3.476</b>
Resultado Neto Actividades Discontinuas	2	5	20	14
<b>Resultado Neto del ejercicio</b>	<b>262</b>	<b>2.746</b>	<b>1.150</b>	<b>3.490</b>
Resultado Neto atribuido a los intereses minoritarios	-65	-81	-262	-251
<b>Resultado Neto atribuido a la Sociedad dominante</b>	<b>197</b>	<b>2.665</b>	<b>888</b>	<b>3.239</b>

## VENTAS

(Millones de euros)	4T 25	4T 24	VAR.	2025	2024	VAR.	Comparable*
Autopistas	353	340	3,9 %	1.374	1.256	9,4 %	13,7 %
Aeropuertos	26	17	54,4 %	111	91	22,9 %	23,3 %
Construcción	2.233	1.999	11,7 %	7.653	7.236	5,8 %	7,5 %
Energía	115	96	20,3 %	339	270	25,7 %	26,8 %
Otros	-12	54	-121,2 %	150	296	-49,3 %	-17,8 %
<b>Ventas</b>	<b>2.715</b>	<b>2.505</b>	<b>8,4 %</b>	<b>9.627</b>	<b>9.148</b>	<b>5,2 %</b>	<b>8,6 %</b>

## RBE AJUSTADO\*

(Millones de euros)	4T 25	4T 24	VAR.	2025	2024	VAR.	Comparable*
Autopistas	239	246	-2,9 %	990	918	7,7 %	12,2 %
Aeropuertos	4	-2	258,9 %	37	26	41,2 %	8,3 %
Construcción	200	106	87,8 %	511	430	18,8 %	19,9 %
Energía	7	2	275,4 %	3	2	44,6 %	67,6 %
Otros	-23	-18	-30,2 %	-83	-34	-141,1 %	-86,1 %
<b>RBE Ajustado*</b>	<b>426</b>	<b>334</b>	<b>27,6 %</b>	<b>1.457</b>	<b>1.342</b>	<b>8,6 %</b>	<b>12,2 %</b>

## RE AJUSTADO\*

(Millones de euros)	4T 25	4T 24	VAR.	2025	2024	VAR.	Comparable*
Autopistas	150	186	-19,3 %	719	686	4,9 %	9,5 %
Aeropuertos	1	-5	113,0 %	14	4	241,3 %	16,4 %
Construcción	150	81	84,9 %	352	284	24,0 %	24,2 %
Energía	3	-2	267,2 %	-12	-11	-4,5 %	-12,9 %
Otros	-28	-26	-8,3 %	-106	-62	-73,0 %	-57,7 %
<b>RE Ajustado*</b>	<b>276</b>	<b>234</b>	<b>17,8 %</b>	<b>967</b>	<b>901</b>	<b>7,3 %</b>	<b>10,6 %</b>

## DEUDA NETA CONSOLIDADA\*

(Millones de euros)	DIC-25	DIC-24
<b>Deuda Neta Consolidada de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras*</b>	<b>-1.341</b>	<b>-1.794</b>
<b>Deuda Neta Consolidada de sociedades de proyectos de infraestructuras*</b>	<b>7.234</b>	<b>7.856</b>
Autopistas	6.787	7.491
Resto	447	365
<b>Deuda Neta Consolidada*</b>	<b>5.893</b>	<b>6.061</b>

## TRÁFICO

	4T 25	4T 24	VAR.	2025	2024	VAR.
407 ETR**	716	678	5,7 %	2.819	2.658	6,1 %
NTE***	9	10	-5,5 %	37	39	-4,7 %
LBJ***	12	12	-4,3 %	46	46	-0,1 %
NTE 35W***	13	13	-0,4 %	52	51	2,9 %
I-77***	11	12	-11,1 %	42	43	-2,0 %
I-66***	9	9	4,3 %	35	32	7,4 %
Dalaman****	1	1	1,1 %	6	6	-1,1 %

Millones de \*\*VKT (kilómetros recorridos por vehículos) \*\*\*Transacciones \*\*\*\*Pasajeros

## DIVIDENDOS

(Millones de euros)	2025	2024
Autopistas	880	895
Aeropuertos	30	8
Construcción	1	34
Energía	54	4
Otros	4	7
<b>Total</b>	<b>968</b>	<b>947</b>

\*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y conciliación de la medida NIIF más comparable, véase Medidas Alternativas de Rendimiento en el Informe Anual Integrado (página 276)

# Autopistas

VENTAS	<b>1.374 M€</b>	<b>+13,7%</b> Comparable*
RBE AJUSTADO*	<b>990 M€</b>	<b>+12,2%</b> Comparable*

VENTAS	<b>88%</b>	<b>9%</b> <b>12%</b>
	EE.UU.	ESPAÑA PORTUGAL MATRICES

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

La información financiera aquí presentada correspondiente al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025 se basa en, y está en consonancia con, los estados financieros consolidados auditados de 407 ETR correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025, publicados el 18 de febrero de 2026.

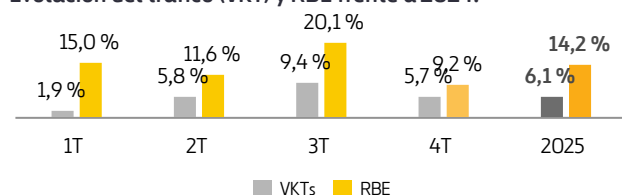
### TRÁFICO

	4T 25	4T 24	VAR.	2025	2024	VAR.
Longitud media (km)	23,0	23,0	0,0%	23,3	23,2	0,3%
Trafico/trayecto (mn)	31,1	29,5	5,6%	121,2	114,7	5,7%
VKTs (mn)	716,4	677,6	5,7%	2.818,8	2.657,9	6,1%
Ingreso medio por trayecto (CAD)	15,79	14,74	7,1%	16,46	14,74	11,7%

VKT (kilómetros recorridos por vehículos)

Los VKT aumentaron un +5,7% frente a 4T 2024 y un +6,1 frente a 2024, debido a ofertas de conducción en hora punta más específicas para aliviar la congestión en toda la GTA durante las horas punta de los días laborables y a un aumento de la movilidad y los desplazamientos en hora punta de un mayor porcentaje de empleados presenciales, parcialmente compensado por unas condiciones meteorológicas invernales significativamente desfavorables.

### Evolución del tráfico (VKT) y RBE frente a 2024:



### PyG

(Millones de dólares canadienses)	4T 25	4T 24	VAR.	2025	2024	VAR.
Ventas	497	438	13,5%	2.009	1.705	17,8%
RBE	404	370	9,2%	1.687	1.478	14,2%
Margen RBE	81,3%	84,5%		84,0%	86,7%	
RE	376	343	9,8%	1.577	1.372	15,0%
Margen RE	75,7%	78,2%		78,5%	80,4%	

Los ingresos se incrementaron un +13,5% vs 4T 2024, situándose en 497 millones de dólares canadienses, y un +17,8% vs 2024, alcanzando 2.009 millones de dólares canadienses.

- Ingresos de peajes (94,2% del total en 2025): +17,6% hasta los 1.893 millones de dólares canadienses, debido fundamentalmente al aumento de las tarifas de peaje en vigor desde el 1 de enero de 2025 y al incremento del volumen de tráfico.
- Ingresos de tasas (5,5% del total en 2025): +15,4% hasta los 110 millones de dólares canadienses, debido al aumento de los gastos de comisión de cuentas como consecuencia del incremento de los volúmenes de tráfico y de las cuotas de arrendamiento debido a mayores tarifas en vigor desde el 1 de enero de 2025, así como a mayores cuotas de cumplimiento, compensado por la eliminación de los peajes en la autopista 407 Este, lo que supuso el fin de los ingresos por tarifas de servicio a partir del 1 de junio de 2025.
- Ingresos por contratos (0,3% del total en 2025): impulsados por trabajos relacionados con la eliminación de peajes en la autopista 407 (6 millones de dólares canadienses en 2025).

(Millones de dólares canadienses)	4T 25	4T 24	VAR.	2025	2024	VAR.
Ingresos por peajes	464	413	12,5%	1.893	1.610	17,6%
Ingresos por cuota	27	25	6,6%	110	95	15,4%
Ingresos por contrato	6	0	n.a.	6	0	n.a.
<b>Total Ventas</b>	<b>497</b>	<b>438</b>	<b>13,5%</b>	<b>2.009</b>	<b>1.705</b>	<b>17,8%</b>

El ingreso medio por trayecto aumentó un +7,1% vs 4T 2024 y +11,7% vs 2024. 4T 2025 se vio afectado por la estacionalidad y una menor contribución de los vehículos pesados.

OPEX aumentó un +36,7% vs 4T 2024, y +41,3% vs 2024, debido fundamentalmente a los gastos de pago del Schedule 22, que ascendieron a 40,9 millones de dólares canadienses en 2025.

Adicionalmente, los gastos aumentaron debido a una mayor provisión por pérdidas crediticias esperadas a lo largo de la vida de determinados saldos históricos en mora, así como a mayores costes de facturación y cobro, en línea con el incremento de los ingresos y de los volúmenes de facturación. 407 ETR continúa llevando a cabo actividades habituales de cobro en todas las cuentas de clientes de 407 ETR a medida que sus saldos entran en situación de vencimiento.

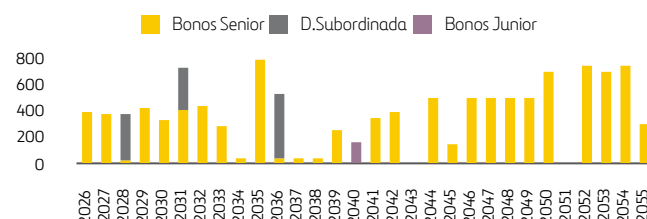
El aumento de los costes operativos de los sistemas como consecuencia del menor número de proyectos con capitalización salarial a medida que el proyecto de planificación de recursos empresariales y de gestión de relaciones con los clientes de 407 ETR entraba en funcionamiento en 2024. Además, los costes de explotación de las autopistas fueron más elevados en 2025 debido al aumento de los costes de mantenimiento en invierno como consecuencia de las condiciones meteorológicas desfavorables y al incremento de los costes de aplicación de la normativa.

RBE fue un +9,2% vs 4T 2024 y +14,2% vs 2024, debido a mayores ventas compensado parcialmente por el gasto por pagos del Schedule 22 no incurrido en 2024 y el aumento de la provisión para pérdidas crediticias esperadas durante toda la vida.

### Dividendos 407 ETR

	4T 25	4T 24	VAR.	2025	2024	VAR.
Millones de dólares canadienses (100%)	1.050	700	50,0%	1.500	1.100	36,4%
Millones de euros (% FER)	320	204	56,9%	452	321	41,0%

### VENCIMIENTOS DE DEUDA DE 407 ETR (MILLONES DÓLARES CANADIENSES)



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

### CALIFICACIÓN CREDITICIA DE 407 ETR

	Deuda Senior	Deuda Junior	Deuda subordinada	Perspectiva
S&P	A	A-	BBB	Estable
DBRS	A	A low	BBB	Estable

### SCHEDULE 22

El incremento de la tarifa de 407 ETR, en vigor desde el 1 de febrero de 2024, puso fin al evento de Fuerza Mayor. 407 ETR registró 40,9 millones de dólares canadienses en concepto de gastos del Schedule 22 para 2025, que se pagarán a la Provincia en 2026.

### TARIFAS DE 407 ETR

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

El 1 de enero de 2026 entró en vigor una nueva lista de tarifas y tasas. Para obtener más información sobre las nuevas tarifas de la Sociedad, visite [407etr.com](http://407etr.com).

\*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y conciliación de la medida NIIF más comparable, véase Medidas Alternativas de Rendimiento en el Informe Anual Integrado (página 276)

## ACTUALIZACIÓN DE LA COMPOSICIÓN DE ACCIONISTAS 407 ETR

En junio de 2025, Ferrovial adquirió una participación adicional del 5,06% mediante la adquisición directa del 3,3% y el ejercicio de una opción de compra del 1,76%, lo que supone una inversión total de 1.990 millones de dólares canadienses (1.300 millones de euros).

## MANAGED LANES DE DFW (EE.UU.)

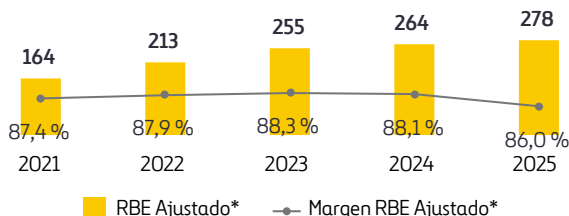
### NTE 1-2 (62,97%, consolidación global)

El tráfico en NTE disminuyó un -5,5% vs 4T 2024 y -4,7% vs 2024, por las obras de mejora de capacidad que se están llevando a cabo.

(Millones de dólares americanos)	4T 25	4T 24	VAR.	2025	2024	VAR.
Transacciones (millones)	9,4	9,9	-5,5%	36,9	38,7	-4,7%
Tarifa media por transacción (dólares)	9,3	8,3	11,3%	8,7	7,7	13,4%
Ventas	87	83	5,4%	323	299	8,1%
RBE Ajustado*	73	73	0,3%	278	264	5,5%
Margen RBE Ajustado*	83,6%	87,8%		86,0%	88,1%	
RE Ajustado*	49	65	-23,9%	229	233	-1,8%
Margen RE Ajustado*	56,7%	78,5%		70,7%	77,8%	

La tarifa media por transacción alcanzó los 9,3 dólares en 4T 2025 (+11,3% vs 4T 2024), y 8,7 dólares en 2025 (+13,4% vs 2024), impactado positivamente por el mejor mix de tráfico y mayores eventos de Mandatory Mode<sup>1</sup>.

### EVOLUCIÓN DEL RBE AJUSTADO DE NTE (millones de dólares)



El RBE ajustado se vio afectado por el devengo de 4,1 millones de dólares de **compartición de ingresos** correspondientes al 4T 2025 (no hubo compartición de ingresos en 4T 2024), alcanzando los 8,1 millones de dólares correspondientes a 2025 (ninguna en 2024).

### Dividendos NTE

	S2 25	S2 24	VAR.	2025	2024	VAR.
Millones dólares americanos (100%)	109	92	18,5%	216	177	22,0%
Millones de euros (% FER)	58	54	9,2%	120	103	16,8%

La **deuda neta de NTE** a diciembre de 2025 alcanzó los 1.480 millones de dólares (1.330 millones en diciembre de 2024), con un coste medio de 4,46%.

**Trabajos de ampliación de capacidad de NTE:** como consecuencia del éxito del proyecto, dicha ampliación de capacidad se ha tenido que aplicar antes de lo previsto inicialmente. Las obras de construcción para este proyecto comenzaron a finales de 2023 y se prevé que finalicen a finales de 2026. Ferrovial Construcción y Webber actúan como contratista de diseño-construcción. A diciembre de 2025, el progreso de construcción ha avanzado hasta un 67%.

### CALIFICACIÓN CREDITICIA

	PAB	Bonos	Perspectiva
Moody's	Baa1	Baa1	Estable
FITCH	BBB+	BBB+	Positiva

### LBJ (54,60%, CONSOLIDACIÓN GLOBAL)

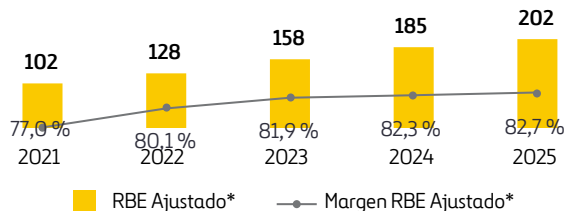
En 4T 2025, el tráfico disminuyó un -4,3% vs 4T 2024, reflejando el impacto de las obras de construcción y cambios en la ejecución de proyectos adyacentes.

En 2025, el tráfico se mantuvo estable (-0,1%) en comparación con 2024, respaldado por una mayor movilidad en el corredor, a pesar de los efectos del tráfico relacionados con las obras en los corredores cercanos.

(Millones de dólares americanos)	4T 25	4T 24	VAR.	2025	2024	VAR.
Transacciones (millones)	11,6	12,1	-4,3%	46,4	46,4	-0,1%
Tarifa media por transacción (dólares)	5,4	4,9	8,8%	5,2	4,8	8,7%
Ventas	63	60	4,4%	244	225	8,6%
RBE Ajustado*	50	48	3,6%	202	185	9,2%
Margen RBE Ajustado*	79,3%	79,9%		82,7%	82,3%	
RE Ajustado*	37	39	-6,7%	162	150	7,7%
Margen RE Ajustado*	58,8%	65,8%		66,4%	67,0%	

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

### EVOLUCIÓN DEL RBE AJUSTADO DE LBJ (millones de dólares)



### Dividendos LBJ

	S2 25	S2 24	VAR.	2025	2024	VAR.
Millones dólares americanos (100%)	71	62	14,5%	123	107	15,0%
Millones de euros (% FER)	33	31	6,2%	59	54	9,5%

La **deuda neta de LBJ** a diciembre de 2025 alcanzó los 2.036 millones de dólares (2.028 millones en diciembre de 2024), con un coste medio de 4,04%.

### CALIFICACIÓN CREDITICIA

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

### NTE 35W (53,67%, CONSOLIDACIÓN GLOBAL)

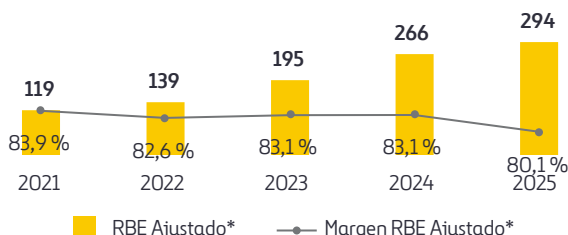
En 4T 2025, el tráfico disminuyó un -0,4% vs 4T 2024, afectado negativamente por una menor tasa de captación debido al aumento de la congestión en un punto de entrada/salida de las Managed Lanes, lo que provocó atascos, y a la finalización de las restricciones de capacidad debido a las obras de construcción en la carretera 121 cercana.

En 2025, el tráfico se incrementó en un +2,9% vs 2024, impulsado por el aumento del tráfico en el corredor.

(Millones de dólares americanos)	4T 25	4T 24	VAR.	2025	2024	VAR.
Transacciones (millones)	13,4	13,5	-0,4%	52,5	51,0	2,9%
Tarifa media por transacción (dólares)	7,4	6,4	15,8%	7,0	6,3	11,6%
Ventas	100	87	14,7%	368	320	14,7%
RBE Ajustado*	76	71	7,2%	294	266	10,6%
Margen RBE Ajustado*	76,3%	81,6%		80,1%	83,1%	
RE Ajustado*	58	63	-7,3%	242	226	7,3%
Margen RE Ajustado*	58,2%	72,0%		66,0%	70,5%	

La **tarifa media por transacción** en 4T 2025 alcanzó los 7,4 dólares (+15,8% vs 4T 2024), y 7,0 dólares en 2025 (+11,6% vs 2024), impactado positivamente por el mejor mix de tráfico y el número creciente de eventos de Mandatory Mode<sup>1</sup>.

### EVOLUCIÓN DEL RBE AJUSTADO DE NTE 35W (millones de dólares)



El RBE ajustado se vio afectado por el devengo de 11,6 millones de dólares de **compartición de ingresos** correspondientes al 4T 2025, frente a los 3,9 millones de dólares en 4T 2024. La compartición de ingresos alcanzó 26,4 millones de dólares en 2025 (14,0 millones de dólares en 2024).

### Dividendos NTE 35W

	S2 25	S2 24	VAR.	2025	2024	VAR.
Millones dólares americanos (100%)	116	103	12,6%	215	176	22,2%
Millones de euros (% FER)	53	51	4,3%	102	87	16,6%

La **deuda neta de NTE 35W** a diciembre de 2025 alcanzó los 1.639 millones de dólares (1.637 millones de dólares en diciembre de 2024), con un coste medio de 5,08%.

En junio de 2025, NTE 35W emitió nuevos bonos por valor de 457 millones de dólares para reembolsar completamente el préstamo TIFIA, con fecha de vencimiento del 30 de junio de 2040.

\*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y conciliación de la medida NIIF más comparable, véase Medidas Alternativas de Rendimiento en el Informe Anual Integrado (página 276)

## CALIFICACIÓN CREDITICIA

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

<sup>1</sup> Los eventos de Mandatory Mode se producen cuando los peajes están obligados a estar por encima del soft cap para garantizar un nivel mínimo de servicio.

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

### I-66 (55,70%, CONSOLIDACION GLOBAL)

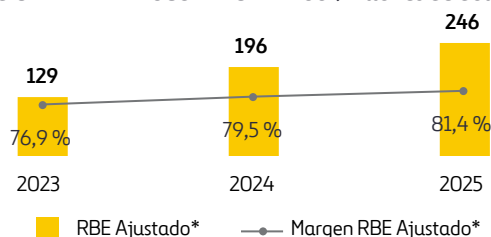
En 4T 2025, el tráfico se incrementó +4,3% vs 4T 2024 y +7,4 vs 2024, impulsado por el aumento del tráfico en el corredor, beneficiándose de una mayor aplicación de las políticas de regreso a la oficina, a pesar de las peores condiciones meteorológicas y del cierre del Gobierno federal (octubre-mediados de noviembre de 2025).

(Millones de dólares americanos)	4T25	4T24	VAR.	2025	2024	VAR.
Transacciones (millones)	9,0	8,7	4,3 %	34,7	32,3	7,4 %
Tarifa media por transacción (dólares)	8,3	8,2	1,3 %	8,4	7,4	13,3 %
Ventas	78	73	6,5 %	303	247	22,7 %
RBE Ajustado*	64	59	9,9 %	246	196	25,7 %
Margen RBE Ajustado*	83,1 %	80,5 %		81,4 %	79,5 %	
RE Ajustado*	33	32	0,2 %	151	116	30,5 %
Margen RE Ajustado*	41,9 %	44,5 %		49,9 %	46,9 %	

La **tarifa media por transacción** alcanzó los 8,3 dólares en 4T 2025, un +1,3% vs 4T 2024, impactado negativamente por el mix de tráfico y el menor volumen durante las horas punta, debido principalmente a las condiciones meteorológicas adversas y al cierre temporal.

La **tarifa media por transacción** en 2025 alcanzaron los 8,4 dólares estadounidenses (+13,3% respecto a 2024), gracias al aumento de las tarifas de peaje, compensado parcialmente por el impacto negativo del cierre, que afectó al tráfico en las horas punta.

### EVOLUCIÓN DEL RBE AJUSTADO DE I-66 (millones de dólares)



### Dividendos I-66

	S225	S224	VAR.	2025	2024	VAR.
Millones dólares americanos (100%)	101	172	-41,3 %	165	172	-4,1 %
Millones de euros (% FER)	56	89	-36,7 %	89	89	-

En diciembre de 2024, I-66 distribuyó su primer dividendo después de dos años de explotación.

La **deuda neta de I-66** a diciembre de 2025 alcanzó los 1.748 millones de dólares (1.730 millones en diciembre de 2024), con un coste medio de 3,58%.

## CALIFICACIÓN CREDITICIA

	PAB	TIFIA	Perspectiva
Moody's	Baa3	Baa3	Positiva
FITCH	BBB	BBB	Positiva

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

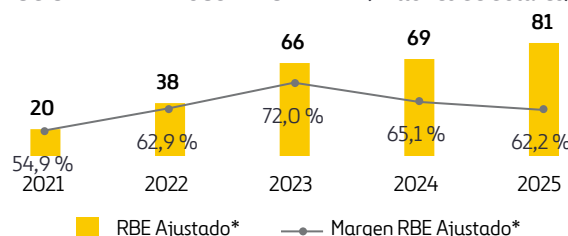
### I-77 (72,24%, CONSOLIDACIÓN GLOBAL)

En 4T 2025 el tráfico disminuyó un -11,1% vs 4T 2024 y un -2,0% vs 2024, ya que los volúmenes de 4T 2024 incluyeron un aumento excepcional causado por los cierres de carriles alternativos relacionados con el huracán Helene, agravado por el impacto de las condiciones meteorológicas adversas a lo largo de 2025.

(Millones de dólares americanos)	4T 25	4T 24	VAR.	2025	2024	VAR.
Transacciones (millones)	10,6	11,9	-11,1 %	42,0	42,9	-2,0 %
Tarifa media por transacción (dólares)	3,1	2,5	26,0 %	3,1	2,4	24,7 %
Ventas	33	30	11,8 %	130	107	21,9 %
RBE Ajustado*	21	20	4,8 %	81	69	16,5 %
Margen RBE Ajustado*	61,8 %	65,9 %		62,2 %	65,1 %	
RE Ajustado*	19	19	1,8 %	70	59	19,3 %
Margen RE Ajustado*	58,2 %	63,9 %		54,1 %	55,3 %	

La **tarifa media por transacción** alcanzó los 3,1 dólares en 4T 2025, un +26,0% más alto en comparación con 4T 2024, y 3,1 dólares en 2025 (+24,7% vs 2024), impactado positivamente por mayores tarifas.

### EVOLUCIÓN DEL RBE AJUSTADO DE I-77 (millones de dólares)



El **RBE ajustado** se vio afectado por el devengo de 5,4 millones de dólares de compartición de ingresos correspondientes al 4T 2025, incluyendo la compartición de ingresos de los extended vehicles. Esta cuantía compara con 3,1 millones de dólares en 4T 2024.

En 2025, la **compartición de ingresos** incluyendo la compartición de ingresos de los extended vehicles alcanzó 21,0 millones de dólares (vs 9,9 millones de dólares en 2024).

### Dividendos I-77

	S225	S224	VAR.	2025	2024	VAR.
Millones dólares americanos (100%)	30	39	-23,1 %	52	307	-83,1 %
Millones de euros (% FER)	18	26	-29,3 %	33	205	-84,0 %

En junio de 2024, I-77 distribuyó su primer dividendo tras cinco años de explotación.

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

## CALIFICACIÓN CREDITICIA

	PAB	USPP NOTES	Perspectiva
FITCH	BBB+	BBB+	Estable
DBRS	BBB	BBB	Estable

\*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y conciliación de la medida NIIF más comparable, véase Medidas Alternativas de Rendimiento en el Informe Anual Integrado (página 276)

## IRB (INDIA)

De acuerdo con la legislación india, la última información disponible corresponde al cierre del tercer trimestre del ejercicio fiscal 2026 de IRB (desde abril de 2025 hasta marzo de 2026), que comprende desde abril de 2025 hasta diciembre de 2025. A efectos comparativos, los estados financieros consolidados de Ferrovial incluyen la aportación de IRB correspondiente a los doce meses (de enero a diciembre de 2025).

### IRB INFRASTRUCTURE DEVELOPERS (IRB) (19,86%, PUESTA EN EQUIVALENCIA)

A diciembre de 2025, la cartera de proyectos del Grupo IRB (incluyendo Private y Public InvIT) cuenta en la actualidad con 27 proyectos de carreteras que incluyen 18 proyectos Operate and Transfer (BOT), 5 Operate-Transfer (TOT) y 4 Hybrid Annuity Model (HAM).

(Millones de euros)	S2 25	S2 24	VAR.	2025	2024	VAR.
Ventas	314	400	-21,5 %	716	894	-19,9 %
RBE Ajustado*	148	194	-23,6 %	313	449	-30,3 %
Margen RBE Ajustado*	47,2 %	48,5 %		43,7 %	50,2 %	
RE Ajustado*	93	139	-33,0 %	200	336	-40,3 %
Margen RE Ajustado*	29,7 %	34,8 %		28,0 %	37,5 %	

La caída de los ingresos se debió principalmente a la reducción de la actividad de construcción tras la finalización de VM1/Gandeva Ena y Palsit Dankuni, la práctica finalización de Ganga, así como al impacto positivo extraordinario de la reclamación de Yedeshi Aurangabad registrada en 2024.

En febrero de 2026, IRB completó la venta de Gandeva Ena (VM7 Expressway Private Limited), un activo HAM para el IRB InvIT Fund. IRB recibió 5.130 millones de rupias como contraprestación del 100% del capital social.

### IRB INFRASTRUCTURE TRUST (23,99%, PUESTA EN EQUIVALENCIA)\*\*

IRB Infrastructure Trust ("Private InvIT") gestiona una cartera de 12 autopistas en explotación y 1 en construcción en toda la India.

(Millones de euros)	S2 25	S2 24	VAR.	2025	2024	VAR.
Ventas	271	243	11,2 %	653	243	168,1 %
RBE Ajustado*	131	114	14,9 %	283	114	148,6 %
Margen RBE Ajustado*	48,3 %	46,7 %		43,3 %	46,7 %	
RE Ajustado*	104	73	42,6 %	211	73	188,3 %
Margen RE Ajustado*	38,5 %	30,0 %		32,3 %	30,0 %	

En noviembre de 2025, IRB Infrastructure Trust desbloqueó un capital de 49.000 millones de rupias mediante la venta y transferencia de su participación del 100% en Hapur Moradabad Tollway Limited, Kaithal Tollway Limited y Kishangarh Gulabpura Tollway Limited al IRB InvIT Fund.

En diciembre de 2025, IRB Infrastructure Trust incorporó el proyecto TOT-17 en el estado de Uttar Pradesh y pagó una tasa de concesión por adelantado de 92.700 millones de rupias por un periodo de 20 años.

En febrero de 2026, IRB Infrastructure Trust incorporó el proyecto TOT-18 en el estado de Orissa y pagará una tasa de concesión por adelantado de 30.870 millones de rupias por un periodo de 20 años.

## ACTIVOS EN CONSTRUCCIÓN

(Millones de euros)	CAPITAL INVERTIDO	CAPITAL COMPROMETIDO PENDIENTE	DEUDA NETA 100%	PARTICIP. CINTRA
Puesta en Equivalencia	739	155	1.614	
Anillo Vial Periférico	29	140	0	35,0 %
IRB Private InvIT	710	15	1.614	24,0 %

- Cintra firmó en noviembre de 2024 el contrato de concesión para desarrollar el proyecto **Anillo Vial Periférico de Lima (Perú)** bajo el formato de concesión con una inversión de 3.400 millones de dólares. Esta cantidad incluye aportaciones de fondos públicos por parte de la Administración. Ferrovial, a través Cintra, posee una participación del 35%. Este proyecto comprende el diseño, financiación, construcción, gestión y mantenimiento de una autopista urbana de peaje de 34,8 km.
- IRB Private InvIT (India):** el 27 de diciembre de 2024, IRB Private InvIT adquirió el 80,4% de Ganga Expressway. Cuando IRB Private InvIT adquiera el 19,6% restante de Ganga Expressway, se estima que la inversión de Ferrovial en IRB Private InvIT aumentará en 15 millones de euros.

## PROYECTOS EN LICITACIÓN

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

- En febrero de 2025, un consorcio liderado por Cintra fue preseleccionado para la licitación en la **I-285 East Express Lanes** en Atlanta (Georgia). El proyecto consiste en la implantación de Managed Lanes a lo largo de 30 millas del anillo vial con alta congestión; se prevé que la licitación se presente durante 1S 2026. Además, el Departamento de Transporte de Georgia espera publicar una Request for qualification (RFQ) para la **I-285 West Express Lanes** antes de finales de 2026, el proyecto se extenderá a lo largo de 11 millas.
- Asimismo, un consorcio dirigido por Cintra ha sido preseleccionado para la licitación del proyecto de la **I-24 Southeast Choice Lanes** en Tennessee; se prevé que la licitación se presente durante 1S 2026. El proyecto se extenderá a lo largo de 25 millas (Fase uno: 20 millas y Fase dos: 5 millas), abarcando la zona entre la I-40 en Nashville y la I-840 en Murfreesboro.
- En febrero de 2026, un consorcio liderado por Ferrovial fue preseleccionado para presentar oferta por el proyecto **I-77 South Express Lanes**. El proyecto añadirá 11 millas de carriles gestionados, y se prevé que la presentación de la oferta tenga lugar durante el primer semestre de 2027.
- Ferrovial continúa analizando otras oportunidades que podrían surgir en otros estados de EE.UU.

Además de estas oportunidades en EE.UU, Cintra se encuentra activa en otras zonas geográficas en las que podría realizar inversiones selectivas. Un ejemplo de esto fue la preselección de Cintra para licitar el proyecto de la **autopista D35** (República Checa) en diciembre de 2024, siguiendo un modelo concesional de pago por disponibilidad; se prevé que la licitación se presente durante 1S 2026. El proyecto implica la reconstrucción total de un tramo existente de 35 kilómetros de la D35, así como la explotación y el mantenimiento de este tramo y un tramo adyacente de 17 kilómetros reconstruido por terceros.

\*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y conciliación de la medida NIIF más comparable, véase Medidas Alternativas de Rendimiento en el Informe Anual Integrado (página 276)

\*\*IRB Infra.Trust: las cifras de 2024 reflejan únicamente seis meses de actividad tras la adquisición.

# Aeropuertos

## NTO EN JFK (49%, PUESTA EN EQUIVALENCIA) – EE.UU.

A 31 de diciembre de 2025, Ferrovial ha contribuido con 1.068 millones de dólares de capital al proyecto de la NTO (New Terminal One) en el Aeropuerto Internacional John F. Kennedy de Nueva York. Las aportaciones comprometidas de Ferrovial para el proyecto ascienden a 1.142 millones de dólares. La próxima aportación de capital, por importe de 74 millones de dólares, se producirá en 2026 y será la última prevista.

En cuanto al calendario, el contratista ha comunicado una fecha de finalización prevista actualizada para la primera fase de la construcción, que será en otoño de 2026, y el contrato de concesión finalizará en 2060.

Este fue un año crítico para el avance de la construcción de la NTO y el inicio de las actividades de preparación operativa y traslado del aeropuerto (ORAT).

A finales de año, el avance de la construcción se situaba en el 82%. En el último trimestre, se llevaron a cabo las primeras pruebas de este tipo en la primera puerta disponible. Además, NTO realizó importantes avances en la construcción y el diseño interior de varias salas VIP de aerolíneas, oficinas y espacios comerciales. Se avanzó en los trabajos de cableado de la infraestructura y se conectaron los centros de datos.

A fecha de esta publicación, NTO ha alcanzado 25 acuerdos con aerolíneas<sup>[1]</sup>, incluidos contratos firmados con 16 aerolíneas y 9 cartas de intenciones (LOI). Además, se están manteniendo conversaciones avanzadas con varias importantes aerolíneas internacionales.

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

(Millones de euros)	CAPITAL INVERTIDO	CAPITAL COMPROMETIDO PENDIENTE	DEUDA NETA 100%	PARTICIP. FERROVIAL
NTO	978	63	4.739	49 %

### Calificación crediticia

	Bonos verdes 2023	Bonos verdes 2024	Bonos verdes 2025	Perspectiva
Moody's	Baa3	Baa3	Baa3	Estable
Fitch	BBB-	BBB-	BBB-	Estable
Kroll	BBB-	BBB-	BBB-	Estable

## DALAMAN (60%, CONSOLIDACIÓN GLOBAL) – TURQUÍA

**Tráfico:** el número de pasajeros alcanzó hasta los 0,9 millones en 4T 2025, un +1,1% vs 4T 2024, debido al ligero aumento del tráfico nacional.

El **tráfico** se mostró resiliente comparación con 2024 (-1,1%), a pesar de las condiciones macroeconómicas y los retos geopolíticos en Oriente Medio que afectaron al tráfico internacional.

(Millones de euros)	4T25	4T24	VAR.	2025	2024	VAR.
Tráfico (millones de pasajeros)	0,9	0,9	1,1 %	5,6	5,6	-1,1 %
Ventas	16	15	6,9 %	85	82	3,6 %
RBE Ajustado*	11	10	6,0 %	66	64	2,5 %
Margen RBE Ajustado*	67,5 %	68,1 %		77,5 %	78,4 %	
RE Ajustado*	7	7	12,8 %	43	42	1,8 %
Margen RE Ajustado*	48,2 %	45,7 %		50,8 %	51,8 %	

Las **ventas** alcanzaron los 16 millones de euros en 4T 2025 (+6,9% vs 4T 2024), y +3,6% vs 2024, con una mejora del rendimiento no aéreo, principalmente de los duty free.

El **RBE ajustado** se situó en 11 millones de euros en 4T 2025 (+6,0% vs 4T 2024) y en +2,5% vs 2024.

El crecimiento del RBE ajustado refleja un sólido desempeño comercial, impulsado por las recientes mejoras en la distribución comercial del aeropuerto.

**Dividendos:** Ferrovial recibió 7 millones de euros de dividendos de Dalaman.

La **deuda neta de Dalaman** alcanzó los 59 millones de euros a 31 de diciembre de 2025 (70 millones de euros a 31 de diciembre de 2024).

## DESINVERSIONES DE HEATHROW Y AGS

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

El 28 de enero de 2025, Ferrovial finalizó la venta de su participación del 50% en **AGS** a Avalliance UK Limited por 450 millones de libras (533 millones de euros). Esto dio lugar a una plusvalía de 272 millones de euros.

\*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y conciliación de la medida NIIF más comparable, véase Medidas Alternativas de Rendimiento en el Informe Anual Integrado (página 276)

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

# Construcción

Ventas **7.653 M€** **+7,5 %** **Comparable\***

RE Ajustado\* **352 M€** **4,6 %** **Margen RE ajustado\***

Las **ventas** incrementaron un +7,5% comparable vs 2024, con un crecimiento destacado en Norteamérica del +11%. Norteamérica aportó el 35%, de las ventas, mientras que Polonia representó el 29%.

En 2025, el **RE ajustado de Construcción** ascendió a 352 millones de euros, alcanzando un margen RE ajustado del 4,6% (3,9% en 2024). La división ha mejorado muy positivamente en todas las subdivisiones en comparación con los trimestres anteriores, superando el objetivo estratégico promedio de largo plazo. Desglose por subdivisiones:

- **Budimex:** las ventas aumentaron un +4,4% comparable frente a 2024, lo que se atribuye principalmente al sólido rendimiento de los contratos de obras de construcción de Edificación, así como de la división de Servicios. El margen RE ajustado en 2025 se situó en 9,2%, por encima del 8,0% registrado en 2024. 4T superó la rentabilidad media gracias al impacto extraordinario de las modificaciones pertinentes de los contratos a largo plazo, junto con una mayor contribución de los contratos en fase avanzada, en los que se han mitigado con éxito los riesgos residuales. El segmento de Edificación destacó especialmente, tras haber implementado una estrategia de licitación selectiva y haber aprovechado las oportunidades en contratos militares y el programa Polish Deal. Además, el sólido rendimiento de los negocios de Estructuras de Acero y Mantenimiento de Carreteras contribuyó positivamente, junto con el impulso generado por la finalización de la fase de diseño en varios proyectos de Obra Civil, lo que ha permitido un avance significativo en su ejecución.
- **Webber:** las ventas aumentaron un +21,1% comparable frente a 2024, impulsado principalmente por la ejecución de proyectos de Obra Civil, gracias al aumento del número de contratos adjudicados en los últimos años. El margen RE ajustado fue del 3,2% en 2025, por encima del 3,0% alcanzado en 2024.
- **Ferrovial Construcción:** las ventas aumentaron un +2,8% comparable frente a 2024, debido principalmente a una mayor

contribución de Canadá y España, parcialmente compensada por la finalización de importantes contratos en Estados Unidos, como el proyecto del ferrocarril de alta velocidad de California y el túnel de Silvertown en el Reino Unido. El margen RE ajustado mantuvo la tendencia positiva observada en trimestres anteriores, mejorando hasta alcanzar un 2,4% en 2025 (1,8% en 2024), con mejoras generalizadas en todas las geografías, tanto por mitigación de riesgos en fases finales como por mejoras de rendimiento una vez los proyectos van dejando atrás sus fases iniciales. La rentabilidad en 2025 también se vio afectada por el importante esfuerzo de inversión en la licitación de proyectos en EE.UU. en los próximos años, así como por los costes relacionados con la digitalización y los sistemas informáticos.

## CARTERA EN 2025 Y VAR. COMPARABLE VS 2024:

(millones de euros)

**Comparable\*** **+23,7 %** **-9,0 %** **+9,8 %**



■ F. Construction ■ Budimex ■ Webber

La **cartera** alcanzó un nivel récord de 17.438 millones de euros en diciembre de 2025 (+10,1% en términos comparables frente a diciembre de 2024). El segmento de Obra civil continuó siendo el de mayor representación (69%) y mantuvo un criterio muy selectivo en su presentación a concursos. Norteamérica representó el 46% de la cartera, seguida de Polonia con un 22%.

La participación de la cartera de construcción (excluyendo Webber y Budimex) con otras áreas del Grupo alcanzó un 4% en diciembre de 2025 (6% en diciembre de 2024).

La cartera a diciembre de 2025 no incluye contratos pre-adjudicados ni pendientes del cierre comercial o financiero por importe de cerca de 2.500 millones de euros. Estos consisten principalmente en contratos de Budimex (1.755 millones de euros) y en Ferrovial Construcción (750 millones de euros), relacionados con el proyecto Anillo Vial Periférico en Perú.

## DETALLES PyG (millones de euros)

CONSTRUCCIÓN	4T 25	4T 24	VAR.	2025	2024	VAR.	Comparable*
Ventas	2.233	1.999	11,7 %	7.653	7.236	5,8 %	7,5 %
RBE Ajustado*	200	106	87,8 %	511	430	18,8 %	19,9 %
Margen RBE Ajustado*	8,9 %	5,3 %		6,7 %	5,9 %		
RE Ajustado*	150	81	84,9 %	352	284	24,0 %	24,2 %
Margen RE Ajustado*	6,7 %	4,1 %		4,6 %	3,9 %		
Cartera*/**				17.438	16.755	4,1 %	10,1 %
BUDIMEX	4T 25	4T 24	VAR.	2025	2024	VAR.	Comparable*
Ventas	718	607	18,4 %	2.246	2.119	6,0 %	4,4 %
RBE Ajustado*	104	63	65,8 %	251	207	21,3 %	19,4 %
Margen RBE Ajustado*	14,4 %	10,3 %		11,2 %	9,8 %		
RE Ajustado*	90	53	69,9 %	206	170	21,2 %	19,3 %
Margen RE Ajustado*	12,5 %	8,7 %		9,2 %	8,0 %		
Cartera*/**				4.048	4.389	-7,8 %	-9,0 %
WEBBER	4T 25	4T 24	VAR.	2025	2024	VAR.	Comparable*
Ventas	574	515	11,6 %	1.997	1.725	15,8 %	21,1 %
RBE Ajustado*	36	19	94,1 %	119	100	19,2 %	24,4 %
Margen RBE Ajustado*	6,3 %	3,6 %		6,0 %	5,8 %		
RE Ajustado*	20	15	34,3 %	63	52	21,0 %	25,9 %
Margen RE Ajustado*	3,6 %	3,0 %		3,2 %	3,0 %		
Cartera*/**				5.556	5.710	-2,7 %	9,8 %
F. CONSTRUCCIÓN	4T 25	4T 24	VAR.	2025	2024	VAR.	Comparable*
Ventas	940	877	7,1 %	3.409	3.392	0,5 %	2,8 %
RBE Ajustado*	60	25	138,3 %	141	123	14,2 %	17,1 %
Margen RBE Ajustado*	6,3 %	2,8 %		4,1 %	3,6 %		
RE Ajustado*	40	13	204,1 %	82	61	34,3 %	36,9 %
Margen RE Ajustado*	4,2 %	1,5 %		2,4 %	1,8 %		
Cartera*/**				7.834	6.657	17,7 %	23,7 %

\*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y conciliación de la medida NIIF más comparable, véase Medidas Alternativas de Rendimiento en el Informe Anual Integrado (página 276)\*\*Cartera vs. Diciembre 2024.

# Cuenta de resultados consolidada

## CUENTA DE RESULTADOS

(Millones de euros)	4T 25	4T 24	2025	2024
<b>Ventas</b>	<b>2.715</b>	<b>2.505</b>	<b>9.627</b>	<b>9.148</b>
<b>RBE Ajustado*</b>	<b>426</b>	<b>334</b>	<b>1.457</b>	<b>1.342</b>
Amortización de inmovilizado	-151	-100	-490	-441
<b>RE Ajustado*</b>	<b>276</b>	<b>234</b>	<b>967</b>	<b>901</b>
Deterioros y enajenación de inmovilizado	-64	2.043	210	2.208
<b>Resultado operativo</b>	<b>211</b>	<b>2.277</b>	<b>1.177</b>	<b>3.109</b>
<b>Resultado financiero</b>	<b>-123</b>	<b>483</b>	<b>-365</b>	<b>274</b>
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-109	-106	-424	-411
Resultado financiero de ex-proyectos de infraestructuras	-14	589	59	685
Puesta en equivalencia	74	47	258	238
<b>Resultado antes de impuestos Actividades Continuas</b>	<b>162</b>	<b>2.807</b>	<b>1.070</b>	<b>3.621</b>
Impuesto sobre beneficios	98	-66	60	-145
<b>Resultado Neto Actividades Continuas</b>	<b>260</b>	<b>2.741</b>	<b>1.130</b>	<b>3.476</b>
Resultado Neto Actividades Discontinuas	2	5	20	14
<b>Resultado Neto del ejercicio</b>	<b>262</b>	<b>2.746</b>	<b>1.150</b>	<b>3.490</b>
Resultado Neto atribuido a los intereses minoritarios	-65	-81	-262	-251
<b>Resultado Neto atribuido a la Sociedad dominante</b>	<b>197</b>	<b>2.665</b>	<b>888</b>	<b>3.239</b>

**Ventas:** 9.627 millones de euros (+8,6 % comparable) apoyado en el incremento de los ingresos de Autopistas (+13,7 % comparable) y una mayor contribución de Construcción (+7,5 % comparable).

**RBE ajustado:** 1.457 millones de euros (+12,2 % comparable) mostrando una mayor contribución de Autopistas (+12,2 % comparable), en particular las autopistas estadounidenses con un RBE ajustado de 974 millones de euros (+7,5 % frente a 2024). Construcción mostró un rendimiento destacable en términos de rentabilidad (+19,9 % en términos comparables).

El RBE ajustado de otros incluyó una pérdida reconocida de 36 millones de euros, debido principalmente a un fallo puntual en las plantas de tratamiento de residuos en Reino Unido. Este importe incluye las pérdidas de RBE incurridas durante la sustitución completa de los tubos del sobrecalentador. Las obras se ejecutaron con éxito en 4T 2025 y la planta volvió a funcionar y alcanzó los niveles de rendimiento previstos. En diciembre de 2025, Thalia Group llegó a un acuerdo con el Consejo de la Isla de Wight para la rescisión anticipada de dicho contrato a finales de marzo de 2026.

**Amortización:** -11,1% hasta los -490 millones de euros, debido principalmente al aumento del tráfico y al CapEx previstos para la sustitución de infraestructuras en Autopistas, así como al incremento de la actividad de Construcción.

**Deterioros y enajenación de inmovilizado:** 210 millones de euros correspondientes a la venta de la totalidad de su participación en AGS y al negocio de servicios de minería en Chile.

**Resultado financiero:** -365 millones de euros de gastos financieros en 2025 frente a 274 millones de euros de ingresos financieros en 2024, relacionados principalmente con la disminución del resultado financiero de ex-proyectos de infraestructuras.

- **Proyectos ex-infraestructuras:** 59 millones de euros (685 millones de euros en 2024). En 2024, los resultados incluyeron un impacto positivo de 547 millones de euros relacionado con el reconocimiento de la participación restante del 5,25% en Heathrow como activo financiero, tras la desinversión del 20% de la participación. Adicionalmente, una menor remuneración en efectivo debido a la evolución de los tipos de interés.
- **Proyectos de infraestructuras:** -424 millones de euros (-411 millones de euros en 2024), relacionados principalmente con la menor remuneración en efectivo de las *Managed Lanes* después de la distribución de efectivo, parcialmente compensada por la variación positiva en los resultados de Autopistas debido al efecto del tipo de cambio.

**Resultado de filiales por puesta en equivalencia** alcanzó los 258 millones de euros netos de impuestos (238 millones de euros en 2024).

(Millones de euros)	4T 25	4T 24	VAR.	2025	2024	VAR.
Autopistas	71	45	56,4 %	246	226	9,0 %
407 ETR	51	46	9,5 %	217	188	15,7 %
IRB**	24	3	n.s.	25	13	98,8 %
IRB Private Invit**	-2	-8	74,0 %	-6	-8	25,5 %
Otros	-2	4	-147,2 %	10	34	-70,0 %
Aeropuertos	2	3	-10,8 %	11	9	22,2 %
Construcción	0	0	n.s.	1	0	n.s.
Otros	0	0	100,0 %	-0	3	n.s.
<b>Total</b>	<b>74</b>	<b>47</b>	<b>55,3 %</b>	<b>258</b>	<b>238</b>	<b>8,2 %</b>

## VENTAS

(Millones de euros)	4T 25	4T 24	VAR.	2025	2024	VAR.	Comparable*
Autopistas	353	340	3,9 %	1.374	1.256	9,4 %	13,7 %
Aeropuertos	26	17	54,4 %	111	91	22,9 %	23,3 %
Construcción	2.233	1.999	11,7 %	7.653	7.236	5,8 %	7,5 %
Energía	115	96	20,3 %	339	270	25,7 %	26,8 %
Otros	-12	54	-121,2 %	150	296	-49,3 %	-17,8 %
<b>Ventas</b>	<b>2.715</b>	<b>2.505</b>	<b>8,4 %</b>	<b>9.627</b>	<b>9.148</b>	<b>5,2 %</b>	<b>8,6 %</b>

## RBE AJUSTADO\*

(Millones de euros)	4T 25	4T 24	VAR.	2025	2024	VAR.	Comparable*
Autopistas	239	246	-2,9 %	990	918	7,7 %	12,2 %
Aeropuertos	4	-2	258,9 %	37	26	41,2 %	8,3 %
Construcción	200	106	87,8 %	511	430	18,8 %	19,9 %
Energía	7	2	275,4 %	3	2	44,6 %	67,6 %
Otros	-23	-18	-30,2 %	-83	-34	-141,1 %	-86,1 %
<b>RBE Ajustado*</b>	<b>426</b>	<b>334</b>	<b>27,6 %</b>	<b>1.457</b>	<b>1.342</b>	<b>8,6 %</b>	<b>12,2 %</b>

## RE AJUSTADO\*

(Millones de euros)	4T 25	4T 24	VAR.	2025	2024	VAR.	Comparable*
Autopistas	150	186	-19,3 %	719	686	4,9 %	9,5 %
Aeropuertos	1	-5	113,0 %	14	4	241,3 %	16,4 %
Construcción	150	81	84,9 %	352	284	24,0 %	24,2 %
Energía	3	-2	267,2 %	-12	-11	-4,5 %	-12,9 %
Otros	-28	-26	-8,3 %	-106	-62	-73,0 %	-57,7 %
<b>RE Ajustado*</b>	<b>276</b>	<b>234</b>	<b>17,8 %</b>	<b>967</b>	<b>901</b>	<b>7,3 %</b>	<b>10,6 %</b>

**Impuestos:** el impuesto de sociedades de 2025 se situó en 60 millones de euros (-145 millones de euros en 2024) que se compone de un gasto de 26 millones de euros a partir de 2025 y unos ingresos de 86 millones de euros procedentes del reconocimiento de créditos fiscales de años anteriores. Hay varios factores que afectan al impuesto de sociedades de 2025, entre los que destacan los siguientes:

- El resultado de las empresas puestas en equivalencia debe excluirse al incluirse neto de impuestos (258 millones de euros).
- Régimen de transparencia fiscal (172 millones de euros), que se relaciona principalmente con ganancias/pérdidas en proyectos concesionales en EE.UU., que se integran por integración global, pero su gasto/crédito fiscal asociado se reconoce únicamente en función de la participación de Ferrovial en las mismas, ya que estas sociedades tributan bajo reglas de transferencia fiscal, por lo que los accionistas son los contribuyentes según su participación en la concesión.

Tras excluir los ajustes mencionados en el resultado fiscal, el tipo efectivo del impuesto de sociedades resultante es del 4%. Para más información, consulte la nota 2.7 de los Estados Financieros.

El **resultado neto de las actividades** se situó en 1.130 millones de euros en 2025 (3.476 millones de euros en 2024).

El **resultado neto de actividades discontinuadas** se situó en 20 millones de euros se corresponde con las cantidades variables (*earn-outs*) tras el proceso de desinversión de la antigua división de Servicios.

El **resultado neto atribuido a la matriz** alcanzó los 888 millones de euros en 2025 (3.239 millones en 2024).

\*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y conciliación de la medida NIIF más comparable, véase Medidas Alternativas de Rendimiento en el Informe Anual Integrado (página 276)\*\*IRB e IRB Private Invit incluye 6 meses (julio-diciembre) en lugar de 3 meses (octubre-diciembre) para el último trimestre del año (Q4) debido a la última información disponible.

# Estados Consolidados de Situación Financiera

(Millones de euros)	DIC-2025	DIC-2024	(Millones de euros)	DIC-2025	DIC-2024
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>20.110</b>	<b>21.327</b>	<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>7.665</b>	<b>8.120</b>
Fondo de comercio de consolidación	412	500	Patrimonio neto atribuido a los accionistas	5.908	6.075
Activos intangibles	127	128	Patrimonio neto atribuido a los socios externos	1.757	2.045
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	12.509	14.147			
Activos modelo intangible	12.360	13.989			
Activos modelo cuenta a cobrar	149	158			
Inversiones inmobiliarias	0	0	<b>PASIVOS NO CORRIENTES</b>	<b>13.291</b>	<b>14.578</b>
Inmovilizado material	1.012	772	Ingresos a distribuir en varios ejercicios	1.187	1.375
Derecho de uso	296	238	Provisiones para pensiones	4	4
Inversiones en sociedades asociadas	3.955	3.023	Otras provisiones	395	353
Activos Financieros no corrientes	475	1.139	Pasivo arrendamiento a largo plazo	219	165
Inversiones a largo plazo con empresas asociadas	113	101	Deuda financiera	9.356	10.092
Caja restringida y otros activos financieros no corrientes	262	401	Deuda financiera proyectos de infraestructuras	7.433	8.256
Resto de cuentas a cobrar	100	637	Deuda financiera resto de sociedades	1.923	1.836
Impuestos diferidos	958	1.159	Otras deudas	1.112	1.279
Derivados financieros a valor razonable	366	221	Impuestos diferidos	889	1.239
			Derivados financieros a valor razonable	129	71
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>7.310</b>	<b>7.672</b>	<b>PASIVOS CORRIENTES</b>	<b>6.464</b>	<b>6.301</b>
Existencias	540	492	Pasivo arrendamiento a corto plazo	86	80
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes	41	48	Deuda financiera	1.071	1.196
Clientes y otras cuentas a cobrar	2.245	2.228	Deuda financiera proyectos de infraestructuras	184	143
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	1.761	1.625	Deuda financiera resto de sociedades	887	1.053
Otros deudores	484	603	Derivados financieros a valor razonable	22	61
Otros activos financieros a corto plazo	0	0	Pasivos por impuestos sobre sociedades	48	80
Tesorería e inversiones financieras temporales	4.271	4.828	Deudas por operaciones de tráfico	4.180	3.902
Sociedades proyectos de infraestructuras	201	175	Acreedores comerciales	1.803	1.781
Caja restringida	29	18	Otras deudas no comerciales	1.824	1.619
Resto de tesorería y equivalentes	172	157	Other short-term payables	553	502
Resto de sociedades	4.070	4.653	Provisiones para operaciones de tráfico	929	958
Derivados financieros a valor razonable	17	20	Pasivos clasif. mantenidos para la venta	128	24
Activos clasificados como mantenidos para la venta	196	56			
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>27.420</b>	<b>28.999</b>	<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>27.420</b>	<b>28.999</b>

## ESTADOS CONSOLIDADOS DE SITUACIÓN FINANCIERA

### Activo Corriente

7.310 M€

27 %

28 %

### Patrimonio neto

7.665 M€

### Activo No Corriente

20.110 M€

73 %

48 %

### Pasivo No Corriente

13.291 M€

24 %

### Pasivo Corriente

6.464 M€

# Deuda neta consolidada

## DEUDA NETA CONSOLIDADA\*

(Millones de euros)	DIC-25	DIC-24
Caja y equivalentes ex proyectos de infraestructura	-4.070	-4.653
Deuda financiera corriente y no corriente y Otros ex proyectos de infraestructura	2.810	2.889
Otros de sociedades ex-proyectos de infraestructuras**	-81	-30
<b>Deuda Neta Consolidada de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras</b>	<b>-1.341</b>	<b>-1.794</b>
Caja y equivalentes Proyectos de infraestructura	-201	-175
Deuda financiera corriente y no corriente y Otros Proyectos de infraestructura	7.617	8.400
Otros de sociedades de proyectos de infraestructuras***	-183	-369
<b>Deuda Neta Consolidada de sociedades de proyectos de infraestructuras</b>	<b>7.234</b>	<b>7.856</b>
<b>Deuda Neta Consolidada</b>	<b>5.893</b>	<b>6.061</b>

## DEUDA CONSOLIDADA

DIC-25 (Millones de euros)	Sociedades de ex-proyectos de infraestructuras	Sociedades de proyectos de infraestructuras	Consolidado
Deuda financiera corriente y no corriente	2.810	7.617	10.427
% fijo	99,2 %	95,9 %	96,8 %
% variable	0,8 %	4,1 %	3,2 %
Tipo medio	2,0 %	4,5 %	3,9 %
Vencimiento medio (años)	3	18	14

## VARIACIÓN EN LA DEUDA NETA CONSOLIDADA\*\*\*\*

(en millones de euros)	A 31 de diciembre de 2025			
	Variación Deuda Neta Consolidada (1+2+3)	Sociedades de ex-proyectos de infraestructuras (1)	Sociedades de proyectos de infraestructuras (2)	Eliminaciones intragrupo (3)
Flujo de caja de (utilizado en) operaciones	1.926	1.285	1.107	-466
Flujo de caja de (utilizado en) inversión	-891	-682	-357	147
Flujo de actividad	1.035	603	750	-319
Flujo de caja de (utilizado en) de financiación	-1.483	-1.087	-714	319
Efecto del tipo de cambio en el efectivo y equivalentes de efectivo	-99	-91	-8	0
Variación de tesorería y equivalentes por cambios en el perímetro de consolidación	-10	-7	-3	0
Variación de tesorería y equivalentes de operaciones discontinuadas	0	0	0	0
<b>FLUJOS DE TESORERÍA (VARIACIÓN DE TESORERÍA Y EQUIVALENTES) (A)</b>	<b>-557</b>	<b>-583</b>	<b>26</b>	<b>0</b>
<b>TESORERÍA Y EQUIVALENTES AL INICIO DEL EJERCICIO (B)</b>	<b>4.828</b>	<b>4.653</b>	<b>175</b>	<b>0</b>
<b>TESORERÍA Y EQUIVALENTES A FINAL DEL EJERCICIO (C=A+B)</b>	<b>4.271</b>	<b>4.070</b>	<b>201</b>	<b>0</b>
<b>DEUDA A CORTO Y LARGO PLAZO Y OTROS COMPONENTES DE LA DEUDA NETA CONSOLIDADA AL INICIO DEL EJERCICIO (D)</b>	<b>11.288</b>	<b>2.889</b>	<b>8.400</b>	<b>0</b>
Variación de la deuda a corto y largo plazo (E)	-861	-79	-782	0
<b>OTROS COMPONENTES DE DEUDA NETA CONSOLIDADA AL INICIO DEL EJERCICIO (F)</b>	<b>-399</b>	<b>-30</b>	<b>-369</b>	<b>0</b>
Variación de tesorería restringida no corriente	139	11	128	0
Variación de saldos de operaciones de cobertura a plazo	-5	-5	0	0
Variación de saldos Cross currency swaps	2	2	0	0
Variación de saldos intragrupo	0	-59	59	0
Variación de otros activos financieros a corto plazo	0	0	0	0
<b>Otros cambios en la deuda neta consolidada (G)</b>	<b>136</b>	<b>-51</b>	<b>187</b>	<b>0</b>
<b>OTROS COMPONENTES DE DEUDA NETA CONSOLIDADA A FINAL DEL PRIMER SEMESTRE DEL EJERCICIO (H=G+F)</b>	<b>-263</b>	<b>-81</b>	<b>-182</b>	<b>0</b>
<b>DEUDA A CORTO Y LARGO PLAZO Y OTROS COMPONENTES DE LA DEUDA NETA CONSOLIDADA A FINAL DEL PRIMER SEMESTRE DEL EJERCICIO (I=D+E+H)</b>	<b>10.164</b>	<b>2.729</b>	<b>7.435</b>	<b>0</b>
Variación en Deuda Neta Consolidada (G+E-A)	-168	454	-621	0
<b>DEUDA NETA CONSOLIDADA AL INICIO DEL EJERCICIO (D-B+F)</b>	<b>6.061</b>	<b>-1.794</b>	<b>7.856</b>	<b>0</b>
<b>DEUDA NETA CONSOLIDADA A FINAL DEL EJERCICIO (I-C)</b>	<b>5.893</b>	<b>-1.341</b>	<b>7.234</b>	<b>0</b>

# Deuda neta consolidada de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras

## DEUDA NETA CONSOLIDADA\*

Caja y equivalentes ex-proyectos de infraestructura	-4.070 M€
Deuda financiera corriente y no corriente y Otros ex proyectos de infraestructura	2.729 M€
<b>Deuda Neta Ex Proyectos de infraestructura</b>	<b>-1.341 M€</b>

## LIQUIDEZ\*

(Millones de euros)	DIC-25
Caja y equivalentes	4.070
Deuda no dispuesta	1.008
Otros	10
<b>Total Liquidez ex proyectos de infraestructura</b>	<b>5.088</b>

## VENCIMIENTOS DE DEUDA (millones de euros)

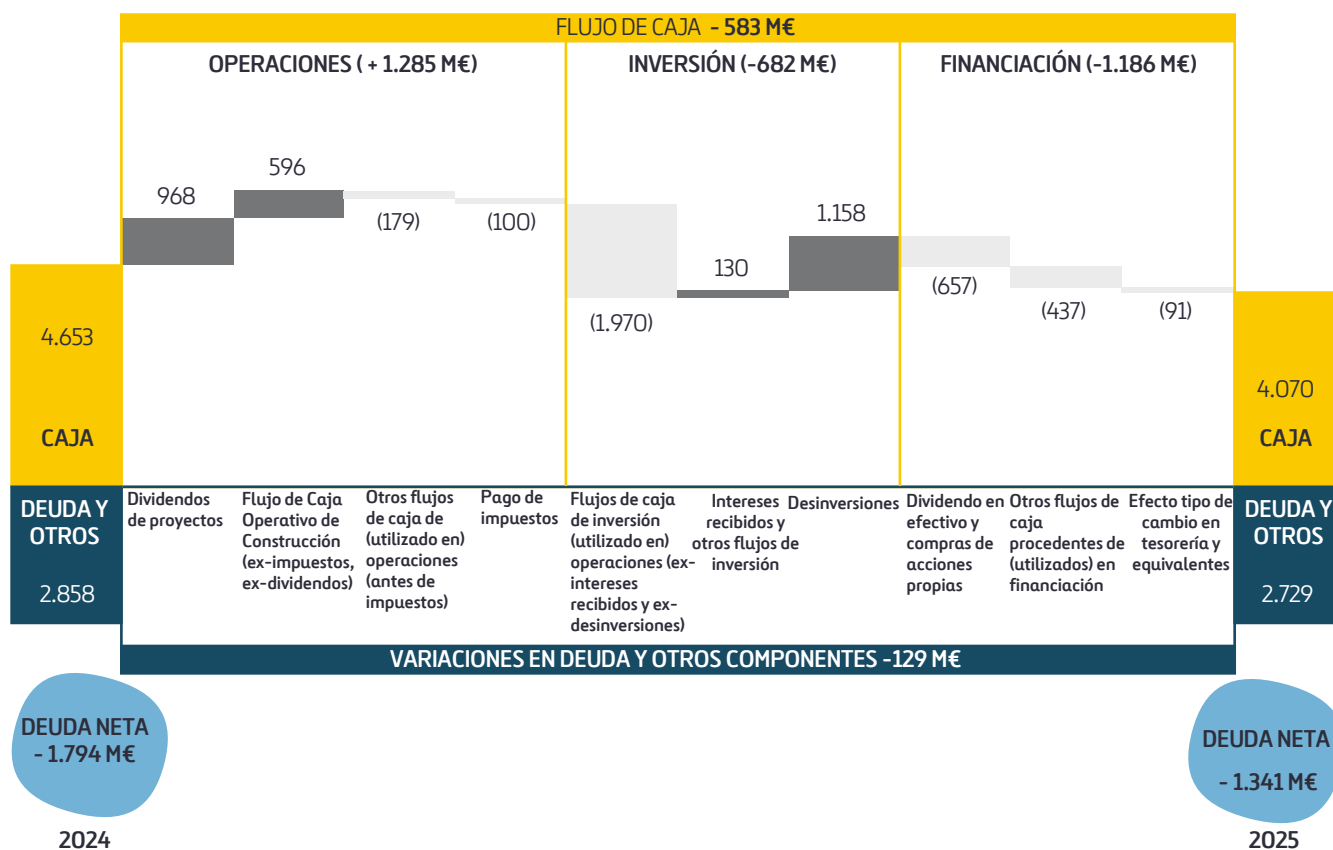
2026*	2027	2028	> 2029
839	60	500	1.413

(\* En 2026, la deuda ex-proyectos de infraestructuras incluye ECP (Euro Commercial Paper) con saldo contable restante a 31 de diciembre de 2025 de 100 millones de euros con un tipo medio de 2,040% y vencimiento en 2026.

## CALIFICACIÓN CREDITICIA

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

\*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y conciliación de la medida NIIF más comparable, véase Medidas Alternativas de Rendimiento en el Informe Anual Integrado (página 276) \*\*Otras sociedades ex-proyectos de infraestructuras incluyen caja restringida no corriente, saldos de cobertura de forwards y cross currency swaps, saldos de posiciones intragrupo y otros activos financieros a corto plazo, como se explica en la sección 2.1 (Deuda Neta Consolidada) del apéndice de Medidas Alternativas de Rendimiento. \*\*\*Otras sociedades de proyectos de infraestructura incluyen préstamos a corto y largo plazo, caja restringida no corriente y saldos de posiciones intragrupo, como se explica en la sección 2.1 (Deuda Neta Consolidada) del apéndice de Medidas Alternativas de Rendimiento consultar la sección de Medidas Alternativas de Rendimiento.

**VARIACIÓN EN LA DEUDA NETA CONSOLIDADA DE SOCIEDADES DE EX-PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS (MILLONES DE EUROS)\*/\*\***


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

La deuda neta consolidada de Ferrovial incluye la deuda neta consolidada al 100% que alcanzaba -733 millones de euros en diciembre 2024 y -655 millones de euros en diciembre 2025.

La tesorería y equivalentes de sociedades ex-proyectos de infraestructuras alcanzó los 4.070 millones de euros en diciembre de 2025 frente a 4.653 millones de euros en diciembre de 2024. Los principales factores de este cambio han sido:

- **Dividendos de proyectos** por 968 millones de euros, de los cuales 880 millones de euros procedían de Autopistas, incluyendo 452 millones de euros de 407 ETR, 281 millones de euros de las *Managed Lanes* de Texas, 89 millones de euros de I-66 y 33 millones de euros de I-77. Además, Energía distribuyó 54 millones de euros correspondientes al retorno de capital invertido en la planta fotovoltaica de Texas. La división de Aeropuertos distribuyó 30 millones de euros, incluyendo 16 millones de euros de Heathrow, 7 millones de euros de Dalaman y 7 millones de euros del contrato de mantenimiento del aeropuerto de Doha.
- **El flujo de caja de operaciones de Construcción (antes de impuestos y excluyendo dividendos)** alcanzó los 596 millones de euros, registró un sólido aumento, impulsado por la estacionalidad del capital circulante en el 4T en Polonia y España, y se vio reforzado por los pagos anticipados y las compensaciones recibidas en Estados Unidos y Canadá.
- **Los pagos de impuestos** alcanzaron los -100 millones de euros, incluyendo 47 millones de euros del impuesto sobre sociedades en Budimex.
- **Las inversiones** alcanzaron -1.970 millones de euros, principalmente relacionados con la participación adicional del 5,06% adquirida en 407 ETR (1.271 millones de euros), los 236 millones de euros de las aportaciones de capital en NTO, y la adquisición del proyecto Milano Solar por 17 millones de euros.
- **Los intereses recibidos y otros flujos de inversión** ascendieron a 130 millones de euros, principalmente por la remuneración en efectivo.
- **Las desinversiones** alcanzaron los 1.158 millones de euros, impulsadas por la venta de Heathrow (539 millones de euros) y la venta de AGS (533 millones de euros), junto con la venta del negocio de servicios de minería en Chile por 24 millones de euros y el pago diferido por la venta de Serveo de 15 millones de euros.
- **Dividendos en efectivo y compras de acciones propias** por valor de -657 millones de euros en 2025, (-831 millones de euros en 2024), incluyendo -156 millones de euros del dividendo en efectivo y -501 millones de euros de recompras de acciones. Siguiendo los estándares de mercado, **los dividendos declarados (626 millones de euros en 2025)** se calculan en función del precio de la acción en el momento de su entrega a los accionistas. Este importe puede diferir del reflejado en el estado de flujos de caja, ya que las acciones en autocartera vinculadas al dividendo flexible (*scrip dividend*) se adquieren al precio de la acción vigente en cada transacción, mientras que el importe distribuido a los accionistas en el marco de nuestros programas de *scrip dividend* se calcula en función del precio de la acción en el momento de la entrega. Para más información sobre cada uno de los programas de *scrip dividend* de 2025, véase el Apéndice I.
- **Otros flujos de caja procedentes de (utilizados en) financiación** ascendieron a -437 millones de euros, incluidos el reembolso de la línea de crédito renovable (-250 millones de euros), la reducción de Euro Commercial Paper (-200 millones de euros), los arrendamientos financieros (-121 millones de euros), dividiendo a minoritarios (-77 millones de euros) y el pago de intereses (-64 millones de euros), parcialmente compensados por la emisión del bono convertible (350 millones de euros).
- **Efecto de tipo de cambio en la caja y equivalentes** por -91 millones de euros, principalmente por el dólar. A diciembre de 2025, Ferrovial tiene nacionales de coberturas de tipos de cambio por importe de 2.847 millones de euros en dólares y 538 millones de euros en dólares canadienses, con los valores de *mark-to-market* correspondientes de 140 millones de euros y 7 millones de euros, respectivamente (un total de 147 millones de euros). Estos importes no se incluyen en la posición neta de tesorería.

\*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y conciliación de la medida NIIF más comparable, véase Medidas Alternativas de Rendimiento en el Informe Anual Integrado (página 276)

# Flujo de caja consolidado

2025 (millones de euros)	FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO	Sociedades de ex-proyectos de infraestructuras	Sociedades de proyectos de infraestructuras	Eliminaciones intragrupo
RBE Ajustado*	1.457	313	1.157	-13
Dividendos de proyectos	502	968	0	-466
Otros flujos de operaciones	63	103	-53	13
<b>Flujo de caja de (utilizado en) operaciones (antes de impuestos)</b>	<b>2.023</b>	<b>1.385</b>	<b>1.104</b>	<b>-466</b>
Pago de impuestos del ejercicio	-97	-100	3	0
<b>Flujo de caja de (utilizado en) operaciones</b>	<b>1.926</b>	<b>1.285</b>	<b>1.107</b>	<b>-466</b>
Inversión	-2.289	-1.970	-466	147
Intereses recibidos y otros flujos de inversión	240	130	109	0
Desinversión	1.158	1.158	0	0
<b>Flujo de caja de (utilizado en) inversiones</b>	<b>-891</b>	<b>-682</b>	<b>-357</b>	<b>147</b>
<b>Flujo de actividad</b>	<b>1.035</b>	<b>603</b>	<b>750</b>	<b>-319</b>
Flujo de intereses pagados	-455	-64	-391	0
Dividendo en efectivo y compra de autocartera	-657	-657	0	0
Dividendo en efectivo	-156	-156	0	0
Compra de autocartera	-501	-501	0	0
Otras adquisiciones de acciones propias	0	0	0	0
Resto remuneración accionistas minoritarios participadas	-367	-77	-756	466
Otros flujos de financiación	-2	-289	434	-147
<b>Flujo de caja de (utilizado en) financiación</b>	<b>-1.483</b>	<b>-1.087</b>	<b>-714</b>	<b>319</b>
Efecto de tipo de cambio en tesorería y equivalentes	-99	-91	-8	0
Cambios en tesorería y equivalentes por cambios de perímetro	-10	-7	-3	0
<b>Variación de tesorería y equivalentes</b>	<b>-557</b>	<b>-583</b>	<b>26</b>	<b>0</b>
Tesorería y equivalentes al inicio del ejercicio	4.828	4.653	175	0
Tesorería y equivalentes al final del ejercicio	4.271	4.070	201	0

2024 (millones de euros)	FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO	Sociedades de ex-proyectos de infraestructuras	Sociedades de proyectos de infraestructuras	Eliminaciones intragrupo
RBE Ajustado*	1.342	269	1.075	-2
Dividendos de proyectos	363	947	0	-584
Otros flujos de operaciones	-221	-168	-55	2
<b>Flujo de caja de (utilizado en) operaciones (antes de impuestos)</b>	<b>1.485</b>	<b>1.048</b>	<b>1.021</b>	<b>-584</b>
Pago de impuestos del ejercicio	-192	-187	-5	0
<b>Flujo de caja de (utilizado en) operaciones</b>	<b>1.293</b>	<b>861</b>	<b>1.016</b>	<b>-584</b>
Inversión	-1.697	-1.591	-184	79
Intereses recibidos y otros flujos de inversión	428	170	258	0
Desinversión	2.582	2.582	0	0
<b>Flujo de caja de (utilizado en) inversiones</b>	<b>1.314</b>	<b>1.161</b>	<b>74</b>	<b>79</b>
<b>Flujo de actividad</b>	<b>2.606</b>	<b>2.022</b>	<b>1.089</b>	<b>-505</b>
Flujo de intereses pagados	-464	-86	-377	0
Dividendo en efectivo y compra de autocartera	-831	-831	0	0
Dividendo en efectivo	-130	-130	0	0
Compra de autocartera	-701	-701	0	0
Otras adquisiciones de acciones propias	-272	-272	0	0
Resto remuneración accionistas minoritarios participadas	-444	-114	-911	580
Otros flujos de financiación	-580	-672	167	-75
<b>Flujo de caja de (utilizado en) financiación</b>	<b>-2.591</b>	<b>-1.975</b>	<b>-1.121</b>	<b>505</b>
Efecto de tipo de cambio en la caja y equivalentes	59	54	5	0
Cambios en tesorería y equivalentes por cambios de perímetro	-35	-32	-3	0
<b>Cambios en la caja y equivalentes de actividades discontinuadas</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Variación de tesorería y equivalentes</b>	<b>39</b>	<b>68</b>	<b>-29</b>	<b>0</b>
Tesorería y equivalentes al inicio del ejercicio	4.789	4.585	204	0
Tesorería y equivalentes al final del ejercicio	4.828	4.653	175	0

\*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y conciliación de la medida NIIF más comparable, véase Medidas Alternativas de Rendimiento en el Informe Anual Integrado (página 276)

## FLUJO DE CAJA DE SOCIEDADES DE EX-PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS\*

### Flujo de caja de (utilizado en) operaciones e inversiones

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

2025 (millones de euros)	Flujo de caja de (utilizado en) operaciones	Flujo de caja de (utilizado en) inversiones	Total	2024 millones de euros	Flujo de caja de (utilizado en) operaciones	Flujo de caja de (utilizado en) inversiones	Total
Proyectos de Autopistas**	880	-1.317	-437	Proyectos de Autopistas**	895	-426	468
Proyectos de Aeropuertos**	30	837	866	Proyectos de Aeropuertos**	8	1.486	1.493
Construcción	597	-166	431	Construcción	291	-113	178
Energía	85	-95	-10	Energía	1	-102	-101
Otros***	-207	-71	-278	Otros***	-146	147	0
Intereses recibidos y otros flujos de inversión	0	130	130	Intereses recibidos y otros flujos de inversión	0	170	170
<b>Total antes de pago de impuestos</b>	<b>1.385</b>	<b>-682</b>	<b>703</b>	<b>Total antes de pago de impuestos</b>	<b>1.048</b>	<b>1.161</b>	<b>2.209</b>
Pago de impuestos del ejercicio	-100	0	-100	Pago de impuestos del ejercicio	-187	0	-187
<b>Total</b>	<b>1.285</b>	<b>-682</b>	<b>603</b>	<b>Total</b>	<b>861</b>	<b>1.161</b>	<b>2.022</b>

\*\*El flujo de caja operativa de Autopista y Aeropuertos se refiere a los dividendos

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

### Flujo de caja de (utilizado en) operaciones

A 31 de diciembre de 2025, el flujo de caja de (utilizado en) operaciones de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras antes de impuestos ascendía a 1.385 millones de euros, frente a 1.048 millones de euros en 2024, debido al aumento del flujo de caja de operaciones procedente de las actividades de Construcción y Energía, junto con mayores dividendos procedentes de Aeropuertos.

Flujo de caja de (utilizado en) operaciones	2025	2024
Proyectos de Autopistas**	880	895
Proyectos de Aeropuertos**	30	8
Construcción	597	291
Energía	85	1
Otros***	-207	-146
<b>Flujo de operaciones antes impuestos</b>	<b>1.385</b>	<b>1.048</b>
Pago Impuesto de sociedades	-100	-187
<b>Total</b>	<b>1.285</b>	<b>861</b>

\*\*El flujo de caja operativa de Autopista y Aeropuertos se refiere a los dividendos

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

### Detalle del flujo de caja de Construcción:

Construcción (millones de euros)	2025	2024
RBE Ajustado*	511	430
RBE Ajustado de sociedades de proyectos de infraestructuras	12	8
RBE Ajustado de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras	499	422
Dividendos de proyectos	1	34
Otros flujos de operaciones de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras (antes de impuestos)	97	-164
<b>Flujo de caja de (utilizado en) operaciones de sociedades de ex-proyectos de infraestructuras (antes de impuestos)</b>	<b>597</b>	<b>291</b>

Los dividendos recibidos de proyectos alcanzaron los 968 millones de euros en 2025 (947 millones de euros en 2024).

(Millones de euros)	2025	2024
Autopistas	880	895
Aeropuertos	30	8
Energía	54	4
Otros	4	7
<b>Total</b>	<b>968</b>	<b>947</b>

Los dividendos procedentes de proyectos de Autopistas alcanzaron los 880 millones de euros en 2025 (895 millones de euros en 2024). En 2024, la cifra de dividendos incluía el primer dividendo de I-77 (205 millones de euros) e I-66 (89 millones de euros).

Dividendos de Autopistas (millones de euros)	2025	2024
407 ETR	452	321
NTE	120	103
LBJ	59	54
NTE 35 W	102	87
I-77	33	205
I-66	89	89
IRB	1	7
IRB Private InvIT	5	4
Autopistas irlandesas	0	2
Autopistas portuguesas	1	1
Autopistas australianas	5	7
Autopistas españolas	7	10
Resto	5	5
<b>Total</b>	<b>880</b>	<b>895</b>

Los dividendos procedentes de proyectos de Aeropuertos se situaron en 30 millones de euros en 2025, incluyendo 16 millones de euros procedentes del aeropuerto de Heathrow.

Dividendos de Aeropuertos (millones de euros)	2025	2024
Heathrow	16	0
FMM	7	8
Dalaman	7	0
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>8</b>

\*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y conciliación de la medida NIIF más comparable, véase Medidas Alternativas de Rendimiento en el Informe Anual Integrado (página 276)

### Flujo de caja de (utilizado en) inversiones

2025 (millones de euros)	Inversión	Desinversión	Flujo de caja de (utilizado en) inversión
Autopistas	-1.317	0	-1.317
Aeropuertos	-236	1.073	837
Construcción	-172	6	-166
Energía	-95	0	-95
Otros	-149	78	-71
Intereses recibidos y otros flujos de inversión	130	0	130
<b>Total</b>	<b>-1.840</b>	<b>1.158</b>	<b>-682</b>

2024 (millones de euros)	Inversión	Desinversión	Flujo de caja de (utilizado en) inversión
Autopistas	-738	311	-426
Aeropuertos	-521	2.006	1.486
Construcción	-123	10	-113
Energía	-102	0	-102
Otros	-108	254	147
Intereses recibidos y otros flujos de inversión	170	0	170
<b>Total</b>	<b>-1.421</b>	<b>2.582</b>	<b>1.161</b>

### FLUJO DE CAJA DE SOCIEDADES DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS\*

#### Flujo de caja de (utilizado en) operaciones

En cuanto al flujo de caja de las sociedades concesionarias de proyectos de infraestructuras, 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.

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

(Millones de euros)	2025	2024
Autopistas	1.063	955
Resto	44	60
<b>Total flujo de operaciones</b>	<b>1.107</b>	<b>1.016</b>

### Flujo de caja de (utilizado en) inversiones

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

Este cambio se debió principalmente a las inversiones en proyectos de Energía consignadas en la partida "Otros", así como al aumento de las inversiones en NTE asociadas a las obras de mejora de capacidad ejecutadas en 2024 y 2025. En 2024, los gastos de capital en NTE 35W correspondieron principalmente al Segmento 3C.

(Millones de euros)	2025	2024
LBJ	-5	-6
NTE	-139	-83
NTE 35W	-3	-27
I-77	-5	-7
I-66	-5	-3
Autopistas españolas	-4	-5
Resto	0	0
<b>Total Autopistas</b>	<b>-161</b>	<b>-131</b>
Resto	-305	-55
<b>Total proyectos</b>	<b>-466</b>	<b>-185</b>
Subvenciones de capital	0	0
Intereses recibidos y otros flujos de inversión	109	258
<b>Flujo de caja de (utilizado en) inversiones</b>	<b>-357</b>	<b>73</b>

#### Flujo de caja de (utilizado en) financiación

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

El flujo de intereses corresponde a los intereses pagados por las sociedades concesionarias, así como otras comisiones y costes en 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)	2025	2024
Autopistas España	-41	-45
Autopistas EE.UU.	-298	-309
Resto autopistas	0	0
<b>Total autopistas</b>	<b>-339</b>	<b>-354</b>
Resto	-52	-24
<b>Flujo de intereses pagados</b>	<b>-390</b>	<b>-377</b>

\*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y conciliación de la medida NIIF más comparable, véase Medidas Alternativas de Rendimiento en el Informe Anual Integrado (página 276)

# Anexo I – Dividendo flexible, dividendo en efectivo, recompra y amortización de acciones

## DIVIDENDOS FLEXIBLES

### Primer dividendo flexible

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

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

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

### Segundo dividendo flexible

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

Ferrovial también anunció el (i) 23 de octubre de 2025 que el dividendo por acción del capital social de Ferrovial asciende a 0,4769 euros; y el (ii) 20 de noviembre de 2025 que el ratio del segundo dividendo flexible a cuenta era de una (1) acción de Ferrovial nueva por cada 114,8368 acciones de Ferrovial existentes (el "Ratio").

En consecuencia, conforme al Ratio, Ferrovial entregó 5.128.453 acciones propias de Ferrovial en el dividendo flexible, lo que no supondrá ningún cambio en el capital social total emitido de Ferrovial.

## DIVIDENDO EN EFECTIVO

El 25 de noviembre de 2025, Ferrovial declaró un dividendo en efectivo a cuenta adicional total de aproximadamente 56 millones de euros. El 3 de diciembre de 2025 anunció el dividendo de 0,0770 euros por acción de Ferrovial.

## RECOMPRA Y AMORTIZACIÓN DE ACCIONES

### Programa de recompra de agosto de 2024 a mayo de 2025

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

El 13 de diciembre de 2024, Ferrovial anunció la ampliación del programa del 23 de agosto de 2024 hasta el 30 de mayo de 2025 y un aumento del importe máximo de 300 millones de euros, con lo que el importe máximo total asciende a 600 millones de euros.

Durante 2025, Ferrovial adquirió un total de 6.300.460 acciones en virtud de este programa de recompra por un importe total de 266 millones de euros.

### Programa de recompra de junio de 2025 a diciembre de 2025

El 14 de marzo de 2025, la Sociedad anunció un programa de recompra de acciones de hasta 15 millones de acciones por un importe máximo de 500 millones de euros, con el fin de recomprar acciones de Ferrovial, reduciendo el capital social emitido de Ferrovial.

El 12 de diciembre de 2025, Ferrovial anunció el fin de este programa de recompra de acciones, en virtud del cual había adquirido un total de 4.200.000 acciones por un importe total de 207 millones de euros.

### Programa de recompra de diciembre 2025 a octubre de 2026

El 12 de diciembre de 2025, Ferrovial anunció un nuevo programa de recompra con los siguientes términos:

- Finalidad: recomprar acciones de Ferrovial en el contexto de acciones relacionadas con proyectos futuros en consonancia con los objetivos estratégicos que Ferrovial pretende alcanzar, para proyectos industriales u otras operaciones o acciones corporativas que impliquen la cesión o enajenación de acciones propias.
- Inversión máxima: 800 millones de euros. En ningún caso el número de acciones a adquirir en virtud del nuevo programa de recompra excederá de 15 millones de acciones de Ferrovial, lo que representa aproximadamente del 2,04% del capital social emitido de Ferrovial hasta la fecha de este anuncio.
- Duración: el nuevo programa de recompra ha sido autorizado para el periodo comprendido entre el 15 de diciembre de 2025 y el 15 de octubre de 2026 (ambas fechas incluidas), sin perjuicio de la capacidad de Ferrovial para ampliar la duración del programa en vista de las circunstancias imperantes y en interés de la Sociedad y de sus partes interesadas.
- Ferrovial se reserva el derecho a poner fin al nuevo programa de recompra, de conformidad con la legislación aplicable si, con anterioridad a su plazo, se hubiera alcanzado el importe máximo de inversión o el número máximo de acciones autorizadas, o si cualquier otra circunstancia así lo aconsejase.

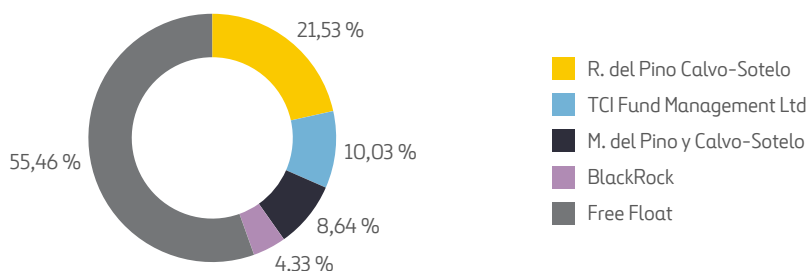
A 31 de diciembre de 2025, Ferrovial ha recomprado un total de 506.000 acciones por un importe total de 285 millones de euros.

### Cancelación de acciones ordinarias

El 6 de octubre de 2025, Ferrovial anunció que ha acordado cancelar un máximo de 10.500.000 acciones propias, por lo que el número exacto de acciones que se cancelarán lo determinará Ferrovial. Además, el 18 de diciembre de 2025, Ferrovial acordó cancelar otras 460 acciones propias. La eficacia de estas cancelaciones está sujeta a la determinación del número exacto de acciones que se cancelarán en el primer tramo y a la finalización de todos los trámites necesarios de conformidad con la normativa que regula la reducción del capital social emitido de Ferrovial.

# Anexo II – Estructura accionarial

Esta información se basa en las participaciones significativas de Ferrovial SE (es decir, participaciones iguales o superiores al 3% del capital social emitido) inscritas en el registro público de la Autoridad Holandesa de los Mercados Financieros (AFM - Autoriteit Financiële Markten) a 31 de diciembre de 2025:



# Anexo III – Detalles por autopistas

## AUTOPISTAS – CONSOLIDACIÓN GLOBAL

(Millones de euros)	TRÁFICO (Millones de Transacciones)			VENTAS			RBE AJUSTADO*			MARGEN RBE AJUSTADO*		DEUDA NETA*	
	2025	2024	VAR.	2025	2024	VAR.	2025	2024	VAR.	2025	2024	2025	PARTICIP.
<b>Integración Global</b>													
NTE	37	39	-4,7 %	286	276	3,4 %	246	244	0,9 %	86,0 %	88,1 %	1.261	63,0 %
LBJ	46	46	-0,1 %	216	208	3,9 %	178	171	4,4 %	82,7 %	82,3 %	1.735	54,6 %
NTE 35W	52	51	2,9 %	325	296	9,8 %	260	246	5,8 %	80,1 %	83,1 %	1.397	53,7 %
I-77	42	43	-2,0 %	115	98	16,6 %	71	64	11,5 %	62,2 %	65,1 %	396	72,2 %
I-66	35	32	7,4 %	268	228	17,4 %	218	181	20,3 %	81,4 %	79,5 %	1.489	55,7 %
<b>TOTAL USA</b>				<b>1.209</b>	<b>1.107</b>	<b>9,3 %</b>	<b>974</b>	<b>906</b>	<b>7,5 %</b>			<b>6.278</b>	
Autema**	19.446	17.405	11,7 %	81	73	10,7 %	72	65	11,3 %	89,0 %	88,5 %	541	76,3 %
Aravia**	41.690	39.811	4,7 %	44	34	29,8 %	37	25	48,1 %	82,5 %	72,3 %	-37	100,0 %
<b>TOTAL SPAIN</b>				<b>125</b>	<b>107</b>	<b>16,8 %</b>	<b>108</b>	<b>89</b>	<b>21,5 %</b>			<b>504</b>	
Via Libre				9	16	-40,5 %	1	3	-58,1 %	12,2 %	17,3 %	-6	84,0 %
<b>TOTAL PORTUGAL</b>				<b>9</b>	<b>16</b>	<b>-40,5 %</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>-58,1 %</b>			<b>-6</b>	
<b>TOTAL MATRICES Y OTROS***</b>				<b>31</b>	<b>27</b>	<b>14,9 %</b>	<b>-94</b>	<b>-79</b>	<b>-18,4 %</b>			<b>11</b>	
<b>TOTAL AUTOPISTAS</b>				<b>1.374</b>	<b>1.256</b>	<b>9,4 %</b>	<b>990</b>	<b>918</b>	<b>7,7 %</b>	<b>72,0 %</b>	<b>73,1 %</b>	<b>6.787</b>	

\*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y conciliación de la medida NIIF más comparable, véase Medidas Alternativas de Rendimiento en el Informe Anual Integrado (página 276)

\*\*Tráfico en IMD (Intensidad media diaria)

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

## AUTOPISTAS – PUESTA EN EQUIVALENCIA

(Millones de euros)	TRÁFICO (IMD)			VENTAS			RBE			RDO. PUESTA EQUIVALENCIA			DEUDA NETA	
	2025	2024	VAR.	2025	2024	VAR.	2025	2024	VAR.	2025	2024	VAR.	2025	PARTICIP.
<b>Puesta en Equivalencia</b>														
407 ETR (Km recorridos, millones)	2.819	2.658	6,1 %	1.272	1.151	10,6 %	1.068	997	7,2 %	217	188	15,7 %	6.528	48,3 %
M4*		38.121	n.a.		29	n.a.		16	n.a.		2	n.a.		
M3*		45.156	n.a.		10	n.a.		5	n.a.		0	n.a.		
A-66 Benavente Zamora*					21	n.a.		18	n.a.		3	n.a.		
Serrano Park*					5	n.a.		3	n.a.		0	n.a.		
Silvertown Tunnel				63	49	28,7 %	56	49	15,9 %	2	2	39,8 %	1.350	22,5 %
Ruta del Cacao				141	135	4,0 %	115	118	-2,9 %	6	7	-9,3 %	282	30,0 %
EMESA**				34	200	-83,1 %	4	114	-96,4 %	-3	11	-122,8 %	15	10,0 %
IRB				716	894	-19,9 %	313	449	-30,3 %	25	13	98,8 %	1.050	19,9 %
IRB Private InvIT				653	243	168,1 %	283	114	148,6 %	-6	-8	25,5 %	1.614	24,0 %
Toowoomba				24	26	-8,3 %	5	3	101,3 %	2	1	89,5 %	187	40,0 %
OSARs				6	7	-12,7 %	5	6	-14,6 %	1	2	-19,2 %	179	50,0 %
Zero ByPass (Bratislava)				38	40	-4,1 %	32	33	-3,8 %	1	2	-34,3 %	748	35,0 %

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

\*\*En diciembre de 2025, el Ayuntamiento de Madrid adquirió la participación del 20% en Calle 30 que anteriormente mantenía EMESA (Ferrovial mantiene una participación del 50% en EMESA).

# Anexo IV – PyG principales activos de infraestructuras

## AUTOPISTAS

### 407 ETR

(Millones de dólares canadienses)	2025	2024	VAR.
Ventas	2.009	1.705	17,8 %
RBE	1.687	1.478	14,2 %
Margen RBE	84,0 %	86,7 %	
RE	1.577	1.372	15,0 %
Margen RE	78,5 %	80,4 %	
Resultado financiero	-472	-429	-10,0 %
Resultado antes de impuestos	1.105	942	17,2 %
Impuesto de sociedades	-294	-250	-17,7 %
Resultado neto	811	692	17,1 %
Aportación a puesta por equivalencia de Ferrovial (millones de euros)	217	188	15,7 %

### NTE

(Millones de dólares americanos)	2025	2024	VAR.
Ventas	323	299	8,1 %
RBE Ajustado*	278	264	5,5 %
Margen RBE Ajustado*	86,0 %	88,1 %	
RE Ajustado*	229	233	-1,8 %
Margen RE Ajustado*	70,7 %	77,8 %	
Resultado financiero	-49	-57	13,7 %
Resultado neto	176	173	1,9 %
Aportación a Ferrovial**	98	101	-2,6 %

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

### LBJ

(Millones de dólares americanos)	2025	2024	VAR.
Ventas	244	225	8,6 %
RBE Ajustado*	202	185	9,2 %
Margen RBE Ajustado*	82,7 %	82,3 %	
RE Ajustado*	162	150	7,7 %
Margen RE Ajustado*	66,4 %	67,0 %	
Resultado financiero	-84	-82	-1,5 %
Resultado neto	77	66	16,0 %
Aportación a Ferrovial**	37	33	11,0 %

\*\*Activo integrado globalmente, contribución al resultado neto (millones de euros). 54,60% participación

### NTE 35W

(Millones de dólares americanos)	2025	2024	VAR.
Ventas	368	320	14,7 %
RBE Ajustado*	294	266	10,6 %
Margen RBE Ajustado*	80,1 %	83,1 %	
RE Ajustado*	242	226	7,3 %
Margen RE Ajustado*	66,0 %	70,5 %	
Resultado financiero	-88	-83	-5,6 %
Resultado neto	152	140	8,5 %
Aportación a Ferrovial**	72	70	3,8 %

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

### I-77

(Millones de dólares americanos)	2025	2024	VAR.
Ventas	130	107	21,9 %
RBE Ajustado*	81	69	16,5 %
Margen RBE Ajustado*	62,2 %	65,1 %	
RE Ajustado*	70	59	19,3 %
Margen RE Ajustado*	54,1 %	55,3 %	
Resultado financiero	-30	-25	-20,5 %
Resultado neto	40	34	18,4 %
Aportación a Ferrovial**	26	23	13,3 %

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

### I-66

(Millones de dólares americanos)	2025	2024	VAR.
Ventas	303	247	22,7 %
RBE Ajustado*	246	196	25,7 %
Margen RBE Ajustado*	81,4 %	79,5 %	
RE Ajustado*	151	116	30,5 %
Margen RE Ajustado*	49,9 %	46,9 %	
Resultado financiero	-133	-124	-7,2 %
Resultado neto	18	-8	n.s.
Aportación a Ferrovial**	9	-4	n.s.

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

### IRB Infrastructure Developers (IRB)

(Millones de euros)	2025	2024	VAR.	COMPARABLE*
Ventas	716	894	-19,9 %	-12,8 %
RBE Ajustado*	313	449	-30,3 %	-24,1 %
Margen RBE Ajustado*	43,7 %	50,2 %		
RE Ajustado*	200	336	-40,3 %	-34,9 %
Margen RE Ajustado*	28,0 %	37,5 %		
Resultado financiero	-183	-215	14,9 %	7,3 %
Puesta en equivalencia	123	-33	n.s.	n.s.
Resultado antes de impuestos	140	88	60,3 %	74,6 %
Impuesto de sociedades	-15	-37	59,7 %	56,1 %
Resultado neto	125	50	148,8 %	170,9 %
Aportación a puesta por equivalencia de Ferrovial (millones de euros)	25	13	98,8 %	-109,6 %

### IRB Infrastructure Trust (Private InvIT)

(Millones de euros)	2025	2024	VAR.	COMPARABLE*
Ventas	653	243	168,1 %	192,0 %
RBE Ajustado*	283	114	148,6 %	170,8 %
Margen RBE Ajustado*	43,3 %	46,7 %		
RE Ajustado*	211	73	188,3 %	214,0 %
Margen RE Ajustado*	32,3 %	30,0 %		
Resultado financiero	-245	-114	-115,4 %	134,6 %
Resultado antes de impuestos	-128	-41	-214,8 %	-8,4 %
Impuesto de sociedades	102	6	n.s.	-30,3 %
Resultado neto	-26	-35	25,5 %	-4,6 %
Aportación a puesta por equivalencia de Ferrovial (millones de euros)	-6	-8	25,5 %	-4,6 %

IRB Infrastructure Trust: Las cifras de 2024 reflejan solo seis meses de actividad tras la adquisición.

\*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y conciliación de la medida NIIF más comparable, véase Medidas Alternativas de Rendimiento en el Informe Anual Integrado (página 276)

## AEROPUERTOS

### DALAMAN

(Millones de euros)	2025	2024	VAR.
Ventas	85	82	3,6 %
RBE Ajustado*	66	64	2,5 %
Margen RBE Ajustado*	77,5 %	78,4 %	
Amortizaciones y deterioros	-23	-22	-3,8 %
RE Ajustado*	43	42	1,8 %
Margen RE Ajustado*	50,8 %	51,8 %	
Resultado financiero	-30	-25	-21,1 %
Rtdo. antes de impuestos	13	17	-26,3 %
Impuesto de sociedades	-25	42	-160,3 %
Resultado neto	-12	59	-120,9 %
Resultado Atribuido a Ferrovial*	-7	35	-120,9 %

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

\*Medida financiera distinta de la NIIF. Para la definición y conciliación de la medida NIIF más comparable, véase Medidas Alternativas de Rendimiento en el Informe Anual Integrado (página 276)

## Anexo V – Evolución del tipo de cambio

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

	TIPO DE CAMBIO (CIERRE BALANCE)	Var. 2025-2024	TIPO DE CAMBIO MEDIO (PYG)	Var. 2025-2024
Libra Esterlina	0,8724	5,5 %	0,8569	1,2 %
Dólar Americano	1,1736	13,4 %	1,1307	4,5 %
Dólar Canadiense	1,6100	8,1 %	1,5787	6,5 %
Zloty Polaco	4,2194	-1,4 %	4,2394	-1,5 %
Dólar Australiano	1,7590	5,1 %	1,7524	6,8 %
INR - Rupia India	105,4919	18,3 %	98,5983	8,9 %