

The background of the page is a photograph of a construction site, showing a complex network of steel beams and structural elements. The entire image is overlaid with a semi-transparent yellow filter. The text is positioned on the left side of the page, starting with a large number '6.' followed by the title in all caps.

6. CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS



INDICE

I	A	ESTADO CONSOLIDADO DE SITUACIÓN FINANCIERA DE LOS EJERCICIOS 2023 Y 2022	349
	B	CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA DE LOS EJERCICIOS 2023 Y 2022	351
	C	ESTADO CONSOLIDADO DE RESULTADO GLOBAL DE LOS EJERCICIOS 2023 Y 2022	352
	D	ESTADO CONSOLIDADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DE LOS EJERCICIOS 2023 Y 2022	353
	E	ESTADO CONSOLIDADO DE FLUJO DE CAJA DE LOS EJERCICIOS 2023 Y 2022	354
	F	NOTAS A LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS DEL EJERCICIO 2023	355
<hr/>			
		SECCIÓN 1: BASES DE PRESENTACIÓN Y PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN	355
	1.1.	BASES DE PRESENTACIÓN, ACTIVIDADES DE LA SOCIEDAD Y PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN	356
	1.2.	SITUACIÓN ECONÓMICA ACTUAL Y EVALUACIÓN DEL PRINCIPIO DE EMPRESA EN FUNCIONAMIENTO	364
	1.3.	POLÍTICAS CONTABLES	365
	1.4.	TIPO DE CAMBIO	376
	1.5.	INFORMACIÓN POR SEGMENTOS	377
		SECCIÓN 2: RESULTADOS DEL EJERCICIO	379
	2.1.	INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	380
	2.2.	OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN	381
	2.3.	GASTOS DE PERSONAL	381
	2.4.	DETERIORO Y ENAJENACIONES	383
	2.5.	RESULTADO FINANCIERO	383
	2.6.	PARTICIPACIÓN EN BENEFICIOS DE SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA	384
	2.7.	GASTO POR IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES E IMPUESTOS DIFERIDOS	385
	2.8.	RESULTADO DE ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	390
	2.9.	RESULTADO DE MINORITARIOS	391
	2.10.	RESULTADO NETO Y RESULTADO POR ACCIÓN	392
		SECCIÓN 3: ACTIVOS NO CORRIENTES	393
	3.1.	FONDO DE COMERCIO Y ADQUISICIONES	395
	3.2.	ACTIVOS INTANGIBLES	396
	3.3.	INVERSIONES EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	397
	3.4.	INMOVILIZADO MATERIAL	399
	3.5.	INVERSIONES EN ASOCIADAS	400
	3.6.	ACTIVOS FINANCIEROS NO CORRIENTES	406
	3.7.	DERECHOS DE USO POR ACTIVOS EN ARRENDAMIENTO Y PASIVOS ASOCIADOS	407
		SECCIÓN 4: CAPITAL CIRCULANTE	409
	4.1.	EXISTENCIAS	410
	4.2.	DEUDORES Y OTRAS CUENTAS A COBRAR A CORTO PLAZO	410
	4.3.	ACREEDORES Y OTRAS CUENTAS A PAGAR A CORTO PLAZO	411
	4.4.	INFORMACIÓN RELATIVA A SALDOS DE BALANCE DE CONTRATOS CON CLIENTES Y OTROS DESGLOSES RELATIVOS A LA NIIF 15	412
		SECCIÓN 5: ESTRUCTURA DE CAPITAL Y FINANCIACIÓN	414
	5.1.	PATRIMONIO NETO	415
	5.2.	DEUDA NETA CONSOLIDADA	421
	5.3.	FLUJO DE CAJA	428
	5.4.	GESTIÓN DE RIESGOS FINANCIEROS Y CAPITAL	429
	5.5.	DERIVADOS FINANCIEROS A VALOR RAZONABLE	432
		SECCIÓN 6: OTROS DESGLOSES	437
	6.1.	INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	437
	6.2.	DÉFICIT DE PENSIONES	437
	6.3.	PROVISIONES	437
	6.4.	OTRAS DEUDAS A LARGO PLAZO	439
	6.5.	PASIVOS Y ACTIVOS CONTINGENTES Y COMPROMISOS	439
	6.6.	RETRIBUCIONES DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN Y DE LA ALTA DIRECCIÓN	446
	6.7.	SISTEMAS RETRIBUTIVOS VINCULADOS A LA ACCIÓN	447
	6.8.	INFORMACIÓN SOBRE OPERACIONES CON PARTES VINCULADAS	451
	6.9.	HONORARIOS AUDITORES	452
	6.10.	ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE	454
	6.11.	ANEXOS	454
		SECCIÓN 7: EXPLICACIÓN AÑADIDA PARA TRADUCCIÓN AL ESPAÑOL	465
II		ESTADOS FINANCIEROS INDIVIDUALES	
	A	Balance de la Sociedad	468
	B	Cuenta de pérdidas y ganancias de la Sociedad	469
	C	Políticas contables utilizadas en la preparación de los estados financieros de la Sociedad	470
	1	Notas al balance de la Sociedad	475
	2	Notas a la cuenta de pérdidas y ganancias de la Sociedad	491

A. ESTADO CONSOLIDADO DE SITUACIÓN FINANCIERA DE FERROVIAL SE A 31 DE DICIEMBRE DE 2023 Y 2022

Activos (millones de euros)	Nota	2023	2022 (*)
Activos no corrientes		19.328	18.925
Fondo de comercio	3.1	475	480
Activos intangibles	3.2	122	138
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	3.3	13.495	13.667
Activos modelo intangible		13.333	13.504
Activos modelo cuenta a cobrar		162	163
Inmovilizado material	3.4	594	479
Activos por derecho de uso	3.7	196	183
Inversiones en asociadas	3.5	2.038	1.951
Activos financieros no corrientes	3.6	1.148	1.095
Préstamos otorgados a sociedades asociadas		262	246
Activos no corrientes	5.2	628	597
Otras cuentas a cobrar		258	252
Activos por impuestos diferidos	2.7	1.006	784
Derivados financieros a valor razonable largo plazo	5.5	254	148
Activos corrientes		6.990	7.419
Existencias	4.1	458	476
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes		35	19
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	4.2	1.677	1.608
Clientes por ventas y prestaciones de servicios		1.353	1.300
Otras cuentas a cobrar a corto plazo		324	308
Otros activos financieros a corto plazo		–	–
Tesorería y equivalentes	5.2	4.789	5.130
Sociedades de proyectos de infraestructuras		204	168
Caja restringida		31	38
Resto de tesorería y equivalentes		173	130
Sociedades exproyectos		4.585	4.962
Derivados financieros a valor razonable corto plazo	5.5	31	184
Activos clasificados como mantenidos para la venta	1.1.5	–	2
TOTAL ACTIVOS		26.318	26.344

Pasivos y patrimonio neto (millones de euros)	Nota	2023	2022 (*)
Patrimonio neto	5.1	5.879	6.353
Patrimonio neto atribuible a los accionistas		3.766	4.113
Patrimonio neto atribuible a los socios externos		2.113	2.240
Pasivos no corrientes		14.664	14.612
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	6.1	1.334	1.410
Planes de beneficios para los empleados	6.2	3	2
Provisiones a largo plazo	6.3	268	416
Pasivos por arrendamientos a largo plazo	3.7	141	120
Deuda financiera	5.2	10.423	10.776
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		7.852	7.893
Obligaciones y deudas de sociedades exproyectos		2.571	2.883
Otras cuentas a pagar	6.4	1.310	898
Impuestos diferidos	2.7	1.086	924
Derivados financieros a valor razonable largo plazo	5.5	99	66
Pasivos corrientes		5.775	5.379
Pasivos por arrendamiento a corto plazo	3.7	59	64
Deuda financiera	5.2	942	877
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		63	74
Obligaciones y deudas de sociedades exproyectos		879	803
Derivados financieros a valor razonable	5.5	34	47
Pasivos por impuesto sobre las ganancias corrientes		83	30
Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	4.3	3.646	3.431
Acreedores comerciales		1.698	1.663
Anticipos de clientes y obra certificada por anticipado		1.529	1.364
Otras cuentas a pagar a corto plazo		419	404
Provisiones a corto plazo	6.3	1.011	930
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO		26.318	26.344

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

Las notas adjuntas forman parte del estado consolidado de situación financiera a 31 de diciembre de 2023 y 2022.

B. CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA DE FERROVIAL SE CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS CERRADOS A 31 DE DICIEMBRE DE 2023, 2022 Y 2021.

Cuenta de pérdidas y ganancias (millones de euros)	Nota	2023	2022 (*)	2021
Ingresos		8.514	7.551	6.910
Otros ingresos de explotación		1	2	1
Cifra de ventas y otros ingresos de explotación	2.1	8.515	7.553	6.911
Consumos		1.047	1.197	1.085
Otros gastos de explotación	2.2	4.878	4.182	3.923
Gastos de personal	2.3	1.599	1.446	1.293
Total gastos de explotación		7.524	6.825	6.301
Dotaciones a la amortización de inmovilizado		401	299	270
Deterioro y enajenación de inmovilizado	2.4	35	(6)	1.139
Resultado de explotación		625	423	1.479
Resultado financiero financiación		(328)	(243)	(220)
Resultado derivados y otros resultados financieros		(44)	(122)	(87)
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras		(372)	(365)	(307)
Resultado financiero financiación		111	1	(27)
Resultado derivados y otros resultados financieros		77	44	(1)
Resultado financiero sociedades exproyectos		188	45	(28)
Resultado financiero	2.5	(184)	(320)	(335)
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	2.6	215	165	(178)
Resultado antes de impuestos procedente de actividades continuadas		656	268	966
Ingreso/(Gasto) por impuesto de sociedades	2.7	(42)	(30)	9
Resultado neto de impuestos procedente de actividades continuadas		614	238	975
Resultado neto de impuestos procedente de actividades discontinuadas		16	64	361
Resultado neto		630	302	1.336
Resultado neto del ejercicio atribuido a socios externos	2.9	(170)	(117)	(138)
Resultado neto del ejercicio atribuido a la sociedad dominante		460	185	1.198
Resultado neto por acción atribuido a la sociedad dominante (en euros)	Diluido	0,62	0,24	1,63
	2.10 Básico	0,62	0,24	1,63
Resultado neto por acción atribuido a las actividades continuadas de la sociedad dominante (en euros)	Diluido	0,60	0,16	1,14
	Básico	0,60	0,16	1,14

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

Las notas adjuntas forman parte de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada correspondiente a los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021.

C. ESTADOS CONSOLIDADOS DE RESULTADO GLOBAL DE FERROVIAL SE CORRESPONDIENTES A LOS EJERCICIOS CERRADOS A 31 DE DICIEMBRE DE 2023, 2022 Y 2021.

(Millones de euros)	Nota	2023	2022 (*)	2021
a) Resultado neto		630	302	1.336
Atribuidos a la sociedad dominante		460	185	1.198
Atribuido a socios externos		170	117	138
b) Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	5.1	(119)	456	180
Sociedades integración global		(98)	333	131
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	5.5	20	193	11
Impacto en reservas de planes de prestación definida		—	—	—
Diferencias de conversión		(92)	160	114
Efecto impositivo		(26)	(20)	6
Sociedades mantenidas para la venta		(5)	(8)	27
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura		(6)	—	4
Impacto en reservas de planes de prestación definida		—	—	—
Diferencias de conversión		—	(8)	24
Efecto impositivo		1	—	(1)
Sociedades puesta en equivalencia		(16)	131	22
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura		12	236	45
Impacto en reservas de planes de prestación definida		—	—	33
Diferencias de conversión		(33)	(29)	(32)
Efecto impositivo		5	(76)	(24)
c) Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias	5.1	8	131	1
Sociedades integración global		(3)	(47)	12
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias	5.5	(4)	(62)	16
Efecto impositivo		1	15	(4)
Sociedades mantenidas para la venta		11	178	3
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		13	179	4
Efecto impositivo		(2)	(1)	(1)
Sociedades puesta en equivalencia		—	—	(14)
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		—	—	(14)
Efecto impositivo		—	—	—
a)+ b)+ c) TOTAL RESULTADO GLOBAL		519	889	1.517
Atribuidos a la sociedad dominante		388	707	1.395
Atribuido a socios externos		131	182	122

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

Las notas adjuntas forman parte de los estados consolidados de resultado global correspondientes a los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021.

D. ESTADOS DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CONSOLIDADOS DE FERROVIAL SE CORRESPONDIENTES A LOS EJERCICIOS CERRADOS A 31 DE DICIEMBRE DE 2023, 2022 Y 2021

(Millones de euros)	Capital social	Prima de emisión/fusión	Acciones propias	Otros instrumentos de patrimonio	Ajustes por cambios de valor	Resultados acumulados y otras reservas	Atribuido a los accionistas	Atribuido a socios externos	Total patrimonio neto
Saldo a 31.12.20	147	647	(13)	506	(1.496)	3.359	3.150	640	3.790
Resultado consolidado del ejercicio 2021	–	–	–	–	–	1.198	1.198	138	1.336
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el	–	–	–	–	196	–	196	(16)	180
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias	–	–	–	–	1	–	1	–	1
Total ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio	–	–	–	–	197	1.198	1.395	122	1.517
Acuerdo dividendo flexible	3	3	–	–	–	(34)	(28)	–	(28)
Otros dividendos	–	–	–	–	–	–	–	(270)	(270)
Operaciones de autocartera	(3)	(432)	(111)	–	–	111	(435)	–	(435)
Retribución al accionista	–	(429)	(111)	–	–	77	(463)	(270)	(733)
Ampliaciones y reducciones de capital	–	–	–	–	–	–	–	28	28
Sistemas retributivos vinculados a la acción	–	–	–	–	–	(22)	(22)	–	(22)
Otros movimientos	–	–	–	–	–	(5)	(5)	–	(5)
Otras transacciones	–	–	–	–	–	(27)	(27)	28	1
Emissiones de obligaciones perpetuas subordinadas	–	–	–	1	–	(8)	(7)	–	(7)
Variaciones de perímetro	–	–	–	–	–	(9)	(9)	1.270	1.261
Saldo a 31.12.2021	147	218	(124)	507	(1.299)	4.590	4.039	1.790	5.829
Resultado consolidado del ejercicio 2022	–	–	–	–	–	185	185	117	302
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el	–	–	–	–	391	–	391	65	456
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias	–	–	–	–	131	–	131	–	131
Total ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio	–	–	–	–	522	185	707	182	889
Acuerdo dividendo flexible	3	–	–	–	–	(135)	(132)	–	(132)
Otros dividendos	–	–	–	–	–	–	–	(160)	(160)
Operaciones de autocartera	(5)	(218)	98	–	–	(321)	(446)	–	(446)
Retribución al accionista	(2)	(218)	98	–	–	(456)	(578)	(160)	(738)
Ampliaciones y reducciones de capital	–	–	–	–	–	–	–	356	356
Sistemas retributivos vinculados a la acción	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Otros movimientos	–	–	–	–	–	41	41	5	46
Otras transacciones	–	–	–	–	–	41	41	361	402
Emissiones de obligaciones perpetuas subordinadas	–	–	–	1	–	(9)	(8)	–	(8)
Variaciones de perímetro	–	–	–	–	–	(88)	(88)	67	(21)
Saldo a 31.12.2022 (*)	145	–	(26)	508	(777)	4.263	4.113	2.240	6.353
Impacto fusión (16 de junio)	(138)	4.426	–	–	–	(4.288)	–	–	–
Resultado consolidado del ejercicio 2023	–	–	–	–	–	460	460	170	630
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el	–	–	–	–	(80)	–	(80)	(39)	(119)
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias	–	–	–	–	8	–	8	–	8
Total ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio	–	–	–	–	(72)	460	388	131	519
Acuerdo dividendo flexible	–	(58)	–	–	–	(78)	(136)	–	(136)
Otros dividendos	–	–	–	–	–	–	–	(379)	(379)
Operaciones de autocartera	–	(52)	(52)	–	–	(10)	(114)	–	(114)
Retribución al accionista	–	(110)	(52)	–	–	(88)	(250)	(379)	(629)
Ampliaciones y reducciones de capital	–	–	–	–	–	–	–	117	117
Sistemas retributivos vinculados a la acción	–	–	–	–	–	12	12	–	12
Otros movimientos	–	–	–	–	–	16	16	2	18
Otras transacciones	–	–	–	–	–	28	28	119	147
Emissiones de obligaciones perpetuas subordinadas	–	–	–	(508)	–	(5)	(513)	–	(513)
Variaciones de perímetro	–	–	–	–	–	–	–	2	2
Saldo a 31.12.2023	7	4.316	(78)	–	(849)	370	3.766	2.113	5.879

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

Las notas adjuntas forman parte de los estados consolidados de variaciones de patrimonio correspondientes a los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021.

E. ESTADOS CONSOLIDADOS DE FLUJOS DE CAJA DE FERROVIAL SE CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS CERRADOS A 31 DE DICIEMBRE DE 2023, 2022 Y 2021

(Millones de euros)	Nota	2023	2022 (*)	2021
Resultado neto atribuible a la sociedad dominante		460	185	1.198
Ajustes al resultado		531	698	(256)
Resultado neto del ejercicio atribuido a socios externos		170	117	138
Resultado neto de impuestos procedente de actividades discontinuadas		(16)	(64)	(361)
Gasto por impuesto sobre sociedades		42	30	(9)
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia		(215)	(165)	178
Resultado financiero		184	320	335
Deterioro y enajenación de inmovilizado		(35)	6	(1.139)
Dotaciones a la amortización de inmovilizado		401	299	270
Resultado de explotación de actividades discontinuadas ex amortización y deterioros	2.8	–	155	332
Pago de impuestos	2.7	(170)	(82)	(155)
Variación fondo maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)		118	(83)	(249)
Cobro dividendos proyectos infraestructuras	3.5	324	284	272
Flujo de operaciones		1.263	1.002	810
Inversión en inmovilizado material/intangible	3.4	(86)	(95)	(124)
Inversión proyectos infraestructuras	3.3.3	(319)	(809)	(285)
Subvenciones no reintegrables		9	25	46
Inversiones en asociadas y activos financieros no corrientes/adquisición de compañías		(257)	(347)	(923)
Intereses recibidos		236	47	3
Inversión en caja restringida a largo plazo		(51)	18	119
Desinversión proyectos infraestructuras		–	–	–
Desinversión/venta sociedades	1.1.6	43	429	1.621
Flujo de inversión		(425)	(732)	457
Flujo antes de financiación		838	270	1.267
Flujo de capital procedente de socios externos		130	350	57
Dividendo flexible		(136)	(132)	(31)
Compra de autocartera		(114)	(446)	(432)
Retribución al accionista	5.1	(250)	(578)	(463)
Dividendos a minoritarios de sociedades participadas	5.1	(377)	(161)	(270)
Otros movimientos de Fondos Propios	5.1	(506)	(69)	–
Intereses pagados		(432)	(329)	(295)
Pagos por arrendamientos	3.7	(87)	(72)	(131)
Aumento endeudamiento financiero		964	1.207	603
Disminución endeudamiento financiero		(747)	(665)	(1.671)
Variación neta endeudamiento actividades discontinuadas		–	1	(51)
Flujos de caja procedentes de (utilizados en) actividades de financiación		(1.305)	(316)	(2.221)
Impacto tipo de cambio en tesorería y equivalentes		160	(283)	99
Variación tesorería y equivalentes por variaciones en el perímetro de consolidación		(34)	4	(109)
Variación tesorería y equivalentes por actividades discontinuadas	5.3	–	(81)	(26)
Variación tesorería y equivalentes	5.2	(341)	(406)	(990)
Tesorería y equivalentes al inicio del periodo		5.130	5.536	6.526
Tesorería y equivalentes al final del periodo		4.789	5.130	5.536

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

Las notas adjuntas forman parte de los estados consolidados de flujos de caja correspondientes a los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS CERRADOS A 31 DICIEMBRE DE 2023, 2022 Y 2021

SECCIÓN 1: BASES DE PRESENTACIÓN Y PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN

Esta sección desglosa la información que se considera necesario conocer con carácter previo a la lectura de los estados financieros de Ferrovial SE.

BASES DE PRESENTACIÓN

Reorganización del Grupo

El Consejo de Administración de Ferrovial, en su sesión de 28 de febrero, ha acordado formular el proyecto de fusión inversa de la matriz del grupo, Ferrovial, S.A., sociedad cotizada en España y sociedad matriz última del Grupo Ferrovial, con su filial neerlandesa íntegramente participada Ferrovial International SE, que también obtuvo la aprobación de la Junta General de Accionistas celebrada el 13 de abril de 2023 y que se completó finalmente el 16 de junio de 2023. Como resultado de esta operación, la nueva cabecera del Grupo es Ferrovial SE (o “FSE”), una sociedad anónima europea (“Societas Europea”) con domicilio social en Países Bajos y cotizada actualmente tanto en Euronext en Ámsterdam, un mercado regulado de Euronext Amsterdam N.V. (la “Bolsa de valores neerlandesa”), como en las bolsas de valores de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia, mercados regulados de Bolsas y Mercados Españoles, Sociedad Holding de Mercados y Sistemas Financieros, S.A (las “Bolsas de Valores Españolas”).

Este tipo de reorganización no se considera una combinación de negocios en virtud de la NIIF 3 y no está específicamente contemplado en las NIIF. En su lugar, se aplica el “*pooling of interest*” o “*predecessor accounting*”. Este ha sido el enfoque adoptado porque la entidad combinada se considera una continuación del Grupo encabezado por Ferrovial, S.A y solo ha cambiado la ubicación de sus recursos dentro del Grupo. Además, este enfoque proporciona información útil sobre la sociedad combinada y permite a los usuarios de la información financiera entender la evolución del negocio subyacente (Nota 1.1.2).

Bases de presentación

Los estados financieros consolidados de Ferrovial SE y sus sociedades dependientes y participadas (en adelante “Ferrovial”, el “Grupo Ferrovial”, el “Grupo” o “Grupo FSE”) han sido preparados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (“NIIF” en adelante) adoptadas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (“IASB”). En la nota 1.3 se desglosan las políticas contables aplicadas.

Actividades de la sociedad

Dentro de los desgloses que se presentan en estos estados financieros se distinguen principalmente entre sociedades de proyectos de infraestructuras y el resto (según se define en Nota 1.1.4). También es importante destacar los principales activos del Grupo: su participación del 25% en Heathrow Airports Holdings (HAH), titular del aeropuerto de Heathrow; su participación del 43,23% en la sociedad titular de la autopista 407 ETR en Toronto (Canadá); su participación indirecta del 49% en el capital social de JFK NTO LLC, responsable de la remodelación, construcción, financiación y explotación de la nueva Terminal Uno del Aeropuerto Internacional John F. Kennedy de Nueva York; su participación del 50% en AGS, titular de los aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton en el Reino Unido; y su participación del 24,86% en IRB Infrastructure Developers Limited, una de las principales empresas de infraestructuras de la India, que cotiza en Bombay.

Activos y pasivos mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas

Tal y como se indica en la Nota 1.1.5, durante 2022 y 2021 realizó la desinversión total de la División de Servicios mediante la venta del negocio de conservación y mantenimiento de infraestructuras en España y en Reino Unido.

Evaluación del principio de empresa en funcionamiento

La Nota 1.2 analiza la capacidad del grupo para continuar operando en virtud del principio de empresa en funcionamiento, analizando su liquidez, los requisitos de efectivo futuro y otros factores externos que podrían comprometer este principio y concluyendo que no existen incertidumbres significativas con respecto a la capacidad del grupo para continuar como empresa en funcionamiento.

Juicios y estimaciones

Las principales estimaciones de Ferrovial para valorar sus activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos se detallan en la Nota 1.3.4.

Efecto tipo de cambio

Aunque el euro es la moneda funcional de Ferrovial, la mayoría de sus actividades se realizan en países situados fuera de la zona euro. En la nota 1.4 se analiza el impacto en los estados financieros consolidados de la evolución de las principales divisas en las que operaba en los ejercicios 2023, 2022 y 2021.

1.1. BASES DE PRESENTACIÓN, ACTIVIDADES DE LA SOCIEDAD Y PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN

1.1.1. Bases de presentación

Estos estados financieros consolidados de Ferrovial SE han sido firmados por el Consejo de Administración el 27 de febrero de 2024, y han sido preparados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) adaptadas por la Unión Europea.

Los estados financieros consolidados incluyen el estado consolidado de situación financiera, la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, el estado consolidado de resultado global, el estado consolidado de cambios en el patrimonio neto, el estado consolidado de flujos de caja y las notas adjuntas (denominados en su conjunto “estados financieros consolidados”).

Para la presentación de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, el grupo utiliza un método de clasificación en función de la naturaleza de los gastos, ya que es más representativo del formato que usa la dirección con fines de información interna y puede proporcionar información fiable a los inversores.

La moneda de presentación del grupo es el euro, que también es la moneda funcional de la Sociedad, y, salvo que se indique lo contrario, los importes se presentan en millones de euros.

1.1.2 Reorganización empresarial

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

Esta reorganización empresarial responde, entre otros motivos, a la internacionalización creciente de Ferrovial (en 2022, el 83% de los ingresos del Grupo y casi el 92% de su valor procedieron de actividades fuera de España) y su objetivo final es cotizar en los Estados Unidos de América.

Tratamiento contable

En la fusión, a todos los accionistas de la antigua sociedad matriz del grupo, Ferrovial, S.A., se les asignaron acciones de la nueva sociedad matriz del grupo, Ferrovial SE, a excepción de un pequeño grupo de accionistas que recibieron efectivo en lugar de acciones en relación con la fusión, de conformidad con las leyes y normativas aplicables. Las sociedades que forman parte del grupo siguen siendo las mismas sin presentar ningún tipo de cambio en lo que se refiere a los porcentajes de participación.

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

Como resultado de este enfoque, toda la información incluida en los diferentes periodos de presentación se corresponde con la información consolidada histórica del grupo Ferrovial, sin ajustes del valor de los activos y pasivos, dado que la entidad combinada se considera una continuación del antiguo grupo Ferrovial S.A. y solo ha cambiado la ubicación de sus recursos dentro del Grupo. Además, este enfoque se encuentra en consonancia con el concepto de estados financieros combinados y proporciona información útil sobre la sociedad combinada, además de ser la mejor forma de que los usuarios de la información financiera entiendan la evolución del negocio subyacente (Nota 1.1.2).

El único cambio contable como consecuencia de la fusión fue la modificación de las cifras del capital social y de la prima de emisión de la nueva entidad jurídica matriz. Teniendo en cuenta que este cambio es una reclasificación entre el capital social legal y la prima de emisión de la antigua entidad matriz, las diferencias se incluyen como movimiento dentro de las reservas de patrimonio en 2023, año en que se produjo formalmente la fusión.

1.1.3 Elaboración de los estados financieros consolidados

Los estados financieros consolidados se han formulado incluyendo la información financiera consolidada relevante a 31 de diciembre de 2023 y 2022 correspondiente a los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021.

1.1.4 Actividades de la Sociedad

Ferrovial está constituido por la sociedad dominante Ferrovial SE, constituida en Países Bajos, y sus sociedades dependientes y participadas, que se detallan en el Anexo I. El domicilio social se encuentra en Kingsfordweg 151, 1043GR, Ámsterdam, Países Bajos.

A través de estas sociedades, Ferrovial desarrolla sus negocios con presencia en las siguientes cuatro áreas de actividad que constituyen, a su vez, sus segmentos de información conforme a lo indicado en la NIIF8:

- **Construcción:** Diseño y ejecución de todo tipo de obras tanto públicas como privadas, destacando la ejecución de infraestructuras públicas.
- **Autopistas:** Desarrollo, financiación y explotación de autopistas de peaje.
- **Aeropuertos:** Desarrollo, financiación y explotación de aeropuertos.
- **Infraestructuras Energéticas y Movilidad:** En 2022 se reportó por primera vez como un segmento de negocio este área. Se centra en el desarrollo, la financiación y la gestión de líneas de transmisión de electricidad y plantas de generación de energía renovable, movilidad, plantas de gestión de residuos y servicios para la industria minera en Chile.

A efectos de la comprensión de estos estados financieros consolidados, es importante destacar que parte de la actividad realizada por las divisiones de negocio del Grupo se realiza mediante el desarrollo de proyectos de infraestructuras, fundamentalmente en las áreas de Autopistas y Aeropuertos, aunque también en las actividades de Construcción y Energía.

En base a lo anteriormente indicado, y con el objeto de permitir una mejor comprensión de la evolución financiera del Grupo, se desglosa en los presentes estados financieros consolidados, de forma separada, el impacto de este tipo de proyectos en el epígrafe “Inmovilizado en proyectos de infraestructuras” (distinguiendo aquellos que siguen el modelo de activo intangible de los de modelo de cuenta a cobrar – Nota 3.3) en los activos financieros a largo plazo y, fundamentalmente, en tesorería y equivalentes y deuda financiera (Nota 5.2).

Tras los procesos de licitación competitivos, estos proyectos se llevan a cabo mediante contratos a largo plazo celebrados con autoridades públicas («el concedente»), que otorgan el derecho a construir o mejorar, gestionar y mantener la infraestructura. El contrato se adjudica a una entidad jurídica, la entidad concesionaria, cuya única finalidad es la ejecución del proyecto, en el que el grupo tiene una participación, junto con otros accionistas.

La concesionaria tiene que financiar la construcción o la mejora de la infraestructura pública principalmente con deudas garantizadas por los flujos de caja futuros procedentes del plazo del proyecto; como resultado, estos proyectos suelen tener restricciones de caja establecidas en los acuerdos de financiación para garantizar el reembolso de las deudas. Los accionistas también realizan aportaciones de capital. Por lo general, las deudas se aseguran en el momento de formalizar el contrato de concesión de servicios y no tiene recurso frente a los accionistas o, en algunos casos, el recurso frente a los accionistas se limita a las garantías emitidas (véase Nota 6.5.2 b.1).

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

Desde un punto de vista contable, dichos contratos se encuentran en la mayoría de los casos dentro del ámbito de aplicación de la interpretación CINIIF 12. Se incluye una relación de aquellas sociedades consideradas proyecto en el Anexo I.

También es importante destacar que los principales activos del Grupo, que se consolidan por el método de puesta en equivalencia, corresponden a su participación del 25% en Heathrow Airport Holdings (HAH), sociedad titular del aeropuerto de Heathrow en Londres (Reino Unido), su participación del 43,23% en 407 ETR, sociedad concesionaria de la autopista 407 ETR en Toronto (Canadá), su participación indirecta del 49% en el capital de la sociedad JFK NTO LLC, concesionaria de la nueva Terminal Uno del Aeropuerto Internacional John F. Kennedy de Nueva York, su participación del 50% en AGS, titular de los aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton en el Reino Unido, su participación del 24,86% en IRB Infrastructure Developers Limited, una de las principales empresas de infraestructuras de la India, que cotiza en Bombay. La Nota 3.5 relativa a participaciones por puesta en equivalencia incluye información relativa a la evolución de los balances y las cuentas de pérdidas y ganancias de estas compañías, que se completa con información que se considera de interés en otras notas de la memoria.

1.1.5. Activos y pasivos mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas

Activos y pasivos mantenidos para la venta

Desinversiones materializadas durante el ejercicio 2023:

El saldo de activos mantenidos para la venta a diciembre de 2023 es cero. El saldo de 2 millones de euros en 2022 correspondía a unos terrenos de la sociedad Southern Crushed South Concrete (SCC), filial de Webber (división de Construcción). La venta de dichos terrenos se ha producido la primera semana de Febrero de 2023, por un precio de 2.3 millones de dólares, a la sociedad BCG Investment Group.

El acuerdo alcanzado para la venta de la autopista de Azores en Portugal (Nota 1.1.6) no tiene efecto sobre el epígrafe de mantenidos para la venta, ya que se clasificó como tal y también se desinvirtió durante 2023.

Desinversiones materializadas durante el ejercicio 2022:

En el mes de agosto de 2022, se completó la venta del 20% restante de la autopista Vía do Infante (Algarve) a DIF Capital Partners, por 23 millones de euros, englobada en la venta del 49% de la participación de Ferroviario en esta concesión acordada en 2020. El impacto en la cuenta de resultados fue inmaterial.

Desinversiones materializadas durante el ejercicio 2021:

Durante 2021, Ferroviario vendió el 20% de la autopista portuguesa Norte Litoral y de las participaciones que el Grupo tenía en Concesionaria de Prisiones Figueras, S.A.U y en Urbs Iudex Et Causidicus, S.A. tal y como se comenta en la Nota 1.1.6.

Actividades discontinuadas

Como se ha indicado, las actividades discontinuadas corresponden a la división de Servicios, cuya desinversión finalizó en 2022, una vez materializadas las ventas del negocio de conservación y mantenimiento de infraestructuras en España y el negocio de Amey en Reino Unido.

Durante 2023

El resultado de actividades discontinuadas ascendía a 16 millones de euros y se corresponde principalmente con la actualización de las indemnizaciones y las cantidades variables (earn-outs) asociadas a la desinversión del negocio de Servicios en España y Portugal, así como a otros ajustes relacionados con la desinversión del negocio de Amey en el Reino Unido.

Desinversiones materializadas durante el ejercicio 2022:

Con fecha 31 de enero de 2022, se materializó el acuerdo de venta entre Ferroviario y Portobello Capital para la adquisición del negocio de conservación y mantenimiento de infraestructuras en España, una vez cumplidas todas las condiciones suspensivas a las que estaba sujeta la operación. El precio total recibido por Ferroviario ascendió a 175 millones de euros. De conformidad con el contrato de compraventa, una filial de Ferroviario adquirió el 24,99% del capital de la sociedad compradora por un precio de 17,5 millones de euros. El impacto en la cuenta de resultados fue inmaterial.

El 31 de diciembre de 2022 se materializó la venta del negocio de Amey en Reino Unido, relacionado con servicios de mantenimiento e ingeniería de ciclo de vida completo y mantenimiento de infraestructuras, a una compañía controlada por fondos gestionados por One Equity Partners, que ha realizado la transacción junto a su socio Buckthorn Partners. La contraprestación neta (valor de los fondos propios) que ha recibido Ferroviario ascendía a 264,6 millones de libras (301,3 millones de euros), según el acuerdo final alcanzado el 17 de abril de 2023, sin más ajustes de precios aplicables. La contraprestación neta se ha pagado en efectivo (112,8 millones de libras (128,5 millones de euros)) y un préstamo del vendedor de 151,8 millones de libras (172,8 millones de euros) al comprador, formalizado al cierre y reembolsable en los próximos cinco años con un interés del 6% anual (que se incrementará al 8% después del tercer año). La plusvalía generada ascendió a 58,3 millones de euros y se contabilizó en el epígrafe de Resultado de actividades discontinuadas en la cuenta de pérdidas y ganancias, incluyendo la transferencia a la cuenta de pérdidas y ganancias de las diferencias de conversión (-155,6 millones de euros) y las variaciones en el valor razonable de los derivados (-15,4 millones de euros) acumulados en el patrimonio neto (Nota 5.1.1).

Anteriormente, la actividad desarrollada en Reino Unido a través de la filial Amey vendió en el primer semestre de 2022 el negocio de servicios de gestión financiera de sociedades titulares de proyectos en PFI (Project Finance Initiative) por 5 millones de libras, y adicionalmente, vendió el área de negocio relativa al mantenimiento de infraestructuras energéticas y agua, al fondo británico Rubicon, por un precio total de 20,3 millones de libras, que incluye un pago aplazado de 18 millones de libras que se instrumenta a través de un préstamo al comprador (Nota 3.6.2). El impacto en la cuenta de resultados fue inmaterial.

Desinversiones materializadas durante el ejercicio 2021:

En noviembre 2021 se materializó el acuerdo de venta del negocio de Servicios en Estado Unidos relacionado con el mantenimiento de infraestructuras de la industria de gas y petróleo, por un precio total de 16 millones de dólares (14 millones de euros). El impacto en la cuenta de resultados fue una pérdida de 28 millones de euros, registrado en el resultado de actividades discontinuadas.

El 1 de diciembre de 2021 se materializó el acuerdo de venta alcanzado entre Ferroviario y PreZero (empresa del Grupo Schwarz) el 26 de julio de 2021, para la adquisición del negocio de servicios de medioambiente en España y Portugal, una vez que se cumplieron todas las condiciones suspensivas a las que estaba sujeta la operación. El precio de las acciones vendidas recibido por Ferroviario ascendió a 1.032 millones de euros. Esta transacción ha generado un resultado de 335 millones de euros, que se contabiliza en el epígrafe Resultado de actividades discontinuadas en la cuenta de pérdidas y ganancias.

Adicionalmente, en el ejercicio 2021 se han reclasificado como actividades continuadas el negocio de tratamiento de residuos en el Reino Unido (reportado dentro de Infraestructuras Energéticas y Movilidad), el contrato para la conservación y explotación del tramo de la Autovía A2, y el contrato de mantenimiento y explotación de Madrid Calle 30 (reportados dentro de la actividad de «Autopistas»), junto con el negocio de mantenimiento de infraestructuras en Norteamérica, y el negocio de servicios de eficiencia energética (ambos reportados dentro de la actividad de «Construcción»). Esta decisión se ha tomado tras el avance de los procesos de desinversión y al considerar que determinados contratos incluidos en la división de Servicios podrían encajar estratégicamente en otras divisiones del Grupo, facilitando la ejecución de los procesos de desinversión.

1.1.6. Variaciones del perímetro de consolidación y otras desinversiones en participadas

A continuación, se describen los cambios más significativos en el perímetro de consolidación en los años 2023, 2022 y 2021.

Aeropuertos

Durante el ejercicio 2023:

No se han producido variaciones en el perímetro de consolidación durante 2023.

Durante el ejercicio 2022:

Inversión en la sociedad JFK NTO LLC, concesionaria de la nueva Terminal Uno del aeropuerto JFK de Nueva York

El pasado 10 de junio se hizo efectivo el acuerdo por el que Ferrovial entró en el capital de la sociedad JFK NTO LLC para remodelar, construir, financiar, explotar y mantener las instalaciones de la nueva Terminal Uno del Aeropuerto Internacional John F. Kennedy de Nueva York (JFK). La participación indirecta de Ferrovial en el proyecto es del 49%. Los otros accionistas son JLC y Ullico, con participaciones directas del 30% y 19%, respectivamente, y Carlyle, con una participación indirecta del 2%.

Se espera que la terminal entre en explotación en 2026. El contrato de concesión prevé la explotación de la terminal hasta 2060.

El mismo 10 de junio entraron en vigor el contrato de concesión entre JFK NTO y la Autoridad Portuaria de Nueva York y Nueva Jersey, y todos los contratos de financiación y construcción entre la sociedad concesionaria, las entidades financiadoras y el contratista de diseño y construcción.

La inversión prevista en el proyecto es de 10.800 millones de dólares (Fases A y B) y se financiará con una aportación de capital por parte de los socios del proyecto de 2.330 millones de dólares, de los cuales Ferrovial aportará 1.142 millones de dólares (294 millones de dólares, ya aportados a diciembre 2023), financiándose el resto con deuda sin recurso a los accionistas.

Así, en junio de 2022, el préstamo firmado por JFK NTO LLC alcanzó los 6.630 millones de dólares (1.430 millones de dólares dispuestos a diciembre 2022). La primera refinanciación de la deuda se produjo en diciembre de 2023, cuando NTO emitió 2.000 millones de dólares en bonos de la serie 2023 designados como bonos verdes por Kestrel. Este hito mitiga casi un tercio del riesgo de refinanciación, con un plazo de tres años todavía para devolver el préstamo bancario inicial. Una parte de la emisión (800 millones de dólares) fue asegurada por Assured Guaranty Municipal Corp. ("AGM"). JFK NTO, en el transcurso de sus actividades de explotación en curso, continúa supervisando el mercado de refinanciación para su línea bancaria y podrá refinanciar los importes pendientes en virtud de la misma cuando el arrendatario considere que las condiciones de mercado son las oportunas (Nota 3.5.3).

Se acordó un pago adicional (earn-out) entre el grupo Carlyle y Ferrovial como parte de la inversión en el proyecto de la nueva Terminal Uno en relación con la participación del 49% adquirida por Ferrovial, si Carlyle desinvierte su 4% en NTO. El valor razonable de este pago adicional se calculó en función de la información sobre hechos y circunstancias que existía a la fecha de adquisición y se reconoció como coste adicional de la inversión en este proyecto. Se contabilizan otras variaciones del valor razonable en la cuenta de pérdidas y ganancias.

Asimismo, se acordó una opción de compra/venta entre el grupo Carlyle y Ferrovial sobre las acciones que la primera posee indirectamente en el proyecto. La opción es ejercitable por Carlyle de junio de 2028 a junio de 2032 y por Ferrovial de enero de 2031 a junio de 2034. El precio de ejercicio se basará en una estimación del valor razonable en la fecha de ejercicio. La opción de compra/venta no cumple los requisitos incluidos en la definición de pasivo.

Tal y como prescribe la NIIF 10, se han analizado los acuerdos sociales existentes entre los socios y el resto de los contratos relativos al proyecto y se ha concluido que las mayorías cualificadas establecidas en los mencionados acuerdos, junto con los derechos de veto de los accionistas minoritarios para la aprobación de la mayoría de las decisiones relevantes implica que deben adoptarse, de facto, con el acuerdo del resto de accionistas, lo que conduce a una situación de control conjunto. De conformidad con la NIIF 11, al tratarse de una *joint venture*, la participación en el proyecto se integra por el método de puesta en equivalencia.

Por otra parte, el análisis del acuerdo de concesión de NTO con la Autoridad Portuaria indica que está incluida en el alcance de la interpretación de la CINIF 12 según el modelo de activo intangible, dado que no hay un volumen de pagos garantizados (ver punto 1.3.3.2., donde se detalla el tratamiento de este tipo de concesiones). Por tanto, la mayoría de los costes incurridos durante la fase de construcción son capitalizados y registrados como activos intangibles, que se amortizará durante la fase de explotación, que finalizará en 2060.

Adquisición y toma de control del Aeropuerto Internacional de Dalaman

a. Descripción de la operación

El 19 de julio de 2022, el Grupo adquirió el 60% de las acciones con derecho a voto de YDA Havalimanı (Aeropuerto Internacional de Dalaman, en adelante) dentro de la estrategia de diversificación de la cartera de aeropuertos en oportunidades de crecimiento. Se trata de una sociedad situada en Turquía, que resultó adjudicataria del contrato de concesión para renovar y operar el Aeropuerto Internacional de Dalaman. El precio total asciende a 144 millones de euros en términos nominales, de los cuales 119,2 millones se pagaron en diciembre de 2022. Otros 15,2 millones de euros se refieren a un pago diferido efectuado en octubre de 2023, y los 9,9 millones de euros restantes corresponden al earn-out.

YDA Group, que actualmente mantiene una participación del 40%, se adjudicó la concesión de 28 años para explotar el aeropuerto hasta 2042.

En virtud del acuerdo de concesión, las tasas por pasajero se fijan y se recaudan en euros; además, los acuerdos de financiación se denominan en euros, por lo que su moneda funcional es el euro.

La adquisición del mencionado 60% de las acciones supone que Ferrovial posee la mayoría de los derechos de voto en el Consejo de Administración de la sociedad concesionaria y, por tanto, puede dirigir sus actividades relevantes. Por ende, Ferrovial tiene el control de la sociedad de acuerdo con la NIIF 10, apartado 10. En consecuencia, la participación en la concesionaria se consolida por el método de integración global.

b. Activos adquiridos y pasivos asumidos

Los valores razonables de los activos y pasivos identificables del Aeropuerto de Dalaman en la fecha de adquisición eran los siguientes (para simplificar, se ha utilizado el balance del 30 de junio 2022, ya que el efecto de 19 días hasta la fecha de la transacción no es significativo, como se indica más adelante):

(Millones de euros)	VALOR RAZONABLE RECONOCIDO EN LA ADQUISICIÓN
Inmovilizado material	1
Inmovilizado intangible (Nota 3.3.1.)	638
Activos por impuestos diferidos	18
TOTAL ACTIVOS NO CORRIENTES	657
TOTAL ACTIVOS CORRIENTES	14
TOTAL ACTIVOS	671
Deuda financiera a largo plazo	115
Otras deudas a largo plazo	281
Deuda financiera a corto plazo	17
Acreeedores y otras cuentas a pagar	18
Pasivo por impuesto diferido (Nota 2.8.3)	46
TOTAL PASIVO	476
TOTAL ACTIVOS NETOS IDENTIFICABLES A VALOR RAZONABLE 100%	196
Total activos netos identificables a valor razonable 60%	117
FONDO DE COMERCIO ASOCIADO AL PASIVO POR IMPUESTO DIFERIDO (Nota 3.1.1)	27
CONTRAPRESTACIÓN TRANSFERIDA	145

A continuación, se explican los principales ajustes del valor razonable realizados:

i. Activos intangibles:

Representan el valor razonable de la concesión calculada mediante el uso de los flujos de efectivo descontados derivados del modelo económico. El ajuste por el activo intangible identificado en la adquisición ascendió a 79 millones de euros.

ii. Deudas con entidades de crédito:

La concesionaria suscribió en octubre de 2016 un contrato de deuda con el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo (BERD) para financiar la nueva terminal internacional, por un importe total de 162 millones de euros. El préstamo devenga un tipo de interés de Euribor más un diferencial del +4,2%.

Su valor razonable se ha calculado descontando los flujos de caja a una tasa de descuento representativa de las condiciones financieras en la fecha de adquisición. El ajuste resultante ha reducido el valor contable de la deuda en 9 millones de euros.

iii. Efectos fiscales de la transacción

Según los párrafos 19 y 20 de la NIC 12, si en una combinación de negocios una partida del balance se valora a su valor razonable pero su valor fiscal no cambia, debe reconocerse un activo o pasivo por impuestos diferido. El tipo impositivo utilizado es el 20%, que es el tipo del impuesto sobre sociedades en Turquía a la fecha de adquisición. El impacto fiscal diferido neto fue un pasivo por impuestos diferidos de 46 millones de euros.

El fondo de comercio reconocido en la adquisición ascendía a 27 millones de euros, compensando los efectos fiscales derivados del ajuste a valor razonable de los activos intangibles y la deuda financiera descritos anteriormente y reconocidos de conformidad con la NIC 12.

El importe en libros de otros activos y pasivos es igual a su valor razonable. No se han reconocido activos ni pasivos contingentes en relación con esta combinación de negocios.

c. Consideración de compra

	Importe valor razonable
Acciones emitidas, a valor razonable	104
Pagos diferidos	30
Pasivo por contraprestación contingente	11
TOTAL CONTRAPRESTACIÓN	145

Los costes de transacción de 3 millones de euros se contabilizaron como gastos.

d. Contraprestación contingente

Como parte del acuerdo de compra se acordó una contraprestación contingente con el anterior propietario del Grupo YDA. Habría un pago de efectivo adicional a los propietarios anteriores si el número total de pasajeros internacionales que salieron del aeropuerto de Dalaman durante el periodo comprendido entre el 1 de octubre de 2021 hasta el 30 de septiembre de 2023 superase el umbral establecido por el contrato de compraventa de acciones. En la fecha de adquisición, el valor razonable de la contraprestación contingente se estimó en 11 millones de euros, utilizando la técnica del valor actual. Esta cifra se revisó en línea con la última información de tráfico disponible (9,9 millones de euros) y finalmente se pagó a partir del 31 de octubre de 2023.

Autopistas

Durante el ejercicio 2023:

Autopista Azores

Ferrovial, a través de la filial de Autopistas, ha alcanzado un acuerdo para vender el 89,2% de la autopista de Azores, en Portugal, a los fondos de infraestructuras Horizon y RiverRock. El acuerdo, que está en consonancia con la estrategia de rotación de activos de la Sociedad, asciende a 42,6 millones de euros.

La venta ha proporcionado 39 millones de euros antes de impuestos en plusvalías a Ferrovial (declarados en la cuenta de pérdidas ganancias en el epígrafe Deterioro y enajenación de inmovilizado). Ferrovial seguirá prestando servicios técnicos a la concesionaria durante dos años prorrogable de común acuerdo. La venta supuso la desconsolidación de la deuda bruta del proyecto frente a terceros por valor de 281 millones de euros.

Durante el ejercicio 2022:

Adicionalmente, Ferrovial, a través de su filial de autopistas Cintra, ha adquirido en noviembre de 2022 un 7,135% adicional de la autopista I-77, ubicada en Carolina del Norte (Estados Unidos). La operación estaba valorada en 109 millones de dólares (104 millones de euros). De esta forma, la participación de Ferrovial en el activo pasa de un 65,1% a un 72,24%. Dado que la Sociedad ya estaba consolidando este activo por el método de integración global, la diferencia entre el precio pagado y el valor contable de la participación adquirida se registró en las reservas de la sociedad matriz (-88 millones de euros) y reduciendo el importe de intereses minoritarios (-15 millones de euros según la Nota 5.1.1).

Durante el ejercicio 2021:

Adquisición y toma de control en I-66

a. Descripción de la operación

Cintra, filial de Ferrovial y titular indirecto del 50% del capital de la sociedad concesionaria I-66 Express Mobility Partners Hold. LLC (I-66) adquirió un 5,704% adicional de dicha compañía, por un importe de 182 millones de dólares (162 millones de euros, aproximadamente) el 17 de diciembre de 2021, junto con un compromiso de inyectar capital adicional hasta que se complete la construcción (36 millones de euros, aproximadamente). El pago ha sido realizado en efectivo.

Con esta adquisición, la participación total de Ferrovial se sitúa en el 55,704% sobre la concesión adjudicada por el Departamento de Transporte de Virginia. Se trata de un proyecto de diseño, construcción, financiación, operación y mantenimiento del proyecto de transformación de la autopista I-66, de 36 km. Las obras finalizaron a finales de 2022 y la autopista ha estado operativa desde entonces.

La adquisición de este porcentaje adicional supone que Ferrovial pasa a tener la mayoría de los derechos de voto en el Consejo de la sociedad concesionaria, lo que le permitirá dirigir sus actividades relevantes. Desde entonces, y en línea con lo establecido por la NIIF 10, párrafo 10, Ferrovial pasa a ostentar el control de la compañía. En consecuencia, la participación en la sociedad concesionaria que hasta el momento se integraba por puesta en equivalencia, pasa ahora tras la toma de control a integrarse por el método de consolidación global.

Al tomar el control de la compañía y conforme a lo establecido en la NIIF 3.42 se procede a dar de baja la participación por puesta en equivalencia (50%), y valorar dicha participación preexistente a valor razonable, reconociendo por la diferencia una plusvalía.

Dicho valor razonable se ha calculado extrapolando el precio ofrecido por un tercero para la adquisición del 10% de las acciones, precio que ha sido aceptado por todos los accionistas minoritarios, para todas las acciones. Asimismo, se añadió una prima de control, que se estimó al 2%, sobre ese valor extrapolado. El valor razonable del 50% previo así calculado ascendía a 1.448 millones de euros (1.628 millones de dólares), incluida la prima de control.

Esta valoración ha supuesto el reconocimiento de un resultado de 1.101 millones de euros como resultado de la diferencia entre el valor razonable del 50% de la participación que Ferrovial ya tenía en la sociedad (1.448 millones de euros) y su valor contable (348 millones de euros). Dicho resultado se ha contabilizado en la línea de “Deterioro y enajenación del inmovilizado”.

Ferrovial también registró una ganancia adicional de 16 millones de euros por la venta correspondiente a las diferencias de conversión relativas a la I-66 que existían en la fecha de la transacción, que conforme a la NIIF 3 y a la NIC 28, se reclasificaron a la cuenta de pérdidas y ganancias en el epígrafe de deterioro y enajenación de inmovilizado. Por tanto, el resultado total de la operación alcanzó los 1.117 millones de euros.

b. Activos adquiridos y pasivos asumidos

Los valores razonables de los activos y pasivos identificables de la sociedad concesionaria I-66 Express Mobility Partners Hold. en la fecha de adquisición de la participación adicional del 5,704% en dicha sociedad eran (se ha utilizado el balance de noviembre por simplificación, dado que, como se indica más adelante, el efecto de los 17 días hasta la fecha de la operación no es significativo):

(Millones de euros)	VALOR RAZONABLE RECONOCIDO EN LA ADQUISICIÓN
ACTIVOS NO CORRIENTES	4.432
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras (Nota 3.3)	4.432
ACTIVOS CORRIENTES	109
Cuentas a cobrar	108
Tesorería y equivalentes	1
TOTAL ACTIVOS	4.542
PASIVOS NO CORRIENTE	1.527
Deuda financiera a largo plazo	1.527
PASIVO SCORRIENTE	118
Deuda financiera a corto plazo	27
Acreedores y otras cuentas a pagar	90
TOTAL PASIVO	1.654
TOTAL ACTIVOS NETOS IDENTIFICABLES A VALOR RAZONABLE	2.897

El valor razonable de los créditos comerciales ascendió a 108 millones de euros y se preveía cobrar los importes contractuales íntegros.

Los ajustes de valor razonable se explican brevemente a continuación:

- Inmovilizado en proyectos de infraestructuras: El valor razonable de este activo se calculó empleando los flujos de efectivo descontados derivados del modelo económico, por importe de 4.432 millones de euros.
- Ingresos a distribuir en varios ejercicios procedentes de una subvención. Esta partida de balance no representaba una obligación actual para la sociedad, y, por tanto, de acuerdo con la NIIF 3, se ha considerado que su valor razonable es nulo, y se ha ajustado su importe (65 millones de euros).
- Deuda financiera: La sociedad concesionaria firmó dos contratos de deuda en noviembre de 2018 para financiar la construcción de la autopista: un préstamo senior que se compone de cuatro bonos cotizados a tipo fijo con interés pagadero trimestral, y otro préstamo subordinado derivado de la Ley de Innovación Financiera y de Infraestructura de Transporte de 1998 (TIFIA por sus siglas en inglés) que devenga un tipo de interés del 2,8% anual. El valor razonable de la deuda se ha calculado, para los bonos, de acuerdo con su cotización en la fecha de adquisición y para los préstamos TIFIA, según valoración por descuento de flujos. El ajuste resultante reduce el valor contable de la deuda en 317 millones de euros.
- El importe en libros de otros activos y pasivos era igual a su valor razonable.

Impacto fiscal de la operación

La sociedad concesionaria objeto de adquisición tributa en régimen de transparencia fiscal, lo que implica que únicamente reconozca impuestos diferidos por su porcentaje de participación. Los impactos fiscales que se han recogido en la sociedad matriz (Cintra 2 I66 Express Mobility Partners LLC) eran los siguientes:

- Pasivo por impuesto diferido derivado de valorar la deuda a valor razonable: de acuerdo con los párrafos 19 y 20 de la NIC 12 si en una combinación de negocios se reconoce un elemento de balance por su valor razonable cuando su base fiscal no ha cambiado, debe registrarse un impuesto diferido por la diferencia (-317 millones de euros de reducción de valor contable x 21% (tipo impositivo) x 55,704% (participación en concesión) = 37 millones de euros). El impuesto diferido se irá traspasando a la cuenta de pérdidas y ganancias según el calendario de amortización de la deuda.

- Pasivo por impuesto diferido por el activo intangible y la subvención: el ajuste en el valor razonable del activo intangible asciende a 1.820 millones de euros, por lo que surgiría un pasivo por impuesto diferido en el socio de 212 millones de euros, replicando el cálculo mencionado en el punto anterior. Adicionalmente, surge otro pasivo por impuesto diferido como resultado de la baja de ingresos a distribuir (subvención), por importe de 8 millones de euros. Estos impuestos se traspasarán a la cuenta de pérdidas y ganancias a medida que vaya amortizándose el activo.

El fondo de comercio identificado en la adquisición ha ascendido a 254 millones de euros, compensando los impactos fiscales explicados anteriormente y reconocidos en la sociedad matriz, tal y como establece el párrafo 66 de la NIC 12.

Por otro lado, no se ha atribuido fondo de comercio a los minoritarios, y los costes de transacción no han sido significativos.

c. Consideración de compra

	Importe valor razonable (euros)
Acciones emitidas, a valor razonable	162
Compromiso de inyectar capital adicional	36
TOTAL CONTRAPRESTACIÓN	198

Adquisición de un 24,86% de la sociedad india IRB Infrastructure Developers Limited

El 29 de diciembre de 2021, Ferrovial completó la adquisición, a través de su filial neerlandesa Cintra INR Investments BV, del 24,86% de la sociedad india IRB Infrastructure Developers Limited, mediante la subscripción de una ampliación de capital preferente. El importe pagado ascendió a 369 millones de euros. El precio de la transacción se estableció considerando el precio medio ponderado por el volumen de negociación de las dos semanas anteriores al cierre.

IRB Infrastructure Developers se fundó en 1998, cotiza en la bolsa de Bombay y es una de las principales empresas de infraestructuras de la India. Tiene 24 concesiones de autopistas de peaje que representan una cuota de alrededor del 20% del llamado Cuadrilátero de Oro, la red de carreteras que conecta los principales polos de desarrollo económico del país, con un total de 11.930 kilómetros de autopistas de peaje en cartera. Entre sus activos más significativos figura la autopista de peaje Mumbai-Pune, considerada una de las más importantes de la India. Los ingresos se situaron en 828 millones de euros en 2023. La división de Construcción de la empresa, que actualmente trabaja exclusivamente para sus propios proyectos de concesión, contaba con un total de 11.930 kilómetros de autopistas de peaje en cartera (15.444 km en 2023).

La participación adquirida, junto con la presencia de Ferrovial en el Consejo de Administración, otorga a Ferrovial una influencia significativa en IRB (NIC 28.5 y 28.6). Como consecuencia, en virtud de la NIC 28.10, la participación se contabiliza por puesta en equivalencia.

Construcción

Durante el ejercicio 2021:

En febrero de 2021, Budimex, filial constructora de Ferrovial en Polonia, llegó a un acuerdo para la venta del negocio inmobiliario que realizaba a través de su filial Budimex Nieruchomości. Dicha venta, que se materializó en junio por importe de 1.513 millones de zlotys (330 millones de euros, neto de costes de transacción), supuso el reconocimiento de una plusvalía, antes de minoritarios, de 107 millones de euros, incluida dentro de la línea de Resultado neto de impuestos procedente de actividades discontinuadas.

Adicionalmente, a finales de 2020 se alcanzó un acuerdo de venta de la participación que el Grupo tenía en Urbs Iudex Et Causidicus, S.A –URBICSA– (22%) con Aberdeen Infrastructure (Holdco) IV B.V. por importe de 17 millones de euros. Esta operación se ha perfeccionado en el segundo trimestre de 2021 y ha supuesto el reconocimiento de una plusvalía por importe de 17 millones de euros, dentro de la línea de deterioro y enajenaciones.

Servicios

Durante el ejercicio 2022:

Tal y como se comenta en la Nota 1.1.5 de activos y pasivos mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas, el ejercicio 2022 se ha caracterizado por ser el año en el que se ha finalizado el proceso de desinversión del negocio de Servicios con la materialización de los acuerdos de venta de los negocios de conservación y mantenimiento de infraestructuras en España y el negocio servicios en Reino Unido (Amey).

Durante el ejercicio 2021:

Tal y como se comenta en las notas de resultados de actividades discontinuadas (Nota 2.9), durante 2021 se han alcanzado acuerdos de venta de los negocios de Servicios de Medioambiente en España y Portugal y de mantenimiento de infraestructuras en la industria del gas y el petróleo en Estados Unidos.

Infraestructuras Energéticas y Movilidad

Durante el ejercicio 2021

El 20 de septiembre de 2021 Ferrovial, a través de su filial Ferrovial Infraestructuras Energéticas, adquirió el 100% de los activos de Parque Solar Casilla S.L.U., propietaria de los permisos para construir una planta solar fotovoltaica de 49,9 MWp, en Gerena (Sevilla). La producción energética de la planta, equivalente al consumo energético de Ferrovial en la Península Ibérica, fue destinada al mercado mayorista de este ámbito geográfico. El importe de la inversión ha ascendido a 10,3 millones de euros.

En este caso, la diferencia entre el precio pagado (10,3 millones de euros) y el valor neto de los activos (1,2 millones de euros) ascendía a 9,1 millones de euros. Este importe ha sido asignado íntegramente a un activo intangible, constituido por los permisos y licencias obtenidos por la sociedad para la construcción y explotación de la planta, que será amortizado durante la vida de la planta.

1.1.7. Reexpresión de los estados financieros comparativos

El estado consolidado de la situación financiera a diciembre de 2022 fue reexpresado para reflejar cambios relacionados con JFK NTO en inversión en asociadas, impulsados por su actualización, permitida por la NIIF 3 dentro del período de 12 meses desde el momento de la adquisición, basado en nueva información sobre hechos y circunstancias que ya existían en el momento en que se realizaron las inversiones.

El impacto de dicha reexpresión en las Cuentas Anuales consolidadas es el siguiente:

Estado Consolidado de Situación Financiera:

	2022		2022
(Millones de euros)	Auditado	Ajuste	Reexpresado
Activo no corriente	18.865	60	18.925
Inversiones en asociadas	1.892	59	1.951
Otros activos no corrientes	16.973	1	16.974
Activo corriente	7.419	0	7.419
TOTAL ACTIVO	26.284	60	26.344

	2022		2022
(Millones de euros)	Auditado	Ajuste	Reexpresado
Patrimonio neto	6.354	-1	6.353
Pasivos no corrientes	14.552	60	14.612
Otras cuentas a pagar	838	60	898
Otros pasivos no corrientes	13.717	0	13.714
Pasivos corrientes	5.378	1	5.379
TOTAL PASIVO	26.284	60	26.344

Cuenta de Pérdidas y Ganancias Consolidada:

El impacto en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada (-1 millón de euros) expuesto en el epígrafe del Patrimonio neto del Estado consolidado de situación financiera anterior, se registró como resultado financiero, en el epígrafe Resultado derivados y otros ajustes valor razonable resto de sociedades.

1.2. EVALUACIÓN DEL PRINCIPIO DE EMPRESA EN FUNCIONAMIENTO Y SITUACIÓN ECONÓMICA ACTUAL

Ferrovial empezó 2024 con una sólida posición de caja. El 31 de diciembre de 2023, la tesorería y equivalentes de sociedades excluyendo proyectos de infraestructuras alcanzó los 4.585 millones de euros. Asimismo, Ferrovial dispone de líneas de liquidez adicionales disponibles por importe de 650 millones de euros correspondientes a deuda corporativa, y 139 millones de euros correspondientes a otros saldos disponibles de deudas a 31 de diciembre de 2023. Es destacable igualmente que el conjunto de activos y pasivos a corto plazo, incluyendo la caja y la deuda, tiene un saldo positivo a 31 de diciembre de 2023. Ferrovial considera que esta sólida posición de caja debería ser suficiente para cumplir sus obligaciones futuras, incluidas las distribuciones previstas a los accionistas por un importe acumulado de 1.700 millones de euros durante el periodo 2024-2026. También cabe mencionar los dividendos previstos de los activos de infraestructuras en la cartera existente, sin incluir los dividendos de Heathrow, por importe de 2.200 millones de euros para 2024-2026.

Como en ejercicios anteriores, para evaluar la aplicación del principio de empresa en funcionamiento, el grupo ha realizado un análisis de las necesidades futuras de caja, centrado los ejercicios 2024 y 2025, incluyendo adicionalmente un escenario pesimista que contempla una serie de hipótesis estrés sobre el flujo de caja de la Sociedad, entre las que destacan:

- Asunción de reducción en la recepción de dividendos en 2024 y 2025 procedentes de proyectos de infraestructuras (50% para aeropuertos y autopistas y la totalidad para energía).
- Los flujos de caja en el negocio de Construcción se prevé que caigan en torno a -115 millones de euros al año para 2024 y 2025, lo que se explica por una peor evolución del capital circulante y una menor rentabilidad del negocio.
- Eliminación de las desinversiones de activos previstas para el periodo 2024-2025, incluida la posible desinversión de nuestra participación actual del 25% en el aeropuerto de Heathrow y nuestra participación minoritaria en determinadas concesiones de autopistas contabilizadas como activos financieros.
- Aportaciones de capital contingente por importe de unos 100 millones de euros al año.

La conclusión de dicho análisis muestra que, a pesar de que dicho escenario implicaría un deterioro de la posición de caja de la compañía, se seguiría manteniendo una posición de caja suficiente para hacer frente a los compromisos asumidos, por lo que se concluye que teniendo en cuenta la información disponible, no se tiene conocimiento de incertidumbres materiales relacionadas con hechos o condiciones que puedan generar dudas significativas sobre la capacidad del Grupo de continuar como empresa en funcionamiento durante los próximos doce meses desde la firma de estas Cuentas Anuales.

1.3. POLÍTICAS CONTABLES

1.3.1. Nuevas normas contables

1.3.1.a) Nuevas normas, modificaciones e interpretaciones adoptadas por la Unión Europea de aplicación obligatoria por primera vez en el ejercicio 2023

A 31 de diciembre de 2022, ninguna de las normas, interpretaciones o modificaciones aplicables por primera vez en el ejercicio en curso ha tenido un impacto significativo en la valoración, el reconocimiento o la presentación de ninguna partida de los estados financieros del Grupo. En los párrafos siguientes se explican las modificaciones de las normas que han repercutido en la presentación de los estados financieros:

Información sobre políticas contables

Modificaciones a la NIC 1 y declaración de prácticas de la NIIF 2 "Realización de juicios sobre importancia relativa": Las modificaciones de la NIC 1 y del Documento de Práctica de las NIIF 2 tienen por objetivo ayudar a las entidades a proporcionar información más útil sobre políticas contables al sustituir el requisito de divulgar sus políticas contables "significativas" por un requisito de divulgar sus políticas contables "de importancia relativa", añadiendo orientaciones sobre el modo en que las entidades aplican el concepto de importancia relativa al tomar decisiones sobre la información divulgada sobre las políticas contables. Los desgloses que figuran en estas cuentas se han revisado conforme a estas Modificaciones a la NIC 1 y a la declaración de prácticas de la NIIF 2.

Reforma fiscal internacional – Normas del modelo Pilar Dos – Modificaciones a la NIC 12

Las modificaciones de la NIC 12 se han introducido como respuesta a las normas del Pilar Dos del Proyecto BEPS de la OCDE e incluyen:

- Una excepción temporal obligatoria al reconocimiento y a la divulgación de los impuestos diferidos derivados de la aplicación jurisdiccional de las normas del modelo Pilar Dos; y
- Requisitos de información para que las entidades afectadas ayuden a los usuarios de los estados financieros a entender mejor la exposición de una entidad a los impuestos sobre sociedades del Pilar Dos derivados de esa legislación, sobre todo antes de su fecha de entrada en vigor.

La excepción temporal obligatoria, cuyo uso se debe comunicar, se aplica de inmediato. El resto de los requisitos de información, que se aplican para los periodos de presentación anuales que comienzan a partir del 1 de enero de 2023, se han incluido en la Nota 2.74.

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

Impuestos diferidos relacionados con activos y pasivos derivados de una única transacción – Modificaciones de la NIC 12

Estas modificaciones reducen el alcance de la excepción de reconocimiento inicial de la NIC 12, de modo que ya no se aplica a las transacciones que dan lugar a iguales diferencias temporarias imponibles y deducibles. Diferencias". El impacto de estas modificaciones en los presentes estados financieros ha sido inmaterial.

El Grupo no ha adoptado anticipadamente ninguna otra norma, interpretación o modificación que haya sido emitida pero que aún no sea efectiva.

1.3.1.b) Nuevas normas, modificaciones e interpretaciones de aplicación obligatoria en ejercicios posteriores a 31 de diciembre 2023

Las nuevas normas, modificaciones e interpretaciones con posible impacto en el Grupo que han sido aprobadas por el IASB y que no son de obligado cumplimiento a 31 de diciembre de 2023 son las siguientes:

Norma, interpretación o modificación	Fecha de publicación en el diario oficial UE	Fecha de aplicación en la UE	Fecha de aplicación del IASB
Modificación a la NIC 1 Presentación de estados financieros: clasificación de pasivos financieros como corrientes o no corrientes	19 de diciembre de 2023	1 de enero de 2024	1 de enero de 2024
Modificación de la NIIF 16: Pasivo por arrendamiento en una operación de venta y arrendamiento posterior	20 de noviembre de 2023	1 de enero de 2024	1 de enero de 2024
Modificación de la NIC 7 y la NIIF 7 - Características de los acuerdos de financiación y nueva información para ayudar a los usuarios de los estados financieros a entender los efectos de estos acuerdos sobre los pasivos, los flujos de efectivo y la exposición al riesgo de liquidez.	Pendiente	Pendiente	1 de enero de 2024
Modificación de la NIC 21: aclaraciones para evaluar si una moneda es convertible y el modo en que deberían determinar el tipo de cambio al contado cuando no hay convertibilidad.	Pendiente	Pendiente	1 de enero de 2025

Aunque el Grupo está actualmente analizando el impacto de las modificaciones anteriores, los análisis preliminares realizados hasta la fecha indican que su aplicación inicial no tendrá un impacto significativo sobre las cuentas anuales consolidadas.

1.3.2. Criterios de consolidación

Durante los ejercicios 2023 y 2022, la fecha de cierre contable de las cuentas anuales individuales de todas las sociedades incluidas en el perímetro de consolidación es la misma o han sido homogeneizadas temporalmente para su coincidencia con las de la sociedad dominante. A este respecto, con el objeto de determinar la existencia de control, control conjunto o una influencia significativa en cada entidad del Grupo se revisa la coherencia entre la participación accionarial y el control político de la sociedad en virtud de los estatutos y acuerdos entre accionistas.

En el caso de negocios con sociedades en los que se determine la existencia de control conjunto, el criterio general de consolidación es el de puesta en equivalencia. En relación a estos negocios, además de aquellos supuestos en los que hay dos socios cada uno con una participación del 50%, los casos que requieren un análisis más detallado son los relativos a proyectos de infraestructuras en los que Ferrovial es el accionista con mayor participación accionarial siendo esta inferior o igual al 50%, tiene el derecho a proponer al Consejero Delegado o a otros ejecutivos de la participada, y el resto de accionistas, fundamentalmente fondos de infraestructuras, tienen participación directa en el Consejo de Administración.

En todos los casos se ha concluido que dichos proyectos se deben de consolidar por puesta en equivalencia porque Ferrovial no tiene el derecho a nombrar a la mayoría del Consejo de Administración de las compañías, las decisiones en dichos Consejos requieren en todos los casos, incluida la del nombramiento de los principales ejecutivos, mayoría simple o cualificada, y en el caso de situación de bloqueo de una decisión, Ferrovial no tiene capacidad por sí sólo de desbloqueo.

Dentro de este caso cabe destacar las participaciones en las sociedades titulares de los siguientes proyectos de Autopistas (se indica entre paréntesis el % de participación mantenido en los mismos): 407 ETR (43,23%), Eslovaquia (35%), Toowoomba (40%) y OSARs (50%) y también la participación en la sociedad JFK NTO (49%), incorporada a la División de Aeropuertos en 2022, tal y como se ha descrito en el punto 1.1.4.

Se consolidan por el método de integración proporcional aquellos contratos ejecutados mediante Uniones Temporales de Empresas (UTE) o entidades similares que cumplen con los requerimientos de la NIIF 11 para ser clasificados como "operaciones conjuntas".

Se considera que en estos supuestos de operaciones conjuntas existe un control directo por parte de los socios en los activos, pasivos, ingresos y gastos de estas entidades. Este tipo de negocios aportan al Grupo consolidado una cifra de activos, resultado e ingresos de 517,36 y 1.437 millones de euros, respectivamente (428, 40 y 1.242 millones de euros en 2022). Destacan las siguientes sociedades que corresponden a proyectos de ejecución de obras de construcción:

PROYECTO	PAÍS	ACTIVIDAD	% PARTICIPACIÓN	INGRESOS (MILLONES DE EUROS)
HS2 Main works	Reino Unido	Trabajos en la HS2 con 80 km entre Chilterns y Warwickshire, incluyendo 15 viaductos, 5 km de túneles verdes y 22 km de desvíos de carreteras.	15,00 %	289
Sydney Metro West	Australia	Diseño y construcción de trabajos de construcción de metro, con una longitud de 11 kilómetros de túneles ferroviarios gemelos entre Sydney Olímpic Park y The Bays.	50,00 %	224
Riverlinx	Reino Unido	Diseño, construcción, financiación, operación y mantenimiento del túnel Silvertown, en el este de	50,00 %	158
Ontario Transit Group Constructor GP	Canadá	Diseño, construcción y financiación de la línea de metro de Ontario: Construcción de un sistema de transporte rápido de siete estaciones de 6,7 km.	50,00 %	92
Coffs Harbour Bypass	Australia	Contrato de diseño y construcción para 14 km de carretera, tres túneles y una vía de servicio.	50,00 %	68
Soterramiento de la estación de Murcia	España	Soterramiento de la red arterial ferroviaria de la ciudad de Murcia. Nuevo acceso ferroviario de alta velocidad al este. Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia.	50,00 %	47
Linha Circular, A.C.E.	Portugal	Ferrovial construirá una nueva línea de metro circular en Oporto, la línea rosa, que tendrá 3,1 kilómetros de longitud. Las obras en la línea rosa incluyen la construcción de cuatro estaciones nuevas, tres pozos de ventilación y la instalación de la vía y la catenaria.	65,00 %	43
Linha Amarela, A.C.E.	Portugal	Construcción de la línea de metro amarilla en Oporto, con una nueva sección de 3,15 kilómetros de línea de tren ligero de doble vía. Las obras también incluyen la construcción de un viaducto, un túnel de 770 metros y tres estaciones, entre otras tareas.	65,00 %	41
Metro Paris Ligne 3A JV	Francia	Metro Paris con 6,7 KM de túnel. Las obras incluyen la construcción de tres estaciones y ocho infraestructuras auxiliares.	50,00 %	14

977

Finalmente, también se consolidan por el método de puesta en equivalencia, aquellas sociedades sobre las que Ferrovial S.E. mantiene influencia significativa, en aquellos casos en los que no se cumplen los requerimientos de la NIIF 11 para ser clasificados como “operaciones conjuntas”.

El detalle de las sociedades consolidadas por puesta en equivalencia se presenta en la nota 3.5 y en el Anexo I.

Los saldos y transacciones entre empresas del Grupo son eliminados en el proceso de consolidación. No obstante, las transacciones registradas en la cuenta de resultados relativas a obras de construcción realizadas por la división de Construcción a las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras no son eliminadas en el proceso de consolidación, ya que se considera que el Grupo realiza una obra para la administración concedente o la autoridad reguladora, recibiendo a cambio un derecho de explotación de la infraestructura conforme a las condiciones prefijadas por la administración concedente o la autoridad reguladora.

De esta forma, la administración o el regulador tiene el control del activo desde el momento inicial, entregando a cambio de la realización de la obra el derecho anteriormente mencionado, de tal manera que se puede concluir que a nivel de Grupo la obra ha sido realizada frente a terceros. Este criterio es conforme a lo establecido en la CINIIF 12.

El impacto en la cuenta de resultados de 2023 de la no eliminación de estas transacciones ha sido de -61 millones de euros después de impuestos y minoritarios (6 millones de euros en 2022).

La relación de sociedades dependientes y asociadas se incluye en el Anexo I.

Por último, en cuanto a las operaciones de compra o venta de un porcentaje de participación que no suponga un cambio de control en la sociedad, la participación minoritaria se valora al valor proporcional en los activos netos identificables de la sociedad adquirida/vendida. Los cambios en la participación en la propiedad de una dominante en una dependiente que no den lugar a una pérdida de control de la dominante son transacciones de patrimonio.

1.3.3. Políticas contables aplicadas por partidas del estado de situación financiera consolidado y de la cuenta de resultados consolidada

A continuación, se detallan únicamente aquellas políticas tomadas por el Grupo consolidado al preparar las presentes Cuentas Anuales Consolidadas en el caso de que exista una opción permitida por las NIIF o, en su caso, por la especificidad del sector en el que opera o por su importancia relativa.

1.3.3.1. Activos intangibles, inmovilizado material y inversiones inmobiliarias

- Con posterioridad al reconocimiento inicial, los elementos incluidos en los epígrafes “Activos intangibles” e “Inmovilizado material” se valoran a su coste menos su correspondiente amortización acumulada y las pérdidas por deterioro que hayan experimentado.
- El método lineal es el utilizado para el cálculo de la amortización de los bienes incluidos en los epígrafes “Activos intangibles” e “Inmovilizado material”, excepto para determinada maquinaria del negocio de construcción que se amortiza de manera degresiva.

Los años utilizados por las sociedades consolidadas para amortizar cada tipo de elemento incluido en el epígrafe “Inmovilizado material” se sitúan en los siguientes rangos:

	AÑOS DE VIDA ÚTIL
Edificios y otras construcciones	10-50
Maquinaria, instalaciones y utillaje	2-25
Mobiliario y enseres	2-15
Vehículos	3-20
Otro inmovilizado	2-20

1.3.3.2. Inversiones en proyectos de infraestructuras

Dentro de este epígrafe se incluyen las inversiones realizadas en las infraestructuras por las sociedades titulares de estos proyectos en el ámbito de la CINIIF12 (fundamentalmente autopistas), cuya retribución consiste en un derecho incondicional a recibir efectivo u otros activos o en el derecho a cobrar las correspondientes tarifas en función del grado de utilización de la infraestructura público.

No aparecen recogidos en este epígrafe los activos adquiridos por la sociedad concesionaria para prestar los servicios objeto de la concesión, pero que no forman parte de la infraestructura (como elementos de transporte, mobiliario, o equipos informáticos), al no ser objeto de reversión a la administración concedente. Este tipo de activos se contabiliza en el epígrafe de “Inmovilizado material” y se amortiza en función de su vida útil, siguiendo un criterio económico.

Activos con modelo intangible CINIIF 12

Toda la inversión inicial relativa a la infraestructura que posteriormente es revertida a la administración, incluyendo los costes de expropiación y los costes financieros activados durante el periodo de construcción, se amortiza en función del patrón de consumo aplicable en cada caso (normalmente el tráfico previsto, en el caso de autopistas de peaje) durante toda la vida de la concesión.

Las inversiones acordadas contractualmente al inicio, con carácter firme e irrevocable, para su realización en un momento posterior durante la vida de la concesión, y siempre que no sean inversiones de mejora de la infraestructura, tienen la consideración de inversión inicial. Para este tipo de inversiones se contabiliza un activo y un pasivo inicial por el valor actual de la inversión futura, aplicando para el cálculo del citado valor actual una tasa de descuento equivalente al coste de la deuda vinculada al proyecto. El activo se amortiza en función del patrón de consumo durante toda la vida de la concesión y la provisión se actualiza financieramente durante el periodo que medie hasta la inversión.

En el caso de que exista un pago a la administración por adquirir el derecho de la explotación de la concesión, dicho pago es también amortizado en función del patrón de consumo durante la vida de la concesión.

En el caso de las inversiones de reposición, se contabiliza una provisión sistemática durante el periodo de devengo de las obligaciones, que deberá estar completamente dotada en el momento en que la reposición entre en funcionamiento. Dicha dotación se realiza en función del patrón del consumo durante el periodo en el que la obligación se devengue y aplicando un criterio financiero.

Las inversiones de mejora de la infraestructura son aquellas que suponen un aumento de la capacidad de generación de ingresos de la infraestructura o reducción de costes en la misma. Para las inversiones que se recuperan en el periodo concesional, al suponer un aumento de la capacidad de la infraestructura, se tratarán como una extensión del derecho otorgado y por lo tanto, se reconocerán en el balance en el momento en que entren en explotación. Se amortizan a partir de la fecha de entrada en explotación en función del diferencial generado sobre el patrón de consumo por el aumento de la capacidad.

No obstante, si a la vista de las condiciones del acuerdo, estas inversiones no se van a recuperar por la posibilidad de obtener mayores ingresos desde la fecha en que se lleven a cabo, se reconoce una provisión por la mejor estimación del valor actual del desembolso necesario para cancelar la obligación asociada a las actuaciones que no se ven compensadas por la posibilidad de obtener mayores ingresos desde la fecha en que se ejecuten. La contrapartida es un mayor precio de adquisición del activo.

En caso de que se prevea que solo una parte de la mejora se recuperará mediante la generación de mayores ingresos futuros, se seguirá el tratamiento contable general para las inversiones que se recuperan en el periodo concesional. Respecto a estos contratos, las principales hipótesis son las relativas a estimaciones de tráfico y de inversiones de reposición, que se realizan anualmente por departamentos técnicos.

Se detallan a continuación los principales contratos de concesión existentes a los que se aplica el modelo de activo intangible, así como su duración, estado y método de consolidación aplicado, tanto para autopistas de peaje como para aeropuertos, destacando las ya mencionadas adquisiciones del Aeropuerto Internacional de Dalaman y la Nueva Terminal Uno del JFK NTO en 2022 (véase Nota 1.1.6):

Concesiones de activos modelo intangible:

SOCIEDAD CONCESIONARIA	PAÍS	ESTADO	AÑO DE INICIO (*)	AÑO FIN	MÉTODO CONS.
NTE Mobility Partners, LLC	EE. UU.	Explotación	2014	2061	Global
NTE Mobility Partners Seg 3 LLC	EE. UU.	Explotación	2018	2061	Global
LBJ Infr. Group LLC	EE. UU.	Explotación	2014	2061	Global
I-66 Mobility Partners LLC	EE. UU.	Explotación	2016	2066	Global
I-77 Mobility Partners LLC	EE. UU.	Explotación	2019	2069	Global
Eurolink Motorway Operations (M4-M6)	Irlanda	Explotación	2005	2033	PEE
Autopista Terrasa Manresa, S.A.	España	Explotación	1989	2036	Global
Autovía de Aragón, S.A. (**)	España	Explotación	2007	2026	Global
Aeropuertos Internacional Dalaman	Turquía	Explotación	2022	2042	Global
JFK NTO LLC	EE. UU.	Construcción	2022	2060	PEE

(*) Año de inicio de la concesión (si está en explotación) o año de inicio de la construcción (si está en construcción).

(**) En 2021 se clasificó como continuada el contrato para la conservación y explotación del tramo de la Autovía A2.

Activos con Modelo Cuentas a Cobrar CINIIF 12

Se recogen en este epígrafe los acuerdos de concesión de servicios vinculados a infraestructuras en los que la retribución consiste en un derecho contractual incondicional de recibir efectivo u otro activo financiero, bien porque la entidad concedente garantice el pago de importes determinados, o bien porque garantice la recuperación del déficit entre los importes recibidos de los usuarios del servicio público y los citados importes determinados. Se trata por tanto de acuerdos de concesión en los que el riesgo de demanda es asumido en su totalidad por la entidad concedente. En estos supuestos, el importe debido por la citada entidad concedente se contabiliza en el balance como un activo financiero.

Para el cálculo del importe debido por la entidad concedente se considera el valor de los servicios de construcción, explotación y/o mantenimientos prestados y la remuneración financiera implícita en este tipo de contratos.

Los ingresos por los servicios prestados en cada periodo, fundamentalmente construcción y mantenimiento, incrementan el importe de la cuenta a cobrar con contrapartida en ventas. La remuneración financiera de los servicios prestados, igualmente, incrementa el importe de la cuenta a cobrar con contrapartida en ventas. Los cobros recibidos de la Administración disminuyen el importe de la cuenta a cobrar con contrapartida en tesorería.

El reconocimiento de esta remuneración financiera en las concesiones de este tipo se clasifica como ingresos ordinarios, ya que forma parte de la actividad de la concesión y son se encuentra devengada de forma regular y periódica.

A 31 de diciembre de 2023 y 2022 el importe de la remuneración financiera recogida como ingresos asciende a 10 millones de euros y 10 millones de euros, respectivamente.

Adicionalmente, los gastos financieros asociados a la financiación de las concesiones en las que se aplica el modelo de activo financiero ascienden a 7 millones de euros en 2023, 9 millones de euros en 2022 y 12 millones de euros en 2021.

Los principales contratos de concesión que aplican el modelo cuentas a cobrar corresponden a los negocios de Construcción y Tratamiento de Residuos (Thalia):

SOCIEDAD CONCESIONARIA	PAÍS	ESTADO	AÑO DE INICIO (*)	AÑO FIN	MÉTODO CONS.
Concesionaria de Prisiones Lledoners	España	Explotación	2008	2038	Global
Depusa Aragón S.A.	España	Explotación	2017	2037	Global
Aparcamiento Wrocław Budimex	Polonia	Explotación	2012	2042	Global
Tratamiento de Residuos en Reino Unido (Thalia)	Reino Unido	Explotación	2008	2036	Global

(*) Primer año de funcionamiento (si el proyecto está en estado de funcionamiento) o Primer año del periodo de concesión/construcción (si el proyecto está en la fase de construcción)

Asimismo, dentro de las empresas contabilizadas por puesta en equivalencia, los siguientes contratos de concesiones de autopistas también aplican el modelo de cuentas a cobrar:

SOCIEDAD CONCESIONARIA	PAÍS	ESTADO	AÑO DE INICIO (*)	AÑO FIN	MÉTODO CONS.
Eurolink M3	Irlanda	Explotación	2010	2052	PEE
A66 Benavente - Zamora	España	Explotación	2015	2042	PEE
407 East Extension	Canadá	Explotación	2016	2045	PEE
Scot Roads Partnership Project Limited	Reino Unido	Explotación	2017	2047	PEE
Nexus Infr. Unit Trust (Toowoomba)	Australia	Explotación	2019	2043	PEE
Blackbird Infr. Group (407 East Phase 2)	Canadá	Explotación	2019	2047	PEE
Ruta del Cacao S.A.S	Colombia	Construcción	2015	2040	PEE
Zero Bypass Ltd.	Eslovaquia	Explotación	2016	2050	PEE
Netflow OSARs Western	Australia	Construcción	2017	2040	PEE
Riverlinx, Ltd.	Reino Unido	Construcción	2019	2050	PEE

(*) Año de inicio de la concesión (si está en explotación) o año de inicio de la construcción (si está en construcción).

1.3.3.3. Otras partidas del balance y la cuenta de pérdidas y ganancias

Deterioro y enajenación de inmovilizado y activos intangibles

El grupo evalúa, en cada fecha de presentación, si existen indicios de que un activo se pueda deteriorar. De existir algún indicador, el importe recuperable del activo se compara con su valor contable (es decir, neto de amortización acumulada). Se reconoce una provisión por deterioro en la cuenta de pérdidas y ganancias si el importe recuperable es inferior al valor contable. La provisión se revierte en ejercicios futuros si el importe recuperable supera el valor contable.

El grupo también evalúa al cierre de cada periodo de presentación si existen indicios de que pueda dejar de existir una pérdida por deterioro del valor reconocida en periodos anteriores para un activo distinto del fondo de comercio.

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

Arrendamientos

El grupo aplica un único enfoque de reconocimiento y valoración para todos los arrendamientos, a excepción de los arrendamientos a corto plazo y los arrendamientos de activos de bajo valor que se reconocen como gasto. El grupo reconoce pasivos por arrendamiento para realizar pagos por arrendamiento y activos por derecho de uso que representan el derecho a usar los activos subyacentes (Nota 3.7).

El grupo reconoce los activos por derecho de uso al inicio del arrendamiento (es decir, la fecha en que el activo subyacente está disponible para su uso). Los activos por derecho de uso se valoran al coste, menos la amortización acumulada y las pérdidas por deterioro, y se ajustan en función de las nuevas valoraciones de los pasivos por arrendamiento. El coste de los activos por derecho de uso incluye el importe de los pasivos por arrendamiento reconocidos, los costes directos iniciales incurridos y los pagos por arrendamiento efectuados hasta la fecha de inicio, menos los incentivos al alquiler recibidos. Los activos por derecho de uso se deprecian linealmente durante el plazo del arrendamiento.

A la fecha de inicio del arrendamiento, el grupo reconoce los pasivos por arrendamiento valorados al valor actual de los pagos por arrendamiento que se deberán efectuar a lo largo del periodo de arrendamiento. Después de la fecha de inicio, el importe de los pasivos por arrendamiento se aumenta para reflejar la acumulación de intereses y se reduce por los pasivos por arrendamiento efectuados. Asimismo, el valor contable de los pasivos por arrendamiento se vuelve a valorar si existe una modificación, un cambio en el plazo del arrendamiento, un cambio en los pasivos por arrendamiento o un cambio en la valoración de una opción de compra del activo subyacente.

El grupo aplica la excepción establecida en la NIIF 16, párrafo 5(a), según la cual los arrendamientos que tienen un plazo inferior a doce meses se tratan como arrendamientos operativos.

Impuestos

Los activos y pasivos por impuestos sobre las ganancias corrientes se valoran por el importe que se prevé recuperar de las autoridades fiscales o pagar a las autoridades fiscales. Los tipos impositivos y las leyes fiscales que se emplean para calcular el importe son los que están en vigor o que se habrán promulgado a la fecha de elaboración de los estados financieros en los países en los que el grupo opera y genera ingresos imponibles.

Los activos y pasivos por impuestos diferidos se miden aplicando los tipos impositivos que se espera sean aplicable en el ejercicio en el que se realice el activo o se liquide el pasivo, en función de los tipos impositivos (y las leyes fiscales) promulgadas o sustantivamente promulgadas al final de cada periodo de presentación de informes.

Los activos por impuestos diferidos se reconocen con respecto a la compensación de pérdidas y créditos fiscales no utilizados en la medida en que sea probable que vaya a disponerse de ganancias fiscales futuras con las que poder compensar las pérdidas y los créditos fiscales no utilizados.

Tesorería y equivalentes sociedades de proyectos de infraestructuras: Caja restringida (Nota 5.2.1).

Dentro de este apartado se incluyen inversiones de la misma naturaleza y vencimiento afectas a la financiación de proyectos de infraestructuras, cuya disponibilidad está restringida por los contratos de financiación como garantía para hacer frente a determinadas obligaciones relativas al pago de intereses o principal de la deuda, así como al mantenimiento y operación de infraestructura.

Medición del valor razonable

En la valoración de derivados, se considera el riesgo de crédito de las partes que participan en el contrato. El impacto del riesgo de crédito se registrará contra resultados salvo que los derivados cumplan las condiciones para ser considerados coberturas de flujos de caja eficientes, en cuyo caso se registrará contra reservas.

El Grupo utiliza técnicas de valoración apropiadas en función de las circunstancias y del volumen de datos disponibles para cada elemento, tratando de maximizar el uso de elementos observables relevantes y evitando el uso de elementos no observables. Según NIIF 13, en la medición del valor razonable, el Grupo establece una jerarquía del valor razonable que clasifica en los siguientes tres niveles según los datos de las técnicas de valoración utilizadas:

- Nivel 1: Los datos son precios cotizados idénticos.
- Nivel 2: Datos distintos de los precios cotizados pero observables para los activos o pasivos de forma directa o indirecta.
- Nivel 3: Datos no observables para el activo o pasivo.

Tal y como se detalla en la Nota 5.5 de Derivados financieros, todos los derivados financieros del Grupo se encuadran en el Nivel 2.

Instrumentos financieros

Deterioro de activos financieros

Ferrovial aplica la NIIF 9, que se basa en un modelo de pérdidas esperadas según el que la provisión por pérdidas se calcula en base a las pérdidas esperadas para los próximos 12 meses o para toda la vida de los instrumentos financieros en función del incremento significativo del riesgo.

Este modelo aplica a todos los activos financieros incluidos los comerciales y activos de contratos bajo la NIIF 15, no comerciales y cuentas a cobrar bajo el modelo de CINIIF 12. Para este cálculo el grupo ha desarrollado una metodología por el que se aplica a los saldos de los activos financieros, unos porcentajes que reflejen las pérdidas crediticias esperadas en función del perfil crediticio de la contrapartida (el cliente, para el caso de los clientes y otras cuentas a cobrar y la entidad concedente, para los activos financieros bajo CINIIF 12).

Estos porcentajes reflejan la probabilidad de impago (cuentas a cobrar que no se sobran) y una pérdida en caso de que el impago se materialice.

La asignación de los ratings y la evolución de dichos porcentajes es supervisado por el departamento de riesgos financieros, que realiza una actualización al final de cada ejercicio en función de los riesgos crediticios. Si en dicho análisis se identifica un incremento significativo del riesgo respecto del reconocido inicialmente, la pérdida esperada se calcula teniendo en cuenta la probabilidad de que haya un incumplimiento durante toda la vida del activo.

Para los clientes y otras cuentas a cobrar, el Grupo aplica el enfoque simplificado. Para el cálculo de la pérdida esperada se obtiene un rating medio de los clientes por actividad y área geográfica y a partir de dicho rating se obtienen los porcentajes a aplicar a los saldos en función de si el cliente es público, privado y su sector de actividad (solo para el caso de los clientes privados).

Adicionalmente, si el cliente entra en concurso, reclamación o impago, se considera que se ha producido un incumplimiento y se provisionará el total del saldo del cliente. Para ello, el grupo tiene establecidos unos plazos por tipología de cliente que determina el incumplimiento y por lo tanto el registro de la provisión.

Para el caso de las cuentas a cobrar bajo modelo de CINIIF 12 (Nota 3.3.2), el cálculo de la provisión por pérdida esperada se hará de forma individualizada para cada activo en función de la calidad crediticia de la entidad concedente. Si no se ha incrementado el riesgo crediticio de forma significativa, el cálculo se realizará por un importe igual a las pérdidas crediticias esperadas en los próximos 12 meses. Considerando que el riesgo no se ha incrementado de forma significativa, si la entidad concedente está por encima de nivel de rating de “investment grade o grado de inversión” y mantiene este nivel desde su reconocimiento inicial.

Clasificación y valoración de activos financieros.

Según la NIIF 9 el método de clasificación y valoración se determina en base a dos conceptos, las características de los flujos de efectivo contractuales del activo financiero y el modelo de negocio de la entidad para gestionarlo.

Esto determina tres posibles métodos de valoración: coste amortizado, valor razonable con cambios en otro resultado integral (patrimonio), y valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias. Los activos financieros del grupo son principalmente activos que se mantienen hasta el vencimiento y donde los flujos de efectivo son solamente pago de principal e intereses, por lo tanto, según estas características, los activos financieros están valorados a coste amortizado. Únicamente destacar que para los instrumentos de patrimonio que se valoren por defecto a su valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias, existe la opción en el momento inicial de presentar sus variaciones de valor razonable en otro resultado integral. Esta decisión es irrevocable y se toma por cada activo de forma individual.

NIIF 9 trata de alinear más la contabilidad de coberturas con la gestión de riesgos, teniendo los nuevos requerimientos un enfoque basado en principios.

Otros instrumentos de patrimonio

Se trata de obligaciones perpetuas con pago a opción del emisor del cupón correspondiente, que no cumplen con la condición para su consideración contable como pasivo financiero, debido a que no incluyen la obligación contractual de entrega en efectivo u otro activo financiero, ni una obligación de intercambio de activos o pasivos financieros. Se registrarán, por lo tanto, en el patrimonio neto de la sociedad, en el epígrafe de otros instrumentos de patrimonio.

Subvenciones de capital no reintegrables

Las subvenciones de capital no reintegrables se valoran por el importe concedido, registrándose en el estado consolidado de situación financiera en el epígrafe de Ingresos a distribuir en varios ejercicios (Nota 6.1), y se imputan al resultado del ejercicio de manera gradual en proporción a la depreciación experimentada durante el periodo por los activos financiados con dichas subvenciones. Desde el punto de vista del flujo de caja, el importe de las inversiones realizadas se presenta de forma separada del importe de las subvenciones no reintegrables cobradas en el ejercicio.

Acreeedores comerciales

El epígrafe “Acreeedores comerciales” también corresponde a una obligación de pago por bienes o servicios adquiridos a proveedores mediante contratos de confirming con entidades financieras.

Estos saldos se clasifican como acreeedores comerciales y los pagos relacionados como flujos de efectivo de actividades de explotación en consonancia con la NIC 1, ya que forman parte del capital circulante empleado en el ciclo normal de explotación de la entidad. Los pagos se realizan a las entidades financieras en las mismas condiciones acordadas con el proveedor y sin una extensión sobre los vencimientos acordados con el proveedor, y no existen garantías especiales otorgadas como prenda de los pagos a realizar.

Provisiones

En este epígrafe se incluyen las provisiones que cubren los riesgos derivados de las distintas actividades que desarrolla (véase Nota 6.3). El tratamiento contable de cada tipo de provisión es como sigue:

- i. Provisiones para pleitos e impuestos: La dotación y reversión de esta provisión se realiza contra el resultado de explotación, contra resultado financiero y/o contra el impuesto sobre sociedades, dependiendo de la naturaleza de impuesto al que haga referencia la provisión (sanciones, intereses de las mismas y/o cuotas de actas en disconformidad).
- ii. Provisiones para reposición CINIIF 12: Estas provisiones se dotan y se revierten contra amortizaciones durante el periodo de devengo de las obligaciones hasta el momento en que la reposición entra en funcionamiento. El gasto neto por amortización ascendió a -6 millones de euros y 28 millones de euros en 2023 y 2022, respectivamente.
- iii. Provisiones para otros riesgos a largo plazo: Las provisiones se dotan y se revierten contra variación de provisiones dentro del resultado de explotación, en la medida en que se incurre en los gastos necesarios para su clausura.
- iv. Provisiones para operaciones de tráfico: Estas provisiones se dotan y se revierten contra variación de provisiones dentro del resultado de explotación.

Sistemas retributivos vinculados a la acción

Los sistemas de remuneración basados en acciones se contabilizan como un futuro y, por tanto, el valor de los dividendos previsibles hasta la fecha se descuenta al valor de las acciones en la fecha de concesión utilizando una tasa de rendimiento igual al coste medio de los empréstitos durante el periodo de concesión de las acciones.

1.3.3.4 Reconocimiento de ingresos

Con el objeto de asegurar una aplicación homogénea en las diferentes áreas de actividad, Ferrovial dispone de una política común de reconocimiento de ingresos adaptada a la NIIF 15 -Ingresos de Actividades Ordinarias procedentes de Contratos con Clientes.

i) Criterio general de reconocimiento de ingresos

El primer paso a efectos del reconocimiento de ingresos es la identificación de los contratos y las obligaciones de desempeño dentro de los mismos.

En los contratos de construcción se identifica como regla general una única obligación de desempeño debido al alto grado de integración y personalización de los diferentes bienes y servicios para ofrecer un producto conjunto, que se transfiere al cliente a lo largo del tiempo.

En general, las obligaciones de desempeño en las actividades de Construcción que Ferrovial realiza se satisfacen a lo largo del tiempo y no en un momento determinado, ya que el cliente recibe y consume simultáneamente los beneficios aportados por el desempeño de la Sociedad a medida que el servicio se presta.

Respecto al criterio de reconocimiento de ingresos a lo largo del tiempo (forma de medir el progreso de una obligación de desempeño), Ferrovial tiene establecidos unos criterios que se aplican de forma consistente para obligaciones de desempeño de carácter similar.

A este respecto, el método elegido por el Grupo como preferente para medir el valor de los bienes y servicios cuyo control se trasfiere al cliente a lo largo del tiempo es el método de producto ("output method").

En contratos de bienes y servicios diferentes, altamente interrelacionados, para producir un producto combinado, lo que ocurre habitualmente en los contratos con actividad de construcción, el método de producto aplicable será el de medición de los trabajos realizados o "unidad valorada de obra" ("Surveys of performance" dentro de los "output method") por el que el ingreso reconocido corresponde a las unidades de trabajo ejecutadas en función del precio asignado a las mismas. Conforme a dicho método, periódicamente se obtiene la medición de las unidades realizadas de cada uno de los trabajos, registrando como ingreso la producción correspondiente.

Los costes de ejecución de las obras o proyectos de servicios se reconocen contablemente en función de su devengo, registrando como gasto lo realmente incurrido (Nota 1.3.3.4.IV sobre provisiones por gastos diferidos).

Por su parte, en el caso de servicios recurrentes y rutinarios (los servicios son sustancialmente iguales), como mantenimiento, con el mismo patrón de transferencia a lo largo del tiempo y con una remuneración que consiste en una cantidad fija recurrente durante el plazo del contrato (por ejemplo, pago mensual o anual) de tal manera que el cliente se beneficia de los mismos a medida que se van prestando por la compañía, el método de reconocimiento de ingresos seleccionado por el Grupo está basado en el tiempo transcurrido ("time-elapsed", dentro de los propuestos por el "output method"). Conforme a este método, los ingresos se reconocen de forma lineal durante el tiempo del contrato y los costes según su devengo.

Sólo en aquellos contratos que no corresponden a servicios recurrentes y rutinarios y donde no se puede determinar el precio unitario de las unidades a ejecutar, se permite la aplicación del método de recursos (input method) denominado "grado de avance sobre costes". Conforme a este método, la entidad reconoce ingresos basados en el avance de los costes respecto al total de los costes previstos para terminar los trabajos, teniendo en cuenta los márgenes esperados de todo el proyecto según el último presupuesto actualizado.

Este método conlleva medir la proporción de los costes incurridos por el trabajo terminado hasta la fecha respecto al total de los costes previstos, y reconocer como ingresos esa misma proporción sobre el total de ingresos esperados.

Como se ha indicado anteriormente, este método sólo se aplica en aquellos contratos de construcción o servicios a precio fijo ("lump sum"), en los que no es posible desglosar el precio y la medición de las unidades a producir.

Por último, respecto a la determinación de si se actúa como principal o agente en relación con las obligaciones de desempeño contractuales, tanto para los contratos de construcción como los de servicios, Ferrovial actúa como principal si proporciona los bienes y servicios directamente al cliente y transfiere el control de los mismos sin intermediarios.

En el caso de los contratos de concesión en los que Ferrovial, además de operar realiza la construcción de la infraestructura, la constructora actúa como principal si es la responsable última del cumplimiento de la obligación contractual de ejecutar la obra de acuerdo con las especificaciones del contrato de concesión y asume, por tanto, las consecuencias en caso de reclamación o retraso. Por ello, los ingresos y el resultado por la prestación de esos servicios de construcción son reconocidos por la División de Construcción. En sentido contrario, la sociedad concesional actúa como agente en relación con la obligación de desempeño de construcción y, por tanto, no reconoce ingresos ni resultados por dicha obligación.

ii) Reconocimiento de ingresos procedentes de modificaciones, reclamaciones y disputas

Se entiende por modificaciones los cambios en el alcance de los trabajos del contrato inicial que puede llevar a una modificación de los ingresos del contrato. Las modificaciones del contrato inicial requieren una aprobación técnica y económica por parte del cliente que permita a partir de ese momento la emisión de certificaciones y el cobro de esos trabajos adicionales.

El criterio general seguido por el Grupo es no reconocer los ingresos por estos trabajos adicionales hasta que exista la aprobación de los mismos por parte del cliente. En el caso de que se haya aprobado el alcance de los trabajos pero aún no se haya valorado el impacto en los ingresos, se aplica el requisito que posteriormente se menciona para el caso de "contraprestación variable", registrando aquel importe sobre el que sea altamente probable que no se vaya a producir una reversión significativa.

Los costes asociados a estas unidades ejecutadas o servicios se reconocerán en el momento en que se produzcan, independientemente de que haya sido aprobada o no la modificación.

Una reclamación es una solicitud de pago o compensación al cliente (por ejemplo, supuestos de compensación, reembolso de costes, ajustes de inflación legalmente obligatorios) sujeta a un procedimiento de solicitud directamente al cliente. El criterio general seguido por el Grupo es no reconocer los ingresos hasta que la solicitud haya sido aprobada por el cliente. En caso de que el trabajo se apruebe pero la valoración esté pendiente, se aplica el requisito que se menciona a continuación para el caso de "contraprestación variable" de acuerdo a lo establecido por la NIIF 15, registrando la cuantía por la que es altamente probable que no exista una reversión significativa. Este tratamiento también se aplica en casos excepcionales en los que no se ha obtenido la aprobación del cliente, registrado los ingresos siempre y cuando exista un informe legal que confirme que los derechos objeto de disputa son claramente exigibles, así como un informe técnico que respalde el fundamento técnico de la solicitud o reclamación en cuestión y la aprobación del CFO y Consejero General de la División.

Una disputa es el resultado de una inconformidad o rechazo tras una reclamación al cliente bajo el amparo del contrato, cuya resolución está pendiente de procedimiento directamente con el cliente o de un procedimiento judicial o arbitral.

Conforme a los criterios seguidos por el Grupo, los ingresos relacionados con disputas en la que se cuestione la exigibilidad de la cantidad reclamada no se reconocerán, y cualquier importe reconocido anteriormente se cancelará, ya que la disputa demuestra la ausencia de aprobación por el cliente del trabajo terminado.

En el caso de que el cliente cuestione el valor de los trabajos realizados, el reconocimiento de ingresos se basará en el criterio aplicado en aquellos supuestos de "contraprestación variable" comentado posteriormente.

Sólo en aquellos casos en los que exista un informe legal que confirme que los derechos objeto de disputa son claramente exigibles y que por lo tanto se recuperarán al menos los costes directamente relacionados con el servicio relacionado con la misma, podrá reconocerse ingreso hasta el límite del importe de los costes soportados.

iii) Determinación del precio de la transacción

El precio de la transacción debe asignarse a cada obligación de desempeño (o bien/servicio diferenciado) por un importe que represente la contraprestación a la que la entidad espera tener derecho a cambio de la transferencia de bienes o servicios comprometidos con el cliente. Para ello, se asigna el precio de transacción a cada obligación de desempeño identificada en el contrato, como precio de venta aislado en términos relativos.

La mejor evidencia de un precio de venta aislado es el precio observable de un bien o servicio cuando la entidad vende ese bien o servicio por separado, en circunstancias similares y a clientes similares.

Contraprestación variable

Si la contraprestación comprometida en un contrato incluye un importe variable, dicho importe se reconocerá por un valor que sea altamente probable que no sufra una reversión significativa cuando la incertidumbre relativa a la variabilidad haya sido resuelta. En este sentido, por ejemplo, se establece que solo a partir de un porcentaje avanzado del contrato se puede reconocer un bonus.

Componente financiero

En general, para calcular el precio de una obligación de desempeño, se calcula un componente de financiación implícito cuando el tiempo transcurrido entre el momento en que se produce la entrega de un bien o servicio y el momento en el que está previsto que el cliente pague por ese bien o servicio sea superior al año. Dicho componente se trata como ingreso financiero.

Para las obligaciones de desempeño en las que el periodo transcurrido entre el momento en que la entidad transfiere un bien o servicio y el momento en que el cliente paga es inferior al año, se aplica la solución práctica permitida por la norma para no ajustar el importe de la contraprestación.

En aquellos casos en los que contractual o legalmente existe un derecho a cobrar intereses de demora por el retraso en el cobro respecto a los plazos contractualmente establecidos, el reconocimiento de dichos intereses de demora se realizará, exclusivamente, cuando sea altamente probable que se vayan a percibir dichos intereses.

iv) Saldos de balance relativos al reconocimiento de ingresos

Obra ejecutada pendiente de certificar/ obra certificada por anticipado

A diferencia del reconocimiento de los ingresos, las cantidades facturadas al cliente se basan en los diferentes hitos establecidos en el contrato y al reconocimiento que sobre los mismos presta el cliente, mediante el documento contractual denominado certificación u orden de trabajo. De esta forma, las cantidades reconocidas como ingresos en un ejercicio no tienen por qué coincidir con las cantidades facturadas o certificadas por el cliente.

En aquellos contratos en los que los ingresos reconocidos son superiores al volumen facturado o certificado, la diferencia se reconoce en una cuenta de activo denominada "Obra ejecutada pendiente de certificar" (siendo un activo del contrato) dentro del epígrafe "Clientes por ventas y prestación de servicios", mientras que en aquellos contratos en los que los ingresos reconocidos son inferiores al volumen facturado o certificado por el cliente, la diferencia se reconoce en una cuenta de pasivo denominada "Obra certificada por anticipado" (siendo un pasivo del contrato) dentro del epígrafe "Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo".

Costes de licitación y costes de movilización

Adicionalmente a los saldos de balance descritos anteriormente, el Grupo también reconoce activos relacionados con los costes de obtención de un contrato (costes de licitación) y con los costes incurridos para cumplir un contrato o costes de puesta en marcha (costes de movilización) relacionados directamente con el contrato principal y siempre que sean recuperables dentro del desarrollo del mismo. Dichos saldos figuran en una cuenta separada del activo del balance dentro del epígrafe de Existencias (Nota 4.1).

Los costes de licitación sólo se capitalizan cuando están directamente relacionados con un contrato, es probable que se recuperen en el futuro y el contrato se haya adjudicado o la empresa haya sido seleccionada como la licitadora de preferencia (preferred bidder).

Los costes de licitación incurridos antes de que se adjudique un contrato o se seleccione al contratista como licitador preferente se reconocen como gasto, salvo que sean explícitamente recuperables del cliente en cualquier caso (se obtenga o no el contrato). Se amortizan de forma sistemática de acuerdo con la transferencia al cliente de bienes y servicios con los que se relaciona el activo.

Los gastos necesarios para la puesta en marcha del contrato, costes de movilización, se capitalizan siempre que sea probable que los mismos sean recuperables en el futuro y no incluyen gastos que se generarían aunque no se hubiera obtenido el contrato. Se van reconociendo como gasto en función de la evolución de la mencionada producción real sobre la prevista en cada contrato. En caso contrario, se imputan directamente a resultados.

v) Provisiones relacionadas con contratos con clientes

Las principales provisiones relativas a contratos con clientes son las provisiones por gastos diferidos y por pérdidas presupuestadas.

- Provisiones por gastos diferidos. Cubren los gastos que se prevé que se produzcan una vez finalizado un contrato, tales como los relativos a la retirada de maquinaria de construcción o gastos de desmantelamiento, así como las estimaciones de las reparaciones a realizar en periodo de garantía. Estas provisiones están relacionadas con una obligación contractual para cuya satisfacción la empresa aplicará, probablemente, recursos cuyo importe puede ser estimado de forma fiable. Las provisiones se constituyen sobre la base de la mejor información disponible. Pueden determinarse como porcentaje del total de los ingresos esperados del contrato si existe información histórica de contratos similares.

Las obligaciones de garantía incluidas en este tipo de provisiones no se tratan como obligaciones de desempeño separadas, salvo que el cliente tenga la opción de contratar la misma de forma separada, por lo que se registran conforme a lo indicado en la NIC 37.

Estas provisiones se clasifican como pasivos corrientes, dado que se refieren al ciclo de proyectos de construcción de explotación, en consonancia con la NIIF 1.

- Provisiones por pérdidas presupuestadas. Estas provisiones se reconocen cuando es evidente que los gastos totales previstos para cumplir con un contrato exceden a los ingresos previstos procedentes del mismo. A efectos de determinar, en su caso, la cuantía de la provisión, se incluyen dentro de los ingresos presupuestados del contrato aquellos ingresos previstos que se consideran probables, en línea con la NIC 37 (párrafo 14 (b)), así como los costes incrementales y aquellos directamente relacionados con el contrato. Los costes generales no son directamente atribuibles a un contrato y, por lo tanto, se excluyen del cálculo salvo que se repercutan explícitamente a la contrapartida de conformidad con el contrato, en consonancia con la letra (a) del apartado 68 de la NIC 37.

Este criterio es distinto al establecido por la NIIF 15 comentado anteriormente en la Nota 1.3.3.4 "Reconocimiento de Ingresos", según la cual los ingresos sólo se reconocen cuando se consideran altamente probables.

Así mismo, en el caso de que el resultado total esperado de un contrato sea menor que el reconocido conforme a las reglas anteriormente indicadas de reconocimiento de ingresos, la diferencia se registra como una provisión de márgenes negativos.

vi) Criterios específicos de reconocimiento de ingresos por segmento

Actividad de Autopistas

Los contratos incluidos dentro de esta área de actividad se registran atendiendo a lo establecido en la CNIIF 12 en base a la cual se clasifican los activos afectos a dichos contratos en dos tipos: activo intangible y cuenta a cobrar (se podría dar el caso de modelos mixtos) (Nota 1.3.3.2).

Para el caso de los contratos que se clasifican como activos intangibles, el cliente es el usuario de la infraestructura, por lo tanto, cada uso que se realiza por los mismos se considera una obligación de desempeño, registrándose el ingreso en un momento determinado en el tiempo (“at a point in time”). Para los contratos registrados bajo el modelo financiero, donde el cliente es la Administración, el reconocimiento de ingresos depende de los distintos servicios prestados (como por ejemplo la operación o el mantenimiento), que se reconocerán como diferentes obligaciones de desempeño, a las que hay que asignar precios de mercado.

En los casos en los que algún precio de venta aislado no sea directamente observable, se estima en base a la mejor estimación posible, aplicando el margen esperado para esa actividad.

Finalmente, con independencia de que la concesión siga el modelo de activo intangible, activo financiero o mixto, como se ha señalado anteriormente, en los casos en que la construcción de la infraestructura se subcontrate a una empresa externa, la sociedad concesionaria reconoce la infraestructura adquirida por el precio pagado a la empresa constructora, sin registrar los ingresos por estos servicios de construcción en la cuenta de pérdidas y ganancias.

Como se ha mencionado anteriormente en el punto 1.3.3.4.i, en el caso de los contratos de concesión en los que Ferrovial, además de operar realiza la construcción de la infraestructura, la constructora actúa como principal si es la responsable última del cumplimiento de la obligación contractual de ejecutar la obra de acuerdo con las especificaciones del contrato de concesión y asume, por tanto, las consecuencias en caso de reclamación o retraso.

Actividad de Aeropuertos

Por lo general, se trata de servicios a corto plazo prestados al cliente (líneas aéreas o usuarios del aeropuerto) en los que se reconocerán ingresos en un momento determinado.

Cabe señalar que JFK NTO LLC actúa en calidad de agente en relación con la obligación de desempeño de construcción. En este caso, los servicios de diseño y construcción son responsabilidad de una empresa tercera, contratada a este fin por la primera (dicho tercero, la empresa de construcción). Se llegó a la conclusión de que actuaba en calidad de agente para la actividad de construcción tras realizar una evaluación con arreglo a lo dispuesto en la NIIF 15, especialmente teniendo en cuenta los párrafos B35 y B37.

Negocio de Infraestructuras Energéticas y Movilidad

Se trata de contratos con una serie de servicios que son sustancialmente iguales y se transfieren según un mismo patrón. La tarifa mensual refleja el valor de los servicios prestados. Este tipo de contratos solo tienen una obligación de desempeño que se transfiere a lo largo del tiempo y los ingresos se reconocen aplicando el método del producto (“output method”).

1.3.4. Estimaciones y juicios contables

Estos estados financieros se elaboran de conformidad con las NIIF-IASB y las NIIF adoptadas por la Unión Europea, que exigen el uso de estimaciones, opiniones e hipótesis que afectan al valor contable de los activos y pasivos, a la información de los activos y pasivos contingentes y al importe de ingresos y gastos reconocidos. Las estimaciones y las hipótesis asociadas se basan en el mejor criterio de la dirección con respecto a aspectos que se conocen cuando se elaboran los estados financieros, en la experiencia histórica y en cualquier otro factor que se considere relevante.

La estimación de las partidas para las que existe un riesgo de que surja una diferencia significativa en el futuro con respecto a los valores contables de los activos y pasivos implica un análisis y una estimación significativa y requiere que la dirección emita opiniones a la hora de determinar las hipótesis, tal y como se menciona en los siguientes apartados:

i) Los ingresos procedentes de contratos de construcción a largo plazo con clientes (Nota 1.3.3.4), sobre todo en cuanto a:

- Aplicación del método de producto para reconocer ingresos a lo largo del tiempo, medición de los trabajos realizados o “unidad valorada de obra” (“Surveys of performance” dentro de los “output method”), por el que los ingresos reconocidos corresponden a las unidades de trabajo ejecutadas. Conforme a este método, las unidades realizadas en cada contrato son la base utilizada para reconocer los ingresos. Dichas unidades las calcula cada equipo del proyecto en función del progreso técnico realizado hasta la fecha de los estados financieros. Los ingresos reconocidos reflejan las unidades de trabajo ejecutadas, valoradas al aplicar el precio unitario que se establece en el contrato.
- La aplicación del método de recursos utilizados (*input method*) para reconocer los ingresos a lo largo del tiempo sobre dichos contratos cuando no se puede aplicar el método del producto (*output method*), estimando la previsión de costes totales para completar el trabajo, usando los presupuestos contractuales más recientes aprobados para cada proyecto por los miembros de la dirección correspondientes, realizando hipótesis sobre los precios futuros de los materiales y del trabajo de los subcontratistas. Se utilizan los precios incluidos en los acuerdos de suministro de materiales futuros y en los contratos de los subcontratistas. En caso de que no existan contratos de suministro, los costes de los materiales o de los subcontratistas se calculan en función de los datos de mercado o de los acuerdos de suministro firmados recientemente para otros contratos.
- Provisiones por gastos diferidos: La dirección basa sus cálculos en la experiencia histórica y tiene en cuenta los diferentes países y requisitos contractuales.

- Provisiones por pérdidas contractuales: Se reconocen cuando la hipótesis presupuestaria probable, ajustada por las tasas internas, muestra una pérdida.
- Reconocimiento de ingresos por contraprestación variable, por modificación, por reclamación o por disputa: A este respecto, la dirección basa sus cálculos en las cláusulas específicas incluidas en cada contrato y también tiene en cuenta la experiencia pasada en otros contratos. La dirección debe realizar hipótesis con respecto al importe de los costes incurridos que darán lugar a estas fuentes adicionales de ingresos y a si esos costes cumplen las condiciones de las contraprestaciones variables, modificaciones, reclamaciones o disputas que surgen en relación con el contrato.

ii) Información financiera de Autopistas y Aeropuertos conforme a la CINIIF 12 (Nota 3.3 sobre Inversiones en proyectos de infraestructuras; Nota 6.3 sobre Provisiones) y el correspondiente test de deterioro (Nota 3.1. sobre Fondo de comercio y adquisiciones) realizado sobre la base de un modelo de flujos de caja descontados, que implica hipótesis de gestión, principalmente relacionadas con:

- Volúmenes de tráfico futuros (vehículos y pasajeros de autopistas y aeropuertos, respectivamente): Para las concesiones ya en funcionamiento, las estimaciones de tráfico se construyen sobre el tráfico real y los patrones de crecimiento se obtienen de datos macroeconómicos, estudios externos en determinados casos y cualquier otra información y otros planes que puedan afectar al tráfico futuro. En el caso de las concesiones en construcción, se utilizan previsiones e investigación externas (por ejemplo, el impacto del comercio electrónico en el tráfico de vehículos pesados o de los hábitos del teletrabajo en el uso de vehículos privados).
- Precios: Se tienen en cuenta los acuerdos de fijación de precios específicos incluidos en los contratos de concesión. En caso de que los acuerdos no incluyan un precio fijo, se usan las estimaciones internas de la elasticidad de la demanda con respecto a los precios y otros datos relacionados.
- Gastos de explotación futuros: Las estimaciones de los precios futuros de materiales, subcontratistas y otros costes necesarios para gestionar las concesiones se basan en la experiencia histórica, estimando el crecimiento del índice de precios y teniendo en cuenta los requisitos relacionados establecidos en los acuerdos de concesión.
- Tasas de descuento: La dirección calcula el coste medio ponderado del capital en función de la información externa obtenida de informes de entidades financieras y lo convierte en una tasa de descuento antes de impuestos con el fin de comprobar el deterioro del valor.

iii) Valor razonable de los activos mantenidos para la venta en relación con las actividades discontinuadas (Nota 1.1.5), que solo se aplica a 2021 y 2022: Si el proceso de desinversión se encuentra en una fase avanzada, las ofertas no vinculantes y vinculantes recibidas de compradores potenciales son el dato principal. Cuando no existen ofertas, también se usan los cálculos basados en los múltiplos de operaciones similares disponibles públicamente. En algunos casos específicos, la dirección contrata expertos independientes externos para que realicen el cálculo del valor razonable.

iv) Asignación de la contraprestación transferida por la adquisición de la I-66 a diciembre de 2021 al valor razonable de sus activos y pasivos y cálculo del fondo de comercio correspondiente, así como cálculo del valor razonable de la participación del 50% previamente mantenida (Nota 1.1.6).

El valor razonable de la autopista, que se contabiliza en la partida de “Proyectos de infraestructuras de activos fijos-Modelo de activos intangibles” del estado de situación financiera consolidado, se calculó en función del valor de empresa implícito en la adquisición del 5,704% anteriormente mencionado, dado que la autopista es el único activo relevante en la sociedad adquirida.

1.3.5. Desgloses

Cabe asimismo destacar que en las presentes cuentas anuales consolidadas se ha omitido aquella información o desgloses que, no requiriendo de detalle por su importancia cualitativa, se han considerado no materiales o que no tienen importancia relativa de acuerdo al concepto de Importancia relativa definido en el Marco Conceptual de las NIIF.

1.4. TIPO DE CAMBIO

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

Para partidas de balance (tipos de cambio de cierre de diciembre de 2023 y diciembre de 2022 para el periodo comparativo):

Tipo de cambio de cierre	2023	2022	Variación 23/22 (*)
Libra esterlina	0,8669	0,8853	(2.08) %
Dólar estadounidense	1,1039	1,0705	3.12 %
Dólar canadiense	1,4606	1,4506	0.69 %
Dólar australiano	1,6206	1,5717	3.11 %
Zloty Polaco	4,3430	4,6852	(7.30) %
Peso Chileno	967,7800	908,1600	6.56 %
Rupia India	91,9427	88,1544	4.30 %

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

Para partidas de la cuenta de resultados y del flujo de caja (tipos medios acumulados a diciembre de 2023 y diciembre de 2022 para el periodo comparativo):

Tipo de cambio medio	2023	2022	2021	Variación 23/22 (*)	Variación 22/21 (*)
Libra esterlina	0,8696	0,8527	0,8586	1,98%	-0,69%
Dólar estadounidense	1,0815	1,0533	1,1796	2,67%	-10,70%
Dólar canadiense	1,4592	1,3698	1,4790	6,52%	-7,38%
Dólar australiano	1,6288	1,5169	1,5785	7,38%	-3,91%
Zloty Polaco	4,5412	4,6847	4,5656	-3,06%	2,61%
Peso Chileno	908,7522	917,5334	901,4610	-0,96%	1,78%
Rupia India	89,3135	82,7262	87,2774	7,96%	-5,21%

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

El impacto registrado en fondos propios atribuibles a la sociedad dominante por este motivo es de 83 millones de euros en 2023 y 43 millones de euros en 2022 (véase Nota 5.1.1 Variaciones del patrimonio neto).

Adicionalmente, se detallan los impactos por tipo de cambio en aquellas notas en las que estos sean relevantes.

1.5. INFORMACIÓN POR SEGMENTOS

A efectos de gestión, el Grupo se organiza en unidades de negocio en función de sus actividades y servicios y cuenta con cuatro segmentos de información, como se indica a continuación (Nota 1.1.4):

- Construcción, que se encarga del diseño y/o la ejecución de todo tipo de obras tanto públicas como privadas, destacando la ejecución de infraestructuras públicas.
- Autopistas, que lleva a cabo el desarrollo, la financiación y la explotación de autopistas de peaje.
- Aeropuertos, que se dedica al desarrollo, financiación y explotación de aeropuertos.
- Infraestructuras Energéticas y Movilidad, que se centra fundamentalmente en el desarrollo de infraestructuras energéticas, tanto de transmisiones como energías renovables, así como en los negocios de Movilidad, y algunos servicios relacionados con el tratamiento de residuos en Reino Unido.

No se han agregado segmentos de explotación para formar los segmentos de explotación de información anteriores.

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

A continuación, se presenta de forma detallada la cuenta de pérdidas y ganancias por segmentos de negocio para los ejercicios de 2023, 2022 y 2021. En la columna "Otros" se incluyen los ingresos y/o gastos correspondientes a las empresas no asignadas a ningún área de actividad, destacando Ferrovial SE sociedad cabecera del Grupo y otras pequeñas sociedades filiales de la misma. La columna "Ajustes" recoge las eliminaciones de consolidación existentes entre segmentos.

Como se puede apreciar en las siguientes tablas, los ingresos de Construcción y Autopistas representan más del 10% de los ingresos consolidados del grupo. El segmento Aeropuertos empleado para superar ese umbral, pero de manera temporal, y como consecuencia de la pandemia, no. No obstante, es una línea de negocio distinta, gestionada por separado y, por tanto, se divulga como segmento de información. El segmento Infraestructuras Energéticas y Movilidad es un área empresarial relativamente nueva en la que el grupo está centrando su atención. El consejero delegado evalúa su rendimiento por separado en función de una cuenta de pérdidas y ganancias valorada de manera coherente con el resultado de los estados financieros consolidados y con una presentación similar.

Cuenta de pérdidas y ganancias por segmentos de negocio: Ejercicios 2023, 2022 y 2021 (millones de euros).

	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Energía y movilidad	Otros	Ajustes	Total 2023
Ingresos	7.070	1.085	80	334	181	(236)	8.514
Total gastos de explotación	6.853	286	58	324	239	(236)	7.524
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	141	213	20	20	7	–	401
Deterioro y enajenación de inmovilizado	–	37	–	(2)	–	–	35
Resultado de explotación	77	623	2	(12)	(65)	–	625
Resultado derivados y otros resultados financieros	(29)	5	(12)	9	62	(2)	33
Resultado financiero financiación	117	(224)	3	(4)	(111)	2	(217)
Resultado financiero	88	(219)	(9)	5	(49)	–	(184)
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	–	198	11	6	–	–	215
Resultado antes de impuestos procedente de actividades	165	602	4	(1)	(114)	–	656
Gasto por impuesto sobre sociedades	(61)	(54)	(20)	6	87	–	(42)
Resultado neto de impuestos procedente de actividades	104	548	(16)	5	(27)	–	614
Resultado neto de impuestos procedente de actividades	–	–	–	–	16	–	16
Resultado neto	110	548	(16)	5	(11)	–	630
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	(51)	(126)	7	–	–	–	(170)
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	53	422	(9)	5	(11)	–	460

	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Energía y movilidad	Otros	Ajustes	Total 2022 (*)
Ingresos	6.463	780	54	296	178	(220)	7.551
Total gastos de explotación	6.289	230	56	283	189	(222)	6.825
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	113	160	7	12	7	–	299
Deterioro y enajenación de inmovilizado	–	(3)	–	(3)	–	–	(6)
Resultado de explotación	63	387	(9)	(2)	(16)	–	423
Resultado derivados y otros resultados financieros	(34)	(110)	19	1	48	(2)	(78)
Resultado financiero financiación	35	(240)	–	(9)	(30)	2	(242)
Resultado financiero	1	(350)	19	(8)	18	–	(320)
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	1	158	7	(1)	–	–	165
Resultado antes de impuestos procedente de actividades	65	195	17	(11)	2	–	268
Gasto por impuesto sobre sociedades	(5)	(39)	2	(4)	16	–	(30)
Resultado neto de impuestos procedente de actividades	60	156	19	(15)	18	–	238
Resultado neto de impuestos procedente de actividades	–	–	–	–	64	–	64
Resultado neto	60	156	19	(15)	82	–	302
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	(42)	(65)	(9)	–	–	(1)	(117)
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	18	91	10	(15)	82	(1)	185

	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Energía y movilidad	Otros	Ajustes	Total 2021
Ingresos	6.077	588	2	252	157	(166)	6.910
Total gastos de explotación	5.833	173	28	264	168	(165)	6.301
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	112	141	–	12	5	–	270
Deterioro y enajenación de inmovilizado	22	1.117	–	–	1	(1)	1.139
Resultado de explotación	154	1.392	(26)	(24)	(16)	(1)	1.479
Resultado derivados y otros resultados financieros	(24)	(86)	(6)	4	23	1	(88)
Resultado financiero financiación	(6)	(198)	–	(7)	(36)	–	(247)
Resultado financiero	(30)	(284)	(6)	(3)	(13)	1	(335)
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	–	81	(254)	(6)	1	–	(178)
Resultado antes de impuestos procedente de actividades	124	1.189	(286)	(33)	(28)	–	966
Gasto por impuesto sobre sociedades	(49)	(71)	7	5	116	1	9
Resultado neto de impuestos procedente de actividades	75	1.118	(279)	(28)	88	1	975
Resultado neto de impuestos procedente de actividades	115	–	–	–	246	–	361
Resultado neto	190	1.118	(279)	(28)	334	1	1.336
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	(105)	(29)	–	–	(3)	(1)	(138)
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	85	1.089	(279)	(28)	331	–	1.198

SECCIÓN 2: RESULTADO CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS CERRADOS A 31 DICIEMBRE DE 2023, 2022 Y 2021

Esta sección comprende las notas relacionadas con los resultados del ejercicio.

Para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023:

El resultado neto del ejercicio asciende a 460 millones de euros, apoyado en la mejora operativa del negocio de Autopistas por la mejora de los tráficos y el incremento de tarifas en Estados Unidos, así como por los resultados de la división de Construcción, destacando la contribución del negocio en España y Polonia (Budimex).

Adicionalmente, el resultado neto del ejercicio se ha visto afectado por varios efectos fiscales positivos, destacando la resolución positiva del Tribunal Supremo español (Nota 6.5.1) sobre la aplicación de la deducción por actividades de exportación en relación con la inversión realizada en 2006 en la antigua BAA (Heathrow), con un impacto positivo de 119 millones de euros.

También cabe destacar la venta de la autopista de Azores en Portugal (41 millones de euros) y el impacto positivo de los derivados financieros (43 millones de euros), destacando el impacto positivo de los Equity Swaps por la evolución del precio de las acciones de la compañía, así como la variación positiva del derivado de tipo de interés (IRS) de la autopista Autema.

Para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2022:

El resultado neto del ejercicio asciende a 185 millones de euros, apoyado en la mejora operativa del negocio de Autopistas por la mejora de los tráficos, consecuencia principalmente del levantamiento de las restricciones derivadas del Covid-19 y el incremento de tarifas en Estados Unidos, así como por los resultados de la división de Construcción, destacando la contribución del negocio en España y Polonia (Budimex).

Adicionalmente, el resultado neto del ejercicio se ha visto afectado por el resultado de actividades discontinuadas por un total de 64 millones de euros, destacando fundamentalmente las desinversiones de la actividad desarrollada en Reino Unido a través de la filial Amey (Nota 1.1.5).

Finalmente, cabe destacar el reconocimiento de 26 millones de euros como impuestos diferidos de pasivo, adicionales a los 41 millones de euros registrados a diciembre 2021, relativos a la retención por la repatriación de futuros dividendos procedentes de Canadá (Nota 2.7.2).

Para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2021:

El resultado neto de 2021, que asciende a 1.198 millones de euros, se ha visto afectado principalmente por el efecto de la plusvalía de la sociedad concesionaria I-66 Express Mobility Partners Hold. LLC (1.117 millones de euros), como consecuencia de la revalorización de la participación preexistente tras la adquisición de un 5,704% adicional (Nota 1.1.6).

Adicionalmente, el resultado neto del ejercicio se ha visto afectado por un resultado de actividades discontinuadas por un total de 361 millones de euros (299 millones de euros de impacto en el resultado neto), donde destacan dos impactos relacionados con las operaciones de desinversión realizadas en el ejercicio:

- El resultado procedente de las actividades del negocio de Servicios (Notas 1.1.5 y 2.8) por 246 millones de euros, cuyo principal componente es el procedente del negocio de Medio Ambiente (España y Portugal) vendido el pasado 1 de diciembre de 2021, que generan un impacto de 335 millones de euros.
- El resultado de la venta del negocio inmobiliario en Polonia del Grupo Budimex (B.N.I.), que fue vendido el 22 de febrero de 2021, lo que ha generado una plusvalía de 115 millones de euros (53 millones en el resultado neto después de minoritarios).

En la línea de deterioro y enajenaciones destacan también otros impactos no recurrentes por importe de 22 millones de euros, relacionados fundamentalmente con las diferentes operaciones de venta en la división de Construcción, entre las que destaca la plusvalía por la desinversión de la participación del 19,86% de Nalanda, la venta de la participación del 22% en Urbicsa y la desinversión de Figueras.

Estos resultados de 2021 se siguen viendo afectados por el impacto del COVID-19 en el negocio de Aeropuertos, sobre todo en el Aeropuerto de Heathrow (HAH) y el aeropuerto de AGS, ambas inversiones contabilizadas por puesta en equivalencia, donde se han reconocido unas pérdidas de 238 millones de euros y 20 millones de euros, respectivamente, a través de la cuenta de pérdidas y ganancias a 31 de diciembre de 2020, reduciendo las participaciones a cero.

NOTAS SOBRE RESULTADOS DE ACTIVIDADES CONTINUADAS

2.1. INGRESOS DE EXPLOTACIÓN

Los ingresos del Grupo a 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021 procedente de contratos con clientes según la interpretación de la NIIF 15 asciende a 8.339, 7.385 y 6.810 millones de euros, respectivamente (Nota 4.4).

En los ingresos se encuentra recogida la remuneración financiera de los servicios prestados por las sociedades concesionarias que siguen el método de cuenta a cobrar, por un importe total de 10 millones de euros, 10 millones de euros y 15 millones de euros en 2023, 2022 y 2021, respectivamente.

La distribución de los ingresos por segmentos y su comparación con 2023, 2022 y 2021 es la siguiente:

Para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023:

(Millones de euros)	Ventas externas	Ventas entre segmentos	Total	Var. %
Construcción	6.581	489	7.070	9 %
Autopistas	1.084	1	1.085	39 %
Aeropuertos	80	-	80	59 %
Infraestructuras Energéticas y Movilidad	334	-	334	13 %
Otras actividades (*)	25	156	181	2 %
Ajustes	-	(236)	(236)	7 %
Total	8.104	410	8.514	13 %

(*) Corresponde a los servicios de apoyo prestados por la división de Sociedades al resto de los negocios del grupo, que se eliminan en el proceso de consolidación.

Para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2022 (**):

(Millones de euros)	Ventas externas	Ventas entre segmentos	Total	Var. %
Construcción	5.432	1.031	6.463	6 %
Autopistas	779	1	780	33 %
Aeropuertos	54	-	54	2600 %
Infraestructuras Energéticas y Movilidad	296	-	296	17 %
Otras actividades (*)	39	139	178	13 %
Ajustes	-	(220)	(220)	33 %
Total	6.600	951	7.551	9 %

(*) Corresponde a los servicios de apoyo prestados por la división de Sociedades al resto de los negocios del grupo, que se eliminan en el proceso de consolidación.

(**) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

Para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2021:

(Millones de euros)	Ventas externas	Ventas entre segmentos	Total
Construcción	5.044	1.033	6.077
Autopistas	587	1	588
Aeropuertos	1	1	2
Infraestructuras Energéticas y Movilidad	252	-	252
Otras actividades (*)	3	154	157
Ajustes	-	(166)	(166)
Total	5.887	1.023	6.910

(*) Corresponde a los servicios de apoyo prestados por la división de Sociedades al resto de los negocios del grupo, que se eliminan en el proceso de consolidación.

Las ventas entre segmentos que no son eliminadas en el consolidado del Grupo son las correspondientes a las obras ejecutadas por la división de Construcción para las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras (Notas 1.3.2 y 6.8).

El detalle de las ventas por área geográfica es el siguiente:

(Millones de euros)	2023	2022 (*)	Var. 23/22	2021	Var. 22/21
EE. UU.	2.879	2.906	(27)	2.639	267
Polonia	2.160	1.842	318	1.735	107
España	1.475	1.154	321	1.092	62
Reino Unido	771	708	63	644	64
Canadá	161	100	61	80	20
Otros	1.068	841	227	720	121
TOTAL	8.514	7.551	963	6.910	641

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

Las ventas del Grupo ferroviario en sus cinco principales mercados alcanzan el 87% del total en 2023 (89% en 2022 y 90% en 2021).

2.2. OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN

La composición de los gastos de otros gastos de explotación es la siguiente:

(Millones de euros)	2023	2022 (*)	Var. 23/22	2021	Var. 22/21
Trabajos realizados por otras empresas	3.337	2.975	362	2.824	151
Arrendamientos (Nota 3.7)	250	256	(6)	235	21
Reparación y conservación	82	89	(7)	70	19
Servicios de profesionales independientes	485	449	36	331	118
Variación provisiones de pasivos (Nota 6.3)	53	(68)	121	51	(119)
Otros gastos de explotación	671	481	190	412	69
Total otros gastos de explotación	4.878	4.182	696	3.923	259

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

2.3. GASTOS DE PERSONAL

La composición de los gastos de personal es la siguiente:

(Millones de euros)	2023	2022(*)	Var. 23/22	2021	VAR 22/21
Sueldos y salarios	1.350	1.111	239	1.006	105
Seguridad Social	179	158	21	148	10
Aportaciones a planes de pensiones	15	13	3	10	2
Pagos basados en entrega acciones	11	8	4	-9	17
Otros gastos sociales	43	156	-113	138	18
TOTAL	1.599	1.446	153	1.293	153

(*) Restated figures (Note 1.1.7)

La evolución del número de trabajadores a 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021 por categoría profesional y separando entre hombres y mujeres se muestra en los siguientes cuadros:

CATEGORÍA	31.12.2023			VAR. 23/22
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	
Consejeros ejecutivos	2	0	2	- %
Alta dirección	11	2	13	- %
Ejecutivos	2.819	703	3.522	10 %
Gerentes/Profesionales/Supervisores	4.145	2.132	6.277	2 %
Administrativos/Soporte	670	766	1.436	16 %
Operarios	12.910	639	13.549	- %
Total	20.558	4.241	24.799	3 %

CATEGORÍA	31.12.2022(*)			VAR. 22/21
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	
Consejeros ejecutivos	2	0	2	- %
Alta dirección	12	1	13	- %
Ejecutivos	2.580	635	3.215	8 %
Gerentes/Profesionales/Supervisores	4.117	2.044	6.161	4 %
Administrativos/Soporte	565	668	1.233	11 %
Operarios	12.864	703	13.567	(2) %
Total	20.140	4.051	24.191	1 %

(*) Restated figures (Note 1.1.7)

En los ejercicios 2023 y 2022 no existe plantilla en actividades discontinuadas. Los datos para el ejercicio 2021 separando entre continuadas y discontinuadas son:

ACTIVIDADES CONTINUADAS CATEGORÍA	31.12.2021		
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Consejeros ejecutivos	2	0	2
Alta dirección	12	1	13
Ejecutivos	2.442	540	2.982
Gerentes/Profesionales/Supervisores	3.995	1.930	5.925
Administrativos/Soporte	519	589	1.108
Operarios	13.141	762	13.903
Total	20.111	3.822	23.933

ACTIVIDADES DISCONTINUADAS CATEGORÍA	31.12.2021		
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Consejeros ejecutivos	0	0	0
Alta dirección	0	0	0
Ejecutivos	1.450	437	1.887
Gerentes/Profesionales/Supervisores	4.995	1.444	6.439
Administrativos/Soporte	110	497	607
Operarios	13.717	16.488	30.205
Total	20.272	18.866	39.138

El número de trabajadores a 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021 que presentan una discapacidad igual o superior al 33% asciende a 121, 107 y 1.482 empleados respectivamente, lo que supone un 0,5%, 0,4% y 2,3% del total de la plantilla de cierre al final de cada periodo.

La plantilla media por divisiones de negocio para los tres periodos comparativos es la siguiente:

NEGOCIO	31.12.2023			
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	VAR. 23/22
Construcción	16.067	3.345	19.412	5 %
Autopistas	678	233	911	68 %
Aeropuertos	195	42	237	1 %
Infraestructuras energéticas y movilidad	3.622	411	4.033	2 %
Otros	292	280	572	22 %
Total	20.855	4.311	25.166	(27) %

NEGOCIO	31.12.2022(*)			
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	VAR. 22/21
Construcción	15.316	3.135	18.451	(3)%
Autopistas	373	169	542	- %
Aeropuertos	192	43	235	6 %
Infraestructuras energéticas y movilidad	3.541	415	3.956	1 %
Otros	261	208	469	13 %
Total actividades continuadas	19.683	3.970	23.653	-
Total actividades discontinuadas	7.346	3.352	10.698	-
Total	27.029	7.322	34.351	(956) %

(*) Restated figures (Note 1.1.7)

NEGOCIO	31.12.2021		
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Construcción	16.059	3.042	19.101
Autopistas	385	159	544
Aeropuertos	22	10	32
Infraestructuras energéticas y movilidad	3.564	374	3.938
Otros	229	186	415
Total actividades continuadas	20.259	3.771	24.030
Total actividades discontinuadas	32.652	21.851	54.503
Total	52.911	25.622	78.533

2.4. DETERIORO Y ENAJENACIONES

A continuación, se presenta el desglose de los principales resultados relativos a deterioros y enajenaciones para los periodos correspondientes.

2023

(Millones de euros)	Impacto en resultado antes de impuestos	Impacto en resultado después de impuestos
Venta de Algarve	39	41
Resultado por plusvalías y enajenaciones	39	41
Aravia	-2	-2
Venta de Zity	-2	-2
Resultado por deterioros	-4	-4
TOTAL DETERIORO Y ENAJENACIONES	35	37

2022 (*)

(Millones de euros)	Impacto en resultado antes de impuestos	Impacto en resultado después de impuestos
Venta de Algarve	(3)	(3)
Resultado por plusvalías y enajenaciones	(3)	(3)
Deterioro participación MasS Global	(3)	(3)
Resultado por deterioros	(3)	(3)
TOTAL DETERIORO Y ENAJENACIONES	(6)	(6)

2021

(Millones de euros)	Impacto en resultado antes de impuestos	Impacto en resultado después de impuestos
Adquisición 5,704% I-66	1.117	1.117
Venta de Nalanda	17	17
Venta de Urbicsa	17	17
Venta de Nevasa	1	1
Venta de Figueras	(9)	(9)
Resultado por plusvalías y enajenaciones	1.142	1.141
Deterioros inmovilizados FB Serwis	(3)	(3)
Resultado por deterioros	(3)	(3)
TOTAL DETERIORO Y ENAJENACIONES	1.139	1.139

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

2.5. RESULTADO FINANCIERO

Las siguientes tablas muestran en detalle la variación del resultado financiero por conceptos en 2023, 2022 y 2021.

Se presenta de forma separada el resultado de proyectos de infraestructuras del de otras sociedades correspondiente a estos ejercicios (véase definición en Nota 1.1.4) y dentro de cada uno de ellos se distingue entre resultado financiero por financiación, que incluye gastos financieros por créditos y préstamos con entidades de crédito y bonos, así como rendimientos generados por inversiones financieras y préstamos otorgados; y el resultado financiero por derivados y otros, que recoge el impacto de la valoración a valor razonable de las coberturas no eficientes, así como otros ingresos y gastos que no corresponden directamente a financiación.

Para 2023, en comparación con 2022:

(Millones de euros)	2023	2022 (*)	Var. %
Ingresos financieros por financiación de proyectos de infraestructuras	34	8	325 %
Gastos financieros por financiación de proyectos de infraestructuras	(362)	(251)	44 %
Resultado financiero por financiación de proyectos de infraestructuras	(328)	(243)	35 %
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable proyectos de infraestructuras	13	(105)	(112) %
Resto resultado financiero proyectos de infraestructuras	(57)	(17)	235 %
Resto resultado financiero proyectos de infraestructuras	(44)	(122)	(64) %
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	(372)	(365)	2 %
Ingresos financieros por financiación de resto de sociedades	216	104	108 %
Gastos financieros por financiación de resto de sociedades	(105)	(103)	2 %
Resultado financiero por financiación de resto de sociedades	111	1	11000 %
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable resto de sociedades	11	47	(77) %
Resto resultado financiero resto de sociedades	66	(3)	(2300) %
Resto resultado financiero resto de sociedades	77	44	75 %
Resultado financiero de resto de sociedades	188	45	318 %
Total resultado financiero	(184)	(320)	(43) %

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

Para 2022, en comparación con 2021:

(Millones de euros)	2022 (*)	2021	Var. %
Ingresos financieros por financiación de proyectos de infraestructuras	8	-	- %
Gastos financieros por financiación de proyectos de infraestructuras	(251)	(220)	14 %
Resultado financiero por financiación de proyectos de infraestructuras	(243)	(220)	10 %
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable proyectos de infraestructuras	(105)	(84)	25 %
Resto resultado financiero proyectos de infraestructuras	(17)	(3)	467 %
Resto resultado financiero proyectos de infraestructuras	(122)	(87)	40 %
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	(365)	(307)	19 %
Ingresos financieros por financiación de resto de sociedades	104	24	333 %
Gastos financieros por financiación de resto de sociedades	(103)	(51)	102 %
Resultado financiero por financiación de resto de sociedades	1	(27)	(104) %
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable resto de sociedades	47	1	4600 %
Resto resultado financiero resto de sociedades	(3)	(2)	50 %
Resto resultado financiero resto de sociedades	44	(1)	(4500) %
Resultado financiero de resto de sociedades	45	(28)	(261) %
Total resultado financiero	(320)	(335)	(4) %

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

En la siguiente tabla se desglosa el gasto financiero de sociedades proyectos de infraestructura, desglosando los gastos activados por las autopistas en construcción:

Gasto de financiación proyectos de infraestructuras (millones de euros)	2023	2022	2021
Gasto financiero devengado	(379)	(347)	(257)
Gasto activado en periodo de construcción	17	96	37
Gasto financiero en PyG	(362)	(251)	(220)

2.6. PARTICIPACIÓN EN BENEFICIOS DE SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA

La participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia en el ejercicio 2023 asciende a 215 millones de euros (165 millones de euros en 2022 y -178 millones de euros en 2021). El detalle de las sociedades más significativas es el siguiente:

Resultado sociedades puestas en equivalencia (Millones de euros)	2023	2022(*)	2021
HAH	0	0	(238)
407 ETR	154	124	52
AGS	0	0	(20)
JFK	4	1	0
IRB	14	22	0
Grupo Serveo	11	6	0
Otros	32	12	28
TOTAL	215	165	(178)

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

En la nota 3.5 se proporciona mayor detalle sobre los resultados de estas sociedades.

2.7. GASTO POR IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES E IMPUESTOS DIFERIDOS

2.7.1 Detalle del gasto del impuesto corriente y diferido, e impuesto pagado en el ejercicio

El detalle del gasto por impuesto correspondiente a los años 2023, 2022 y 2021 se presenta diferenciando la parte correspondiente al impuesto corriente, al impuesto diferido, retenciones soportadas en el extranjero y cambios en las estimaciones del impuesto de años anteriores y otros conceptos.

(Millones de euros)	2023	2022 (*)	2021
Gasto por impuesto del ejercicio	-42	-30	9
Gasto por impuesto corriente	-146	-64	-31
Gasto por impuesto diferido	65	42	50
Retenciones soportadas en el extranjero	-50	-21	-3
Cambio en estimaciones, impuesto ejercicios anteriores y otros	89	13	-7

(*) Reexpresado (Nota 1.1.7)

El importe pagado en el ejercicio en concepto de impuesto sobre sociedades asciende a 170 millones de euros (82 millones de euros en 2022 y 155 millones de euros en 2021), tal y como se muestra en la nota de flujo de caja (Nota 5.3).

2.7.2. Explicación del gasto por impuesto sobre sociedades del ejercicio y de la tasa impositiva resultante

En el ejercicio 2023 se han registrado pérdidas en el impuesto sobre sociedades de -42 millones de euros (ingreso de -30 millones de euros en 2022; ingreso de 9 millones de euros en 2021), como se muestra en la siguiente tabla:

(Millones de euros)	2023	2022 (*)	2021
Resultado antes de impuestos de actividades continuadas	656	267	964
Resultados de asociadas	-215	-165	178
Régimen de transparencia fiscal (EE. UU. y Canadá)	-94	-71	-38
Resultado ajustado antes de impuestos de actividades continuadas	348	31	1.104
Gasto teórico por impuesto sobre sociedades (25,8%)	-90	-8	-285
Reconocimiento de bases imponibles de años anteriores y deducciones	73	6	9
Pérdidas fiscales no reconocidas	-56	-44	-7
Ajuste del valor razonable de la participación adicional en la I-66 (5,704%)	0	0	235
Dividendos imponibles al 5% recibidos en España y eliminados en el proceso de consolidación	-3	0	0
Gastos financieros no deducibles	-45	0	-1
Derivados asociados a dividendos cobrados de Canadá que se eliminan en el proceso de consolidación	17	11	0
Efecto de diferentes tipos impositivos aplicados a las filiales que operan en otras jurisdicciones	20	17	-21
Impuesto de años anteriores	87	14	65
Retención fiscal	-50	-19	0
Otros ajustes	3	8	15
Gasto por impuesto sobre sociedades	-42	-30	9
Tipo efectivo (%)	6,5 %	11,3 %	(1,0)%

(*) Reexpresado (Nota 1.1.7)

Para el análisis del tipo impositivo efectivo, estas son las partidas previamente ajustadas:

- Resultados de asociadas: los resultados de las sociedades por puesta en equivalencia ya incluyen el efecto fiscal por si mismas, por lo que se deben ajustar para el análisis.
- Régimen de transparencia fiscal: Resultados de consolidación sin impacto fiscal. Principalmente se corresponde con los resultados de sociedades de proyectos concesionales en Estados Unidos y Canadá, que se consolidan por integración global. Sin embargo, el crédito fiscal asociado se reconoce exclusivamente por el porcentaje de participación de Ferrovial, al tributar bajo el régimen de transparencia fiscal, siendo los sujetos pasivos del impuesto los accionistas de dichas sociedades por su porcentaje de participación.

Los principales ajustes del gasto teórico por impuesto sobre sociedades, excluyendo las partidas ya mencionadas en relación con los resultados de las asociadas y el régimen de transparencia fiscal del ejercicio son los siguientes:

- Reconocimiento de bases imponibles de años anteriores no reconocidos previamente y uso de deducciones, fundamentalmente en España, Estados Unidos y Canadá. (73 millones de euros en el 2023).
- Pérdidas fiscales no reconocidas: pérdidas generadas principalmente en Países Bajos y en negocios internacionales de construcción en Colombia para los que no se ha reconocido ningún crédito por impuesto. Adicionalmente, la baja de los activos por impuestos diferidos reconocidos previamente en Reino Unido.
- El resultado positivo por la puesta a valor razonable del 50% de I-66 Express Mobility Partners, como consecuencia de la compra del 5,704% adicional de dicha sociedad, que no tuvo ningún impacto fiscal en 2021.
- El 5% de los dividendos en España que son imponibles pero se eliminan en el proceso de consolidación y se tratan como diferencia permanente.

- Gasto financiero no deducible, principalmente en Países Bajos, debido a la limitación de la separación de ingresos, que limita la deducción de los intereses netos al inferior de dos importes: 20% de RBE o 1 millón de euros.
- Derivados asociados a los dividendos cobrados de Canadá en Países Bajos que tributan en el individual, pero que se eliminan en el proceso de consolidación y suponen una diferencia permanente.
- Efecto de diferentes tipos impositivos aplicados a las filiales que operan en otras jurisdicciones, sobre todo en Estados Unidos, Polonia y el Reino Unido.
- Los efectos fiscales de ejercicios anteriores incluyen principalmente:
 - Dedución relativa al litigio de actividades de exportación. El 12 de septiembre de 2023, el Tribunal Supremo español falló a favor de Ferrovial con respecto a las actas levantadas por las autoridades fiscales españolas relativas al impuesto sobre sociedades de 2006. El litigio relativo a la aplicación de una deducción fiscal por actividades de exportación relacionadas con la inversión efectuada para adquirir la participación en la antigua BAA (ahora Heathrow Airport Holding Limited). El importe estimado que las autoridades fiscales españolas reclamaban a Ferrovial a diciembre de 2022, incluidos los intereses, era de 119,2 millones de euros (73 millones de euros de efecto en el impuesto sobre sociedades y 46 millones de euros en los resultados financieros).
 - Con el objetivo de valorar la recuperabilidad de las bases imponibles negativas en España, se diseñó un modelo basado en las últimas proyecciones disponibles de resultados esperados de las sociedades del Grupo, que implicaba el reconocimiento de unas pérdidas de explotación netas futuras de 36 millones de euros y unos créditos fiscales de 27 millones de euros.
 - Las pérdidas de explotación netas no reconocidas en ejercicios anteriores en Países Bajos por importe de -18 millones de euros, ya que no va a recuperarse en el futuro.
 - Reconocimiento de impuestos diferidos relativos a la retención fiscal por futuros dividendos procedentes de Canadá (-22,5 millones de euros), siendo un neto de 72 millones de euros de diferido reconocido que corresponden a dividendos futuros esperados, parcialmente compensados por 50 millones de diferidos dados de baja referentes a la retención pagada en el 2023 que fueron reconocidos en el año 2022, y que comentamos en el siguiente punto.
- Retención fiscal de 50 millones de euros sobre los dividendos pagados de Canadá a Países Bajos (19 millones de euros en 2022).

2.7.3. Movimiento de activos y pasivos diferidos

A continuación, se detallan los movimientos de los activos y pasivos diferidos durante el ejercicio 2023:

ACTIVO

(Millones de euros)	2022 (*)	Ejercicios anteriores, trasposos y otros	Carga/abono cuenta de resultado	Carga/abono patrimonio neto	Efecto tipo de cambio	2023
Créditos fiscales	370	26	119	0	-13	503
Dif. criterio fiscal/contable	274	46	87	4	11	422
Dif. valoraciones patrimonio	86	-1	11	-47	0	48
Otros conceptos	55	9	-31	1	0	33
TOTAL	784	80	186	-42	-2	1.006

PASIVO

(Millones de euros)	2022 (*)	Ejercicios anteriores, trasposos y otros	Carga/abono cuenta de resultado	Carga/abono patrimonio neto	Efecto tipo de cambio	2023
Diferidos fondo de comercio	21	0	1	0	0	22
Diferidos ajuste valor razonable por	315	13	-12	0	-8	308
Dif. criterio fiscal/contable	378	65	131	0	-13	561
Dif. valoraciones patrimonio	64	2	1	3	-1	69
Otros conceptos	145	-22	0	0	2	126
TOTAL	924	58	121	3	-20	1.086

ACTIVO

(Millones de euros)	2021 (*)	Ejercicios anteriores, trasposos y otros	Carga/abono cuenta de resultado	Carga/abono patrimonio neto	Efecto tipo de cambio	2022 (*)
Créditos fiscales	192	21	145	2	10	370
Dif. criterio fiscal/contable	304	-2	-26	0	-3	274
Dif. valoraciones patrimonio	90	12	18	-34	0	86
Otros conceptos	-16	34	8	27	2	55
TOTAL	570	66	145	-5	9	784

PASIVO

(Millones de euros)	2021 (*)	Ejercicios anteriores, trasposos y otros	Carga/abono cuenta de resultado	Carga/abono patrimonio neto	Efecto tipo de cambio	2022 (*)
Diferidos fondo de comercio	20	0	1	0	0	21
Diferido ajuste valor razonable por	255	44	0	0	16	315
Dif. criterio fiscal/contable	277	-10	99	2	10	378
Dif. valoraciones patrimonio	45	0	2	18	-1	64
Otros conceptos	90	55	1	0	-1	145
TOTAL	687	89	103	20	25	924

(*) Reexpresado (Nota 1.1.7)

Activos por impuestos diferidos

a) Créditos fiscales por impuestos

Corresponden a créditos fiscales que todavía no han sido utilizados por las sociedades del Grupo.

Esta partida no incluye todos los créditos fiscales existentes sino sólo aquellos que conforme a las proyecciones del Grupo se considera que se van a poder utilizar a corto o medio plazo. El saldo total activado alcanza los 503 millones de euros, de los que 473 millones corresponden a créditos por bases imponibles negativas y 30 millones de euros a otros créditos fiscales.

A continuación, se presenta el detalle de las bases imponibles negativas pendientes de compensar, y desglosando el importe del crédito fiscal máximo y el crédito fiscal activado:

2023

Actividades continuadas		Bases imponible negativa	Período de prescripción	Crédito fiscal máximo	Crédito fiscal activado
(Millones de euros)	País				
	Grupo consolidado fiscal EE. UU.	1.790	No prescriben	409	376
	Grupo consolidado fiscal español	585	No prescriben	146	36
	Grupo consolidado fiscal neerlandés	227	No prescriben	59	0
	Reino Unido	201	No prescriben	50	5
	Canadá	106	2024-2044	28	20
	Turquía	81	2024-2028	20	0
	Resto	559	2024- No prescriben	141	36
	Total	3.549		853	473

2022 (*)

Actividades continuadas		Bases imponible negativa	Período de prescripción	Crédito fiscal máximo	Crédito fiscal activado
(Millones de euros)	País				
	Grupo consolidado fiscal español	642	No prescriben	160	0
	Grupo consolidado fiscal EE. UU.	1.564	No prescriben	328	274
	Turquía	105	2023-2028	21	0
	Canadá	137	2023-2042	36	11
	Reino Unido	193	No prescriben	48	17
	Otros	461	2023-No prescriben	119	66
	Total	3.102		712	368

(*) Reexpresado (Nota 1.1.7)

Grupos consolidados fiscales español y estadounidense:

A efectos de valorar la recuperabilidad de las bases imponibles negativas se ha realizado un modelo basado en las últimas proyecciones disponibles de resultados esperados de las sociedades del Grupo, a partir del cual, y en base a un criterio de prudencia, se ha decidido no registrar contablemente la totalidad de los créditos fiscales, ante las dudas razonables de que éstos puedan ser recuperados a corto o medio plazo.

En Estados Unidos, como se comenta en el párrafo anterior y de acuerdo con lo establecido por la NIC 12, se ha reconocido contablemente un importe de créditos fiscales equivalente al exceso de las diferencias temporales de pasivo frente a las diferencias temporales de activo, por importe de 26 millones de euros (17 millones de euros en el 2022).

Reino Unido:

Teniendo en cuenta que las bases imponibles negativas generadas a partir de 1 de abril de 2017 pueden ser empleadas por cualquier sociedad británica del Grupo, se han activado bases imponibles negativas por 9 millones en actividades continuadas (17 millones de euros en 2021).

b) Activos por diferencias temporales entre criterio contable y fiscal

Esta partida corresponde al impacto fiscal generado por el hecho de que el criterio temporal de reconocimiento de determinados gastos o ingresos es distinto a efectos contables que fiscales.

Un activo por este concepto implica que determinados gastos han sido reconocidos contablemente antes que fiscalmente, o que determinados ingresos se reconocen fiscalmente antes que contablemente, por lo que la sociedad recuperará fiscalmente dichos gastos o ingresos en ejercicios futuros.

Destacan dentro de los activos diferidos existentes:

- Provisiones dotadas contablemente que no tienen efecto fiscal hasta su materialización (195 millones de euros) (145 millones de euros en 2022).
- Diferidos originados como consecuencia de diferencias fiscales y contables en el reconocimiento de ingresos por importe de 216 millones de euros, principalmente en la división de Construcción (133 millones de euros en 2022).
- Amortizaciones contablemente aceleradas (7 millones de euros) (3 millones de euros en 2022).

c) Impuestos diferidos por diferencias de valoración de patrimonio.

Este concepto recoge el impacto fiscal acumulado producido por diversas partidas cuyo cambio de valoración se reconoce en reservas. Dicho impacto aparece como activo o pasivo ya que habitualmente no tiene un impacto fiscal directo hasta que ese importe en reservas se reconozca en el resultado.

El saldo que está reconocido en activo diferido corresponde a las pérdidas acumuladas en reservas que tendrán un impacto frente a la Hacienda Pública en el momento en que se materialicen en resultados. En su mayoría se corresponde a los diferidos de activos por derivados financieros, cuyo importe es de 48 millones de euros. (86 millones de euros en 2022).

Pasivos por impuestos diferidos

a) Impuestos diferidos por fondos de comercio

Se recogen los pasivos por impuestos diferidos relacionados con la deducción fiscal del fondo de comercio, por importe de 21 millones de euros, donde destacan fundamentalmente los relacionados con la amortización del fondo de comercio de Webber, LLC. (21 millones de euros en 2022).

b) Impuestos diferidos por ajuste a valor razonable de adquisiciones

I-66 Mobility Partners

Se recogen los pasivos por impuestos diferidos relacionados con diferencias entre valor fiscal y contable:

- 222 millones de euros reconocidos por la diferencia entre valores fiscales y contables tras la revalorización en los activos de la autopista I-66 a 31 de diciembre de 2022 (231 millones a 31 de diciembre de 2022). 35 millones de euros reconocidos como consecuencia de valorar la deuda de la concesión a valor razonable a 31 de diciembre de 2022 (38 millones a 31 de diciembre de 2022).

Estos importes fueron registrados en el 2021, tal y como indica el párrafo 66 de la NIC 12, teniendo como contrapartida un fondo de comercio por el mismo importe.

Dalaman

51 millones de euros reconocidos como resultado de la adquisición de la participación del 60% que posee el Grupo en la empresa, como fondo de comercio diferido (véase Nota 1.1.4) en 2022 (46 millones de euros a 31 de diciembre de 2022). El aumento del impuesto diferido es consecuencia del cambio en el tipo impositivo del 20% al 25% en Turquía.

Según los párrafos 19 y 20 de la NIC 12, si en una combinación de negocios una partida del balance se valora a su valor razonable pero su valor fiscal no cambia, debe reconocerse un activo o pasivo por impuestos diferido.

c) Pasivos por diferencias temporales entre criterio contable y fiscal

Un pasivo por este concepto representa un gasto reconocido fiscalmente con anterioridad a su reconocimiento contable, o un ingreso registrado contablemente antes que fiscalmente.

Dentro de los pasivos, el saldo corresponde fundamentalmente a:

- Diferidos por diferencias entre la amortización fiscal y contable (242 millones de euros) (287 millones de euros en 2022).
- Diferidos originados como consecuencia de diferencias fiscales y contables en el reconocimiento de ingresos derivados de la norma internacional CINIIF 12, por importe de 201 millones de euros, principalmente en la división de Autopistas. (66 millones de euros en 2022).

d) Impuestos diferidos por diferencias de valoración de patrimonio.

Este concepto recoge el impacto fiscal acumulado producido por diversas partidas cuyo cambio de valoración se reconoce en reservas. Dicho impacto aparece como activo o pasivo ya que habitualmente no tiene un impacto fiscal directo hasta que ese importe en reservas se reconozca en el resultado.

La existencia de un pasivo diferido corresponde a beneficios pendientes de materializar fiscalmente. En su mayoría se corresponde a los diferidos de pasivos por derivados financieros cuyo importe es de 69 millones de euros. (64 millones de euros en 2022).

Impuestos diferidos por otros conceptos

e) Impuestos diferidos de pasivos relativos a dividendos pendientes de distribuir en sociedades participadas

El Grupo tiene reconocidos 72,5 millones de euros como impuestos diferidos de pasivo, desglosados en la tabla anterior dentro de la línea de "Otros conceptos", relativos a la retención por la repatriación de futuros dividendos procedentes de Canadá. (50 millones de euros en 2022)

2.74. Reforma fiscal internacional - Pilar Dos

"El Marco Inclusivo sobre la erosión de las bases imponibles y el traslado de beneficios" (BEPS) de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE)/G20 aborda los desafíos fiscales derivados de la digitalización de la economía mundial. Las normas globales anti erosión de base del Pilar Dos (Normas GloBE) representan la primera reforma sustancial de las normas fiscales internacionales en casi un siglo. Las Normas GloBE proponen cuatro nuevos mecanismos de tributación en virtud de los cuales las empresas multinacionales pagarían un nivel mínimo de impuestos (impuesto mínimo).

Basada fundamentalmente en las Normas GloBE, la Directiva (UE) 2022/2523 del Consejo de 14 de diciembre de 2022 relativa a la garantía de un nivel mínimo global de imposición para los grupos de empresas multinacionales y los grupos nacionales de gran magnitud en la Unión entró en vigor el 23 de diciembre, el día siguiente a la publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea. Los Estados miembro debían transponer la Directiva a sus ordenamientos jurídicos nacionales a más tardar el 31 de diciembre de 2023.

En consonancia con la Directiva (UE) 2022/2523 del Consejo, la propuesta legislativa de Países Bajos para transponer el Pilar Dos al régimen del impuesto de sociedades neerlandés, denominada la "propuesta de la Ley del impuesto mínimo de 2024", fue adoptada por el Senado neerlandés el 19 de diciembre de 2023. Por lo tanto, la nueva legislación está prácticamente promulgada a dicha fecha.

En virtud de la NIC 12, una nueva ley fiscal se encuentra en vigor cuando se ha promulgado o está prácticamente promulgada en una jurisdicción en particular. Las empresas multinacionales deben supervisar los desarrollos normativos con respecto a la (práctica) promulgación de las Normas GloBE en todas las jurisdicciones en las que operan, ya sean filiales en propiedad absoluta o parcial, negocios conjuntos, sociedades de transparencia fiscal o establecimientos permanentes.

En mayo de 2023, el IASB modificó la NIC 12 para proporcionar un alivio oportuno a las entidades afectadas, evitar diferentes interpretaciones de la NIC 12 y mejorar la información. Las modificaciones introdujeron una excepción temporal a los requisitos de reconocimiento y divulgación de los activos y pasivos por impuestos diferidos relacionados con los impuestos de sociedades del Pilar Dos. Las modificaciones también introdujeron requisitos de información específicos para que las entidades afectadas ayuden a los usuarios de los estados financieros a entender mejor la exposición de una entidad a los impuestos sobre sociedades del Pilar Dos derivados de esa legislación, sobre todo antes de su fecha de entrada en vigor.

A este respecto, la legislación del Pilar Dos ha sido promulgada o está prácticamente promulgada en determinadas jurisdicciones en las que opera el grupo. La legislación está en vigor con respecto al ejercicio del grupo con inicio el 1 de enero de 2024. El grupo está dentro del alcance de la legislación promulgada o prácticamente promulgada y ha realizado una evaluación de su exposición potencial a los impuestos sobre sociedades del Pilar Dos.

La evaluación de la exposición potencial a los impuestos sobre sociedades del Pilar Dos se basa en las presentaciones fiscales, la información país por país y los estados financieros más recientes de las empresas del grupo. Según la evaluación, los tipos impositivos efectivos del Pilar Dos en la mayoría de las jurisdicciones en las que opera el grupo están por encima del 15%. No obstante, existe un número limitado de jurisdicciones en las que no se aplica la ayuda transitoria de puerto seguro y el tipo impositivo efectivo está próximo al 15%. El grupo no prevé una exposición significativa del impuesto sobre sociedades del Pilar Dos en dichas jurisdicciones.

2.75. Ejercicios sujetos a comprobación fiscal

Según establece la legislación vigente, los impuestos no pueden considerarse definitivamente liquidados hasta que las declaraciones presentadas hayan sido inspeccionadas por las autoridades fiscales o haya transcurrido el plazo de prescripción previsto en la Ley.

En las jurisdicciones indicadas, están en curso las siguientes actuaciones:

España: Se ha notificado el comienzo de una auditoría fiscal general de Ferrovial S.E. (empresa sucesora de Ferrovial, S.A.) y sus filiales, incluidos los impuestos sobre sociedades de los ejercicios 2017-2020, la retención fiscal de los ejercicios 2019-2020 y el IVA de los ejercicios 2019-2020. La verificación y la investigación se llevarán a cabo en un único procedimiento de inspección del grupo fiscal. La documentación requerida se está presentando en la actualidad.

Con carácter general, están sujetos a inspección por las autoridades fiscales los últimos cuatro ejercicios en relación con los principales impuestos que les son de aplicación.

Canadá: Las autoridades fiscales canadienses (CRA) han iniciado una comprobación fiscal del Impuesto sobre Sociedades de los ejercicios 2013 a 2019 en relación con Cintra 4352238 Investments Inc y en relación con Cintra 11200232 Investments Inc. en 2019. La CRA cuestiona la deducibilidad fiscal de los cargos intragrupo realizados por Cintra Servicios de Infraestructuras, S.A. (empresa española) en concepto de la prestación de servicios financieros y recalifica la operación como dividendo para los ejercicios 2013 a 2016.

Todavía no se ha emitido ninguna propuesta de liquidación para los ejercicios 2017 a 2019. Dado que esta comprobación fiscal afecta a operaciones intragrupo de naturaleza distinta a las que se realizaron en los ejercicios ya liquidados, no existe estimación de cuál será el criterio de la inspección en relación a los mismos. El importe estimado de la regularización pendiente de pago por los servicios financieros asciende a 2 millones de euros (2,9 millones de dólares canadienses) incluyendo la no deducibilidad del gasto, la retención según el convenio para evitar la doble imposición, intereses y sanciones.

El procedimiento de reclamación por la vía judicial canadiense se encuentra suspendido hasta que se resuelva el Procedimiento de Acuerdo Mutuo iniciado.

Países Bajos: La Administración Fiscal neerlandesa cuestiona a Ferrovial International S.E la existencia del grupo de consolidación fiscal horizontal de Ferrovial durante el ejercicio 2019 y los dos primeros meses de 2020. El potencial impacto de una regularización si se considerase que todas las entidades neerlandesas del Grupo hubieran tributado por el régimen individual se ha estimado en 2.7 millones de euros (para 2019 y 2020).

Chile – líneas de transmisión: Las autoridades fiscales chilenas han iniciado un procedimiento de comprobación a Transchile Charrúa, respecto a los ejercicios 2018 y 2019, en el que cuestionan la deducibilidad de los gastos financieros derivados de la financiación de tercero y el régimen de plena competencia de la financiación intercompañía. El potencial impacto se estima en 1,2 millones de euros. La propuesta de auditoría fiscal está a la espera de resolución judicial, que no se prevé hasta 2026. En enero de 2023 se ha recibido notificación de inicio de procedimiento de comprobación para la entidad Ferrovial Power Infrastructures para los ejercicios 2019 y 2020. Las autoridades fiscales chilenas han impugnado la naturaleza de plena competencia de un préstamo intercompañía. La auditoría fiscal se encuentra actualmente bajo revisión administrativa y se estima que el impacto será de 0,9 millones de euros.

Marruecos: La administración fiscal marroquí ha girado a la sucursal de Cadagua una propuesta de liquidación tras la inspección correspondiente a los ejercicios 2016 a 2021 que se realiza como parte del proceso de cierre de la sucursal. La liquidación asciende a 5 millones de euros en conceptos de Impuesto sobre Sociedades, IVA y retenciones sobre pagos a no residentes. Se ha interpuesto un recurso administrativo contra dicha propuesta.

Por su parte, las entidades están sujetas al período de prescripción que, en la mayoría de los países en los que el grupo tiene presencia, se encuentra entre los tres y cinco años.

Debido a las diferentes interpretaciones que pueden darse a las normas fiscales, los resultados de las inspecciones que en el futuro pudieran llevar a cabo las autoridades fiscales para los años sujetos a verificación, podrían dar lugar a pasivos fiscales cuyo importe no es posible cuantificar en la actualidad de una manera objetiva. No obstante, la probabilidad de que se materialicen pasivos significativos adicionales a los registrados que pudieran derivarse en un impacto significativo sobre el patrimonio del grupo Ferrovial se entiende remota.

NOTAS SOBRE RESULTADOS DE ACTIVIDADES DISCONTINUADAS

2.8. RESULTADO DE ACTIVIDADES DISCONTINUADAS

El resultado de actividades discontinuadas en 2023, 2022 y 2021 asciende a 16, 64 y 361 millones de euros, respectivamente, correspondiendo a la División de Servicios (16 millones de euros en 2023, 64 millones de euros en 2022 y 246 millones de euros en 2021) y a la de Construcción (115 millones de euros en 2021).

División Servicios

El ejercicio 2022 se ha caracterizado por ser el año de la finalización del proceso de desinversión de la División de Servicios, como se comenta en la Nota 1.1.5.

Durante 2023, el resultado de actividades discontinuadas ascendía a 16 millones de euros y se corresponde con las indemnizaciones y las cantidades variables (earn-outs) tras la desinversión del negocio de Servicios en España y Portugal y otros ajustes relacionados con la desinversión del negocio de Amey en el Reino Unido.

El principal impacto recogido en actividades discontinuadas en 2022 se refiere a la desinversión del negocio de Amey en Reino Unido completada en diciembre de 2022, que ha generado una plusvalía de 58 millones de euros, incluida la transferencia a la cuenta de pérdidas y ganancias de las diferencias de conversión de divisa acumuladas en el patrimonio (-156 millones de euros) y los derivados de cobertura de tipo de interés (-15 millones de euros) (véase Nota 5.1.1).

Los principales impactos recogidos en el resultado de actividades discontinuadas del ejercicio 2021 fueron los relacionados con las desinversiones del negocio de Medio Ambiente en España y Portugal, completadas a finales de 2021, que generaron una plusvalía neta de 335 millones de euros.

Dentro del importe de la cifra del negocio de Medio Ambiente para 2021 está recogido el resultado generado en el año por importe de 119 millones de euros.

Para un mejor entendimiento del resultado generado por la actividad de Servicios y cómo ha sido integrado en los resultados consolidados del Grupo, en la tabla adjunta se presenta un detalle por líneas del resultado de las actividades discontinuadas en 2022 y 2021.

(Millones de euros)	2023	2022	2021
Ingresos	-	2.303	4.947
Resultado de explotación	28	9	260
Resultado financiero	(15)	(1)	(23)
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	-	5	9
Resultado consolidado antes de impuestos	13	13	246
Impuesto sobre sociedades	3	(10)	(47)
Resultado después de impuestos	16	3	199
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	-	-	(3)
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	16	3	196
Ajustes actividades discontinuadas	-	61	50
Resultado de actividades discontinuadas	16	64	246

División Construcción

El pasado 22 de febrero de 2021 se acordó la venta del negocio inmobiliario del grupo Budimex (B.N.I.), que se incluyó en las actividades discontinuadas.

Para un mejor entendimiento del resultado generado por la actividad de Construcción y cómo ha sido integrado en los resultados consolidados del Grupo, en la tabla adjunta se presenta un detalle por líneas del resultado de la actividad discontinuada:

(Millones de euros)	2021
Ingresos	56
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	-
Resultado de explotación antes de deterioro y enajenación de inmovilizado	9
Deterioro y enajenación de inmovilizado	130
Resultado de explotación	139
Resultado financiero	-
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	-
Resultado consolidado antes de impuestos	139
Impuesto sobre sociedades	(24)
Resultado de actividades discontinuadas	115

Estos resultados de 115 millones de euros incorporan tanto el resultado hasta la salida de la sociedad del perímetro de consolidación (8 millones de euros), como la plusvalía generada por la operación (130 millones de euros) en la línea de deterioro y enajenación de inmovilizado (107 millones de euros netos de impuesto). El impacto para Ferrovial, neto del efecto de los minoritarios, ha sido de 53 millones de euros.

NOTAS SOBRE RESULTADO DE MINORITARIOS, RESULTADO NETO Y RESULTADO POR ACCIÓN

2.9. RESULTADO DE MINORITARIOS

En el ejercicio 2023 el resultado atribuido a socios minoritarios asciende a -170 millones de euros (-117 millones de euros a diciembre de 2022).

Esta cifra corresponde a los beneficios obtenidos por empresas del Grupo que son asignables a los otros socios que participan en dichas sociedades. Las cifras que aparecen en positivo reflejan sociedades que generan pérdidas y las cifras que se representan en negativo se refieren a sociedades que generan ganancias.

(Millones de euros)	2023	2022(*)	2021	% EXTERNOS
Grupo Budimex	-83	-60	-109	49,86 %
Autop. Terrasa Manresa, S.A.	-9	19	14	23,72 %
LBJ Infraestructure Group	-20	-9	2	45,40 %
NTE Mobility Partners	-60	-47	-25	37,00 %
NTE Mobility Partners Segments 3 LLC	-41	-33	-20	46,30 %
FAM Construction LLC	34	26	7	30,00 %
Sugar Creek Construction LLC	0	-2	-1	30,00 %
I-77 Mobility Partners	-12	-6	-1	27,80 %
I-66 Mobility Partners	16	10	0	44,30 %
Yda Havalimani Yatrim Ve (Dalaman)	7	-8	0	40,00 %
Webber United LLC	1	0	0	40,00 %
Resto sociedades	-4	-7	-1	
TOTAL actividades continuadas	170	-117	-134	
TOTAL actividades discontinuadas	0	0	-3	
TOTAL	-170	-117	-138	

(*) Restated figures (Note 1.1.7)

2.10. RESULTADO NETO Y RESULTADO POR ACCIÓN

A continuación, se presenta el cálculo del resultado por acción atribuido a la sociedad dominante para 2023, 2022 y 2021:

(Millones de euros, salvo indicación en contrario)	2023	2022 (**)	2021
Resultado neto atribuible a los accionistas ordinarios de la sociedad dominante:			
Actividades continuadas	444	121	840
Actividades discontinuadas	16	64	358
Coste neto bonos perpetuos subordinados	-5	-8	-8
Resultado neto atribuible a los accionistas ordinarios de la sociedad dominante para el resultado básico	455	177	1.190
Efectos de dilución	0	0	0
Resultado atribuible a los accionistas ordinarios de la sociedad dominante ajustado por el efecto de dilución	455	177	1.190
Número medio ponderado de acciones ordinarias para el BPA básico (*) (miles de acciones)	728.255	723.477	731.772
Efectos de dilución	0	0	0
Número medio ponderado de acciones ordinarias ajustado por el efecto de dilución (miles acciones)	728.255	723.477	731.772

Resultado neto atribuible a los accionistas ordinarios de la sociedad dominante procedente de actividades discontinuadas para el cálculo del BPA básico	16	64	358
Efectos de dilución	0	0	0
Resultado neto atribuible a los accionistas ordinarios de la sociedad dominante procedente de actividades discontinuadas para el cálculo del BPA diluido	16	64	358

(*) El número medio ponderado de acciones ordinarias tiene en cuenta el efecto ponderado de las variaciones en la partida de acciones propias durante el ejercicio.

(**) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

El resultado básico por acción se ha obtenido dividiendo la cifra del resultado del ejercicio atribuido a los accionistas de la Sociedad dominante, ajustado por la imputación al ejercicio del cupón neto correspondiente a los bonos perpetuos subordinados emitidos por el Grupo y registrados directamente en patrimonio (Nota 5.1.2), entre la media ponderada de acciones ordinarias en circulación excluyendo el número medio de acciones propias en cartera durante el ejercicio.

Respecto al beneficio diluido por acción, cabe señalar que en el Grupo no existen acciones ordinarias potencialmente dilutivas, ya que no ha existido emisión de deuda convertible y los sistemas retributivos vinculados a la acción de la presente memoria no van a suponer ampliación de capital alguna para el Grupo y, por lo tanto, en ningún caso se prevé la existencia de efectos dilutivos debidos a dichos sistemas en el momento de su ejercicio por los empleados. De esta manera, no existen diferencias entre los resultados básico y diluido por acción, como se muestra en la siguiente tabla:

		2023	2022 (*)	2021
Resultado neto por acción atribuido a la sociedad dominante (en euros)	Diluido	0,62	0,24	1,63
	Básico	0,62	0,24	1,63
Resultado neto por acción atribuido a la sociedad dominante, actividades discontinuadas (en euros)	Diluido	0,02	0,09	0,49
	Básico	0,02	0,09	0,49

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

El resultado por segmento de negocio para 2023, 2022 y 2021 aparece en la Nota 1.5.

SECCIÓN 3: ACTIVOS NO CORRIENTES

Esta sección comprende las notas relativas a activos no corrientes del balance, excluyendo los activos por impuestos diferidos (Sección 2) y los derivados financieros (Sección 5).

Los principales componentes de los activos no corrientes a diciembre de 2023 en Ferrovial son las partida “Inmovilizado en proyectos de infraestructuras” por 13.495 millones de euros (13.667 millones de euros en 2022), que supone un 70% (71% en 2022) del total de los activos no corrientes (Nota 3.3) y las “Inversiones en Asociadas” por 2.038 millones de euros (1.951 millones de euros en 2022) (relativas fundamentalmente a las inversiones en 407 ETR, IRB y JFK NTO) que representa el 11% (10% en 2022) del total del activo no corriente (Nota 3.5). El “Fondo de comercio de consolidación” de 475 millones de euros (479 millones de euros en 2022) representa el 2% (3% en 2022) del total de los activos no corriente.

Inversiones en proyectos de infraestructuras

INVERSIÓN EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS (Millones de euros)	2023	2022(*)
Saldo inicial a 01.01	13.667	11.184
Altas	695	1.398
Amortización	(235)	(145)
Bajas	(4)	(12)
Efecto tipo de cambio	(374)	608
Variaciones del perímetro de consolidación y otras	(254)	634
Saldo final a 31.12	13.495	13.667

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

La variación en Inversiones en proyectos de infraestructuras durante el ejercicio ha sido de -172 millones de euros, principalmente debido a las variaciones de perímetro tras la venta de Euroscut Azores en Portugal por -254 millones de euros en mayo de 2023. También hubo una variación positiva como consecuencia del aumento de las inversiones en la I-66 y la NTE 3. Estos dos proyectos han supuesto un aumento del inmovilizado de proyectos de infraestructuras por valor de 695 millones de euros, neto de impactos del tipo de cambio. También destaca la variación por el efecto de tipo de cambio, que se ha producido durante el ejercicio (-374 millones de euros), debido principalmente al impacto del tipo de cambio del euro frente al dólar americano en las autopistas de Estados Unidos, destacando North Tarrant Express Extension, la autopista I-77 Mobility Partners LLC y la autopista I-66 Express Mobility Partners LLC.

Durante 2022, la variación fue de 2.482 millones de euros, debido principalmente al incremento de las inversiones en las autopistas I-66 y NTE3. También destaca la variación por el efecto de tipo de cambio, que se ha producido durante el ejercicio (608 millones de euros), debido principalmente al impacto del tipo de cambio del euro frente al dólar americano en las autopistas de Estados Unidos.

Por último, las variaciones en el perímetro de consolidación en 2022 se deben principalmente a la adquisición del Aeropuerto Internacional de Dalaman en Turquía por 634 millones de euros en julio de 2022.

Inversiones en asociadas

INVERSIÓN EN ASOCIADAS (Millones de euros)	2023	2022 (*)
Saldo inicial a 01.01	1.951	1.838
Participación en beneficios	215	164
Efecto tipo de cambio	(43)	(29)
Dividendos	(311)	(258)
Variaciones de capital	214	77
Otros movimientos	12	160
Saldo final a 31.12	2.038	1.951

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

Respecto a la evolución de la partida de “Inversiones en asociadas”, se produce durante 2023 un incremento de 87 millones de euros, originado por ampliación de capital en el aeropuerto JFK NTO (214 millones de euros), por la participación en los beneficios de estas sociedades (215 millones de euros), principalmente de la 407 ETR (154 millones de euros), la contabilidad de coberturas reflejada en el epígrafe “Otros Movimientos” por un valor de 12 millones, principalmente derivados de JFK, las distribuciones de dividendos por importe de -321 millones de euros (principalmente de 407 ETR) y el efecto del tipo de cambio (-33 millones de euros), de la apreciación del euro frente al dólar estadounidense.

En 2022, la variación en “Inversiones en asociadas” fue de 113 millones de euros, originado por la adquisición del 49% del aeropuerto JFK NTO (59 millones de euros), por la participación en los beneficios de estas sociedades (164 millones de euros), principalmente de la 407 ETR (124 millones de euros), la contabilidad de coberturas reflejada en el epígrafe “Otros Movimientos” por un valor de 160 millones, principalmente derivados de la adquisición de JFK NTO, las distribuciones de dividendos por importe de -258 millones de euros (principalmente de 407 ETR) y el efecto del tipo de cambio (-29 millones de euros) de la apreciación del euro frente a la rupia india.

Fondo de comercio

En relación con la evolución del fondo de comercio, en 2023 se produce un descenso de -5 millones de euros, debido principalmente al tipo de cambio.

En 2022, se produce un incremento de 48 millones de euros, debido principalmente a la adquisición del 60% del Aeropuerto Internacional de Dalaman (27 millones de euros) en julio de 2022.

3.1. FONDO DE COMERCIO Y ADQUISICIONES

A continuación, se presenta un cuadro con la evolución del Fondo de Comercio durante los ejercicios 2023 y 2022:

(Millones de euros)	SALDOS A 31.12.2022	Variaciones del perímetro de consolidación y	Tipo de cambio	SALDOS A 31.12.2023
Construcción	132	0	3	135
Budimex	65	0	5	70
Webber	67	0	-2	65
Autopistas	265	0	-6	259
I-66 Express Mobility Partners Hold. LLC	265	0	-6	259
Aeropuertos	27	0	0	27
Dalaman	27	0	0	27
Infraestructuras energéticas	56	0	-2	54
Serv. transmisión energía Chile	45	0	-1	43
Serv. minería Chile	11	0	-1	10
TOTAL	479	0	-5	475

(Millones de euros)	SALDOS A 31.12.2021	Variaciones del perímetro de consolidación y	Tipo de cambio	SALDOS A 31.12.2022
Construcción	127	2	3	132
Budimex	64	2	-1	65
Webber	50	13	4	67
Ferrovial Services Infrastructure	13	-13	0	0
Autopistas	251	0	14	265
I-66 Express Mobility Partners Hold. LLC	251	0	14	265
Aeropuertos	0	27	0	27
Dalaman	0	27	0	27
Infraestructuras energéticas	52	0	3	56
Power Transmission Services Chile	42	0	3	45
Serv. minería Chile	10	0	1	11
TOTAL	431	29	19	479

Test de deterioro

El grupo analiza al menos una vez al año (en diciembre) si sus activos muestran signos de deterioro, en cuyo caso realiza el test de deterioro correspondiente, de acuerdo con las normas contables aplicables NIC 36 "Deterioro del valor de los activos" y NIC 38 "Activos intangibles". El grupo también comprueba sistemáticamente las unidades generadoras de efectivo que incluyen el fondo de comercio para evaluar su deterioro.

La recuperación del fondo de comercio se analiza al nivel de cada unidad generadora de efectivo. Las proyecciones utilizadas en los tests de deterioro coincidieron con las últimas proyecciones disponibles aprobadas por el Consejo y se concluyó que no existía deterioro a 31 de diciembre de 2023. No se realizaron análisis de sensibilidad debido al margen existente (diferencia entre el importe recuperable y el valor contable).

A. Fondos de comercio de Construcción (Webber y Budimex):

Metodología

En el caso de Webber, el test de deterioro realizado sobre dicho fondo de comercio en 2023, basado en una proyección de 5 años, refleja una holgura del 174% frente a su valor en libros, que asciende a 362 millones de euros. La tasa de descuento utilizada para descontar los flujos es 8,9% (9,6% antes de impuestos), construida utilizando el CAPM en base a parámetros actuales de mercado y siendo consistente con la metodología utilizada en años anteriores.

Budimex es una empresa polaca que cotiza en la bolsa de valores de Varsovia con un capital flotante significativo, motivo por el cual se considera que el precio de cotización es representativo de su valor. Por tanto, el análisis de una posible pérdida en el valor del fondo de comercio se ha realizado comprobando si el valor de cotización de cierre de Budimex a 31 de diciembre de 2023 era superior a su valor contable. El valor de cotización de Budimex a 31 de diciembre de 2023 es un 1.086% superior a su valor contable, que asciende a 156 millones de euros, por lo que no hay indicios de deterioro.

B. Fondos de comercio de Autopistas (I-66):

El fondo de comercio de la autopista I-66 se generó tras la adquisición en diciembre de 2021 de un 5,704% adicional en la sociedad concesionaria I-66 Express Mobility Partners Hold. LLC. La autopista pasó a estar operativa en el último trimestre de 2022.

En 2023, el tráfico aumentó hasta alcanzar los 29 millones de transacciones y un margen RBE del 76,9%. Por tanto, no existen indicios de que el importe recuperable sea inferior a su valor contable.

El test de deterioro tiene en cuenta todo el plazo de concesión. Como se indica en la Nota 1.3.4, las estimaciones de tráfico se basan en previsiones y estudios internos (por ejemplo, el impacto del comercio electrónico sobre el tráfico de vehículos pesados o de los hábitos del teletrabajo en el uso de vehículos ligeros); las tarifas utilizadas tienen en cuenta las estimaciones de tráfico y las cláusulas contractuales. El test de deterioro realizado en 2023 refleja una holgura del 20% frente a su valor en libros, que asciende a 1.971 millones de euros. La tasa de descuento utilizada para descontar los flujos es 8,8% (9,7% antes de impuestos).

C. Fondos de comercio de Infraestructuras Energéticas y Movilidad (Transchile y Ferrovial Servicios Chile):

El importe del fondo de comercio de Power Transmission Services, sociedad titular de líneas de transmisión de electricidad en Chile, asciende en diciembre de 2023 a 43 millones de euros.

El test de deterioro del fondo de comercio utiliza proyecciones a largo plazo que van más allá del periodo regulado, cuando finalizan los pagos por disponibilidad. La holgura es del 79% frente al valor contable de 34 millones de euros a 31 de diciembre de 2023. La tasa de descuento utilizada en 2023 para descontar los flujos es 10,9% (11,3% antes de impuestos).

Existe otro fondo de comercio en Servicios Minería Chile, dedicado principalmente a la prestación de servicios de operación y mantenimiento de la industria minera, reclasificado como actividad continuada en el ejercicio 2022 tras asignarse estratégicamente a la división de Infraestructuras Energéticas y Movilidad del Grupo.

El test de deterioro, basado en una proyección de 5 años, da como resultado una holgura del 12% frente a su valor en libros, que a 31 de diciembre de 2023 asciende a 16 millones de euros. La tasa de descuento (WACC) utilizada para descontar los flujos es 12,8% (17,9% antes de impuestos).

D. Fondos de comercio Aeropuertos (Dalaman):

El fondo de comercio reconocido en la adquisición de 2022 asciende a 27 millones de euros en diciembre de 2023 (27 millones de euros en diciembre de 2022) y es, esencialmente, una partida de compensación de los efectos fiscales.

El test de deterioro de 2023 da como resultado una holgura del 26% frente a su valor en libros, que al 31 de diciembre de 2023 asciende a 146 millones de euros. La tasa de descuento utilizada para descontar los flujos es 12,7% (13,5% antes de impuestos).

3.2. ACTIVOS INTANGIBLES

El saldo a cierre de 2023 de los activos intangibles distintos de los proyectos de infraestructuras asciende a 122 millones de euros (138 millones de euros en 2022).

En este epígrafe se recogen:

- “Derechos sobre concesiones”, se recogen aquellos derechos de explotación de las concesiones que no tienen la calificación de Proyectos (véase definición en Nota 1.1.2). A 31 de diciembre de 2023 presenta un valor neto contable de 3 millones de euros (20 millones a 31 de diciembre de 2022) correspondiente principalmente a la actividad de Tratamiento de Residuos en Reino Unido.
- “Aplicaciones informáticas” por un valor neto de 28 millones de euros (24 millones a 31 de diciembre de 2022).
- “Otro inmovilizado intangible”, distintos de los derechos intangibles de la CINIF 12, por valor de 90 millones de euros (90 millones de euros a 31 de diciembre de 2022), correspondientes fundamentalmente al negocio de Budimex Servicios incluido en la división de Construcción (25 millones de euros), licencias de la planta fotovoltaica Parque Solar Casilla por importe de 9 millones de euros, y las servidumbres de las líneas de transmisión eléctrica de Chile por 44 millones de euros (40 millones a 31 de diciembre de 2022).
- Asimismo, durante 2023 y 2022 no se han producido bajas significativas de activos totalmente amortizados.

3.3. INVERSIONES EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

3.3.1. Activos modelo intangible

(Millones de euros)	BALANCE A 01/01/2023 (*)	TOTAL ADICIONES	TOTAL RETIROS	EFFECTO TIPO DE CAMBIO	VARIACIONES DEL PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN Y TRASPASOS	SALDO A 31/12/2023
Autopistas españolas	714	7	0	0	0	721
Autopistas estadounidenses	12.547	670	-1	-393	0	12.823
Resto autopistas	391	0	0	0	-387	4
Inversión Autopistas	13.653	677	-1	-393	-387	13.549
Amortización acumulada	-781	-201	0	16	132	-834
Inversión neta en Autopistas	12.872	476	-1	-377	-255	12.715
Inversión resto proyectos de infraestructura	632	18	0	0	0	650
Amortización resto proyectos de infraestructura	0	-34	0	0	0	-34
Total inversión neta resto proyectos de infraestructura	632	-16	0	0	0	616
TOTAL INVERSIÓN	14.285	695	-1	-393	-387	14.199
TOTAL AMORTIZACIÓN Y PROVISIÓN	-781	-235	0	17	132	-867
TOTAL INVERSIÓN NETA	13.504	460	-1	-376	-255	13.333

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

(Millones de euros)	SALDO A 01/01/2022	TOTAL ADICIONES	TOTAL RETIROS	EFFECTO TIPO DE CAMBIO	VARIACIONES DEL PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN Y TRASPASOS	SALDO A 31/12/2022 (*)
Autopistas españolas	713	0	0	0	1	714
Autopistas estadounidenses	10.527	1.388	0	632	0	12.547
Resto autopistas	391	0	0	0	0	391
Inversión Autopistas	11.632	1.388	0	632	1	13.653
Amortización acumulada	-617	-145	0	-19	0	-781
Inversión neta en Autopistas	11.014	1.244	0	613	1	12.872
Inversión resto proyectos de infraestructura	0	0	0	0	632	632
Amortización resto proyectos de infraestructura	0	0	0	0	0	0
Total inversión neta en otros proyectos de infraestructura	0	0	0	0	632	632
TOTAL INVERSIÓN	11.632	1.388	0	632	633	14.285
TOTAL AMORTIZACIÓN Y PROVISIÓN	-617	-145	0	-19	0	-781
TOTAL INVERSIÓN NETA	11.014	1.243	0	613	633	13.504

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

Las variaciones más significativas en 2023 y 2022 son las siguientes:

- Se producen adiciones brutas en Autopistas de 677 millones de euros en 2023 correspondientes a las autopistas estadounidenses (1.388 millones de euros en 2022). De ellas, las más significativas se concentran en la autopista I-66 Express Mobility Partners LLC por 489 millones de euros (1.126 millones de euros en 2022), y en la autopista North Tarrant Express Extension por 178 millones de euros (261 millones de euros en 2022).
- La evolución del tipo de cambio ha supuesto una variación de los saldos de balance de estos activos de -376 millones de euros en 2023 (613 millones en 2022), provocada en su totalidad por la evolución del cambio del euro frente al dólar en las autopistas estadounidenses (Nota 1.4).
- A 31 de diciembre de 2023, las “variaciones del perímetro de consolidación y traspasos” de -255 millones de euros corresponden a la venta de la autopista Euroscut Azores. A 31 de diciembre de 2022, corresponden fundamentalmente al impacto de la incorporación de los activos del Aeropuertos Internacional de Dalaman, adquirido en julio de 2022 (Nota 1.1.4).

En el caso de las sociedades proyecto, todos sus activos concesionales están garantizando la deuda existente (Nota 5.2).

Los intereses activados al respecto en 2023 y 2022 aparecen detallados en la Nota 2.6.

3.3.2. Activos financieros procedentes de concesiones de modelos de activos financieros

Se corresponden principalmente con las cantidades a cobrar a largo plazo (más de un año) de las administraciones públicas como contrapartida a los servicios prestados o inversiones realizadas en el marco de un contrato de concesión, tal y como resulta de la aplicación del modelo de activo financiero de la CINIIF 12. Se detallan a continuación los movimientos durante 2023 y 2022:

(Millones de euros)	CUENTAS A COBRAR PROYECTOS DE	CUENTAS A COBRAR PROYECTOS DE
	INFRAESTRUCTURAS 2023	INFRAESTRUCTURAS 2022 (*)
SALDO A INICIO DEL EJERCICIO	163	169
Altas	9	9
Bajas	-12	-12
Trasposos y otros	0	0
Efecto tipo de cambio	2	-4
Otros	0	0
Recla. mantenido para la venta	0	0
SALDO A FINAL DEL EJERCICIO	162	163

Nota: Saldos presentados netos de provisiones.

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

En las siguientes tablas se muestran los activos financieros por sociedad concesionaria para 2023 y 2022:

SOCIEDAD CONCESIONARIA (Millones de euros)	SALDOS A 31/12/2023		
	CUENTA A COBRAR A LARGO PLAZO	CUENTA A COBRAR A CORTO PLAZO	TOTAL
Concesionaria de Prisiones Lledoners	52	3	55
Depusa Aragón	22	1	23
Budimex Parking Wrocław	11	0	11
CONSTRUCCIÓN	85	4	89
Thalia (Tratamiento Residuos UK)	77	0	77
RESIDUOS REINO UNIDO	77	0	77
TOTAL GRUPO	162	4	166

SOCIEDAD CONCESIONARIA (Millones de euros)	SALDOS A 31/12/2022 (*)		
	CUENTA A COBRAR A LARGO PLAZO	CUENTA A COBRAR A CORTO PLAZO	TOTAL
Concesionaria de Prisiones Lledoners	53	3	56
Depusa Aragón	23	1	24
Budimex Parking Wrocław	10	0	10
CONSTRUCCIÓN	86	3	89
Thalia (Tratamiento Residuos UK)	77	0	77
RESIDUOS REINO UNIDO	77	0	77
TOTAL GRUPO	163	3	166

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

3.3.3 Impacto en flujo de caja

El impacto en el flujo de caja por las adiciones de proyectos, principalmente de modelo intangible, ha ascendido a -310 millones de euros (Nota 5.3) (-784 millones de euros en 2022), el cual difiere de las adiciones en balance principalmente por las siguientes razones:

- Pagos adeudados en virtud del contrato de concesión sobre la autopista I-66 (Nota 6.4).
- En los proyectos de modelo intangible, por diferencias entre devengo y pago, así como los costes financieros capitalizados imputables a proyectos en curso, que no suponen salida de caja.
- En los proyectos de modelo de cuenta a cobrar, por los incrementos de la cuenta a cobrar como contrapartida de los ingresos por los servicios prestados, que tampoco suponen una entrada de caja.
- El impacto registrado en flujo de caja también refleja movimientos en la línea de mantenidos para la venta, en relación con la venta de Azores (Nota 1.1.6).

3.4. INMOVILIZADO MATERIAL

El movimiento de los saldos que componen el epígrafe de inmovilizado material del estado consolidado de situación financiera para 2023 y 2022 ha sido el siguiente:

Movimientos durante 2023 (Millones de euros)	Terrenos y construcciones	Instalaciones técnicas y maquinarias	Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	Total
Inversión: Saldo a 01.01.2023 (*)	94	480	395	969
Altas	4	69	142	215
Bajas	(2)	(34)	(27)	(63)
Variaciones de perímetro y traspasos	8	3	(11)	-
Efecto tipo de cambio	2	5	(4)	3
Saldos a 31.12.2023	106	523	495	1.124
Amortización acumulada y deterioros a 01.01.2023 (*)	(29)	(297)	(164)	(490)
Dotación amortización	(6)	(48)	(19)	(73)
Bajas	-	18	14	32
Variaciones de perímetro y traspasos	1	7	(5)	3
Efecto tipo de cambio	(1)	(3)	1	(3)
Deterioros inmovilizado material	-	-	1	1
Saldos a 31.12.2023	(35)	(323)	(172)	(530)
Valor neto contable 31.12.2023	71	200	323	594

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

Movimientos durante 2022 (Millones de euros) (*)	Terrenos y construcciones	Instalaciones técnicas y maquinarias	Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	Total
Inversión: Saldo a 01.01.2022	100	445	287	832
Altas	17	75	115	207
Bajas	-	(43)	(13)	(56)
Variaciones de perímetro y traspasos	(24)	(3)	5	(22)
Efecto tipo de cambio	1	6	1	8
Saldos a 31.12.2022	94	480	395	969
Amortización acumulada y deterioros a 01.01.2022	(31)	(297)	(150)	(478)
Dotación amortización	(4)	(26)	(17)	(47)
Bajas	-	27	8	35
Variaciones de perímetro y traspasos	6	1	1	8
Efecto tipo de cambio	-	(2)	-	(2)
Deterioros inmovilizado material	-	-	(6)	(6)
Saldos a 31.12.2022	(29)	(297)	(164)	(490)
Valor neto contable 31.12.2022	65	183	231	479

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

Las variaciones significativas en 2023 y 2022 por división de negocio son las siguientes:

Adiciones:

(Millones de euros)	2023	2022 (*)
Construcción	103	98
Autopistas	9	17
Infraestructuras Energéticas y Movilidad	102	86
Otros	1	6
TOTAL	215	207

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

Las altas en la división de Construcción correspondían a la adquisición de maquinaria y otros equipos; en la división de Infraestructuras Energéticas y Movilidad, principalmente surgieron de la construcción de la infraestructura de transmisión de electricidad Centella.

En 2022, del total de adiciones por importe de 207 millones de euros, las más significativas se han producido en el área de Construcción, por 98 millones de euros, en relación con adquisiciones de maquinaria y otras instalaciones, utillaje, mobiliario y elementos de transporte, así como en la división de Infraestructuras Energéticas y Movilidad (por 86 millones de euros), derivado principalmente de la construcción de la planta de generación de energía renovable de Parque Solar Casilla.

Impacto en flujo de caja:

El impacto de 2023 en el flujo de caja por las adiciones de inmovilizado material ha ascendido a -77 millones de euros (-80 millones de euros en 2022), de los cuales -73 millones de euros (-74 millones de euros en 2022) provienen del área de Construcción.

Bajas por ventas o retiros:

A 31 de diciembre de 2023, el importe de las bajas por ventas o retiros asciende a 63 millones de euros. De este impacto, aproximadamente 52 millones de euros corresponden a la división de Construcción, principalmente maquinaria y otros equipos.

En 2022, el importe de las bajas por ventas o retiros asciende a 56 millones de euros. De este importe, 7 millones de euros aproximadamente corresponde a ventas de inmovilizado material de Grand Parkway Infrastructure, concretamente a dos pavimentadoras de cuatro vías (por 4 millones de euros) y dos camiones volquete (por 2,4 millones de euros), entre otros. El resto del importe corresponde principalmente a bajas o retiros de activos totalmente amortizados u obsoletos, sin que por ello se haya registrado un impacto significativo en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada.

Otros desgloses relativos a inmovilizado material:

El Grupo tiene formalizadas pólizas de seguros para cubrir los posibles riesgos a los que están sujetos los diversos elementos de su inmovilizado material, así como las posibles reclamaciones que se puedan presentar en el ejercicio de su actividad, entendiéndose que dichas pólizas cubren de manera suficiente los riesgos a los que están sometidos.

El inmovilizado material alcanza los 191 millones de euros en 2023 (150 millones de euros en 2022).

A 31 de diciembre de 2023 y 2022, no existen inmovilizaciones materiales significativas sujetas a restricciones de titularidad o pignorados como garantía de pasivos.

3.5. INVERSIONES EN ASOCIADAS

Dada su relevancia se presenta de forma separada la participación en HAH (25%), 407 ETR (43,23%), JFK NTO (49%), AGS (50%) y en IRB (24,86%). Las importantes pérdidas generadas en los ejercicios 2020 y 2021 en el negocio de Aeropuertos, han implicado que las inversiones en HAH y AGS hayan quedado reducidas a cero, al superar las pérdidas generadas en los periodos anteriores la inversión registrada por dichas participaciones, no existiendo compromisos de inyección de fondos adicionales (conforme a lo establecido en NIC 28). La siguiente tabla muestra las principales partidas que explican la variación de estas inversiones.

2023 (Millones de euros)	HAH (25%)	407 ETR (43,23%)	AGS (50%)	IRB (24,86%)	JFK (49%)	OTROS	TOTAL
Saldo a 31.12.22 (*)	-	1.063	-	377	235	276	1.951
Variaciones de capital	-	-	-	-	214	-	214
Participación en el resultado	-	154	-	14	4	43	215
Dividendos	-	(281)	-	(1)	-	(39)	(321)
Diferencias de conversión	-	(8)	-	(14)	(12)	1	(33)
Derivados	-	-	-	1	31	(15)	17
Otros	-	-	-	(1)	(1)	(3)	(5)
Saldo a 31.12.23	-	928	-	376	471	263	2.038

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

2022 (Millones de euros) (*)	HAH (25%)	407 ETR (43,23%)	AGS (50%)	IRB (24,86%)	JFK (49%)	OTROS	TOTAL
Saldo a 31.12.21	-	1.181	-	378	-	280	1.838
Aportaciones de capital	-	-	-	-	59	17	77
Participación en el resultado	-	124	-	22	1	18	165
Dividendos	-	(237)	-	(2)	-	(19)	(258)
Diferencias de conversión	-	(4)	-	(18)	(4)	(3)	(29)
Derivados	-	-	-	(4)	117	100	213
Variaciones del perímetro de consolidación	-	-	-	-	-	(111)	(111)
Otros	-	-	-	2	61	(5)	58
Saldo a 31.12.22	-	1.063	-	377	235	276	1.951

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

3.5.1. Información relativa a HAH

Possible desinversión de la participación en Heathrow

A 31 de diciembre de 2023, la finalización de la operación continúa estando sujeta al cumplimiento de la condición de acompañamiento [tag-along], junto con las condiciones reguladoras aplicables, y en consecuencia no existe ninguna garantía de que la operación vaya a completarse. Por lo tanto, esta posible desinversión no afecta a los estados financieros de 2023.

El 28 de noviembre de 2023, a través de su filial, Hubco Netherlands B.V. (“Hubco”), Ferrovial formaliza un contrato de compraventa de acciones (el “SPA de Heathrow”) con InfraEuropa SCA, representada por su socio director general InfraEuropa Management S.a r.l. (entidades y fondos gestionados o controlados por Ardian France SA y sus empresas asociadas) (“Ardian”), y Alrahala First Investment Company (una filial en propiedad absoluta de The Public Investment Fund) (“PIF”, junto con Ardian, los “Compradores”), con arreglo al cual Hubco aceptó vender y los Compradores aceptaron comprar la totalidad de la participación de Hubco (aproximadamente una participación del 25%) en FGP Topco Limited (“FGP”), que es accionista directo de Heathrow Airports Holdings Limited, el propietario del aeropuerto de Heathrow en Londres, Reino Unido (la “Operación propuesta”).

Con arreglo al SPA de Heathrow, se prevé que Ardian adquiera una participación aproximada del 15% en FGP y se prevé que PIF adquiera una participación aproximada del 10% en FGP. Ardian y PIF están formalizando la operación como compradores individuales. No obstante, ni Hubco ni los Compradores están obligados a completar la operación salvo que tanto Ardian como PIF adquieran sus respectivas participaciones. El precio de compra pagadero por la participación de Hubco en FGP se compone de: (i) 2,165 millones de libras (la “Contraprestación básica”); más (ii) un importe igual al total de los intereses diarios sobre la Contraprestación Base en el periodo que va desde (y sin incluir) el 31 de diciembre de 2021 (la “Fecha de Locked Box”) hasta (e incluida) la finalización de la Operación propuesta, que se devengará diariamente y se capitalizará anualmente, asumiendo 365 días en un año. Conforme al SPA de Heathrow, Hubco también garantiza a los Compradores que no habrá ninguna fuga (Leakage), tal y como se define en el SPA de Heathrow, incluidos dividendos o distribuciones al grupo Ferrovial, a Hubco o a empresas asociadas de Hubco desde la Fecha de locked box hasta la finalización de la Operación propuesta y, de producirse dicha fuga, se deducirá del precio de compra o, si no se deduce del precio de compra, Hubco reembolsará a los Compradores dicha fuga. A la fecha de formalización del SPA, no se ha producido tal fuga.

Se prevé que la Operación propuesta se cierre en el segundo o tercer trimestre de 2024 y está supeditada a lo siguiente: (i) los derechos de suscripción preferente y de acompañamiento [tag-along] completo a favor de los demás accionistas de FGP en virtud de los estatutos sociales y/o el acuerdo de accionistas de FGP; y (ii) la concesión por parte del Gobierno de Reino Unido de la aprobación de cada uno de los compradores con arreglo a la Ley de Seguridad Nacional e Inversiones de 2021. Dadas las condiciones de los puntos (i) y (ii), no se puede garantizar que se vaya a producir el cierre.

En enero de 2024, de conformidad con el proceso de acompañamiento, algunos de los accionistas de FGP Topco ejercieron sus derechos de acompañamiento con respecto a las acciones que representan el 35% del capital social de FGP Topco (las “Acciones sobre las que se ha ejercido el derecho de acompañamiento”). Es condición en virtud del SPA de Heathrow para la ejecución de la Operación propuesta que se vendan también las Acciones sobre las que se ha ejercido el derecho de acompañamiento. Las partes están trabajando para que se cumpla dicha condición mediante la exploración de diferentes opciones.

a. Evolución del balance de situación y de la cuenta de pérdidas y ganancias 2023-2022

Las cifras del balance de situación indicadas reflejan saldos completos de HAH y se presentan en libras (los detalles del tipo de cambio utilizado en 2023 para las cifras del balance de situación y de la cuenta de pérdidas y ganancias se facilitan en la Nota 1.4).

Balance de Situación 2023-2022

HAH (100%) Millones de GBP	2023	2022	Var.
Activos no corrientes	16.478	16.506	(28)
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	12.384	12.369	15
Derivados financieros	952	1.145	(193)
Otros activos no corrientes	3.142	2.992	150
Activos corrientes	2.904	3.317	(413)
Derivados financieros	92	1	91
Otros activos corrientes	2.812	3.316	(504)
TOTAL ACTIVOS	19.382	19.823	(441)

HAH (100%) Millones de GBP	2023	2022	Var.
Patrimonio neto	(2.693)	(3.018)	325
Pasivos no corrientes	19.947	21.334	(1.387)
Deuda financiera	16.913	18.025	(1.112)
Derivados financieros	2.010	2.436	(426)
Otros pasivos no corrientes	1.024	873	151
Pasivos corrientes	2.128	1.507	621
Deuda financiera	1.571	1.008	563
Derivados financieros	27	40	(13)
Otros pasivos corrientes	530	459	71
TOTAL PASIVOS	19.382	19.823	(441)

Patrimonio neto

Como se ha detallado anteriormente, la participación registrada en esta sociedad se mantiene a cero en 2023 y 2022, debido a que las pérdidas generadas en ejercicios anteriores motivadas por el Covid-19 dejaron el patrimonio atribuible a Ferrovial a cero.

En la siguiente tabla se puede ver la evolución del 25% de los fondos propios de la sociedad, incluyendo tanto los resultados registrados en el ejercicio como los resultados no integrados al haber superado las pérdidas del año el valor de la inversión, donde principalmente se ven impactados por pensiones y derivados:

2023 (Millones de euros)	HAH (25%)
Saldo a 31.12.2021 sin NIC 28	(176)
Participación en el resultado	49
Derivados	21
Pensiones	(101)
Diferencias de conversión	10
Saldo a 31.12.2022 sin NIC 28	(197)
Participación en el resultado	97
Derivados	1
Pensiones	(6)
Diferencias de conversión	(4)
Saldo a 31.12.2023 sin NIC 28	(108)

Cuenta de pérdidas y ganancias 2023-2021

En la tabla siguiente se presenta la evolución de la cuenta de resultados de HAH en los ejercicios 2023, 2022 y 2021.

HAH (100%) Millones de GBP	2023	2022	2021
Ingresos de explotación	3.687	2.913	1.214
Gastos de explotación	(1.456)	(1.210)	(858)
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	(754)	(795)	(828)
Resultado de explotación	1.478	909	(472)
Resultado financiero	(1.012)	(687)	(1.509)
Resultado antes de impuestos	465	222	(1.981)
Impuesto sobre sociedades	(127)	(54)	319
Resultado neto	338	168	(1.662)
25% Resultado asignable a Ferrovial (Mill. Euros)	98	49	(484)
Resultado asignable a Ferrovial bajo NIC 28 (millones de euros)	—	—	(238)

El tráfico de Heathrow experimentó una fuerte recuperación durante 2023 conforme el sector de la aviación se recuperó del impacto de la pandemia.

3.5.2. Información relativa a 407 ETR

Dado que en el momento en que se produjo la pérdida de control de la participación de Ferrovial en la 407 ETR en 2010 fue revalorizada y se consideró la existencia implícita de un fondo de comercio, en cumplimiento de lo establecido en el apartado 40 y siguientes de la NIC 28, anualmente se realiza un análisis de deterioro.

a. Análisis de deterioro

La evolución de este activo en el ejercicio 2023 ha sido positiva, con un crecimiento de ingresos del 12,7% y del resultado de explotación del 12,7%. Cabe señalar que tanto en la valoración interna de esta concesión realizada por Ferrovial como en la valoración media de 407 ETR realizada por los analistas bursátiles que siguen a Ferrovial (más de 20 analistas), el valor es más de nueve veces su valor contable.

b. Evolución balance de situación y cuenta de pérdidas y ganancias 2023-2022.

Estos datos corresponden al 100% de la compañía y están presentados en millones de dólares canadienses (los detalles de los tipos de cambio utilizados en 2023 para saldos de balance y para pérdidas y ganancias se desglosan en la Nota 1.4.).

Balance de Situación 2023-2022

407 ETR (100%) (millones de dólares canadienses)	Dic. 2023	Dic. 2022	Var. 23/22
Activos no corrientes	4.584	4.565	19
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	3.954	3.972	(18)
Activos financieros no corrientes	568	533	35
Impuestos diferidos	62	60	2
Activos corrientes	1.014	883	130
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	322	265	57
Tesorería y equivalentes	691	618	73
Total Activo	5.598	5.448	150
Patrimonio neto	(5.791)	(5.407)	(384)
Pasivos no corrientes	10.908	10.640	268
Deuda financiera	10.318	10.060	258
Impuestos diferidos	590	580	11
Pasivos corrientes	481	216	265
Deuda financiera	403	139	265
Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	77	77	-
Total pasivos	5.598	5.448	150

Se describen a continuación las principales variaciones experimentadas en el balance de situación de la 407 ETR a 31 de diciembre de 2023, frente al ejercicio anterior:

Patrimonio neto

El patrimonio neto experimenta una disminución de 384 millones de dólares canadienses respecto al ejercicio anterior, debido principalmente al pago de dividendos a los accionistas, por importe de 950 millones de dólares canadienses, compensado por el resultado positivo del ejercicio por 567 millones de dólares canadienses.

El 43,23% de los fondos propios de la participada no se corresponde con el valor contable consolidado de la participación, ya que esta incluye también el importe de la plusvalía generada al valorar a valor razonable la participación retenida tras la operación de desinversión del 10% de esta sociedad llevada a cabo en 2010, asignada a mayor valor de la inversión, así como el fondo de comercio originado en 2009 por la fusión entre Grupo Ferrovial S.A. y Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transportes, S.A.

Por lo tanto, el valor contable consolidado de 407 ETR (928 millones de euros, 1.356 millones de dólares canadienses) se calcula teniendo en cuenta el 43,23% de los fondos propios presentados anteriormente (-2.503 millones de dólares canadienses) y la plusvalía y el fondo de comercio relacionados con las operaciones mencionadas en 2009 y 2010 (3.859 millones de dólares canadienses).

Deuda financiera

El conjunto de deuda financiera (corto y largo plazo) aumenta con respecto a diciembre de 2022 en 500 millones de dólares canadienses, como consecuencia de la emisión de nueva deuda financiera.

Cuenta de pérdidas y ganancias 2023-2022

En la tabla adjunta se presenta la evolución de la cuenta de resultados de 407 ETR en los ejercicios de diciembre 2023, diciembre 2022 y diciembre 2021:

407 ETR (100%) (millones de dólares canadienses)	Dic. 23	Dic. 22	Dic. 21
Ingresos de explotación	1.495	1.327	1.023
Gastos de explotación	(212)	(188)	(164)
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	(97)	(100)	(102)
Resultado de explotación	1.187	1.039	757
Resultado financiero	(412)	(447)	(465)
Resultado antes de impuestos	775	592	292
Impuesto sobre sociedades	(208)	(156)	(79)
Resultado neto	567	435	213
Resultado asignable a Ferrovial (Millones de CAD)	245	188	92
Ajuste por amortización de activos tangibles (millones de dólares canadienses)	(21)	(19)	(15)
Resultado ajustado asignable a Ferrovial (43,23% Millones CAD)	225	169	77
Resultado ajustado asignable a Ferrovial (43,23% Millones EUR)	154	124	52

La evolución positiva responde en gran medida al levantamiento de las restricciones del COVID-19 por parte de la provincia de Ontario y a los aumentos resultantes del tráfico, con políticas de vuelta al trabajo en vigor y el respaldo de las obras de construcción de rehabilitación para completar la Autopista 401.

Cabe señalar que el resultado atribuible a Ferrovial incluye también la amortización, en el plazo de la concesión, de la revalorización registrada tras la pérdida de control de la sociedad acacida en la venta de 2010 y mencionada anteriormente.

3.5.3. Información relativa a JFK NTO LLC

Como se ha indicado en la nota 1.1.6 relativa a cambios de perímetro, el 10 de junio de 2022, se hizo efectivo el acuerdo por el que Ferrovial entró en el capital de la sociedad JFK NTO LLC cuyo objeto es la remodelación, construcción, financiación, explotación y mantenimiento de las instalaciones de la nueva Terminal Uno del Aeropuerto Internacional John F. Kennedy de Nueva York. La participación indirecta de Ferrovial en el proyecto es del 49%.

Como también se comenta en dicha nota, Ferrovial acordó con Carlyle Group el pago de un earn-out en caso de que Carlyle desinvertiera su participación del 4% en Mars NTO LLC. Este pago se activaría si Carlyle transfiere su participación a un tercero o a Ferrovial. Este pago depende de la creación de valor del proyecto. La estimación de este pago se incluyó en nuestra valoración de la inversión, tal como se presenta en los estados financieros auditados. Cualquier cambio futuro en la valoración del earn-out puede afectar a nuestros resultados.

El compromiso de inyección de capital por parte de los socios alcanza los 2.330 millones de dólares, de los cuales Ferrovial aportará 1.142 millones de dólares. A 31 de diciembre de 2023, el desembolso realizado asciende a 600 millones de dólares (294 millones de dólares corresponden a Ferrovial).

La sociedad tiene restringida la distribución de dividendos durante la fase de construcción, estimándose el fin de la misma a mediados de 2026. Además, la distribución de dividendos está subordinada al pago de las rentas concesionales a la Autoridad Aeroportuaria de Nueva York y Nueva Jersey.

El balance de situación derivado de la aplicación de este modelo intangible (CINIIF 12) se indica a continuación:

Balance de Situación 2023

JFK (100%) Mill. USD	Dic. 2023	Dic. 2022
Activos no corrientes	6.478	5.265
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	2.247	1.062
Derecho de uso (Autoridad Portuaria)	3.921	3.805
Activos financieros no corrientes	178	270
Clientes	132	128
Activos corrientes	325	116
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	178	13
Tesorería y equivalentes	148	103
Total Activo	6.803	5.381
Patrimonio neto	931	382
Capital social	600	127
Participación en el resultado	11	3
Impacto instrumentos de cobertura	321	252
Pasivos no corrientes	5.559	4.940
Deuda financiera a largo plazo	1.740	1.137
Otras deudas a largo plazo	3.819	3.802
Pasivos corrientes	313	59
Deuda financiera a corto plazo	40	54
0	273	5
Total pasivos	6.803	5.381

Los principales activos y pasivos de JFK NTO son los siguientes:

- Inmovilizado en proyectos de infraestructuras, que comprende fundamentalmente:
 - Activos inmateriales (2.247 millones de dólares) incluye todos los gastos necesarios para obtener el contrato de concesión, así como los costes de construcción y desarrollo del proyecto.
 - Pagos a la Autoridad Portuaria (3.921 millones de dólares) corresponden al valor actual de los pagos futuros, durante todo el periodo concesional, para la adquisición de la concesión. Asimismo, se ha registrado un pasivo de igual importe, correspondiente al valor de las obligaciones de pago futuras, registrado dentro del epígrafe de deuda financiera en los pasivos no corrientes (“Otras deudas a largo plazo”).
- Deuda a largo plazo (1.740 millones de dólares) relativos a la línea de crédito registrada a coste amortizado dentro del epígrafe de pasivos no corrientes, principalmente el importe nominal de 2.000 millones de dólares del Munibond emitido el 6 de diciembre de 2023. Este hito mitiga casi un tercio del riesgo de refinanciación, con un plazo de tres años todavía para devolver el préstamo bancario inicial. Una parte de la emisión (800 millones de dólares) fue asegurada por Assured Guaranty Municipal Corp. (“AGM”). JFK NTO, en el transcurso de sus actividades de explotación en curso, continúa supervisando el mercado de refinanciación para su línea bancaria y podrá refinanciar los importes pendientes en virtud de la misma cuando el arrendatario considere que las condiciones de mercado son las oportunas.
- Adicionalmente, JFK NTO tiene contratadas coberturas de tipos de interés (IRS) asociados a la deuda del proyecto y emisiones de deuda futuras por un notional de 3.005 millones de dólares, consideradas cobertura contable de flujos eficiente, cuya variación de valor razonable en el ejercicio ha generado un impacto positivo en las reservas de la sociedad por importe de 69 millones de dólares (31 millones de dólares al porcentaje de Ferrovial), incluidos en activos financieros no corrientes.

- Patrimonio neto (931 millones de dólares). La evolución del patrimonio neto se debe principalmente a las aportaciones de capital comentadas en este mismo epígrafe por importe de 473 millones de dólares, y al impacto en reservas del cambio en el valor de mercado del derivado asociado a la deuda actual desde su adquisición, por importe de 69 millones de dólares.

3.5.4. Información relativa a AGS

Entre el resto de negocios que se integran por puesta en equivalencia destaca la participación en el 50% de la sociedad AGS, titular de los aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton en el Reino Unido.

Los tres aeropuertos se han visto afectados de manera relevante por el Covid-19, aunque, en 2023 el número de pasajeros ha alcanzado los 10,4 millones (9,2 millones en 2022). Los aeropuertos siguen por debajo de los niveles de 2019 debido fundamentalmente al impacto negativo de la quiebra de Flybe.

La integración de los resultados negativos derivados de estos impactos ha dejado reducido a cero el valor de la participación tanto a diciembre de 2023 como a diciembre de 2022.

En la siguiente tabla se puede ver la evolución del 50% de los fondos propios de la sociedad, incluyendo tanto los resultados registrados en el ejercicio como los resultados no integrados al haber superado las pérdidas del año el valor de la inversión, donde principalmente se ven impactados por pensiones y derivados:

2023 (Millones de euros)	AGS (50%)
Saldo a 31.12.2021 sin NIC 28	(60)
Participación en el resultado	(17)
Derivados	10
Pensiones	(4)
Otros	(1)
Diferencias de conversión	14
Saldo a 31.12.2022 sin NIC 28	(58)
Participación en el resultado	(13)
Derivados	(7)
Pensiones	(3)
Diferencias de conversión	23
Saldo a 31.12.2023 sin NIC 28	(59)

Acuerdo de modificación y extensión del préstamo sindicado de AGS

AGS cerró el acuerdo de modificación y extensión del contrato de préstamo (“Facility Agreement”) suscrito en febrero de 2017, por importe de 793 millones de libras (importe dispuesto 757 millones de libras), con un sindicato de bancos. La negociación de una operación de refinanciación con las entidades financieras avanzaba a finales de 2023 y está previsto que se cierre en los primeros meses de 2024.

La sociedad ha valorado la recuperabilidad del préstamo de accionistas otorgado concluyendo que, en base a las proyecciones actualizadas con el acuerdo de refinanciación, es recuperable.

3.5.5 Integración de IRB

Tal y como se indicaba en las Cuentas Anuales Consolidadas de Ferrovial 2021, el Grupo, a través de Cintra, adquirió el 24,86% de las acciones de la sociedad cotizada india IRB Infrastructure Developers Ltd el 29 de diciembre de 2021. La operación se completó tras una emisión preferente de acciones por parte de IRB Infrastructure Developers. El importe pagado ascendió a 369 millones de euros. El precio de la transacción se estableció de conformidad con las normas aplicables, considerando el precio medio ponderado por el volumen de negociación de las dos semanas anteriores al cierre.

El precio de la acción de IRB a 31 de diciembre de 2023 es de 41,55 rupias por acción (29,09 a 31 de diciembre de 2022).

El año fiscal de la empresa abarca de abril a marzo. Los últimos estados financieros auditados disponibles de IRB son los de marzo de 2023. El resultado aportado por IRB en el periodo comprendido entre enero y diciembre de 2023 ha supuesto un impacto positivo para Ferrovial de 14,5 millones de euros.

3.5.6. Otros desgloses relativos a sociedades asociadas

a) Movimiento de resto de asociadas

El desglose de las sociedades asociadas, con el detalle de las participaciones consolidadas y sus principales magnitudes, puede consultarse en el Anexo II.

En la siguiente tabla se presenta un resumen:

Millones de euros	2023	2022 (*)
Madrid Calle 30	52	51
Riverlinx Limited – Silvertown Tunnel	52	55
Netflow OSARS (Western)	42	50
Ruta del Cacao	22	8
FMM Company LLC	19	19
A66 Benavente - Zamora	17	17
Otros	59	76
TOTAL	263	276

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

b) Otra información

No existen limitaciones significativas a la capacidad de las asociadas para transferir fondos a la dominante en forma de dividendos o devolución de deuda o anticipos, distintas de las que pueden surgir de los contratos de financiación de dichas sociedades o de la propia situación financiera de las mismas, y no existen pasivos contingentes relacionados con dichas sociedades que pudieran resultar asumidos por el Grupo.

No existen sociedades significativas en las que teniendo una participación superior al 20% no se aplique el método de puesta en equivalencia.

Las garantías otorgadas por sociedades del Grupo en favor de sociedades por puesta en equivalencia se desglosan en la Nota 6.5.2.

3.6. ACTIVOS FINANCIEROS NO CORRIENTES

Se detallan a continuación los movimientos al 31 de diciembre de 2023 y al 31 de diciembre de 2022:

MOVIMIENTOS (Millones de euros)	CAJA RESTRINGIDA DE					OTRAS CUENTAS A COBRAR A LARGO PLAZO	TOTAL
	PRÉSTAMOS A LARGO PLAZO A SOCIEDADES ASOCIADAS	PROYECTOS DE INFRAESTRUCT. Y OTROS ACTIVOS FINANCIEROS	PARTICIPACIONES FINANCIERAS REGISTRADAS A VALOR RAZONABLE	PRÉSTAMOS ASOCIADOS A LAS OPERACIONES DE DESINVERSIÓN			
SALDO A 01/01/2022	228	580	41	-	33	882	
Altas	36	153	12	192	1	394	
Bajas	(4)	(172)	-	-	(35)	(211)	
Trasposos y otros	-	-	(19)	(3)	21	(1)	
Tipo de cambio	(13)	36	1	-	7	31	
SALDO A 31/12/2022 (*)	247	597	35	189	27	1.095	
Altas	40	432	9	10	6	497	
Bajas	(37)	(381)	-	-	(5)	(423)	
Trasposos y otros	-	-	1	(13)	-	(12)	
Tipo de cambio	12	(20)	-	-	(1)	(9)	
SALDO A 31/12/2023	262	628	45	186	27	1.148	

Nota: Saldos presentados netos de provisiones

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

Préstamos a largo plazo a sociedades asociadas

Ferrovial tiene otorgados un préstamo subordinado a la sociedad AGS por valor de 121 millones de libras (139 millones de euros), sin considerar la provisión dotada por pérdidas esperadas de acuerdo a la NIIF 9, que alcanza los 9 millones de libras (11 millones de euros). El otro accionista de la sociedad tiene otorgados préstamos en las mismas condiciones.

Además, se concede un préstamo de deuda subordinada a Concesionaria Ruta del Cacao, S.A.S., por importe de 62 millones de euros. El incremento del ejercicio corresponde a la capitalización de intereses.

Se ha realizado un análisis de recuperabilidad de dicho préstamo, considerando las expectativas de evolución futura del activo, la situación de liquidez de la compañía en los próximos doce meses, y la situación de las deudas con entidades de crédito tras el acuerdo del contrato de préstamo mencionado:

Evolución futura del activo: AGS es propietaria de los activos y, por tanto, su operación no está sujeta a un periodo concesional. En base a lo anterior, se ha elaborado un modelo en el que se considera que el tráfico se recupera progresivamente. Las hipótesis incluidas en ese modelo son coherentes con las previsiones que diferentes fuentes realizan sobre la evolución del tráfico aéreo. Dicho modelo implica una valoración total de AGS por encima del valor en libras de los importes actualmente invertidos.

Liquidez: Los planes de contingencia aplicados durante 2021 y 2022 han permitido que la compañía haya cerrado el año con una posición de liquidez positiva. Sus proyecciones muestran que, con los niveles de tráfico estimados, sería capaz de mantener su actividad con la liquidez disponible.

Deudas con entidades de crédito: Tras el acuerdo de modificación y extensión del préstamo otorgado por un sindicato de bancos, alcanzado en 2021, AGS dispondrá hasta junio de 2024 para su devolución. La sociedad se encuentra, a finales de 2023, en la última fase para acordar una nueva refinanciación de su deuda externa con un nuevo sindicato de bancos.

En base a los tres factores analizados, se concluye que, con la información actualmente disponible, es probable la recuperación de los importes prestados a la compañía. Independientemente de lo anterior, en base a lo establecido en la norma NIIF 9, se ha dotado una provisión por pérdidas esperadas en el año por importe de 9 millones de libras (11 millones de euros).

Caja restringida de proyectos de infraestructura

La partida "Caja restringida de proyectos de infraestructura y otros activos financieros" (432 millones de euros) se corresponde principalmente a la autopista NTE Mobility Partners (336 millones de euros) y a la I-77 Mobility Partners (62 millones de euros).

La variación de 2023 está relacionada principalmente con NTE Mobility Partners Segments 3 LLC (-374 millones de euros), debido fundamentalmente a los pagos de dividendos. En la Nota relativa a Posición Neta de Tesorería se encuentran detallados los principales saldos y variaciones registradas en esta partida.

Préstamos asociados a las operaciones de desinversión

La partida "Préstamos asociados a las operaciones de desinversión" se refiere a la deuda generada por las desinversiones realizadas con condiciones de pago diferido en relación con la venta de la deuda de Amey, como se comenta en la Nota 1.1.5 de la presente memoria.

Como se explica en las notas mencionadas, durante el año 2022 se ha producido la venta de la actividad desarrollada en Reino Unido a través de la filial Amey. La contraprestación recibida por estas operaciones se ha materializado parte en caja y parte se ha instrumentalizado a través de préstamos a las sociedades compradoras por importe de 151,8 millones de libras (172,8 millones de euros), a una compañía controlada por fondos gestionados por One Equity Partners, junto a su socio Buckthorn Partners. A diciembre de 2023, y derivada del acuerdo alcanzado con Buckthorn para devolver el préstamo, ya se ha registrado una pérdida por deterioro del valor de 13 millones de libras a través de la cuenta de pérdidas y ganancias.

Adicionalmente, el negocio de servicios de mantenimiento de infraestructuras energéticas e hidráulicas se vendió al fondo británico Rubicon por un importe de 18 millones de libras (20 millones de euros). En el último trimestre del año, Rubicon ha repagado 2 millones de libras, de acuerdo al calendario de amortización establecido.

Tras la operación de desinversión, la sociedad ha evaluado la recuperabilidad de dichos préstamos, concluyendo que, en base a las últimas proyecciones disponibles, son recuperables.

Otras cuentas a cobrar a largo plazo

Inversiones en fondos de inversión por importe de 20 millones de euros, y en relación con el fondo de inversión denominado Credit Suisse (Lux) Supply Chain Finance Fund, que invertía en facturas de proveedores cuyo pago estaba asegurado por compañías de seguros con rating investment grade (de media AA-). Dicho fondo se encuentra actualmente en proceso de liquidación. El importe invertido se considera recuperable y se espera recuperarlo en un plazo superior a un año.

3.7. DERECHOS DE USO POR ACTIVOS EN ARRENDAMIENTO Y PASIVOS ASOCIADOS

A continuación, se detalla el movimiento de los saldos que componen el epígrafe de derecho de uso del balance de situación:

MOVIMIENTOS (Millones de euros)	TERRENOS	EDIFICIOS	VEHÍCULOS	INSTALACIONES TÉCNICAS Y MAQUINARIAS	EQUIP. OFICINA Y OTROS	TOTAL
SALDO A 31/12/2021	12	67	70	23	4	176
Altas	6	25	21	15	3	70
Bajas	(2)	(6)	(8)	(2)	(3)	(21)
Traspasos y otros	(2)	3	(8)	2	1	(4)
Amortizaciones	(1)	(13)	(15)	(10)	(2)	(41)
Variaciones de perímetro	-	-	-	-	-	-
Efecto tipo de cambio	-	1	1	1	-	3
SALDO A 31/12/2022 (*)	13	77	61	29	3	183
Altas	2	16	34	30	5	87
Bajas	2	3	1	(2)	(1)	3
Traspasos y otros	(2)	6	-	(2)	-	2
Amortizaciones	(1)	(15)	(27)	(20)	(2)	(65)
Variaciones de perímetro	(2)	(4)	(5)	(1)	-	(12)
Efecto tipo de cambio	-	-	(1)	(1)	-	(2)
SALDO A 31/12/2023	12	83	63	33	5	196

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

La variación más significativa del epígrafe se corresponde con las adiciones producidas por un total de 87 millones de euros (70 millones de euros en 2022), de las que 72 millones de euros (64 millones de euros en 2022) están asociados a contratos de arrendamientos de la división de Construcción.

A continuación, presentamos el movimiento del ejercicio 2023, en relación a la deuda por arrendamiento:

DEUDA POR ARRENDAMIENTO	
SALDO A 31/12/2021	173
Altas por nuevos contratos	86
Gastos financieros asociados	12
Bajas por pagos	(72)
Efecto tipo de cambio	1
Variaciones del perímetro de consolidación y otras	(15)
SALDO A 31/12/2022 (*)	184
Altas por nuevos contratos	97
Gastos financieros asociados	14
Bajas por pagos	(87)
Efecto tipo de cambio	(1)
Variaciones del perímetro de consolidación y otras	(7)
SALDO A 31/12/2023	200
Pasivos por arrendamiento a corto plazo	59
Pasivos por arrendamiento a largo plazo	141

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

Los gastos financieros asociados a los contratos de arrendamiento ascienden a 14 millones de euros a 31 de diciembre de 2023 (12 millones de euros a 31 de diciembre de 2022). Los pagos por arrendamiento en 2023, por su parte, han supuesto -87 millones de euros (-72 millones de euros en 2022) (Nota 5.3).

Se presenta el desglose de la deuda por vencimientos futuros a 31 de diciembre 2023 en cada área de negocio:

1	2024	2025	2026	2027	2028	2029 Y POSTERIORES	TOTAL
Corporación	2	3	3	3	3	13	27
Construcción	47	35	23	12	7	27	151
Autopistas	2	1	1	-	-	-	4
Infraestructuras Energéticas y Movilidad	8	4	2	1	-	3	18
TOTAL DEUDA POR ARRENDAMIENTO	59	43	29	16	10	43	200

El gasto por arrendamiento registrado en el resultado de explotación a 31 de diciembre 2023 asciende a 250 millones de euros (256 millones de euros en 2022 y 236 millones de euros en 2021) y corresponde a los siguientes conceptos:

- a. Gastos con arreglo a contratos que, a pesar de ajustarse a la definición de arrendamiento en virtud de la NIIF 16, están haciendo uso de las exenciones otorgadas por la norma con respecto a arrendamientos a corto plazo y arrendamientos para los cuales el activo subyacente es de bajo valor. En este sentido, dada la naturaleza de la actividad del grupo, los activos se alquilan normalmente para acometer las diferentes fases de un proyecto por periodos que son inferiores a un año o que son considerados de bajo valor (inferiores a 5.000€).
- b. Acuerdos que no son arrendamientos tal y como se define en la NIIF 16, dado que no transmiten el derecho a controlar el uso de un activo identificado o, incluso si se especifica un activo, el proveedor tiene el derecho sustantivo de sustituir el activo a lo largo del periodo de uso. Esto es especialmente frecuente en los proyectos de construcción.

SECCIÓN 4: ACTIVOS Y PASIVOS COMERCIALES CORRIENTES A 31 DE DICIEMBRE DE 2023 Y 2022

Esta sección comprende las notas relativas a Existencias (Nota 4.1), a Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo (Nota 4.2), así como a Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo (Nota 4.3). El saldo neto de dichas partidas se denomina capital circulante.

Millones de euros	2022 (*)	Tipo de cambio	Cambios de perímetro	Otros	2023
Existencias	476	5	-	(23)	458
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	1.609	19	(12)	62	1.677
Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	(3.430)	(23)	1	(194)	(3.646)
TOTAL	(1.346)	1	(11)	(155)	(1.511)

Millones de euros	2021	Tipo de cambio	Cambios de perímetro	Otros	2022
Existencias	404	9	-	63	476
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	1.344	(10)	15	260	1.609
Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	(2.813)	(4)	(6)	(608)	(3.430)
TOTAL	(1.065)	(4)	9	(285)	(1.346)

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

El apartado 4.4 incluye un análisis más detallado de las partidas de balance relacionadas con el reconocimiento de ingresos de contratos con clientes en el negocio de Construcción, incorporando los desgloses requeridos por la NIIF 15 en relación a dichos contratos.

4.1. EXISTENCIAS

La composición del saldo de Existencias a 31 de diciembre de 2023 y 2022 es la siguiente:

Millones de euros	2022 (*)	Tipo de cambio	Cambios de perímetro	Otros	2023
Existencias comerciales	24	-	-	(4)	20
Materias primas y otros aprovisionamientos	322	8	-	(27)	303
Costes de licitación y costes de movilización	129	(2)	-	8	135
Existencias	476	5	-	(23)	458

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

Las existencias comerciales corresponden principalmente a la actividad de Construcción (19 millones de euros en 2023, frente a los 24 millones de euros en 2022).

En cuanto a Materias primas y otros aprovisionamientos por importe de 303 millones en 2023 (frente a 322 millones de euros en 2022), corresponden principalmente a la división de Construcción, fundamentalmente la actividad de Polonia por importe de 140 millones de euros (159 millones de euros en 2022) y a la actividad de Estados Unidos, por importe de 101 millones de euros (96 millones en 2022).

Tanto para los costes de licitación como para los costes de movilización, la amortización se realiza de forma sistemática, de acuerdo con la transferencia al cliente de bienes y servicios con los que se relaciona los activos. Durante el ejercicio 2023, se han amortizado 14 millones de euros de los costes de licitación y 0,02 millones de euros de los costes de movilización. El aumento anual (8 millones de euros) se registra principalmente en EE. UU.

4.2. DEUDORES Y OTRAS CUENTAS A COBRAR A CORTO PLAZO

Se presenta a continuación el detalle de este epígrafe a 31 de diciembre de 2023 y 2022:

Millones de euros	2022 (*)	Tipo de cambio	Cambios de perímetro	Otros	2023
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	1.300	15	(12)	51	1.353
Otras cuentas a cobrar	309	4	-	11	324
TOTAL DEUDORES	1.609	19	(12)	62	1.677

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

a) Clientes por ventas y prestación de servicios

La composición de los saldos de clientes a 31 de diciembre de 2023 y 2022 es como sigue:

Millones de euros	2022 (*)	Tipo de cambio	Cambios de perímetro	Otros	2023
Clientes	962	13	(12)	1	963
Provisiones clientes	(209)	(1)	-	(6)	(216)
Clientes netos	753	12	(12)	(5)	748
Obra ejecutada pendiente de certificar	406	2	-	38	446
Retenciones por garantía	141	1	-	18	160
CLIENTES POR VENTAS Y PRESTACIONES DE SERVICIOS	1.300	15	(12)	51	1.353

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

La variación del epígrafe "Otros" (51 millones de euros), se explica principalmente por el incremento de este epígrafe en Construcción (43 millones de euros), sobre todo en Polonia (61 millones de euros), como consecuencia de la evolución de la actividad.

Adicionalmente, comentar que los cambios de perímetro en el ejercicio corresponden principalmente a la desinversión de la autopista Euroscut Azores.

Por último, a 31 de diciembre de 2023 o 2022, no hay saldos en balance referente a contratos de factoring.

A continuación, se detallan las principales deudas que existen con clientes, desglosando por tipo de deudor:

A 31.12.2023 (Millones de euros)	CONSTRUCCIÓN		RESTO Y AJUSTES		TOTAL
Públicos	777	57%	93	n.a.	870
Privados	414	30%	13	n.a.	427
Grupo y asociadas	171	13%	(116)	n.a.	55
TOTAL	1.363	100%	(10)	N.A.	1.353

A 31.12.2022 (Millones de euros)	CONSTRUCCIÓN		RESTO Y AJUSTES			TOTAL
Públicos	813	66%	90	n.a.	904	70%
Privados	324	26%	22	n.a.	346	27%
Grupo y asociadas	97	8%	(47)	n.a.	50	4%
TOTAL	1.235	100%	65	N.A.	1.300	100%

Para la gestión del riesgo de crédito de clientes, el Grupo tiene establecidas medidas tanto previas a la contratación, tales como consultas a registros de morosidad, ratings o estudios de solvencia, como durante la ejecución de las obras (seguimiento de incidencias contractuales, impagos).

La variación de la provisión de clientes ha sido como sigue:

(Millones de euros)	2023	2022 (*)
Saldo inicial	209	209
Cargos a la cuenta de resultados	5	(1)
Dotaciones	12	5
Reversiones	(8)	(4)
Aplicaciones	-	(2)
Efecto tipo de cambio	1	-
Traspasos y otros	1	1
Saldo final	216	209

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

La Dirección del Grupo considera que el importe en libros de las cuentas de acreedores comerciales se aproxima a su valor razonable.

b) Otras cuentas a cobrar

La composición de los saldos de Otras cuentas a cobrar a 31 de diciembre de 2023 y 2022 es como sigue:

Millones de euros	2022 (*)	Tipo de cambio	Cambios de perímetro	Otros	2023
Anticipos entregados a proveedores	61	-	-	6	67
Deudores varios	96	4	-	(10)	110
Cuentas a cobrar proyectos infraestructuras	3	-	-	-	4
Créditos con las Administraciones Públicas	148	1	-	(5)	144
OTRAS CUENTAS A COBRAR	309	4	-	11	324

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

4.3. ACREEDORES Y OTRAS CUENTAS A PAGAR A CORTO PLAZO

Se presenta a continuación el detalle de este epígrafe a 31 de diciembre de 2023 y 2022:

Millones de euros	2022 (*)	Tipo de cambio	Cambios de perímetro	Otros	2023
Acreedores comerciales	1.663	13	(2)	24	1.698
Obra certificada por anticipado	962	(3)	-	165	1.124
Anticipos	402	5	-	(1)	406
Otras deudas no comerciales	403	9	1	6	419
ACREEDORES Y OTRAS CUENTAS A PAGAR	3.430	23	(1)	194	3.646

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

a) Acreedores comerciales

A continuación, se presenta el desglose del epígrafe de acreedores comerciales a 31 de diciembre de 2023 y 2022:

Millones de euros	2022 (*)	Tipo de cambio	Cambios de perímetro	Otros	2023
Acreedores comerciales	1.187	7	(2)	(35)	1.158
Acreedores comerciales enviados a confirming	234	-	-	48	281
Retenciones realizadas a proveedores	242	5	-	11	259
ACREEDORES COMERCIALES	1.663	13	(2)	24	1.698

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

La partida de acreedores comerciales experimenta un incremento de 35 millones de euros respecto al saldo registrado a 31 de diciembre de 2022. Excluyendo el impacto por tipo de cambio y cambios de perímetro la variación de los acreedores comerciales se incrementa 24 millones de euros, principalmente en la División de Construcción (80 millones de euros), parcialmente compensado por el pago diferido de la adquisición del aeropuerto de Dalaman en el ejercicio anterior (-26 millones de euros), y pagos en la División de Energía Infraestructuras y Movilidad.

Respecto a los acreedores comerciales enviados a confirming, donde se registran los saldos pendientes de pago a proveedores que se realizan mediante contratos de confirming (Nota 1.3.3.3 sobre políticas contables), experimenta un incremento de 48 millones de euros respecto al saldo a 31 de diciembre de 2022.

La Dirección del Grupo considera que el importe en libros de las cuentas de acreedores comerciales se aproxima a su valor razonable.

b) Obra certificada por anticipado y anticipos de clientes

Se recogen en este epígrafe:

- El importe de obra certificada por anticipado (véase definición en las Notas 4.4 y 1.2.3.4) ha experimentado un incremento de 165 millones de euros frente al saldo reconocido a diciembre de 2022 (excluyendo el impacto por tipo de cambio y cambios de perímetro), principalmente en USA y Canadá, destacando la obra del Metro de Ontario (72 millones de euros).
- El saldo de anticipos de clientes (ver definición en el apartado 4.4) disminuye en -1 millones de euros frente a diciembre 2022.

c) Otras deudas no comerciales

A continuación, se muestra el desglose de “Otras deudas no comerciales”:

Millones de euros	2022 (*)	Tipo de cambio	Cambios de perímetro	Otros	2023
Remuneraciones pendientes de pago	190	5	-	32	227
Deudas con Hacienda Pública	173	4	-	(14)	162
Otras cuentas a pagar	41	-	1	(12)	30
OTRAS DEUDAS NO COMERCIALES	403	9	1	6	419

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

4.4. INFORMACIÓN RELATIVA A SALDOS DE BALANCE DE CONTRATOS CON CLIENTES Y OTROS DESGLOSES RELATIVOS A LA NIIF 15

Saldos de balance relativos a NIIF 15

Como se indica en la Nota 1.3.3.4 relativa a la política de reconocimiento de ingresos en contratos (NIIF 15), en aquellos contratos en los que las obligaciones de desempeño se miden a lo largo del tiempo, sistemáticamente se analiza contrato a contrato la diferencia entre los ingresos reconocidos por los servicios prestados y los importes efectivamente facturados al cliente.

Si la facturación es menor que los ingresos reconocidos, la diferencia se registra como un activo denominado obra ejecutada pendiente de certificar, dentro del epígrafe de “Clientes por ventas y prestación de servicios” (Nota 4.2.a), mientras que si el ingreso reconocido es inferior al importe facturado se reconoce un pasivo denominado obra certificada por anticipado, dentro del epígrafe de “Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo” (Nota 4.3).

Adicionalmente, en determinados contratos de construcción, se acuerdan pagos en concepto de anticipos que son realizados por el cliente al inicio del contrato y cuyo saldo se va liquidando contra las diferentes certificaciones a medida que la obra se ejecuta.

Dichos saldos figuran en los pasivos del balance dentro del epígrafe “Acreedores comerciales” (Nota 4.3.a).

En sentido contrario a los anticipos, en algunos contratos el cliente retiene parte del pago de cada certificación en garantía del cumplimiento de determinadas obligaciones contractuales, no produciéndose la devolución hasta la liquidación definitiva del contrato. Dichos saldos figuran en los activos del balance dentro del epígrafe Clientes por ventas y prestaciones de servicios (Nota 4.2.a).

A diferencia del concepto de obra ejecutada pendiente de certificar y de obra certificada por anticipado, los anticipos y las retenciones son saldos que implican un impacto futuro en caja, ya que en el caso de los anticipos se producirá un menor cobro a futuro en la medida en que los mismos son descontados de las certificaciones, mientras que las retenciones implicarán mayor cobro futuro, ya que los clientes procederán a su devolución en la medida en que las obras sean liquidadas. La mayor parte de los ingresos reconocidos en el periodo se incluyeron en el saldo del pasivo contractual al inicio del periodo.

Se presenta a continuación el detalle de estas partidas a 31 de diciembre de 2023 y 2022:

Millones de euros	2022 (*)	Tipo de cambio	Cambios de perímetro	Otros	2023
Obra ejecutada pendiente de certificar	406	2	-	38	446
Retenciones	141	1	-	18	160
Total activos de contratos con clientes	547	3	-	56	605
Obra certificada por anticipado	962	(3)	-	165	1.124
Anticipos	402	5	-	(1)	406
Total pasivos de contratos con clientes	1.364	2	-	164	1.529

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

El saldo a 31 de diciembre de 2023 de la obra ejecutada pendiente de certificar corresponde prácticamente en su totalidad a las cifras relativas a ingresos del contrato principal firmado con el cliente, ya que conforme a la política general establecida en el Grupo sólo pueden reconocerse aquellos trabajos que sean exigibles, esto es, que estén aprobados por el cliente. Las reclamaciones sólo se incluyen aquellos casos en los que se considera altamente probable que no haya una reversión de ingresos en el futuro.

En general, las obligaciones de desempeño de las actividades de construcción se satisfacen a lo largo del tiempo por lo que el saldo de dicho epígrafe corresponde fundamentalmente a diferencias entre los importes ejecutados y certificados, motivadas por diferencias temporales en el proceso de certificación y revisión por parte del cliente, hitos de facturación o calendario de certificaciones.

Otros desgloses relativos a NIIF 15:

Ingresos relativos a contratos de clientes:

Del total de ingresos reconocidos durante 2023 (Nota 2.1 Ingresos de explotación) 8.339 millones de euros corresponde a los ingresos procedentes de contratos con clientes, lo que representa un 97,9% de los ingresos reconocidos (97,8% y 98,6% en 2022 y 2021, respectivamente).

Millones de euros	2023	2022 (*)	2021
Construcción	6.909	6.287	5.799
Autopistas	1.071	765	570
Aeropuertos	8	5	2
Resto segmentos	351	328	822
Ingresos relacionados con contratos con clientes	8.339	7.385	6.810

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

La siguiente tabla muestra un desglose de los ingresos pendientes de reconocimiento en relación con las obligaciones de desempeño no cumplidas al final del ejercicio por área de negocio e incluye una estimación sobre los años en los que está previsto que se materialice en ingresos.

INGRESOS	2024	2025	2026	2027	2028 y posteriores	TOTAL
Construcción	6.552	4.200	2.006	1.179	1.695	15.632
Infraestructuras Energéticas y Movilidad	179	137	88	76	446	926
Total	6.731	4.337	2.094	1.255	2.141	16.558

El total de contratos en vigor es de 1.236 para las actividades de Construcción (1.159 contratos en 2022) y 31 contratos de Infraestructuras Energéticas (29 contratos en 2022).

SECCIÓN 5: ESTRUCTURA DE CAPITAL Y FINANCIACIÓN A 31 DE DICIEMBRE DE 2023 Y 2022

Las notas de esta sección describen la evolución de la estructura financiera de Ferrovial, a 31 de diciembre de 2023 y 2022, analizando tanto la variación de su patrimonio neto (Nota 5.1), como la tesorería y equivalentes y la deuda financiera (Nota 5.2), desglosada entre las sociedades proyecto y ex proyecto. Igualmente se describe la exposición a los principales riesgos financieros y las políticas de gestión de los mismos (Nota 5.4), así como los derivados que tiene contratados en relación con dichas políticas (Nota 5.5).

A 31 de diciembre de 2023, el Patrimonio Neto (Nota 5.1) atribuido a los accionistas disminuyó respecto al ejercicio anterior, debido fundamentalmente al resultado neto del ejercicio, parcialmente compensado por remuneración al accionista y la devolución del préstamo híbrido.

PATRIMONIO ATRIBUIDO A LOS ACCIONISTAS	Millones de euros
Saldo final a 31/12/2022 (*)	4.113
Resultado neto	460
Ingresos y gastos reconocidos directamente en Patrimonio	-80
Importes transferidos a la Cuenta de Resultados	8
Remuneración accionista	-250
Sistemas retributivos vinculados a la acción	12
Reembolso del bono híbrido	-513
Otros	16
Saldo final a 31/12/2023	3.766

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

Con respecto a la deuda bruta de proyectos de infraestructura, la variación en 2023 se debe principalmente al impacto por el tipo de cambio (-211 millones de euros) así como por el impacto por cambios de perímetro por la desinversión de la autopista Azores por importe de -281 millones de euros. El aumento de 440 millones de euros se debe principalmente a los proyectos en Estados Unidos y es atribuible a la deuda contraída por la autopista NTE Mobility Partners, la capitalización de intereses y los intereses devengados no pagados.

DEUDAS DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	(Millones de euros)
Saldo final a 31/12/2022 (*)	7.967
Disposiciones netas	440
Impacto tipo de cambio	-211
Variaciones del perímetro de consolidación	-281
Saldo final a 31/12/2023	7.915

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

Con respecto a la deuda bruta de ex proyectos de infraestructura, la variación durante el año se debe principalmente a las disposiciones netas de la deuda corporativa.

DEUDAS DE EX PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA	(Millones de euros)
Saldo final a 31/12/2022 (*)	3.691
Disposiciones netas	-228
Impacto tipo de cambio	0
Variaciones del perímetro de consolidación	0
Saldo final a 31/12/2023	3.463

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

5.1. PATRIMONIO NETO

5.1.1 Variaciones de patrimonio neto

Se detallan a continuación los principales impactos netos de impuestos que afectan a la variación en el patrimonio neto durante el ejercicio 2023 y que explican las variaciones del mismo entre diciembre 2022 y diciembre 2023:

	Atribuido a los accionistas	Atribuido a socios externos	Total patrimonio neto
Patrimonio neto a 01.01.2022	4.039	1.790	5.829
Resultado consolidado del ejercicio	185	117	302
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	348	(15)	333
Impacto en reservas de planes de prestación definida	–	–	–
Diferencias de conversión	43	80	123
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	391	65	456
Importes transferidos a la cuenta de resultados	131	–	131
TOTAL INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS	707	182	889
Acuerdo dividendo flexible/otros dividendos	(132)	(160)	(292)
Operaciones de autocartera	(446)	–	(446)
RETRIBUCIÓN AL ACCIONISTA	(578)	(160)	(738)
Ampliaciones y reducciones de capital	–	356	356
Sistemas retributivos vinculados a la acción	–	–	–
Bono híbrido	(8)	–	(8)
Variaciones de perímetro	(88)	67	(21)
Otros movimientos	41	5	46
OTRAS TRANSACCIONES	(55)	428	373
Patrimonio neto a 31.12.2022 (*)	4.113	2.240	6.353
Resultado consolidado del ejercicio	460	170	630
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	3	3	6
Impacto en reservas de planes de prestación definida	–	–	–
Diferencias de conversión	(83)	(42)	(125)
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	(80)	(39)	(119)
Importes transferidos a la cuenta de resultados	8	–	8
TOTAL INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS	388	131	519
Acuerdo dividendo flexible/otros dividendos	(136)	(379)	(515)
Operaciones de autocartera	(114)	–	(114)
RETRIBUCIÓN AL ACCIONISTA	(250)	(379)	(629)
Ampliaciones y reducciones de capital	–	117	117
Sistemas retributivos vinculados a la acción	12	–	12
Reembolso del bono híbrido	(513)	–	(513)
Variaciones de perímetro	–	2	2
Otros movimientos	16	2	18
OTRAS TRANSACCIONES	(485)	121	(364)
Patrimonio neto a 31.12.2023	3.766	2.113	5.879

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

A continuación, se detallan los principales movimientos en fondos propios durante los ejercicios 2023 y 2022, cuya evolución ha supuesto una disminución de -347 millones de euros en 2023 y un aumento de 74 millones de euros en 2022 en el patrimonio atribuible a los accionistas.

El resultado consolidado de 2023 y 2022 atribuible a la sociedad matriz ascendió a 460 y 185 millones de euros, respectivamente.

Los ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio corresponden a:

- Instrumentos de cobertura: reconocimiento de las diferencias de valor de los instrumentos derivados contratados designados como coberturas, en su parte eficiente, detallados en la Nota 5.5, con un impacto positivo de 3 millones de euros en 2023, de los que -9 millones corresponden a las sociedades por integración global, 17 millones a las de puesta en equivalencia y -5 millones a las sociedades mantenidas para operaciones de venta, frente a 348 millones de euros en 2022, de los que 187 millones de euros corresponden a las sociedades por integración global y 161 millones de euros a las sociedades puestas en equivalencia.
- Diferencias de conversión: en 2023, las divisas en las que Ferrovial mantiene una mayor exposición en términos de patrimonio neto (dólar canadiense, dólar estadounidense, libra esterlina y rupia india principalmente), tal y como se detalla en la Nota 5.4.b, han generado unas diferencias de conversión de -83 millones de euros para la sociedad dominante, principalmente en dólar estadounidense (-52 millones de euros) y dólar canadiense (-34 millones de euros). Estas diferencias de conversión se presentan neteadas del efecto de los instrumentos de cobertura de tipo de cambio contratados por el Grupo (Nota 5.5).

Durante 2022, las divisas en las que Ferrovial mantiene una mayor exposición en términos de patrimonio neto (dólar canadiense, dólar estadounidense, libra esterlina y rupia india, principalmente), tal y como se detalla en la Nota 5.4.b, han generado unas diferencias de conversión de 43 millones de euros para la sociedad dominante, por lo que la apreciación del dólar canadiense (29 millones de euros) y del dólar estadounidense (59 millones de euros) frente al euro se vio parcialmente compensada por la depreciación de la libra esterlina (-23 millones de euros) y de la rupia india (-18 millones de euros) frente al euro. Estas diferencias de conversión se presentan neteadas del efecto de los instrumentos de cobertura de tipo de cambio contratados por el Grupo (Nota 5.5).

Importes transferidos a la cuenta de resultados:

A 31 de diciembre de 2023

Esto refleja el impacto de la reclasificación desde fondos propios a resultados (conforme a la NIC 21) del efecto acumulado en reservas de los derivados IRS contratados para cubrir los préstamos obtenidos de entidades financieras obtenidos por Ferrovial SE en 2022 (que se amortizaron voluntariamente en septiembre de 2023), por importe de -9 millones de euros después de impuestos (impacto positivo sobre la cuenta resultados). Esto se compensó parcialmente con la reclasificación a la cuenta de resultados del impacto acumulado en reservas de los derivados empleados para cubrir la deuda de Euroscut Azores, la autopista vendida en diciembre de 2023, tal y como se indica en la Nota 1.1.6, y la precobertura de la emisión de un bono prevista inicialmente para el ejercicio 2018 por Ferrovial Emisiones S.A. y cancelada en 2020, tal y como se indica en la Nota 5.5, por importes de 11 millones de euros y 6 millones de euros después de impuestos, respectivamente (efectos negativos sobre la cuenta de resultados).

A 31 de diciembre de 2022

Se recoge en este apartado el impacto correspondiente a la reclasificación desde fondos propios a resultados, según la NIC 21, de los importes acumulados en patrimonio correspondientes a diferencias de conversión y a los derivados de cobertura correspondientes a las operaciones de desinversión y adquisiciones que se mencionan en la Nota 1.1.6, destacando los derivados de cobertura de la deuda relacionados con el negocio de Servicios de Infraestructura en España (7 millones de euros netos de impuestos) así como las diferencias de conversión y los derivados de cobertura de la deuda relacionados con el negocio de Amey en Reino Unido por importe de 156 y 15 millones de euros, respectivamente.

Los importes anteriormente comentados se compensan parcialmente con la reclasificación a la cuenta de resultados del impacto acumulado en reservas de la precobertura de la emisión de un bono prevista inicialmente para el ejercicio 2022, que no se emitió finalmente, por importe de -46 millones de euros neto de impuestos (impacto positivo en la cuenta de resultados) tal y como se indica en la Nota 5.5.

Retribución al accionista:

- Dividendo flexible: Por décimo año consecutivo, Ferrovial aprobó un sistema de retribución flexible a los accionistas, por el cual estos pueden, a libre elección, optar por recibir acciones o un importe en efectivo.
 - En julio de 2023, se emitieron 5.051.417 nuevas acciones (3.968.559 en mayo de 2022). El importe desembolsado en efectivo fue de 58 millones de euros (108 millones de euros en mayo de 2022).
 - En noviembre de 2023, se emitieron 8.193.687 nuevas acciones (12.116.333 nuevas acciones en noviembre de 2022). El importe desembolsado en efectivo fue de 78 millones de euros (24 millones de euros en 2022), lo que representa un precio por acción de 0,4276 euros (0,41 euros en 2022).
- El impacto en el flujo de caja por la remuneración al accionista en 2023 ha alcanzado los 250 millones de euros (578 millones de euros en 2022).

Sistemas retributivos vinculados a la acción:

Durante el ejercicio 2023 no se han adquirido acciones (315.000 acciones en 2022, correspondientes a un 0,043% del capital de Ferrovial), para ser posteriormente entregadas, junto con parte de la autocartera existente al inicio del ejercicio, en ejecución de sistemas retributivos vinculados al precio de la acción.

El resultado total registrado por estos sistemas retributivos en el patrimonio de la Sociedad asciende a 12 millones de euros en 2023 (con contrapartida en la cuenta de pérdidas y ganancias de 11 millones de euros (Nota 6.6)).

El coste total de la adquisición de dichas acciones en 2022 fue de 7,7 millones de euros sin impacto en patrimonio, ya que el efecto de la liquidación del plan vencido en el ejercicio se compensa con la reversión de la provisión registrada para adecuarla al grado de cumplimiento del plan que vencía en 2023.

Cabe señalar, tal y como se menciona en la Nota 5.5, que la Sociedad tiene contratados *equity swaps* al objeto de cubrir el posible impacto patrimonial de estos sistemas retributivos vinculados a la acción. Estos instrumentos suponen un impacto en el resultado financiero por valor razonable de 25 millones de euros en 2023 (-9 millones de euros en 2022).

Bono híbrido subordinado:

En febrero de 2023, y como consecuencia de la fusión inversa que se describe en la Nota 1.1.2, Ferrovial se comprometió a recomprar su bono híbrido subordinado. En junio de 2023, la sociedad ha obtenido la aceptación del 94,28% del importe de la emisión a la que iba dirigida la oferta. En concreto, los 500 millones de euros a los que ascendía la colocación, los titulares de un total de 471,44 millones de euros han aceptado la propuesta de compra anticipada de Ferrovial, lo que ha dejado un saldo de aproximadamente 29 millones de euros de deuda a corto plazo pendiente de pago a finales de junio. La sociedad canceló totalmente el bono el 7 de agosto. Por lo tanto, al cierre de estos estados financieros, no se registra ningún saldo en relación con este bono híbrido.

Este bono híbrido subordinado se ha considerado como un instrumento de patrimonio (NIC 32.16), tal y como se menciona en la Nota 1.3.3., porque el emisor no tiene una obligación contractual de (i) entregar efectivo u otro activo financiero a otra entidad o de (ii) canjear activos financieros o pasivos financieros con otra entidad en condiciones que sean potencialmente desfavorables para el emisor.

Las variaciones de perímetro se componen de las siguientes operaciones:

El impacto en 2023 tiene su origen en la conclusión del acuerdo de venta alcanzado en junio de 2023 para vender el 89,2% de la autopista de Azores (Nota 1.1.6).

El impacto en 2022 se debe a la operación de compra del 7,135% de la autopista I-77 Mobility Partners LLC (Nota 1.1.6) en diciembre de 2022. De conformidad con la NIIF 3, y dado que la sociedad ya estaba consolidada por el método de integración global, la diferencia entre el precio pagado y el valor contable de la participación adquirida se registró en reservas de la sociedad matriz (-88 millones de euros) y el importe de los intereses minoritarios se redujo en consecuencia (-15 millones de euros).

5.1.2 Componentes del patrimonio neto

A continuación, se presenta una explicación de cada una de las partidas del patrimonio neto, tal y como se presenta en el estado consolidado de cambios en el patrimonio neto:

a) Capital social

Como se comenta en la Nota 1.1.2, la fusión entre Ferrovial S.A. y Ferrovial International SE (actualmente Ferrovial SE) no tiene ningún impacto a nivel consolidado y solo afecta al desglose del patrimonio neto (véase el estado consolidado de cambios en el patrimonio neto).

Como resultado de esta operación, la nueva cabecera del Grupo es Ferrovial SE, una sociedad anónima europea (“Societas Europea”) con domicilio social en Países Bajos y cotizada actualmente tanto en la bolsa de Países Bajos como en la de España. El capital social inicial de Ferrovial SE consta de 727.443.261 acciones con un valor nominal de 0,01 euros por acción.

A 31 de diciembre de 2023 el capital social asciende a 740.688.365 euros y se encuentra totalmente suscrito y desembolsado, correspondiente a Ferrovial SE como cabecera del Grupo (ver Estado de Cambios en el Patrimonio Neto). Está integrado por 740.688.365 acciones ordinarias, de una única clase y con un valor nominal de un céntimo de euro (0,01€) cada una. Las variaciones producidas en el ejercicio y que se detallan en la siguiente tabla, corresponden con las operaciones de aumento y reducción de capital mencionadas en el anterior apartado.

ACCIONES	NÚMERO	NOMINAL
Saldo inicial	727.443.261	7.274.433
Dividendo flexible	13.245.104	132.451
Reducción de capital	–	–
ACCIONES FINAL	740.688.365	7.406.884

A 31 de diciembre de 2022 el capital social asciende a 145.488.652,20 euros y se encuentra totalmente suscrito y desembolsado, correspondiente a la antigua cabecera del Grupo, Ferrovial, S.A., anterior a la fusión, tal y como se comenta al inicio de esta nota (ver Estado de Cambios en el Patrimonio Neto). Está integrado por 727.443.261 acciones ordinarias, de una única clase y con un valor nominal de veinte céntimos de euro cada una (0,20€). Las variaciones producidas en el ejercicio y que se detallan en la siguiente tabla, corresponden con las operaciones de aumento y reducción de capital mencionadas en el anterior apartado.

ACCIONES	NÚMERO	NOMINAL
Saldo inicial	733.602.481	146.720.496
Dividendo flexible	16.084.892	3.216.978
Reducción de capital	(22.244.112)	(4.448.822)
ACCIONES FINAL	727.443.261	145.488.652

A 31 de diciembre de 2023, la única sociedad que ostenta una participación superior al 10% era Rijn Capital BV, con el 20,56% (20,42% en 2022), sociedad controlada por el Presidente del Consejo de Administración de la compañía, D. Rafael del Pino y Calvo Sotelo.

A 31 de diciembre de 2023, como consecuencia de la reorganización empresarial (como se explica en la Nota 1), las acciones de la nueva sociedad matriz cotizan en la Bolsa de Países Bajos y en la Bolsa de España.

A 31 de diciembre de 2022 y 2021, antes de la reorganización empresarial, las acciones de la sociedad dominante están admitidas a negociación en el Mercado Continuo (SIBE) y en el Euronext de Ámsterdam, mercado regulado de Euronext Amsterdam N.V. (la "Bolsa de Países Bajos"), gozando todas ellas de iguales derechos políticos y económicos.

b) Prima de emisión y prima de fusión

Como se comenta en la Nota 1.1.2, la fusión entre Ferrovial S.A. y Ferrovial International SE no tiene ningún impacto a nivel consolidado y solo afecta al desglose del patrimonio neto (véase el estado consolidado de cambios en el patrimonio neto). Esta operación ha supuesto una prima de emisión por fusión de 4.426 millones de euros. La disminución en la prima de emisión/fusión con respecto al saldo a 1 de enero de 2023 viene motivada por amortización de acciones propias acordada en el programa de recompra explicado en el apartado siguiente. En consecuencia, a 31 de diciembre de 2023, la prima de emisión y la prima de fusión ascendían a 4.316 millones de euros. Ambas partidas tienen la consideración de reservas de libre disposición.

La disminución durante 2022 en la prima de emisión y prima de fusión, procedente de la fusión de Grupo Ferrovial S.A. con Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A. (previamente Ferrovial, S.A.) en 2009, con respecto al año anterior viene motivada por amortización de acciones propias acordada en el programa de recompra explicado en el apartado siguiente. En consecuencia, a 31 de diciembre de 2022 no existía prima de emisión ni prima de fusión. Ambas partidas tienen la consideración de reservas de libre disposición.

c) Acciones propias

A lo largo de los ejercicios 2023 y 2022 se han producido las siguientes variaciones:

OPERACIÓN REALIZADA/OBJETIVO	Nº ACCIONES COMPRADAS	Nº ACCIONES APLICADAS AL OBJETIVO	TOTAL Nº ACCIONES
Saldo a 31.12.2022			1.168.290
Capital social	3.900.000	–	3.900.000
Sistemas retributivos	–	(308.980)	(308.980)
Acciones recibidas dividendo flexible	–	–	–
Saldo a 31.12.2023			4.759.310

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	–	451.300
Saldo a 31.12.2022			1.168.290

El 30 de noviembre de 2023 Ferrovial SE anunció su decisión de implementar un programa de recompra de acciones propias de hasta un máximo de 34 millones de acciones y por un importe máximo de 500 millones de euros, cuya finalidad es la posterior reducción de capital mediante su amortización. El Programa ha sido autorizado para el periodo comprendido entre el 1 de diciembre de 2023 y el 1 de mayo de 2024 (ambos incluidos), aunque la Sociedad pueda ampliar esta última fecha en vista de las circunstancias imperantes y en interés de la Sociedad y de sus accionistas.

En diciembre de 2023 se adquirieron 1.900.000 acciones propias a un precio medio de 32,46 euros por acción por un importe total de 62 millones de euros. A lo largo de 2024 se han adquirido 5.510.954 acciones propias a un precio medio de 34,45 euros por acción por un importe total de 189 millones de euros.

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

El 16 de octubre de 2023, Ferrovial SE anunció un segundo dividendo flexible a cuenta de 0,4276 EUR por acción de Ferrovial. El dividendo será pagadero en efectivo o en acciones a elección del accionista, con cargo a las reservas de Ferrovial. No hubo derechos negociables en relación con el dividendo flexible.

A lo largo del ejercicio 2023 se han adquirido 3.900.000 acciones propias a un precio medio de 29,17 euros por acción, representando un desembolso de 114 millones de euros (17.912.899 acciones propias a un precio medio de 24,83 euros por acción por importe de 446 millones de euros en 2022).

La autocartera en poder de la sociedad a 31 de diciembre de 2023 (4.759.310 acciones) tiene un valor de mercado de 157 millones de euros (29 millones de euros en 2022).

d) Ajustes por cambios de valor

En el epígrafe denominado “Ajustes por cambio de valor” del estado consolidado de cambios en el patrimonio neto, cuyo saldo a 2023 es de -849 millones de euros (-777 millones de euros en 2022), se incluye el importe acumulado en reservas de los ajustes por diferencias de conversión -405 millones de euros (-322 millones de euros en 2022), planes de pensiones de -455 millones de euros (-455 millones de euros en 2022) y valoración de derivados de 11 millones de euros (-1 millones de euros en 2022).

e) Resultados acumulados y otras reservas

Dentro de este epígrafe se incluyen resultados acumulados de ejercicios anteriores y otras reservas por un importe total de 370 millones de euros (4.263 millones en 2022). Dentro de estas, se encuentra el impacto de la fusión entre Ferrovial, S.A. y Ferrovial International SE (-4.288 millones de euros) que, aunque no tiene ningún impacto a nivel consolidado, sí afecta al desglose del patrimonio neto (véase el estado consolidado de cambios en el patrimonio neto).

Se registran, asimismo, en este epígrafe los ajustes por sistemas retributivos vinculados a la acción, así como el impacto de los cupones y costes de bonos perpetuos subordinados.

5.1.3 Propuesta de aplicación de resultados de los ejercicios 2023 y 2022

La Sociedad ha obtenido un resultado del 2023 de 428 millones de euros.

El Consejo de Administración propuso a la Junta General Ordinaria de Accionistas de la Sociedad que se convoque oportunamente, la siguiente aplicación de resultado de Ferrovial, sociedad individual, a 31 de diciembre de 2023:

Millones de euros	2023
Resultado de Ferrovial SE (sociedad individual)	428
Aplicación (millones de euros):	
Otras reservas	428

5.1.4 Sociedades ajenas al Grupo con participaciones significativas en filiales.

A 31 de diciembre de 2023 y 2022, las sociedades más significativas integradas por consolidación global con participación de otros socios en el capital suscrito de las sociedades del Grupo son las siguientes:

A 31 de diciembre de 2023:

FILIAL DEL GRUPO FERROVIAL	% AJENO	ACCIONISTA AJENO
AUTOPISTAS		
Autopista Terrassa-Manresa, S.A.	23,72 %	Acesa (Autopista Concesionaria Española, S.A.)
LBJ Infrastructure Group Holding LLC	28,33%-17,07 ^c	LBJ Blocker (APG)- Meridiam Infr. S.a.r.l. (MI LBJ)
NTE Mobility Partners Holding LLC	37,03 %	Meridiam Infrastructure S.a.r.l.
NTE Mobility Partners SEG 3 Holding LLC	28,84%-17,49 ^c	NTE Segments 3 Blocker, Inc. (APG) - Meridiam Infrastructure NTE 3A/3B LLC
I-77 Mobility Partners, LLC	24,58%-3,18 ^c	John Laing I-77 Holco Corp./Aberdeen Infr. Invest.
I-66 Mobility Partners, LLC	29,75%-14,55 ^c	Meridiam Infrastructure S.a.r.l. - I-66 Blocker (APG)
CONSTRUCCIÓN		
Budimex S.A.	9,8%-6,3%-33,8 ^c	AVIVA OFE Aviva BZ WBK-Nationale Nederlanden OFE - Cotiza en Bolsa
AEROPUERTOS		
Dalaman	40,00 %	YDA Group

Las principales magnitudes de las sociedades con participación de socios externos más significativas del Grupo se presentan en la siguiente tabla (datos al 100%):

2023 (Millones de euros)	ACTIVO	PASIVOS	FONDOS PROPIOS	POSICIÓN NETA DE TESORERÍA	RESULTADO NETO
Autopista Terrassa-Manresa, S.A.	590	196	394	18	27
LBJ Infrastructure Group Holding LLC	2.084	2.296	(212)	(1.828)	24
NTE Mobility Partners Holding LLC	1.967	1.954	13	(1.144)	102
NTE Mobility Partners SEG 3 Holding LLC	2.019	1.735	284	(1.471)	48
I-77 Mobility Partners LLC	775	509	266	(183)	31
I-66 Mobility Partners LLC	6.108	2.567	3.542	(1.469)	(20)
Budimex	2.029	1.616	413	874	80
Dalaman	710	478	232	(86)	(10)

Se presentan a continuación los principales movimientos del epígrafe de Patrimonio Neto atribuible a intereses minoritarios durante el ejercicio 2023:

Sociedad (Millones de euros)	Saldo a		Diferencias de		Ampliación de		Otros movimientos	Saldo a
	31.12.2022	Resultado	Derivados	conversión	Dividendos	capital		
Autopista Terrassa-Manresa, S.A.	94	8	4	—	(13)	—	—	93
LBJ Infrastructure Group Holding LLC	(89)	20	—	3	(31)	—	—	(96)
NTE Mobility Partners Holding LLC	9	60	—	—	(64)	—	—	5
NTE Mobility Partners Segments 3 LLC	282	41	—	(6)	(216)	30	—	131
I-77 Mobility Partners LLC	64	12	—	(2)	—	—	—	74
I-66 Mobility Partners LLC	1.610	(16)	—	(49)	—	26	—	1.571
FAM Construction LLC (I-66)	(28)	(34)	—	—	—	60	—	-
Budimex	192	83	—	13	(54)	—	—	234
Dalaman	94	(7)	(2)	—	—	—	1	86
Otros	11	2	—	(2)	(1)	—	4	15
TOTAL	2.240	170	3	(43)	(379)	117	5	2.113

En el epígrafe “Ampliación de capital” se recoge el impacto del aumento de fondos atribuibles a los socios externos de la autopista I-66 Mobility Partners LLC, FAM Construcción LLC (I-66) y NTE Segment 3, por importe de 26, 60 y 30 millones de euros, respectivamente.

A 31 de diciembre de 2022:

FILIAL DEL GRUPO FERROVIAL	% AJENO	ACCIONISTA AJENO
AUTOPISTAS		
Autopista Terrassa-Manresa, S.A.	23,72 %	Acesa (Autopista Concesionaria Española, S.A.)
LBJ Infrastructure Group Holding LLC	28,33%-17,07%	LBJ Blocker (APG)- Meridiam Infr. S.a.r.l. (MI LBJ)
NTE Mobility Partners Holding LLC	37,03 %	Meridiam Infraestructure S.a.r.l.
NTE Mobility Partners SEG 3 Holding LLC	28,84%-17,49%	NTE Segments 3 Blocker, Inc. (APG) - Meridiam Infraestructure NTE 3A/3B LLC
I-77 Mobility Partners, LLC	24,58%-3,18%	John Laing I-77 Holco Corp./Aberdeen Infr. Invest.
I-66 Mobility Partners, LLC	29,75%-14,55%	Meridiam Infraestructure S.a.r.l. - I-66 Blocker (APG)
CONSTRUCCIÓN		
Budimex S.A.	9,8%-6,3%-33,8%	AVIVA OFE Aviva BZ WBK-Nationale Nederlanden OFE - Cotiza en Bolsa
AEROPUERTOS		
Dalaman	40,00 %	YDA Group

Las principales magnitudes de los Estados Financieros de las sociedades con participación de otros socios más significativas del Grupo se presentan en la siguiente tabla (datos al 100%):

2022 (Millones de euros)	ACTIVO	PASIVOS	FONDOS PROPIOS	POSICIÓN NETA DE TESORERÍA	RESULTADO NETO
Autopista Terrassa-Manresa, S.A.	576	180	396	13	(60)
LBJ Infrastructure Group Holding LLC	2.168	2.363	(195)	(1.887)	10
NTE Mobility Partners Holding LLC	1.716	1.692	24	(1.142)	79
NTE Mobility Partners SEG 3 Holding LLC	2.327	1.719	608	(1.152)	38
I-77 Mobility Partners LLC	753	522	231	(240)	12
I-66 Mobility Partners LLC	5.804	2.177	3.627	(1.536)	(12)
Budimex	1.668	1.343	325	673	57
Dalaman	704	452	252	(103)	13

Se presentan a continuación los principales movimientos del epígrafe de Patrimonio Neto atribuible a intereses minoritarios durante el ejercicio 2022:

Sociedad (Millones de euros)	Saldo a		Diferencias de		Ampliación de		Otros movimientos	Saldo a
	31.12.2021	Resultado	Derivados	conversión	Dividendos	capital		
Autopista Terrassa-Manresa, S.A.	147	(19)	(21)	—	(13)	—	—	94
LBJ Infrastructure Group Holding LLC	(68)	9	—	(4)	(26)	—	—	(89)
NTE Mobility Partners Holding LLC	11	47	—	1	(54)	—	4	9
NTE Mobility Partners Segments 3 LLC	196	33	—	11	—	39	3	282
I-77 Mobility Partners LLC	70	6	—	3	—	—	(15)	64
I-66 Mobility Partners LLC	1.288	(10)	—	76	—	256	—	1.610
FAM Construction LLC (I-66)	(59)	(26)	—	(4)	—	61	—	(28)
Budimex	202	60	—	(3)	(67)	—	—	192
Dalaman	—	8	3	—	—	—	83	94
Otros	3	9	3	—	—	—	(3)	12
TOTAL	1.790	117	(15)	80	(160)	356	72	2.240

5.2. TESORERÍA Y EQUIVALENTES Y DEUDA FINANCIERA

Con el objeto de permitir una mejor comprensión de la evolución financiera del Grupo, y como se comenta en la Nota 1.1.4, el Grupo analiza la tesorería y equivalentes y la deuda financiera para cada periodo correspondiente, distinguiendo entre las sociedades de proyectos de infraestructuras y las sociedades ex proyectos.

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

5.2.1. Tesorería y equivalentes

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

La tesorería y equivalentes de las sociedades de proyectos de infraestructura a 31 de diciembre de 2023 y 31 de diciembre de 2022 ascienden a 204 y 168 millones de euros, respectivamente.

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

Dicha caja restringida se clasifica a corto o a largo plazo en función de si la misma se debe de mantener restringida por un periodo inferior o superior a un año. Dichos fondos son invertidos en productos financieros de alta liquidez y que devengan intereses variables. El tipo de producto financiero en el que hay que invertir dichos fondos también está limitado en base a los requisitos de los contratos de financiación o en caso de no existir restricciones en un contrato de financiación, en base a la política de colocación de excedentes de Grupo.

Para 2023:

Los saldos a corto plazo se incluyen en el balance dentro de la partida de tesorería y equivalentes, cuyo saldo asciende a 31 millones de euros, mientras que los saldos a largo plazo se incluyen dentro de la partida de activos financieros por 596 millones de euros. Por tanto, la caja restringida existente a 31 de diciembre de 2023 tanto a corto como a largo plazo asciende a 627 millones de euros, correspondiente a las Autopistas NTE Segmento 3, LBJ, I-77, I-66 y NTE Mobility Partners por importe de 23, 7, 99, 134 y 333 millones de euros respectivamente, y otras concesiones en Europa por importe de 31 millones de euros, destacando las plantas de tratamiento en Reino Unido y la Autovía de Aragón en España por importe de 14 y 17 millones de euros, respectivamente. La variación frente a diciembre 2022 por importe de 33 millones de euros se debe a:

- Incremento neto de la misma por 60 millones de euros (excluyendo el impacto de tipo de cambio), fundamentalmente en las autopistas NTE Mobility Partners (336 millones de euros), LBJ (5 millones de euros), I-66 (28 millones de euros), I-77 (62 millones de euros), la Autovía de Aragón (3 millones de euros), compensado parcialmente con una disminución en la autopista NTE Segmento 3 de -374 millones de euros.
- La variación del perímetro durante el ejercicio se debe a la desinversión en la autopista Euroscut Azores (-9 millones de euros).
- El impacto del tipo de cambio asciende a -18 millones de euros, originado principalmente por la variación del dólar estadounidense (Nota 1.4).

En cuanto a la partida de resto de tesorería y equivalentes, corresponde a cuentas bancarias y a inversiones de alta liquidez sujetas a riesgo de tipo de interés.

Para 2022:

Los saldos a corto plazo se incluyen en el balance dentro de la partida de tesorería y equivalentes, cuyo saldo asciende a 38 millones de euros, mientras que los saldos a largo plazo se incluyen dentro de la partida de activos financieros por 556 millones de euros. Por tanto, la caja restringida existente a 31 de diciembre de 2022, tanto a corto como a largo plazo, asciende a 594 millones de euros, correspondiente a las Autopistas NTE Segmento 3, LBJ, I-77, I-66 y NTE Mobility Partners por importe de 401, 2, 40, 110 y 3 millones de euros, respectivamente, y otras concesiones en Europa por importe de 37 millones de euros, destacando las plantas de tratamiento en Reino Unido, la Autovía de Aragón y otras autopistas europeas por importe de 14, 14 y 9 millones de euros, respectivamente.

En cuanto a la partida de resto de tesorería y equivalentes, corresponde a cuentas bancarias y a inversiones de alta liquidez sujetas a riesgo de tipo de interés.

b) Tesorería y equivalentes y caja restringida de sociedades ex proyectos

La tesorería y equivalentes de las sociedades ex proyectos a 31 de diciembre de 2023 y 31 de diciembre de 2022 ascienden a 4.585 y 4.962 millones de euros, respectivamente. En diciembre de 2023, 1.479 millones corresponden a dólares canadienses y el riesgo de tipo de cambio relacionado con esta tesorería y equivalente está totalmente cubierto con derivados a plazo.

El criterio general aplicado a efectos de la clasificación de tesorería y equivalentes tanto a corto plazo como a largo plazo es coincidente con el utilizado en la elaboración de los estados financieros consolidados de los ejercicios 2023, 2022 y 2021.

Asimismo, a 31 de diciembre de 2023 se encuentran constituidas una serie de cuentas restringidas por 4 millones de euros (29 millones de euros a 31 de diciembre de 2022), debido principalmente a Thalia. En este caso es en efectivo, pero se mantiene en custodia para que Thalia no pueda acceder a él sin el consentimiento de la Agencia de Medioambiente. Cuando haya que pagar por el mantenimiento posterior del vertedero en el futuro, el efectivo podrá usarse en dicho momento.

5.2.2. Deuda financiera

a) Sociedades proyectos de infraestructuras

b.1) Desglose por proyectos, variaciones significativas en el ejercicio y principales características de la deuda

A continuación, se presenta el desglose de la deuda garantizada los flujos de caja de los proyectos, la separación entre bonos y deudas con entidades de crédito, corto y largo plazo y las variaciones en los ejercicios 2023 y 2022:

(Millones de euros)	2023			2022 (*)			Variación 23/22		
	Bonos	Deuda bancaria	Total	Bonos	Deuda bancaria	Total	Bonos	Deuda bancaria	Total
Largo plazo	4.441	3.412	7.852	4.123	3.770	7.893	317	-358	-41
Autopistas	4.441	2.937	7.378	4.123	3.361	7.484	317	-424	-107
Autopistas estadounidenses	4.441	2.307	6.748	4.123	2.438	6.561	317	-131	187
Autopistas españolas	0	611	611	0	626	626	0	-16	-16
Autopistas portuguesas	0	0	0	0	264	264	0	-264	-264
Resto de concesiones	0	19	19	0	33	33	0	-14	-14
Aeropuertos	0	89	89	0	95	95	0	-5	-5
Construcción	0	102	102	0	95	95	0	6	6
Infraestructuras Energéticas y Movilidad	0	284	284	0	219	219	0	65	65
Corto plazo	1	62	63	0	74	74	1	-12	-10
Autopistas	1	31	33	0	43	43	1	-12	-10
Autopistas estadounidenses	1	0	1	0	0	0	1	0	1
Autopistas españolas	0	17	17	0	13	13	0	5	5
Autopistas portuguesas	0	0	0	0	17	17	0	-17	-17
Resto de concesiones	0	14	14	0	13	13	0	1	1
Aeropuertos	0	15	15	0	18	18	0	-3	-3
Construcción	0	5	5	0	4	4	0	1	1
Infraestructuras Energéticas y Movilidad	0	11	11	0	9	9	0	2	2
TOTAL	4.442	3.473	7.915	4.123	3.844	7.967	319	-370	-52

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

A continuación, se muestra la variación de la deuda de proyectos de infraestructura en 2023, desglosando la misma entre variación de endeudamiento con contrapartida en flujo de caja, impacto por tipo de cambio y variaciones de perímetro, así como el movimiento de la deuda por el devengo de intereses, que no suponen movimiento de caja en el ejercicio.

(Millones de euros)	Dic. 2022 (*)	Aumento/disminución con impacto en flujo de caja	Efecto tipo de cambio	Impacto variaciones de perímetro y otras	Intereses capitalizados/devengados	Dic. 2023
Deuda proyectos de infraestructura	7.967	441	-211	-281	-1	7.915

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

La deuda de proyectos de infraestructuras en 2023 disminuyó en -52 millones de euros con respecto a diciembre de 2022, variación que se produce principalmente por las siguientes razones:

- Impacto por cambios de perímetro por la desinversión de la autopista Azores (Nota 1.1.4) por un importe total de -281 millones de euros.
- Impacto por tipo de cambio de -211 millones de euros, principalmente por la depreciación del dólar estadounidense frente al euro.
- Aumento de la deuda excluyendo el impacto de tipo de cambio y los cambios de perímetro respecto al cierre del ejercicio 2022 por importe de 440 millones de euros, relacionados principalmente con los proyectos en Estados Unidos y atribuibles a la deuda contraída por la autopista NTE Mobility Partners, la capitalización de intereses y los intereses devengados no pagados.

Autopistas estadounidenses

NTE Mobility Partners, LLC

La deuda está compuesta por bonos emitidos (Taxable Bonds) por 871,1 millones de dólares a tipo fijo de 3,92% con vencimiento final en 2049 y por bonos PABs (Private Activity Bonds) emitidos por 331,8 millones de dólares a tipo fijo del 4,00% sobre 122,8 millones de dólares y 5,00% sobre 209,1 millones de dólares y con un perfil de repago desde el 2030 al 2039.

Se recaudaron fondos adicionales en agosto de 2023 mediante la emisión de 397 millones de dólares en bonos a un interés fijo del 5,50%, exigibles desde 2052 a 2058, para la financiación del proyecto de Mejora de la capacidad obligatoria.

NTE Mobility Partners Seg 3 LLC

La deuda financiera de los segmentos 3A-3B implicó la emisión de 265,9 millones de dólares en bonos PABs.

En noviembre de 2023, los bonos de la Serie 2013 3A-3B fueron cancelados por una nueva emisión de PABs (Serie 2023), reembolsables de 2033 a 2043 a un tipo de interés fijo del 5,00% sobre 32,4 millones de dólares, del 5,13% sobre 22,5 millones de dólares, del 5,25% sobre 23,7 millones de dólares, del 5,38% sobre 64,7 millones de dólares y del 5,50% sobre 122,6 millones de dólares.

Esta sociedad cuenta también con un préstamo TIFIA de 531 millones de dólares a un tipo fijo del 3,84%, cuyo importe dispuesto a 31 de diciembre de 2023 asciende a 562,8 millones de dólares (427,3 millones de dólares de principal y 135,5 millones de dólares de intereses añadidos al principal), con vencimiento final en 2053.

El 30 de marzo de 2023, Cintra ejecutó la operación de financiación de los bonos a 5 años de NTE Mobility Partners Seg 3 LLC que se utilizarán para los prepagos de principal de 2023 y 2024 del préstamo TIFIA. De un total comprometido de 221 millones de dólares, 2,9 millones de dólares fueron dispuestos el 31 de marzo de 2023 para cubrir los costes de la transacción y 103,7 millones de dólares fueron dispuestos el 26 de junio de 2023 para ser utilizados para el prepagos parcial del préstamo TIFIA.

La deuda del segmento 3C está estructurada a través de la emisión de PABs de 653,9 millones de dólares (total de 750 millones de dólares incluyendo la prima de emisión) con un perfil de repago desde el 2047 al 2058 y a un tipo fijo del 5,00%.

LBJ Infr. Group LLC

La estructura de la deuda está compuesta por bonos PAB emitidos por 537,5 millones de dólares (total de 615 millones de dólares con prima) a tipo fijo del 4,00% con un perfil de repago desde el 2030 al 2040 y por bonos emitidos (Taxable Bonds) por 615,5 millones de dólares (tipo fijo de 2,75% y vencimiento final en 2026 sobre 7 millones de dólares y tipo fijo de 3,80% con vencimiento final en 2057 sobre 608,5 millones de dólares).

Además, cuenta con un préstamo TIFIA otorgado por el Gobierno Federal de EE.UU. cuyo valor a 31 de diciembre de 2023 es de 835,6 millones de dólares con un perfil de repago desde 2035 al 2050 que devenga intereses a un tipo fijo del 4,22%.

En diciembre de 2022 ha contratado una línea de crédito para las actuaciones de CAPEX futuras con vencimiento en 2027 y con un límite que asciende a 72,65 millones de dólares a un tipo fijo de 4,51%. A 31 de diciembre de 2023 se encuentran dispuestos 6,9 millones de dólares.

I-77 Mobility Partners, LLC

La sociedad concesionaria está financiada a través de una emisión de bonos PABs (Private Activity Bonds) por 100 millones de dólares (tipo fijo del 5,00%) de los que 6,9 millones de dólares tienen vencimiento final entre 2026 y 2030, 13,1 millones de dólares tienen vencimiento final en 2037 y 80 millones de dólares tienen vencimiento final en 2054.

Cuenta también con un préstamo TIFIA de 189 millones de dólares a un tipo fijo del 3,04% y vencimiento final en 2053, cuyo importe dispuesto a 31 de diciembre de 2023 asciende a 220,9 millones de dólares (189 millones de dólares de principal y 31,8 millones de dólares de intereses capitalizados). Este préstamo devenga intereses a un tipo fijo del 3,04% y vence en 2053.

I-66 Mobility Partners, LLC

La sociedad concesionaria está financiada a través de una emisión de bonos PABs por 737 millones de dólares (total de 800,4 millones de dólares incluyendo prima de emisión) a tipo fijo del 5,00% de los que 30,9 millones de dólares tienen vencimiento final en 2047, 130,9 millones de dólares tienen vencimiento final en 2049, 222,4 millones de dólares tienen vencimiento final en 2052 y 352,8 millones de dólares tienen vencimiento final en 2056.

Cuenta también con un préstamo TIFIA de 1.362,6 millones de dólares a un tipo fijo del 2,80% y vencimiento final en 2057, del que se han dispuesto 1.229,1 millones de dólares, se han amortizado 5,5 millones de dólares y se han capitalizado 139 millones de dólares a 31 de diciembre de 2023.

Autopistas españolas

Cintra Inversora Autopistas de Cataluña (autopista Terrasa-Manresa)

La sociedad está financiada mediante un préstamo que se compone de un tramo A y un tramo B con límites que ascienden a 300 y 316 millones de euros, respectivamente, y ambos con un tipo a cierre del ejercicio del EURIBOR 6 meses +3,930% +1,50%. Ambos tramos se dispusieron en su totalidad, siendo su vencimiento final en el año 2035 y su saldo a 31 de diciembre de 2023 de 283,5 y 298,7 millones de euros, respectivamente. Adicionalmente la deuda tiene un tramo de liquidez (tramo C), cuyo saldo es 40,7 millones de euros a 31 de diciembre de 2023, y tiene disponible hasta un máximo de 25 millones de euros (tipo a cierre del ejercicio EURIBOR 6 meses +3,930% +1,50%). Cabe señalar asimismo que esta sociedad cuenta con un derivado de 568,6 millones de euros de notional, tipo asegurado del 5,304% y con vencimiento en 2035. El valor razonable del derivado (registrado en el epígrafe de derivados financieros, Nota 5.5) contratado asciende a -90,6 millones de euros a cierre del ejercicio 2023.

Detalle resto proyectos:

(Millones de euros)	2023			2022 (*)			Variación 23/22
	Largo plazo	Corto plazo	Total	Largo plazo	Corto plazo	Total	
Autovía de Aragón	19	14	33	33	13	46	-13
Pilum, S.A.	0	0	0	0	0	0	0
Aeropuertos Internacional Dalaman	89	15	104	95	18	112	-9
Conc. Prisiones Lledoners, S.A.	63	2	65	65	2	67	-2
Depusa Aragón S.A.	24	1	25	25	1	26	-1
Grupo Budimex	15	1	16	5	0	5	10
Parque Solar Casilla	20	3	23	0	0	0	23
Transchile Charrúa Transmisión, S.A.	91	8	99	98	6	104	-5
Centella Transmisión, S.A.	125	0	125	73	0	73	52
Thalia (Tratamiento Residuos UK)	48	1	49	48	3	51	-3
TOTAL Resto deuda proyectos de infraestructura	494	44	538	442	43	486	52

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

El resto de deuda de proyectos aumenta 52 millones de euros frente a diciembre 2022, principalmente debido a las disposiciones de deuda para los proyectos de Infraestructuras Energéticas en Chile.

a.2) Vencimientos por divisa y valor razonable de la deuda de proyectos de infraestructura

A 31 de diciembre de 2023

(Millones de euros)	Moneda	Valor razonable 2023	Saldo contable 2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 y más	Total vencimientos
Obligaciones proyectos de Infraestructuras										
		4.092	4.442	0	1	7	1	1	2.625	2.636
AUTOPISTAS										
		4.092	4.442	0	1	7	1	1	2.625	2.636
	USD	4.092	4.442	0	1	7	1	1	2.625	2.636
	EUR	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Deudas con entidades de crédito proyectos de infraestructuras										
		3.473	3.473	76	60	285	61	169	4.782	5.434
AUTOPISTAS										
		2.968	2.968	34	38	34	35	141	4.627	4.909
	USD	2.307	2.307	3	0	0	0	97	4.154	4.253
	EUR	661	661	31	38	34	35	44	473	656
AEROPUERTOS										
		104	104	10	14	16	18	20	37	115
	EUR	104	104	10	14	16	18	20	37	115
CONSTRUCCIÓN										
		106	106	4	4	4	5	5	84	106
	EUR	91	91	4	4	4	5	5	69	91
	PLN	15	15	0	0	0	0	0	15	15
INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS Y MOVILIDAD										
		295	295	28	5	230	3	4	34	304
	EUR	22	22	23	0	0	0	0	0	23
	USD	224	224	2	2	228	0	0	0	232
	GBP	49	49	3	3	3	3	4	34	49
TOTAL DEUDA FINANCIERA PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS										
		7.565	7.915	76	61	292	62	171	7.407	8.070

A 31 de diciembre de 2022

(Millones de euros)	Moneda	Valor razonable 2022	Saldo contable 2022 (*)	2023	2024	2025	2026	2027	2028 o más	Total vencimientos
Obligaciones proyectos de Infraestructuras		3.007	4.123	0	0	1	8	1	2.716	2.726
AUTOPISTAS		3.007	4.123	0	0	1	8	1	2.716	2.726
	USD	3.007	4.123	0	0	1	8	1	2.716	2.726
	EUR	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Deudas con entidades de crédito proyectos de infraestructuras		3.844	3.844	107	68	81	257	79	4.820	5.412
AUTOPISTAS		3.404	3.404	90	49	59	56	53	4.647	4.955
	USD	2.438	2.438	49	0	0	0	0	3.944	3.994
	EUR	966	966	41	49	59	56	53	703	961
AEROPUERTOS		112	112	9	10	14	16	18	57	124
	EUR	112	112	9	10	14	16	18	57	124
CONSTRUCCIÓN		99	99	3	4	4	4	5	79	99
	EUR	94	94	3	4	4	4	5	74	94
	PLN	5	5	0	0	0	0	0	5	5
INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS Y MOVILIDAD		228	228	4	5	5	181	3	37	234
	USD	177	177	1	2	2	178	0	0	183
	GBP	51	51	3	3	3	3	3	37	51
TOTAL DEUDA FINANCIERA PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS		6.851	7.967	107	68	82	265	80	7.536	8.137

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

La diferencia entre el total de vencimientos de la deuda con entidades de crédito 8.070 millones de euros (8.137 millones de euros en 2022) y los saldos de la deuda contable a 31 de diciembre de 2023 por importe de 7.915 millones de euros (7.967 millones de euros en 2022) se deben principalmente a la diferencia entre el valor nominal de las deudas y el valor contable, que se ve afectado por determinados ajustes derivados de la normativa contable aplicable. Así, los intereses devengados no pagados y la aplicación del método del coste amortizado suponen un impacto de 155 millones de euros (170 millones de euros en 2022), teniendo en cuenta que los vencimientos de la deuda no incluyen intereses.

El valor razonable recogido en la tabla anterior es calculado de la siguiente forma:

- Para obligaciones a tipo fijo, sujetas a cambios de valor por variaciones de los tipos de interés de mercado: al estar cotizados en un mercado activo, se utiliza la valoración en dichos mercados.
- Para deuda con entidades de crédito contratadas a tipo fijo, igualmente sujetas a cambios de valor por variaciones de los tipos: como descuento de los flujos futuros de la deuda a un tipo de interés de mercado, calculado mediante un modelo de valoración interno.
- Por último, para la deuda con entidades de crédito contratada a un tipo de interés variable: se considera que no existen diferencias significativas entre el valor razonable de esta y su valor contable, por lo que se incluye este último.

a.3) Información sobre límites y disponible de proyectos de infraestructuras

A continuación, se desglosa un cuadro comparativo que permite analizar el importe de deuda no dispuesta a 31 de diciembre de 2023 y 2022:

(Millones de euros)	Límite de deuda	Dispuesto	Disponible	2023			2022 (*)		
				Deuda contable	Límite de deuda	Dispuesto	Disponible	Deuda contable	
Autopistas	7.545	7.545	0	7.410	7.748	7.681	68	7.527	
Autopistas estadounidenses	6.889	6.889	0	6.749	6.787	6.719	68	6.561	
Autopistas españolas	623	623	0	628	636	636	0	639	
Resto de concesiones	33	33	0	33	325	325	0	327	
Infraestructuras Energéticas y Movilidad	304	304	0	295	291	234	57	228	
Aeropuertos	115	115	0	104	124	124	0	112	
Construcción	106	106	1	106	99	99	0	99	
TOTAL DEUDA FINANCIERA	8.070	8.070	1	7.915	8.262	8.137	125	7.967	

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

A 31 de diciembre de 2023, la totalidad de 1 millón disponible corresponde a deudas no dispuestas en proyectos de energía en Polonia.

A 31 de diciembre de 2022, la totalidad de los 125 millones disponibles corresponde a deudas no dispuestas en proyectos de energía en Chile (57 millones de euros), así como a deudas no dispuestas en autopistas estadounidenses (68 millones de euros). Cabe mencionar que este importe disponible está asociado exclusivamente a los proyectos, de acuerdo a la propia naturaleza y funcionamiento de los mismos, tal y como se comenta a continuación.

a.4) Garantías y covenants de la deuda de proyectos

La deuda clasificada como deuda de proyectos corresponde a deuda sin recurso a los accionistas de los proyectos o con recurso limitado a las garantías otorgadas. Las garantías otorgadas por filiales de Ferrovial en relación a la deuda de estos proyectos se describen en la Nota 6.5 de pasivos contingentes.

A fecha 31 de diciembre de 2023 y 2022, todas las sociedades Proyecto integradas por consolidación global cumplen con los covenants significativos vigentes.

b) Sociedades ex proyectos

b.1) Desglose entre deudas a corto y a largo plazo, variación en 2023 y principales características

(Millones de euros)	2023			2022 (*)		
	Largo plazo	Corto plazo	Total	Largo plazo	Corto plazo	Total
Bonos y obligaciones corporativas	2.270	320	2.590	2.072	16	2.088
Euro Commercial Paper	0	500	500	0	696	696
Líneas de liquidez corporativas	296	0	296	802	3	805
Resto de deuda	5	58	63	9	88	97
TOTAL DEUDA FINANCIERA EXCLUIDOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	2.570	879	3.449	2.883	804	3.686

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

A continuación, se muestra la variación de la deuda ex proyectos de infraestructura, desglosando la misma entre variación de endeudamiento con contrapartida en flujo de caja, impacto por tipo de cambio y variaciones de perímetro, así como el movimiento de la deuda por el devengo de intereses durante 2023, que no suponen movimiento de caja en el ejercicio:

(Millones de euros)	Dic. 2022 (*)	Aumento/disminución con impacto en flujo de caja		Efecto tipo de cambio	Impacto por variaciones de perímetro	Intereses capitalizados/devengados y otros	Dic. 2023
Deudas con entidades de crédito/Bonos	3.686	-224	-9	0	-4	3.449	
Cross currency swaps	5	0	9	0	0	13	
Deuda ex proyectos de infraestructura	3.691	-224	0	0	-4	3.463	

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

b.1.1) Deuda corporativa

La deuda corporativa se compone de los siguientes instrumentos de deuda:

Bonos corporativos:

Su valor contable a 31 de diciembre de 2023 asciende a 2.590 millones de euros (2.088 millones de euros a 31 de diciembre de 2022). A continuación, se muestra el desglose:

Fecha de emisión	Importe nominal (millones de euros)	Vencimiento	Cupón anual
15/07/2014	300	15/07/2024	2,50%
29/03/2017	500	31/03/2025	1,375%
14/05/2020	780	14/05/2026	1,382%
12/11/2020	500	12/11/2028	0,54%
13/09/2023	500	13/09/2030	4,375%

Todas las emisiones realizadas desde 2014 a 2022 están admitidas a negociación en el mercado AIAF de Renta Fija (España). Todas estas emisiones están garantizadas por Ferrovial SE, matriz del Grupo.

En 2023, los bonos no corrientes incluyen un bono sostenible por importe de 500 millones de euros emitido el 10 de septiembre de 2023 a un tipo de interés del 4,375% con vencimiento el 13 de septiembre de 2030. El precio de emisión fue de 99,587%. Este bono fue totalmente suscrito y desembolsado por los inversores en esa fecha y se admitieron a negociación en el mercado regulado de la Bolsa de Irlanda.

Euro Commercial Paper:

En el primer trimestre de 2018 la compañía formalizó un programa de emisión de pagarés Euro Commercial Paper (ECPs) por un importe máximo de 1.000 millones de euros, con vencimientos entre 1 y 365 días desde la fecha de emisión, posibilitando una mayor diversificación de las fuentes de financiación en el mercado de capitales y una gestión más eficiente de la liquidez disponible. A finales de 2019 se amplió el límite hasta 1.500 millones de euros.

Este programa de emisión de pagarés ha sido renovado anualmente desde 2018. Hasta el 30 de marzo de 2023, los ECPs de la Sociedad se emitieron en el marco del programa ECP de 1.500 millones de euros admitidos y se admitió a negociación en el mercado regulado Euronext Dublin.

Resto deuda corporativa:

Por otro lado, en julio de 2018 Ferrovial refinanció la línea de liquidez corporativa incorporando criterios de sostenibilidad por un importe máximo de 1.100 millones de euros. Este límite se redujo a 900 millones de euros en 2023. Se puede disponer del saldo en euros, dólares estadounidenses, dólares canadienses y libras. A 31 de diciembre de 2023 se encuentran dispuestos 260 millones de dólares (236 millones de euros) y 260 millones de dólares (245 millones de euros) a 31 de diciembre de 2022.

Con el objeto de cubrir posibles variaciones en el tipo de interés y tipo de cambio de esta disposición, Ferrovial tiene contratados cross currency swaps por 260 millones de dólares, con vencimiento en 2025 y un contravalor pactado en euros de 250 millones de euros, cuyo valor razonable asciende a -13 millones de euros (-5 millones de euros a 31 de diciembre de 2022).

En 2023 Ferrovial también disponía de un préstamo por un total de 60 millones de euros, con vencimiento en 2027 y a un tipo fijo de 0,425.

La variación de deuda corporativa frente a diciembre de 2022 (-203 millones de euros) se debe fundamentalmente a la menor emisión de ECPs (-196 millones de euros), en comparación con el ejercicio anterior, a un tipo medio de 3,13%.

La liquidez del Grupo alcanza los 5.387 y 6.118 millones de euros (Nota 5.4.d) a 31 de diciembre de 2023 y 2022, respectivamente.

b.1.2) Información sobre límites y disponible de la deuda corporativa

En relación a la información sobre límites y disponible de la deuda corporativa, se presenta la situación a 31 de diciembre de 2023 y a 31 de diciembre de 2022:

(Millones de euros)	2023				2022 (*)			
	Límite de deuda	Dispuesto	Disponible	Deuda consolidada	Límite de deuda	Dispuesto	Disponible	Deuda consolidada
Bonos	2.581	2.581	0	2.590	2.081	2.081	0	2.088
Línea sindicada	900	250	650	236	1.100	250	850	245
ECPs	500	500	0	500	696	696	0	696
Líneas de crédito	60	60	0	60	560	560	0	560
TOTAL DEUDA CORPORATIVA	4.041	3.391	650	3.386	4.437	3.587	850	3.589

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

Rating corporativo

Las agencias de calificación financiera Standard&Poors y Fitch mantienen su opinión sobre la calificación financiera de la deuda corporativa de Ferrovial en 2023 y 2022, situándose en un BBB y BBB con una perspectiva estable, respectivamente y por tanto, dentro de la categoría de “Grado de inversión”.

b.1.3) Resto de deuda

A 31 de diciembre de 2023, en la línea de “Resto de deuda” por 63 millones de euros (97 millones a 31 de diciembre de 2022) se recogen fundamentalmente saldos de otras deudas con entidades de crédito en la división de Infraestructuras Energéticas y Movilidad.

A 31 de diciembre de 2022, en la línea de “Resto de deuda” por 97 millones de euros se incluyen principalmente saldos de otras deudas con entidades de crédito en la división de Construcción.

b.1.4) Información sobre límites y disponible resto deuda:

En relación a la información sobre límites y disponible del resto de deuda, se presenta la situación a 31 de diciembre de 2023 y 2022:

(Millones de euros)	2023				2022 (*)			
	Límite de deuda	Dispuesto	Disponible	Deuda consolidada	Límite de deuda	Dispuesto	Disponible	Deuda consolidada
Construcción	163	26	137	13	149	37	112	33
Aeropuertos	0	0	0	31	0	0	0	41
Infraestructuras Energéticas y Movilidad	22	20	2	19	24	22	2	23
RESTO DE DEUDA	185	46	139	63	173	59	114	97

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

Las diferencias existentes entre el total de las deudas con entidades de crédito y de la deuda contable a 31 de diciembre de 2023 y 2022 se deben principalmente a la diferencia entre el valor nominal de las deudas y el valor contable, que se ve afectado por determinados ajustes derivados de la normativa contable aplicable.

b.2) Vencimientos por divisa y valor razonable de la deuda excluidos proyectos de infraestructuras

A 31 de diciembre de 2023

Deuda financiera (Millones de euros)	Moneda	Valor razonable 2023	Saldo contable 2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 y más	Total vencimientos
Deuda corporativa		3.331	3.386	800	750	781	60	500	500	3.391
Resto de deuda	EUR	63	63	21	5	13	6	1	0	46
	EUR	3	3	0	0	0	0	1	0	1
	PLN	9	9	1	5	2	1	0	0	9
	CLP	19	19	20	0	0	0	0	0	20
	Otros	32	32	0	0	11	5	0	0	16
TOTAL DEUDA FINANCIERA EXCLUIDOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS		3.394	3.449	821	755	794	66	501	500	3.437

A 31 de diciembre de 2022

Deuda financiera (Millones de euros)	Moneda	Valor razonable 2022	Saldo contable 2022 (*)	2023	2024	2025	2026	2027	2028 y más	Total vencimientos
Deuda corporativa		3.385	3.589	696	300	750	781	560	500	3.587
Resto de deuda	EUR	97	97	22	3	9	17	8	2	59
	EUR	13	13	0	0	0	0	0	1	2
	PLN	14	14	0	1	9	3	1	1	14
	CLP	23	23	22	1	0	0	0	0	22
	Otros	48	48	0	0	0	14	7	0	21
TOTAL DEUDA FINANCIERA EXCLUIDOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS		3.482	3.686	718	303	759	798	568	502	3.646

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

Las diferencias existentes entre el total de vencimientos de la deuda y los saldos de la deuda contable a 31 de diciembre de 2023 y 2022 se deben principalmente a la diferencia entre el valor nominal de las deudas y el valor contable, que se ve afectado por determinados ajustes derivados de la normativa contable aplicable (fundamentalmente intereses devengados no pagados y aplicación del método del coste amortizado).

El valor razonable de las deudas con entidades de crédito excluidos proyectos de infraestructuras coincide con el saldo contable, debido a que son deudas referenciadas a tipo de interés de mercado variable, por lo que las variaciones en los tipos de interés de referencia no afectan a su valor razonable.

En lo que respecta a las deudas corporativas, al estar cotizadas en un mercado activo, se utiliza la valoración en dicho mercado.

Conforme al criterio indicado, el total del valor razonable de las deudas con entidades de crédito y bonos excluidos proyectos de infraestructuras a 31 de diciembre de 2023 y a 31 de diciembre de 2022 se estima en 3.394 y 3.482 millones de euros, respectivamente.

Respecto a los vencimientos de 2024 ascienden a 821 millones de euros y corresponden fundamentalmente al vencimiento de los ECPs (500 millones de euros) y bonos corporativos (300 millones de euros). Los vencimientos de la deuda no incluyen intereses.

5.3. FLUJO DE CAJA

La tabla siguiente resume los flujos de efectivo de actividades de explotación, inversión y financiación con respecto a cada uno de los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021.

(Millones de euros)	2023	2022 (*)	2021
Flujos de operaciones antes de impuestos	1.433	1.084	965
Pago de impuestos	(170)	(82)	(155)
Flujo de operaciones	1.263	1.002	810
Inversión	(468)	(1.161)	(1.164)
Desinversión	43	429	1.621
Flujo de inversión	(425)	(732)	457
Flujo antes de financiación	838	270	1.267
Flujo de financiación	(1.305)	(316)	(2.221)
Variación tesorería y equivalentes	(341)	(406)	(990)

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

Flujos de caja procedentes de actividades discontinuadas:

Los flujos de caja procedentes de actividades discontinuadas se encuentran recogidos en las líneas del flujo de caja reportado del Grupo. En la siguiente tabla se muestra el desglose correspondiente a los ejercicios 2023, 2022 y 2021:

(Millones de euros)	2023	2022	2021
Flujos de operaciones antes de impuestos	-	83	231
Pago de impuestos	-	(4)	(74)
Flujo de operaciones	-	78	157
Inversión	-	(2)	(67)
Desinversión	-	9	-
Flujo antes de financiación	-	86	90

5.4. GESTIÓN DE RIESGOS FINANCIEROS Y CAPITAL

Los negocios del Grupo se ven afectados por los cambios en variables financieras como el tipo de interés, tipo de cambio, inflación, crédito, liquidez y renta variable.

A continuación, se presentan datos específicos sobre la exposición del Grupo a cada uno de estos riesgos, así como un análisis de sensibilidad a la variación de las diferentes variables y una breve referencia relativa a la gestión de cada uno de los riesgos.

a. Exposición a variaciones en los tipos de interés

Los negocios de Ferrovial están expuestos a fluctuaciones en los tipos de interés que pueden afectar al gasto financiero neto de la compañía por los intereses de activos y pasivos financieros referenciados a tipo de interés variable, así como a la valoración de instrumentos financieros contratados a tipo de interés fijo.

Ferrovial gestiona el riesgo de tipo de interés con el objetivo de optimizar el gasto financiero soportado por el grupo y conseguir una proporción adecuada entre deuda a tipo fijo y tipo variable en función de las condiciones de mercado. Así, en ciclos de tipos de interés bajos se busca fijar dichos niveles a futuro a nivel ex -proyectos, aunque dicha cobertura puede afectar a su liquidez en caso de cancelación.

A nivel proyecto, las entidades financieras y agencias de rating requieren un mayor porcentaje de la deuda a tipo fijo. Dichas estrategias se articulan mediante la emisión de deuda a tipo fijo o la contratación de derivados financieros de cobertura, cuyo desglose se presenta en la Nota 5.5 relativa a Derivados Financieros a Valor Razonable.

En la tabla adjunta se presenta un detalle de la deuda del Grupo indicando el porcentaje de dicha deuda que se considera cubierta (bien por ser a tipo fijo o por derivados).

DEUDA FINANCIERA (Millones de euros)	2023				2022 (*)			
	Total deuda	% deuda cubierta	Deuda neta expuesta	Impacto resultado +100 p.b.	Total deuda	% deuda cubierta	Deuda neta expuesta	Impacto resultado +100 p.b.
Sociedades ex proyectos	3.463	92%	260	3	3.691	79%	772	8
Autopistas	7.410	99%	51	1	7.527	98%	157	2
Construcción	106	91%	10	0	99	97%	3	0
Infraestructuras Energéticas y Movilidad	295	93%	22	0	228	80%	46	0
Aeropuertos	104	100%	0	1	112	100%	0	3
Sociedades de proyectos de infraestructuras	7.915	99%	83	1	7.967	96%	317	3
Total deuda financiera	11.378	97%	339	4	11.658	92%	962	11

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

En base a la información anterior, en las sociedades integradas por global, un aumento lineal de 100 puntos básicos en las curvas de tipo de interés existentes en mercado a 31 de diciembre de 2023 y 2022, produciría un mayor gasto financiero en la cuenta de resultados estimado de 4 millones de euros (11 millones de euros a 31 de diciembre de 2022), de los que 1 millón de euros (3 millones de euros a 31 de diciembre de 2022) corresponden a proyectos de infraestructuras y 3 millones (8 millones de euros a 31 de diciembre de 2022) a sociedades ex proyectos, suponiendo un impacto neto en los resultados de Ferrovial de 3 millones de euros de gasto (7 millones de euros a 31 de diciembre de 2022).

Los recursos de efectivo del grupo ascendieron a 4.789 millones de euros en 2023, una gran parte de los cuales devengaron tipos variables, mejorando el resultado financiero del ejercicio.

Adicionalmente, es necesario considerar cambios en la valoración de los derivados financieros contratados, que aparecen indicados en la Nota 5.5 de la presente memoria.

Respecto a estos instrumentos de cobertura de tipo de interés, un incremento lineal de 100 puntos básicos en las curvas de tipo de interés existentes en mercado a 31 de diciembre de 2023, produciría en lo que se refiere a las coberturas eficientes, un impacto positivo de aproximadamente 109 millones de euros netos en los fondos propios de la dominante proveniente de las sociedades de integración global (55 millones de euros a 31 de diciembre de 2022), mientras que un descenso de 100 puntos básicos produciría un impacto negativo de aproximadamente 41 millones de euros (67 millones de euros a 31 de diciembre de 2022).

Como contrapartida a este impacto, hay que señalar que una bajada de tipos de interés implicaría un incremento de valor de los proyectos gracias a una menor tasa de descuento.

b. Exposición a variaciones de tipo de cambio

Ferrovial monitoriza periódicamente la exposición neta por divisa para los próximos años, tanto por dividendos a cobrar, inversiones en nuevos proyectos como en posibles desinversiones.

Ferrovial establece su estrategia de cobertura analizando la evolución pasada de los tipos de cambio tanto a corto plazo como a largo plazo, estableciendo mecanismos de seguimiento como las proyecciones futuras y los tipos de cambio de equilibrio a largo plazo. Dichas coberturas consisten en la utilización de depósitos en divisas o la contratación de derivados (Nota 5.5 para más detalles).

El valor de los activos, pasivos, intereses minoritarios y fondos propios asignables a la entidad dominante denominados por tipo de divisa, ajustados por los forwards de tipo de cambio, anteriormente indicados, correspondientes a cada divisa, se desglosa en las siguientes tablas para diciembre de 2023:

Moneda (Millones de euros)	DIC. 2023			
	Activos	Pasivos	FFPP Soc. dominante	Socios externos
Euro	7.957	5.996	1.780	181
Libra esterlina	715	477	237	1
Dólar estadounidense	13.399	11.294	408	1.696
Dólar canadiense	976	469	507	–
Dólar australiano	269	225	44	–
Zloty Polaco	2.011	1.613	164	234
Peso Chileno	301	191	110	–
Peso colombiano	230	142	89	–
Rupia India	380	4	376	–
Otros	81	28	52	1
TOTAL GRUPO	26.318	20.439	3.766	2.113

Moneda (Millones de euros)	DIC. 2022 (*)			
	Activos	Pasivos	FFPP Soc. dominante	Socios externos
Euro	9.503	7.072	2.244	186
Libra esterlina	1.126	638	487	1
Dólar estadounidense	12.307	10.032	414	1.860
Dólar canadiense	541	377	164	–
Dólar australiano	186	141	45	–
Zloty Polaco	1.653	1.341	119	193
Peso Chileno	342	244	98	–
Peso colombiano	167	105	61	–
Rupia India	380	1	379	–
Otros	141	39	102	–
TOTAL GRUPO	26.344	19.991	4.113	2.240

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

En la Nota 1.4 se presenta el detalle de la evolución de los tipos de cambio de cierre en el ejercicio. Como resultado de esta evolución, el impacto por diferencias de conversión en patrimonio a 31 de diciembre de 2023 ha sido de -83 millones de euros (43 millones de euros a 31 de diciembre de 2022) para la sociedad dominante. El detalle por moneda puede consultarse en la Nota 5.1.1.

Tras analizar la sensibilidad a un impacto en el tipo de cambio, para 2023 Ferrovial estima que una depreciación del 10% de las principales monedas las que el Grupo mantiene inversiones frente al euro a cierre del ejercicio, produciría un cambio en fondos propios de la sociedad dominante de 215 millones de euros, de los que el 26% correspondería al efecto del dólar canadiense, el 21% al dólar estadounidense, el 12% a la libra esterlina y el 19% a la rupia india.

En la Nota 1.4 se presenta el detalle de la evolución de los tipos de cambio medios de los ejercicios 2023 y 2022. A este respecto el impacto en la cuenta de resultados de una revaluación del Euro del 10% frente al resto de monedas hubiera supuesto un cambio de 52 millones de euros en 2023 (35 millones de euros en 2022).

c. Exposición a riesgo de crédito y de contrapartida

Los principales activos financieros del Grupo expuestos al riesgo de crédito o contrapartida son:

	2023	2022 (*)	Var. 23/22
Inversiones en activos financieros (1)	671	569	101
Activos financieros no corrientes	1.310	1.258	52
Derivados Financieros Netos (Activo)	285	331	-46
Clientes y otras cuentas a cobrar	1.667	1.609	58

(1) Incluidos en tesorería y equivalentes

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

- Ferrovial hace un seguimiento activo y continuo del riesgo que tiene con las contrapartidas con las que mantiene operaciones financieras y realiza análisis internos de la calidad crediticia para cada una de las entidades financieras con las que tiene exposición.
- La normativa interna de gestión de excedentes regula los límites máximos de inversión con cada contraparte siguiendo criterios objetivos: establece unos requisitos mínimos de riesgo aceptable para poder invertir excedentes de tesorería y establece también unos límites a dichas inversiones en función del riesgo de cada una. Adicionalmente, desde el departamento de Riesgos se hace un seguimiento de la evolución de las distintas contrapartidas proponiendo, en función del supuesto concreto, las medidas preventivas correctoras oportunas.
- Geografías: Ferrovial monitoriza la evolución de los mercados (geografías) en las que está presente, así como en sus mercados objetivos. El departamento de Riesgos financieros propone las potenciales acciones para el caso que se prevea alguna alteración del riesgo de dicha geografía/mercado.
- Clientes: Ferrovial realiza un análisis y seguimiento del riesgo de crédito de sus clientes, existiendo una metodología interna de asignación de rating a los clientes de Ferrovial, homogénea en todo el Grupo.

d. Exposición a riesgo de liquidez

El Grupo ha establecido los mecanismos para preservar el nivel de liquidez necesario con procedimientos periódicos que recogen las previsiones de flujos de caja y necesidades de caja, tanto de los diferentes cobros y pagos a corto plazo como de las obligaciones a atender a largo plazo.

Sociedades ex proyectos

A 31 de diciembre de 2023 se dispone de una tesorería y equivalentes por importe de 4.585 millones de euros (4.962 millones de euros en 2022). Adicionalmente, se disponía a dicha fecha de líneas de crédito no dispuestas por importe de 789 millones de euros (964 millones de euros en 2022), los forwards que cubren la caja nominada en moneda distinta del euro por importe de -18 millones de euros (151 millones de euros en 2022) y la caja restringida a largo plazo se situaba en 32 millones de euros (41 millones de euros en 2022).

Por tanto, el total de liquidez alcanza los 5.387 millones de euros (6.118 millones de euros en diciembre de 2022).

Sociedades proyectos de infraestructuras

A 31 de diciembre de 2023 se dispone de una tesorería y equivalentes (incluyendo caja restringida a corto plazo) por importe de 204 millones de euros (168 millones de euros en 2022). Adicionalmente se disponía a dicha fecha de líneas de crédito no dispuestas por importe de 1 millón de euros (125 millones de euros en 2022) principalmente con el objeto de cubrir necesidades de inversión comprometida.

La liquidez (incluyendo la caja restringida a largo plazo) alcanza los 817 millones de euros (841 millones de euros en diciembre 2022).

e. Exposición al riesgo de patrimonio

Ferrovial se encuentra expuesto al riesgo vinculado a la evolución del precio de su propia acción. Dicha exposición, se materializa en contratos de equity swaps utilizados para cubrir riesgos de apreciación de los sistemas retributivos ligados a la evolución de la acción, cuyo detalle se indica en la Nota 5.5 de la presente memoria.

El valor de mercado de los equity swaps, que no son considerados coberturas contables, produce un impacto en la Cuenta de Resultados. En este sentido, un incremento o disminución de 1 euro en el valor de la acción de Ferrovial, supondría un impacto de unos 2,8 millones de euros positivos/negativos en el resultado neto de Ferrovial.

f. Exposición al riesgo de inflación

Como se comenta en la Nota 1.2, Evaluación del principio de empresa en funcionamiento y Situación económica actual, gran parte de los ingresos de los proyectos de infraestructuras están vinculados a tarifas que varían directamente en función de la inflación. Esto es aplicable tanto a las tarifas de los contratos de autopistas como a Heathrow. Así, un escenario de aumento de la inflación como el actual repercutirá en un aumento del flujo de caja proveniente de este tipo de activos.

En los contratos de construcción, el aumento que recientemente ha experimentado la inflación puede tener impacto negativo en los márgenes de explotación, por tanto el riesgo se cubre mediante el cierre de los principales costes directos en el momento de licitación.

En el caso de la concesionaria de autopistas Autema, existe un derivado vinculado a la inflación española. Al cierre de 2020 se discontinuó el 37% como consecuencia del cambio de modelo concesional de activo financiero a intangible. El resto (63%) se sigue considerando instrumento de cobertura contable. Un incremento de 100 p.b. en toda la curva de inflación tendría un impacto negativo en reservas de -95 millones de euros y -56 millones de euros de impacto en resultados.

g. Gestión de capital

El Grupo busca la relación entre deuda y capital que permita optimizar el coste, salvaguardando la capacidad de seguir gestionando sus actividades recurrentes, así como la capacidad de seguir creciendo en nuevos proyectos con el objetivo de crear valor para los accionistas.

En cuanto al nivel de deuda financiera, Ferrovial tiene como objetivo mantener un nivel de endeudamiento, excluidos proyectos, que le permita sostener un nivel de rating de "investment grade o grado de inversión". Para el cumplimiento de dicho objetivo tiene establecida una política financiera clara y acorde, donde una métrica relevante hace referencia al mantenimiento de un ratio Deuda Neta (deuda bruta menos caja) exproyectos sobre Resultado Bruto de Explotación más dividendos procedentes de proyectos no superior a 2 veces.

5.5. DERIVADOS FINANCIEROS A VALOR RAZONABLE

a) Desglose por tipo de derivado, variaciones, vencimientos y principales características

En la siguiente tabla se presentan los valores razonables de los derivados contratados a 31 de diciembre de 2023 y 2022, así como el vencimiento de los noacionales con los que están vinculados (se presentan los vencimientos de noacionales con signo positivo y los aumentos futuros ya contratados con signo negativo):

TIPO DE INSTRUMENTO (Millones de euros)	VALOR					VENCIMIENTOS NOCIONALES	
	SALDOS A 31/12/2023	2024	2025	2026	2027	2028 y posteriores	TOTAL
SALDOS EN EL ACTIVO	285	943	38	-1	-1	2.515	3.493
Index-linked swaps Autopistas	115	-2	-3	-4	-3	78	66
Cross Currency Swaps Autopistas	72	0	0	0	0	1.850	1.850
IRS Transchile y Centella	50	0	0	0	0	457	458
Interest rate swaps Dalaman	3	0	0	0	0	100	100
Interest Rate Swaps Autopistas	1	0	0	0	0	5	5
Equity swaps Corporación	20	73	0	0	0	0	73
Derivados tipo de cambio Autopistas	11	766	0	0	0	0	766
Resto derivados	13	106	41	3	2	24	175
SALDOS EN EL PASIVO	132	2.065	338	42	37	523	3.004
IRS Autopistas	91	28	34	37	32	471	602
Cross currency swaps Corporación	13	0	250	0	0	0	250
Interest Rate Swaps Corporativos	0	0	50	0	0	0	50
Derivados tipo de cambio Corporativos	0	15	0	0	0	0	15
Derivados tipo de cambio Autopistas	18	1.786	0	0	0	0	1.786
Resto derivados	9	237	4	5	5	52	302
SALDOS EN EL NETO (ACTIVO)	153	3.008	376	41	36	3.037	6.497

Los vencimientos de los flujos de caja que conforman el valor razonable del derivado son los siguientes:

TIPO DE INSTRUMENTO (Millones de euros)	VALOR					VENCIMIENTOS FLUJOS DE CAJA	
	SALDOS A 31/12/2023	2024	2025	2026	2027	2028 y posteriores	TOTAL
SALDOS EN EL ACTIVO	285	41	1	-3	-5	252	285
Index-linked swaps Autopistas	115	10	10	10	10	75	115
Cross Currency Swaps Autopistas	72	-18	-18	-18	-17	143	72
IRS Transchile y Centella	50	6	4	4	2	33	50
Interest rate swaps Dalaman	3	2	1	0	0	0	3
Interest Rate Swaps Autopistas	1	2	0	0	0	0	1
Equity swaps Corporación	20	20	0	0	0	0	20
Derivados tipo de cambio Autopistas	11	11	0	0	0	0	11
Resto derivados	13	8	4	0	0	1	13
SALDOS EN EL PASIVO	132	26	36	15	13	42	132
IRS Autopistas	91	10	15	14	12	40	91
Cross currency swaps Corporación	13	-6	20	0	0	0	13
Interest Rate Swaps Corporativos	0	0	0	0	0	0	0
Derivados tipo de cambio Corporativos	0						0
Derivados tipo de cambio Autopistas	18	18	0	0	0	0	18
Resto derivados	9	5	1	1	1	2	9
SALDOS EN EL NETO (ACTIVO)	153	14	-35	-18	-18	210	153

Derivados de sociedades proyectos

Interest rate swaps

Para cubrir el riesgo de tipo de interés en los proyectos de infraestructuras de autopistas cuya deuda está referenciada a tipo variable (fundamentalmente Cintra Inversora Autopistas de Cataluña, S.A., Transchile, Centella, Autovía de Aragón, Depusa Aragón, Aeropuertos Internacional Dalaman y el negocio de tratamiento de residuos en Reino Unido (Thalia)). Las sociedades tienen contratadas coberturas de tipo de interés sobre la deuda de proyectos, estableciendo un tipo de interés fijo o creciente, por un nocional total de 1.250 millones de euros a 31 de diciembre de 2023. En su conjunto, la valoración a valor razonable de estas coberturas ha pasado de -10 millones de euros a diciembre de 2022 a -39 millones de euros a diciembre de 2023.

Con carácter general, las mediciones de la efectividad de las coberturas realizadas periódicamente muestran que los derivados son eficientes, por lo que las variaciones de su valor razonable se registran en reservas, por importe de -36 millones de euros (-30 millones después de impuestos y socios externos atribuibles a la sociedad dominante).

El movimiento de liquidaciones y devengos ha supuesto un impacto en el resultado financiero de -8 millones de euros y en caja de 6 millones de euros.

Index-linked swaps

Corresponde en exclusiva a la concesionaria Autema, que contrató en 2008 un derivado para cubrir la variabilidad de los ingresos mediante un swap de inflación, por el cual se fijaba un IPC del 2,5% anual. El subyacente cubierto son los flujos de peaje y los flujos de compensación del precio recibidos por parte de la Generalitat de Cataluña que se ajustan por la inflación.

La disminución del subyacente generada por el cambio del régimen concesional supuso la discontinuidad parcial de la cobertura, de tal manera que actualmente un 63% del derivado se considera como de cobertura y el porcentaje restante se considera especulativo. El aumento de la inflación experimentado en el ejercicio 2023, ha supuesto un impacto en reservas durante el ejercicio de 25 millones de euros y un impacto en resultados por valor razonable de 13 millón de euros.

Derivados de sociedades ex-proyectos

Interest rate swaps

En septiembre de 2023, el Grupo canceló los derivados de tipos de interés contratados (principalmente por Ferrovial SE) para cubrir las deudas con entidades de crédito, ya que la deuda también se había cancelado. A finales de 2022, estos IRS registraban un notional de 359 millones de euros y un valor razonable de 10 millones de euros.

En diciembre, el Grupo cerró nuevos derivados de tipo de interés. Ferrovial SE contrató una pre-cobertura para cubrir la refinanciación de un bono futuro con un notional de 50 millones de euros, y Parque Solar Casilla, uno para cubrir la financiación de El Berrocal (proyecto energético), con un notional de 23 millones de euros.

Cross currency swaps

A 31 de diciembre de 2023, el Ferrovial SE tiene contratados unos cross currency swaps como cobertura de una línea de liquidez corporativa en dólares estadounidenses (Nota 5.2.2). Estos instrumentos tienen un notional de 260 millones de dólares, con un contravalor pactado de 250 millones de euros, un vencimiento en el año 2025, y un valor razonable de -13 millones de euros (-5 millones de euros en 2022).

El resultado de las pruebas de efectividad realizadas muestran que los derivados son eficientes. La variación del valor razonable durante el ejercicio tuvo un impacto en reservas de -1 millón de euros, en el resultado financiero de 6 millones de euros y en caja de -6 millones de euros.

Por otra parte, la sociedad Cintra Infrastructures SE y 407 Toronto Highway BV contrataron unos cross currency swaps (CCS) como cobertura de valor razonable de su inversión neta en EE. UU. en dólares estadounidenses y su inversión neta en Canadá en dólares canadienses. Estos instrumentos tienen un notional de 1.712 millones de euros y 138 millones de euros respectivamente, un vencimiento en el año 2032 y un valor razonable de 72 millones de euros y 0.01 millón de euros respectivamente.

El resultado de las pruebas de efectividad realizadas indica que los derivados son eficientes. El componente de tipo de interés de estos derivados, considerado como gasto de la cobertura, asciende a -11 millones de euros y se registra como reservas. A medida que vayan pagándose los cupones por el diferencial de tipos de interés, este coste se irá traspasando a resultados. Adicionalmente, el impacto de la cobertura de la inversión fue de 51 millones de euros reconocidos como diferencias de conversión.

Derivados tipo de cambio

Existen coberturas de riesgo de tipo de cambio, destinadas a cubrir la inversión que el Grupo tiene en dólares canadienses. Su notional asciende a 1.786 millones de euros a 31 de diciembre de 2023 (2.639 millones de dólares canadienses) (Nota 1.3). Su valor razonable asciende a -18 millones de euros.

Los cambios en la valoración de los mismos se registran en el epígrafe de diferencias de conversión y ascienden a 57 millones de euros en 2023. Adicionalmente, la variación de liquidaciones y devengos ha supuesto un impacto en el resultado financiero de -19 millones de euros y en caja de -140 millones de euros.

Existen además coberturas de riesgo de tipo de cambio, destinadas a cubrir la volatilidad de flujos futuros en moneda extranjera (principalmente dólar estadounidense, libra esterlina y zloty polaco). Su notional asciende a 1.149 millones de euros a 31 de diciembre de 2023, de los cuales 229 millones corresponden a la libra esterlina, y 777 millones corresponden al dólar estadounidense y 142 millones al zloty, todos ellos con vencimiento a corto plazo.

Los cambios en la valoración de los mismos se registran en el epígrafe de diferencias de conversión y ascienden en 2023 a 22 millones de euros (para los derivados eficientes). Las opciones, que no aplican cobertura contable, se registran en el resultado financiero por valor razonable y en el ejercicio suponen un gasto de 9 millones de euros.

Equity swaps

Con el objeto de cubrir el posible impacto patrimonial que, para la sociedad puede significar el ejercicio de los sistemas retributivos vinculados a la acción concedidos a sus empleados, Ferrovial tiene contratadas permutas financieras (equity swaps). Estos swaps contratados por la Sociedad cubren generalmente sus propias acciones, por lo que son tratados como derivados de cobertura económica pero no como cobertura contable (especulativos), por lo que la variación de su valor razonable se reconoce a través de la cuenta de pérdidas y ganancias como ajuste de valor razonable.

El funcionamiento de estos contratos es el siguiente:

- La base de cálculo la constituye un número determinado de acciones de Ferrovial y un precio de referencia, que normalmente es el precio de cotización el día del otorgamiento.

- Durante el plazo de vigencia del contrato, Ferrovial paga intereses equivalentes a un determinado tipo de interés (EURIBOR más un margen a aplicar sobre el resultado de multiplicar el número de acciones por el precio de ejercicio) y recibe una remuneración equivalente a los dividendos correspondientes a dichas acciones.
- En el momento del vencimiento, si la acción se ha revalorizado, Ferrovial recibe la diferencia entre la media aritmética de las cotizaciones durante el periodo de observación y el precio de referencia, por el número de acciones adquiridas. En caso contrario, Ferrovial abonaría este diferencial a la entidad financiera.

Su valor razonable a 31 de diciembre de 2023 es de 20 millones de euros. La variación de valor en el año tiene su origen en el incremento de valor de la acción de Ferrovial de 24,47 a 31 de diciembre 2022 hasta 33,02 a 31 de diciembre de 2023, que ha supuesto un impacto en la cuenta de resultados por la línea de “Variación de valor razonable de Instrumentos financieros” por importe de 25 millones de euros. En la columna “Impacto en resultado financiero” se recoge el ingreso por la remuneración y el gasto por el coste financiero de estos instrumentos por -2 millones de euros (nota 2.6). El impacto total en caja de estos instrumentos ha sido de -6 millones de euros.

En diciembre de 2023, estos derivados cuentan con un nocional equivalente de 2.796 miles de acciones, que en base al precio de ejercicio de los equity swaps (precio al que se tienen que liquidar con las entidades financieras) supone un nocional total de 73 millones de euros.

b) Principales impactos en resultado y patrimonio

Se muestra a continuación el movimiento contable de los principales derivados contratados en sociedades por integración global, detallando el valor razonable a 31 de diciembre de 2023 y 2022, y sus impactos en reservas, resultado y otras partidas de balance:

TIPO DE INSTRUMENTO (Millones de euros)	VALOR RAZONABLE							IMPACTOS		
	SALDOS A 31/12/2023	SALDOS A 31/12/2022	Var.	IMPACTO EN RESERVAS (I)	IMPACTO EN RESULTADO POR VALOR RAZONABLE (II)	IMPACTO EN RESULTADO FINANCIERO (III)	CAJA (IV)	TIPO DE CAMBIO (V)	OTROS IMPACTOS BALANCE O CUENTA DE GANCIAS Y	TOTAL
Derivados de inflación	115	77	38	25	13	4	-11	0	7	38
Cobertura flujos de caja	115	77	38	25	13	4	-11	0	7	38
Derivados tipo interés	-39	0	-40	-39	12	-7	-5	-2	2	-40
Cobertura flujos de caja	-39	0	-40	-48	12	-7	-5	-2	11	-40
Cobertura valor razonable	0	0	0	8	0	0	0	0	-8	0
Cross currency swaps	58	-32	91	30	-1	6	12	51	-7	91
Cobertura flujos de caja	-13	-5	-9	-1	0	6	-6	0	-7	-9
Cobertura de inversión neta en el	72	-28	99	32	-1	0	18	51	0	99
Cobertura valor razonable	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Derivados tipo de cambio	-1	172	-173	1	-3	-19	-166	12	2	-173
Cobertura valor razonable	0	3	-3	0	0	0	-12	9	0	-3
Cobertura de inversión neta en el	-8	169	-177	0	-4	-19	-157	3	0	-177
Cobertura flujos de caja	11	1	11	1	7	0	0	1	2	11
Especulativos	-4	0	-4	0	-7	0	3	0	0	-4
Equity swaps	20	2	17	0	25	-2	-6	0	0	17
Especulativos	20	2	17	0	25	-2	-6	0	0	17
TOTAL	153	219	-66	16	46	-18	-175	61	4	-66

Los derivados se registran por su valor de mercado a la fecha de contratación, y a valor razonable en fechas posteriores. La variación de valor de estos derivados se registra contablemente de la siguiente manera:

- Las variaciones del valor razonable durante el ejercicio de los derivados de cobertura de flujos de caja se registran, con una contrapartida en reservas por la parte efectiva (columna I).
- Para aquellos derivados que no tienen carácter de cobertura contable o considerados especulativos, la variación de valor razonable se registra como un ajuste de valor razonable en la cuenta de resultados del Grupo (columna II), detallándose separadamente en la cuenta de resultados.
- Por otro lado, se señalan como “impacto en resultado financiero” (columna III) los impactos por financiación resultantes de los flujos de intereses devengados durante el ejercicio.
- Se indica en la columna “Caja” (columna IV) las liquidaciones netas de cobros y pagos producidas durante el ejercicio.
- También se presenta separadamente el impacto en diferencias de conversión de la variación de tipo de cambio desde el 31 de diciembre de 2023 hasta el 31 de diciembre de 2022 (columna V).
- En la columna “otros impactos” se presentan los efectos en resultado de explotación, resultado financiero (tipo de cambio), u otros impactos no considerados anteriormente (columna VI).

c) Metodología de valoración de derivados

Todos los derivados financieros del Grupo así como otros instrumentos financieros cuya valoración se realiza a valor razonable, se encuadran en el Nivel 2 de la jerarquía de medición del valor razonable, ya que si bien no cotizan en mercados regulados, los elementos en que se basan dichos valores razonables son observables de forma directa o indirecta.

Las valoraciones son realizadas por la compañía mediante una herramienta de valoración desarrollada a tal efecto basada en las mejores prácticas de mercado. No obstante, se contrastan con aquellas que se reciben de los bancos contrapartida de las operaciones, con carácter mensual.

Respecto a los Equity Swaps, éstos se valoran como la diferencia entre la cotización de mercado del título en la fecha de cálculo y el precio unitario de liquidación pactado al inicio (strike), multiplicada por el número de títulos objeto del contrato.

Respecto al resto de instrumentos, se valoran procediendo a la cuantificación de los flujos futuros de pagos y cobros netos, descontados a valor presente, con las siguientes particularidades:

- Interest Rate Swaps (IRS): La estimación de los flujos futuros cuya referencia sea variable se realiza empleando las proyecciones que el mercado cotice en la fecha de valoración para cada moneda y frecuencia de liquidación; y la actualización de cada flujo se lleva a cabo utilizando los factores de descuento en el plazo de su liquidación y moneda existente a la fecha de valoración.
- Index linked swaps (ILS): la estimación de sus flujos futuros se realiza proyectando el comportamiento futuro implícito en las curvas del mercado cotizadas en la fecha de valoración para cada moneda y frecuencia de liquidación, tanto para las referencias de tipo de interés, como para las referencias de inflación. Para el descuento, como en los casos anteriormente tratados, se emplean los tipos de descuento a cada uno de los plazos de liquidación de flujos y moneda, obtenidos a la fecha de valoración.
- Cross Currency Swaps (CCS): la estimación de los flujos futuros cuya referencia sea variable, se realiza empleando las proyecciones que el mercado cotice en la fecha de valoración para cada moneda y frecuencia de liquidación; y la actualización de cada flujo se lleva a cabo utilizando el tipo cupón cero de mercado adecuado al plazo de su liquidación y moneda existente a la fecha de valoración, incorporando los diferenciales entre distintas monedas (cross currency basis). La conversión del valor presente de los flujos en una moneda distinta a la moneda de valoración se hará al tipo de cambio spot vigente a la fecha de valoración.
- Derivados de tipo de cambio: con carácter general la estimación de los flujos futuros se realiza empleando los tipos de cambio y las curvas de mercado asociadas a cada par de divisas (curva de puntos forward) y la actualización de cada flujo se lleva a cabo utilizando el tipo de descuento del mercado adecuado al plazo de liquidación y moneda a la fecha de valoración. Para otros instrumentos más complejos (opciones, etc.) se utilizan los modelos de valoración apropiados a cada instrumento tomando en consideración los datos de mercado necesarios.

Por último, la estimación del riesgo de crédito que se incorpora en la valoración de los derivados conforme a lo indicado en la NIIF 9, se realiza conforme a los siguientes criterios:

- Para el cálculo de los ajustes asociados al riesgo de crédito propio y de contrapartida (CVA/DVA), Ferrovial aplica una metodología basada en el cálculo de la exposición futura de los distintos productos financieros basada en simulaciones de Monte Carlo. A esta exposición potencial se le aplica una probabilidad de default y una severidad en función de su negocio y características crediticias, y un factor de descuento en función de la moneda y plazo aplicable a la fecha de valoración.
- Para el cálculo de las probabilidades de default de las sociedades del Grupo Ferrovial, el departamento de Riesgos Financieros valora el rating de la contrapartida (sociedad, proyecto, etc...) según una metodología propia basada en agencias de rating. Dicho rating se utiliza para obtener curvas de spread de mercado en función de su moneda y plazo (curvas genéricas por nivel de rating).
- Para el cálculo de las probabilidades de default de las contrapartidas se utilizan las curvas de CDS de dichas sociedades si estas están disponibles. En caso contrario, se aplica las de una entidad de características similares (proxy) o una curva de spread genérica por nivel de rating.

SECCIÓN 6: OTROS DESGLOSES

Esta sección incluye otras notas requeridas por la normativa aplicable.

Por su importancia, destaca la Nota 6.5 relativa a pasivos y activos contingentes, donde se describen los principales litigios que afectan a las sociedades del Grupo, así como las garantías otorgadas, haciendo especial hincapié en las garantías otorgadas por sociedades ex proyectos a favor de sociedades proyecto.

Igualmente, se analiza la evolución de otros pasivos distintos del circulante y de las deudas financieras, como las provisiones (Nota 6.3).

6.1. INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS

La composición del saldo de Ingresos a distribuir en varios ejercicios a 31 de diciembre de 2023 y 2022 es la siguiente:

(Millones de euros)	2023	2022 (*)	Var. 23/22
Subvenciones de capital	1.317	1.377	(60)
Otros ingresos a distribuir	17	33	(16)
TOTAL INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	1.334	1.410	(76)

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.7)

Las subvenciones de capital recibidas de las administraciones concedentes corresponden en su totalidad a proyectos de infraestructuras de la división de Autopistas a 31 de diciembre de 2023 y 2022.

Dichas subvenciones se localizan principalmente en los siguientes proyectos de autopistas: 407 y 425 millones de euros por LBJ Infrastructure Group en 2023 y 2022, respectivamente. 486 y 512 millones de euros por NTE Mobility Partners en 2023 y 2022, respectivamente. 204 y 211 millones de euros por NTE Mobility Partners Segments 3 LLC, en 2023 y 2022, respectivamente y finalmente 205 y 214 millones de euros en I-77 Mobility Partners, en 2023 y 2022, respectivamente.

Adicionalmente, se ha producido una disminución en las sociedades de Estados Unidos de -41 y un aumento de 86 millones de euros en 2023 y 2022, respectivamente, debido a la apreciación del dólar con respecto al euro.

Estas subvenciones de capital se imputan en la cuenta de resultados de cada ejercicio con el mismo criterio con el que se amortizan los activos. Dado que el gasto estimado correspondiente a los siguientes 12 meses no es significativo, el saldo a 31 de diciembre de 2023 se presenta como no corriente en el balance de situación. El impacto en el flujo de caja de estas subvenciones se presenta aumentando la cifra de inversiones para 2023, 2022 y 2021.

El efecto en el flujo de caja de estas subvenciones se presenta neteando la cifra de inversiones.

6.2. DÉFICIT DE PENSIONES

En este epígrafe se encuentra registrado el déficit de planes de pensiones y otros premios de jubilación a empleados. La provisión reconocida en balance asciende a 3 millones de euros a 31 de diciembre de 2023 correspondiendo en su totalidad a Budimex (2 millones de euros a 31 de diciembre de 2022).

6.3. PROVISIONES

Las provisiones registradas en el Grupo consolidado pretenden cubrir los riesgos derivados de las distintas actividades que desarrolla. Para su registro, se utilizan las mejores estimaciones sobre los riesgos. Se desglosan en esta nota todas aquellas partidas relativas a provisiones que aparecen desglosadas de forma separada en los pasivos del balance. Además de estas partidas, existen otras provisiones que se presentan neteando determinadas partidas de activo, desglosándose en las notas referidas a dichos activos en concreto.

El movimiento del saldo de provisiones a largo y corto plazo que se desglosa de forma separada en los pasivos del balance a 31 de diciembre de 2023 y 2022 ha sido:

(Millones de euros)	PLEITOS E IMPUESTOS	REPOSICIÓN Y MEJORA CINIIF 12	OTROS RIESGOS A LARGO PLAZO	TOTAL PROVISIONES NO CORRIENTES	PROVISIONES A CORTO PLAZO	TOTAL
Saldo a 31 de diciembre de 2022	272	97	47	416	930	1.346
Variaciones de perímetro y trasposos	5	-5	-9	-9	6	-15
Dotaciones:						
Por resultado bruto de explotación	14	0	1	15	532	547
Por resultado financiero	3	7	0	10	2	12
Deterioro y enajenaciones	2	0	0	2	0	2
Por impuesto sobre sociedades	1	0	0	1	0	1
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	0	24	0	24	0	24
Reversiones:						
Por resultado bruto de explotación	-11	0	-7	-17	-292	-309
Por resultado financiero	-53	0	0	-53	0	-53
Deterioro y enajenaciones	0	0	-7	-7	-1	-8
Impuesto sobre sociedades	-75	0	0	-75	0	-75
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	-1	0	0	-1	0	-1
Aplicaciones con contrapartida en cuentas de circulante	-4	0	0	-4	-201	-204
Aplicaciones con contrapartida en otros activos	1	-34	0	-34	-6	-40
Diferencias de tipo de cambio	1	-2	1	-1	52	51
Saldo a 31 de diciembre de 2023	156	86	26	268	1.011	1.279

(*) Datos reexpresados (Nota 1.1.5)

Provisiones para litigios e impuestos

Se registran en este epígrafe los siguientes conceptos:

- Provisiones destinadas a cubrir los posibles riesgos resultantes de pleitos y litigios en curso, por importe de 71 y 68 millones de euros en 2023 y 2022, respectivamente, y que principalmente se corresponden con el negocio de Construcción. La dotación y reversión de esta provisión se registra contra variación de provisiones dentro del resultado bruto de explotación.
- Provisiones por reclamaciones de carácter tributario por importe de 85 millones de euros y 204 millones de euros en 2023 y 2022, derivadas de tasas, tributos o impuestos locales o estatales, debido a las diferentes interpretaciones que pudieran darse a las normas fiscales en los diferentes países donde opera el Grupo (Nota 6.5.1).

Provisión para reposición CINIIF 12

Se recogen en este epígrafe las provisiones para inversiones de reposición establecidas por la CINIIF 12 (Nota 1.3.3.2) cuyo importe total asciende a 86 y 97 millones de euros en 2023 y 2022, respectivamente.

Provisiones para otros riesgos a largo plazo

Se recogen en este epígrafe provisiones para cubrir determinados riesgos a largo plazo, distintos de los asignables a pleitos o a reclamaciones de carácter tributario, como responsabilidades por ejecución de contratos, garantías otorgadas con riesgo de ejecución y otros conceptos similares, por importe de 26 millones de euros a 31 de diciembre de 2023 (47 millones de euros a 31 de diciembre de 2022).

A 31 de diciembre de 2023, se incluyen también las estimaciones realizadas de los costes de clausura y post-clausura de los vertederos explotados en Budimex y el negocio de tratamiento de residuos de Reino Unido (Thalia). La citada provisión se efectúa en función de una estimación técnica relativa a la cobertura de la capacidad total de los correspondientes vertederos cubierta o completada a la fecha. La provisión se dota y se revierte contra variación de provisiones dentro del resultado bruto de explotación, en la medida en que se incurre en los gastos necesarios para su clausura. El saldo a 31 de diciembre registrado por este concepto asciende a 14 millones de euros.

Provisiones a corto plazo

En este epígrafe corresponde fundamentalmente a las provisiones relativas a contratos con clientes, como las provisiones por gastos diferidos (relativas a los costes de terminación y retirada de obra según contrato de los proyectos de Construcción, que ascienden a 313 millones de euros y 276 millones de euros en 2023 y 2022, respectivamente), y las provisiones por pérdidas presupuestadas, que ascienden a 604 millones de euros y 567 millones de euros en 2023 y 2022, respectivamente.

Las provisiones por pérdidas presupuestadas se concentran fundamentalmente en la división de Construcción por 561 y 497 millones de euros en 2023 y 2022, respectivamente, y en el negocio de tratamiento de residuos de Reino Unido (Thalia) por 46 y 69 millones de euros a 31 de diciembre de 2023 y 2022, respectivamente.

La variación en 2023 corresponde fundamentalmente a la dotación neta de provisiones en el negocio de Construcción (150 millones de euros), fundamentalmente en la actividad de Polonia, y la aplicación de provisiones (-119 millones de euros), donde destaca la aplicación de pérdidas presupuestadas en el negocio de Estados Unidos.

Para conocer el tratamiento contable de cada una de las provisiones, véanse las Notas 1.3.3.3. y 1.3.3.4.v.

6.4. OTRAS DEUDAS A LARGO PLAZO

En este epígrafe se recogen principalmente:

- Los préstamos participativos que devengan intereses, concedidos por el Estado a diversas sociedades concesionarias de proyectos de infraestructuras por un importe de 53 millones de euros a 31 de diciembre de 2023 (51 millones de euros a 31 de diciembre de 2022) contraídos por “Autovía de Aragón” en la División de Autopistas.
- Préstamos con empresas asociadas a largo plazo por 21 millones de euros a 31 de diciembre de 2023 y 22 millones de euros a 31 de diciembre de 2022, de la actividad de Autopistas
- La deuda que debe el Aeropuerto Internacional de Dalaman a la administración por el canon concesional, que ascendió a 276 millones de euros a largo plazo al cierre del ejercicio (277 millones de euros a 31 de diciembre de 2022).
- Pagos obligatorios adeudados en virtud del contrato de concesión sobre la I-66, que ascendieron a 865 millones de euros (485 millones de euros a 31 de diciembre de 2022).

6.5. PASIVOS Y ACTIVOS CONTINGENTES Y COMPROMISOS

6.5.1. Litigios

El Grupo está sujeto a riesgos que se derivan de la resolución de pleitos o litigios de diferente naturaleza que se originan en el desarrollo de sus actividades. Cuando la ocurrencia de dichos riesgos se considera probable, los pleitos y litigios requieren el reconocimiento de provisiones contables que se dotan en base a la mejor estimación de los desembolsos que se espera sean necesarios para liquidar la obligación que conllevan. Dichas provisiones se detallan en la Nota 6.3. Cuando la probabilidad de que se materialicen los riesgos es más reducida, se generan pasivos contingentes. No se prevé que surjan pasivos significativos que puedan suponer efectos materiales adversos para el Grupo distintos de los ya provisionados.

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

A continuación, se describen los litigios más relevantes, en términos del importe, en las diferentes divisiones de negocio del Grupo. Se incluyen tanto aquellos que pueden generar pasivos como los que pueden hacer surgir activos.

a) Litigios y otros pasivos contingentes en relación al negocio de Autopistas

Litigios en curso a diciembre de 2023

Autopistas estadounidenses: NTE 35W

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

Como consecuencia de este incidente, la sociedad concesionaria NTE Mobility Partners Segment 3 LLC, en la que Ferrovial tiene una participación del 53,66%, es parte, junto con varias sociedades americanas del Grupo, en 29 de las demandas que se han interpuesto y que están en una fase incipiente del litigio.

De conformidad con la opinión de sus asesores jurídicos externos, la sociedad concesionaria no prevé ningún impacto material aún en caso de que se emita una resolución desfavorable puesto que se encuentra cubierto las pólizas de seguro en vigor.

Como consecuencia, no se ha registrado ninguna provisión alguna en relación a dicho riesgo.

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

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

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

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

La Sociedad considera, tras consultar con asesores jurídicos externos, que existen argumentos para sostener la postura de Cintra, por lo que no se ha registrado ninguna provisión en relación con este riesgo.

Litigios finalizados durante o antes de 2023

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

En junio de 2013, un grupo de entidades financieras que forman parte del sindicato bancario de la financiación del proyecto Radial 4 inició un procedimiento judicial ante el Juzgado de Primera Instancia nº 61 de Madrid contra los accionistas de la sociedad concesionaria, Cintra Infraestructuras SE y Sacyr Concesiones, S.L. Los accionistas de la concesionaria habían garantizado la aportación de capital contingente si se cumplían una serie de circunstancias establecidas en el correspondiente acuerdo de financiación del proyecto.

En concreto, el grupo de entidades financieras solicitó la ejecución de una garantía corporativa de 23 millones de euros constituida por los accionistas (de la que Cintra Infraestructuras, SE tenía una participación proporcional de 14,95 millones de euros), por un supuesto incumplimiento de determinadas ratios del acuerdo de financiación.

El Juzgado de Primera Instancia N.º 61 de Madrid desestimó la demanda, declarando que el sindicato bancario carecía de legitimación para solicitar que se ejecutara dicha garantía. El sindicato bancario interpuso contra esta decisión un recurso de apelación ante la Audiencia Provincial de Madrid, recurso que fue desestimado por la Audiencia Provincial de Madrid, quien confirmó la sentencia del Juzgado de Primera Instancia N.º 61 de Madrid. Las entidades financieras interpusieron un recurso extraordinario de infracción procesal ante el Tribunal Supremo, que fue admitido a trámite. Como consecuencia de esta admisión a trámite por parte del Tribunal Supremo, la Audiencia Provincial de Madrid entró a conocer sobre el fondo del asunto, y estimó el recurso interpuesto por el sindicato bancario.

Tras la resolución de la Audiencia Provincial de Madrid a favor del grupo de entidades financieras, Cintra Infraestructuras, SE y Sacyr Concesiones, S.L. presentaron un recurso de casación ante el Tribunal Supremo español el 10 de diciembre de 2020.

El 23 de octubre de 2023 se notificó a Cintra Infraestructuras SE el auto dictado por el Tribunal Supremo por el que se inadmitía el recurso de casación interpuesto el 10 de diciembre de 2020, deviniendo firme la sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid. En virtud de lo anterior, el 15 de noviembre de 2023 Cintra Infraestructuras SE pagó 14,95 millones de euros más 6,38 millones de euros en intereses devengados, que estaban totalmente provisionados. A día de hoy, únicamente quedan pendientes las costas legales solicitadas por las partes demandadas.

b) Litigios relacionados con el negocio de Construcción

La división de Construcción tiene abiertos varios procedimientos judiciales, relativos fundamentalmente a posibles defectos de construcción en las obras realizadas y a reclamaciones de responsabilidad civil. Tal y como se indica en la Nota 6.3, a 31 de diciembre de 2023 y 2022, respectivamente, se habían registrado provisiones a nivel global por importe de 68 millones de euros y 68 millones de euros, en relación con estos procedimientos. Las provisiones registradas para cada demanda no excedían los 10 millones de euros. La provisión para cada una de las demandas corresponde a la mejor estimación realizada por Ferrovial respecto al posible impacto de las mismas.

A continuación, se ofrece una descripción de los litigios más relevantes en lo que se refiere al importe.

Litigios en curso a diciembre de 2023

Negocio de Construcción en España:

En 2019 la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) abrió un expediente sancionador a Ferrovial Construcción S.A. y otras empresas constructoras por supuestos comportamientos contrarios a la libre competencia.

El 6 de julio de 2022, la CNMC dictó resolución declarando que Ferrovial Construcción S.A. había cometido una “infracción muy grave” del artículo 1 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia y del artículo 101 del Tratado de la Unión Europea e imponiendo una multa de 38,5 millones de euros.

El 4 de octubre de 2022, Ferrovial Construcción, S.A. presentó ante la Audiencia Nacional española un recurso contencioso-administrativo contra la resolución de la CNMC. En el escrito, también se solicitó la adopción de la medida cautelar de suspender su ejecución.

El 9 de diciembre de 2022, la Audiencia Nacional notificó el auto acordando suspender la mencionada resolución de la Sala de Competencia del Consejo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, suspensión que se mantendrá hasta la resolución del recurso contencioso-administrativo.

El Grupo considera que la probabilidad de que este litigio se resuelva de forma adversa es baja y, en consecuencia, no ha provisionado importe alguno por este concepto.

Proyecto D4R7 (Eslovaquia)

Hay dos procesos en curso:

Investigación penal por presuntos riesgos y daños medioambientales en relación con la explotación de parcelas en Jánošíková.

En junio de 2019, la Jefatura Provincial de la Policía Nacional en Bratislava (Eslovaquia) inició de oficio una investigación criminal contra D4R7 Construction s.r.o., la joint venture constituida para llevar a cabo el proyecto de construcción de la autopista D4R7 en Bratislava, conformada por Ferrovial y PORR (con participaciones del 65% y 35% en la joint venture, respectivamente). El motivo de la investigación son unos presuntos delitos de riesgo y daños al medio ambiente, tipificados como tal en el Código Penal eslovaco, por no haber obtenido presuntamente los permisos necesarios para excavar tierra en dos parcelas de Jánošíková, Eslovaquia. Los presuntos daños y perjuicios se cuantificaron en 8,7 millones de euros.

Las dos parcelas que necesitan los permisos medioambientales no forman parte de la traza de la obra de la autopista, aunque los materiales extraídos de las parcelas se utilizaron para construir el proyecto conforme a los acuerdos con los propietarios, los cuales no han sufrido ningún daño medioambiental. Los trabajos de excavación, que incluían obtener el consentimiento de los propietarios, así como los permisos medioambientales necesarios para extraer la tierra, se subcontrataron a una empresa local especializada en este tipo de trabajos.

La investigación sigue abierta, varias personas han sido imputadas y se han presentado varios escritos de defensa en respuesta a estos presuntos cargos. Asimismo, las autoridades eslovacas, en su calidad de investigador/fiscalía, y la joint venture, en su calidad de investigado/acusado, han presentado informes periciales. La joint venture presentó el último informe pericial en relación con la investigación en diciembre de 2022, tras lo cual la fiscalía presentó el expediente de la investigación ante el tribunal. Una vez revisado, el tribunal ha decidido devolver el expediente a la fiscalía al no haberse cumplido todos los requisitos legales para llevar el caso a juicio. Dicha decisión ha sido recurrida por la fiscalía encontrándose pendiente de decisión.

El Grupo considera improbable que la investigación genere algún riesgo, por lo que no se ha reservado ninguna provisión con respecto a este litigio.

Investigación penal por presuntos daños medioambientales y presencia de sustancias peligrosas en relación con la explotación de parcelas en Blatná na Ostrove

El 2 junio de 2023, el Presidium de la Policía del Centro Nacional de Tipos Especiales de Criminalidad, la división que investiga sustancias peligrosas y delitos contra el medio ambiente, presentó cargos contra D4R7 Construction s.r.o. por un presunto delito de “haber puesto en peligro y haber perjudicado el medio ambiente” infringiendo la Sección 300(1) del Código de Procedimiento Penal eslovaco. Los cargos alegan que, entre mayo y diciembre de 2018, D4R7 Construction s.r.o. causó daños medioambientales cuantificados en 6,6 millones de euros en determinadas parcelas de tierra protegidas ubicadas en Blatná na Ostrove al extraer más de 200.000 toneladas de tierra sin permiso. Los trabajos de excavación, así como los permisos medioambientales necesarios para extraer la tierra, se subcontrataron a una empresa local especializada en este tipo de trabajos. Aún no se ha fijado fecha para la vista. D4R7 impugna estos cargos y tiene la intención de presentar una respuesta oportuna.

El Grupo considera improbable que la investigación genere algún riesgo, por lo que no se ha reservado ninguna provisión con respecto a este litigio.

FBSerwis (Polonia)

El 1 de febrero de 2023, el Presidente y el Vicepresidente del Comité de Dirección de FBSerwis, S.A., una filial de Budimex, fueron detenidos en Varsovia, Polonia, por la Oficina Central Anticorrupción. Según la información facilitada públicamente por la Fiscalía Nacional polaca, las detenciones estaban relacionada con una investigación más amplia por presunto fraude fiscal y blanqueo de capitales, falsificación de facturas y soborno. Según estas fuentes públicas, más de una docena de personas han sido detenidas como parte de los procedimientos en curso, incluidos tres empleados de FBSerwis, S.A. El 28 de marzo de 2023, el consejo de supervisión de FBSerwis, S.A. decidió cesar al presidente y al vicepresidente del consejo de administración de dicho consejo de administración. Por tanto, FBSerwis, S.A. ha rescindido sus contratos de trabajo. La investigación está en curso y FBSerwis, S.A. está cooperando con las autoridades.

El consejo de administración de FBSerwis, S.A. no identifica actualmente ningún riesgo significativo para sus operaciones. Además, encargó a un bufete de abogados independiente la investigación de cualquier irregularidad relacionada con los hechos mencionados. Esta investigación ya ha concluido.

En mayo de 2023, el consejo de supervisión nombró un nuevo presidente del consejo de administración.

El consejo de administración de FBSerwis, S.A. ha establecido una oficina de control interno para supervisar el cumplimiento de sus políticas y procedimientos, que se han revisado y mejorado en 2023.

Habida cuenta de lo anterior, el consejo de administración de FBSerwis S.A. considera que, actualmente, no existe ninguna necesidad de ajustar los estados financieros en relación con estos sucesos. En opinión del asesor jurídico externo contratado por FBSerwis S.A., el riesgo de que la sociedad pudiera ser considerada responsable de los acontecimientos que se están investigando es remoto y se estima que no superará 1 millón de euros. Por tanto, a 31 de diciembre de 2023 no hemos reconocido ningún pasivo en nuestros estados financieros en relación con este asunto.

Proyecto Bucaramanga (Colombia)

En diciembre de 2023, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) de Colombia impuso una sanción a la Concesionaria por el proyecto Ruta del Cacao, que fluye «back-to-back» a la joint venture de construcción (CJV), en la cual Ferrovial Construcción tiene una participación del 70%, por retrasos en la finalización del segmento 8 (UF8) del proyecto. Esta sanción se ha recurrido. La multa impuesta asciende a aproximadamente 15 millones de dólares. El retraso en la finalización del UF8 se debe a las condiciones geológicas del terreno que no se podían prever y han provocado múltiples corrimientos de tierra. Estas condiciones están fuera del alcance de la Concesionaria, y de la CJV, en virtud del contrato de concesión con la ANI. Las partes han iniciado varios procedimientos, solicitando la nulidad de las sanciones impuestas, así como que se declare la fuerza mayor debido a los corrimientos de tierra. Si alguno de estos procedimientos tiene éxito, se declararían nulas las sanciones. El impacto de este retraso y del coste asociado, se ha tenido en cuenta en la provisión por pérdidas futuras en 2023 relativa a este proyecto.

Proyectos de la I-66 y de la I-285 (EE. UU.)

En 2015 el Departamento de Transporte de Georgia concedió el diseño y la construcción del proyecto de mejora de la I-285/SR-400 a North Perimeter Contractors, LLC, cuyo socio único es Ferrovial Construction US Corp.

En 2016, se adjudicó a FAM Construction, LLC (en la que Ferrovial Construction US Corp. tiene una participación del 70% y Allan Myers VA una participación del 30%) el diseño y la construcción del proyecto Interstate 66 Outside the Beltway.

Estos proyectos diseño-construcción están a punto de completarse, pero se han incurrido en pérdidas por acontecimientos imprevistos que escapan al control de los contratistas mencionados, como el impacto de la pandemia del Covid-19, los cambios en el alcance dirigidos por el cliente y los fenómenos climatológicos, entre otros. En consecuencia, los contratistas han interpuesto varias reclamaciones *upstream* para recuperar parte de los costes incurridos. Hasta la fecha, se han desestimado las reclamaciones, por lo que los respectivos contratistas han iniciado procesos de reclamación para recuperar las pérdidas en las que han incurrido.

Estas reclamaciones se han tenido en cuenta para calcular las provisiones por pérdidas futuras del grupo de conformidad con la NIIF 15.

c) Litigios de carácter fiscal

Litigios en curso a diciembre de 2023

Tal y como se indica en la Nota 6.3, Ferrovial tiene registradas en su balance provisiones de carácter fiscal por importe de 85 millones de euros, 200 millones de euros y 209 millones de euros a 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021, respectivamente.

Estas provisiones se corresponden fundamentalmente con litigios en curso derivados de las actas levantadas a raíz de inspecciones tributarias en España cuya cuota litigiosa asciende a 207 millones de euros, 332 millones de euros y 333 millones de euros correspondientes a 2023, 2022 y 2021, respectivamente, siendo los importes más significativos los relativos al impuesto sobre sociedades e IVA de los ejercicios 2002 a 2017.

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

El litigio más destacado es el procedimiento relativo a la amortización a efectos fiscales del fondo de comercio financiero derivado de las adquisiciones de Amey y Swissport. El 27 de septiembre de 2023, el Tribunal General de la Unión Europea dictó una resolución anulando la decisión de la Comisión Europea del 15 de octubre de 2014, que consideraba la amortización fiscal española del fondo de comercio financiero en relación con la adquisición indirecta de sociedades no residentes como una “ayuda estatal” incompatible con el Tratado de la UE. La resolución del Tribunal General de la Unión Europea estimó los recursos de España y de varias sociedades españolas, incluida Ferrovial, y determinó que la decisión de la Comisión Europea violó los principios de seguridad jurídica y de protección de la confianza legítima. La resolución fue recurrida por la Comisión Europea ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

El 14 de diciembre de 2023, la Comisión Europea presentó su recurso contra esta resolución ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (C-780/23 P). El procedimiento está abierto.

Dado que el Grupo considera que existen argumentos sólidos que justifican esta posición procesal en este proceso, no se ha registrado ninguna provisión a 31 de diciembre de 2023. Sin embargo, si no se produce una sentencia judicial favorable, habría un impacto negativo de 87,6 millones de euros en la cuenta de resultados del Grupo, correspondiente al Impuesto sobre Sociedades adicional de los ejercicios 2002-2022. El importe máximo a pagar en relación con un posible resultado adverso sería de 42 millones de euros, dado que el resto ya ha sido pagado por el Grupo. En caso de una resolución favorable, la Agencia Tributaria de España deberá reembolsar los importes inicialmente reclamados y pagados (45,6 millones de euros).

Inconstitucionalidad del Real Decreto-Ley 3/2016

El 18 de enero de 2024 el Tribunal Constitucional se pronunció en relación con el RDL 3/2016, que modificaba el impuesto sobre sociedades limitando la compensación de pérdidas netas de explotación (límite actual del 25% frente al 70% anterior al RDL), estableciendo además límites a la aplicación de deducciones por doble imposición y obligaciones imperativas, como la integración automática en la base imponible de las pérdidas por deterioro de participaciones accionariales deducidas en ejercicios anteriores.

La Sentencia del Tribunal Constitucional, publicada el 20 de febrero de 2024, resuelve que el uso del Real Decreto-Ley no resulta adecuado para modificar los elementos esenciales del Impuesto sobre Sociedades (IS), y que esta práctica incumple los requisitos constitucionales. Basándose en este fundamento, el Tribunal Constitucional anuló el RDL 3/2016, que se considera nulo de pleno derecho. La Sociedad ha interpuesto varias demandas en relación con su liquidación de Impuesto sobre Sociedades, correspondiente a los ejercicios fiscales 2016 a 2023, basándose en el mismo argumento.

Como resultado de la sentencia del Tribunal Constitucional, la Sociedad considera que es probable que obtenga una sentencia favorable, por lo que el importe esperado a recuperar por el Grupo en relación con los ejercicios 2016 a 2023 asciende a 37 millones de euros. La Sociedad no ha registrado impacto alguno en sus cuentas anuales consolidadas de 2023 ya que el RDL 3/2016 no era nulo a fecha 31 de diciembre de 2023 y, de acuerdo con la NIC 37.35, los activos contingentes sólo se contabilizan si su recuperabilidad se ha hecho prácticamente cierta en el ejercicio. El efecto total previsto afectaría a las cuentas anuales consolidadas de la Sociedad de 2024.

La Sociedad estima un impacto positivo adicional de 49 millones de euros de esta sentencia en su análisis de recuperabilidad de pérdidas fiscales para ejercicios posteriores a 2023, que también afectaría a los estados financieros consolidados de 2024 de la Sociedad. Cualquier cambio en la legislación puede tener un impacto en esta estimación.

Litigios finalizados durante o antes de 2023

El acuerdo de liquidación derivado del acta, por el concepto impuesto sobre sociedades español, ejercicio 2006

Existía un litigio en curso en relación con la liquidación del impuesto sobre sociedades español de 2006 del Grupo relativo a la aplicación de una deducción por actividades de exportación relacionadas con una inversión efectuada para adquirir la participación en la antigua BAA (ahora Heathrow Airport Holding Limited). El Grupo interpuso un recurso de casación ante el Tribunal Supremo contra el acuerdo de liquidación derivado del acta incoada a Ferrovial, por el concepto impuesto sobre sociedades, ejercicio 2006. El Grupo había registrado una provisión por importe de 119,2 millones de euros a 31 de diciembre de 2022. El 12 de septiembre de 2023, el Tribunal Supremo español falló a favor de Ferrovial.

La resolución resuelve la disputa de manera definitiva y declara la nulidad del acta de la inspección fiscal, por lo que la provisión registrada en las cuentas se liberó en 2023, afectando a los resultados financieros y al impuesto sobre sociedades.

6.5.2. Garantías

a) Avaluos bancarios y otras garantías otorgadas por compañías aseguradoras

En el desarrollo de sus actividades, el Grupo está sujeto a posibles riesgos, de materialización incierta, relativos a la responsabilidad que se deriva de la ejecución de los diversos contratos que constituyen la actividad de sus divisiones de negocio.

Para cubrir dicha responsabilidad, el Grupo tiene avales bancarios y otras garantías otorgadas por entidades aseguradoras. A 31 de diciembre de 2023, el saldo era de 8.533 millones de euros (8.093 millones de euros en 2022).

A continuación, se presenta una tabla desglosando el riesgo cubierto en cada área de negocio.

(Millones de euros)	Dic. 2023	Dic. 2022
Construcción	7.013	6.067
Autopistas	404	642
Aeropuertos	799	1.044
Infraestructuras Energéticas y Movilidad	66	81
Otros	251	258
Total actividades continuadas	8.533	8.093
TOTAL	8.533	8.093

Según el tipo de instrumento, los 8.533 millones de euros se desglosan en: i) 3.358 millones de euros correspondientes a avales otorgados por entidades financieras, ii) 4.507 millones de euros de garantías otorgadas por agencias de bonding y iii) 668 millones de euros en avales otorgados por compañías de seguros.

Estas garantías cubren frente a los clientes la responsabilidad por la correcta ejecución de los contratos de construcción o de prestación de servicios donde intervienen sociedades del Grupo; de este modo, si un proyecto no fuese llevado a cabo, la garantía sería ejecutada por el cliente.

A pesar del importe tan relevante de estas garantías, el impacto que de ellas se puede derivar es muy reducido, ya que las empresas del Grupo ejecutan los contratos conforme a lo acordado con los clientes, provisionando dentro de los resultados de cada uno de los contratos los posibles riesgos que se puedan derivar de su ejecución (Nota 6.3).

Por último, cabría indicar que, dentro del importe total de avales del Grupo de actividades continuadas recogido en la anterior tabla, 796 millones de euros garantizan las inversiones comprometidas en el capital de proyectos de infraestructuras, principalmente JFK-NTO (Nota 6.5.3).

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

Como anteriormente se ha comentado, en general existen garantías otorgadas entre empresas del Grupo para cubrir responsabilidades frente a terceros, bien sea por relaciones contractuales, comerciales o financieras.

Aunque este tipo de garantías no tienen efecto a nivel del Grupo consolidado, existen determinadas garantías otorgadas por sociedades ex proyecto a sociedades proyecto (Nota 1.1.2.) que deben tenerse en cuenta debido a la calificación de la deuda de proyectos como deuda sin recurso a los accionistas o con recurso limitado a las garantías proporcionadas (Nota b.1 garantías de capital contingente).

Igualmente existen otras garantías otorgadas a sociedades integradas por puesta en equivalencia que es relevante detallar (ver apartado b.2.).

b.1) Garantías otorgadas por sociedades ex proyectos a sociedades proyecto en relación con la deuda de estos últimos, que podrían implicar en el futuro desembolsos adicionales de capital si se llegasen a producir los eventos garantizados (Garantías de Capital Contingente).

Dentro de las garantías prestadas por sociedades ex proyecto a sociedades proyecto, existen dos tipos de garantías:

- Aquellas garantías que responden de la ejecución correcta del contrato de construcción o prestación de servicios y que se encuentran incluidas dentro de las mencionadas en la nota anterior (6.5.2.a).
- Aquellas que garantizan riesgos distintos de la correcta ejecución de los contratos de construcción y servicios, y podrían implicar en el futuro desembolsos adicionales de capital si llegan a producirse los eventos garantizados (algunas de las cuales se incluyen también en la nota 6.5.2.a) porque son garantías bancarias).

Este segundo bloque de garantías es objeto de desglose separado en este apartado ya que, como se menciona en la Nota 5.2. relativa a tesorería y equivalentes y deuda financiera, la deuda financiera de proyectos de infraestructuras es una deuda sin recurso a los accionistas o con recurso limitado a las garantías otorgadas. Por lo que es importante conocer aquellas garantías cuya ejecución, en el caso de cumplimiento del evento que las genere, podría implicar desembolsos en favor de las sociedades proyectos o titulares de su deuda distintos al capital o inversión comprometida mencionado en la Nota 6.5.3. Dichas garantías se denominan garantías de capital contingente.

A continuación, se desglosan las garantías vivas de esta naturaleza a 31 de diciembre de 2023 en favor de proyectos consolidados por Integración Global, detallando la sociedad beneficiaria, el concepto que cubre la garantía y su importe máximo. Cabe señalar que los importes que se indican son los que corresponden a Ferrovial:

SOCIEDAD BENEFICIARIA (PROYECTO)	CONCEPTO GARANTÍA	Dic. 2023
Conc. Prisiones Lledoners	Garantía técnica de restitución al banco en caso de resolución del contrato. No cubre en caso de insolvencia (falta de pago) o incumplimiento del Concedente	64
GARANTÍAS PROYECTOS CONSTRUCCIÓN		64
I-66	Garantía para cubrir sobrecostes del proyecto.	15
GARANTÍAS PROYECTOS AUTOPISTAS		15
Centella	Avales para cubrir la consecución de diferentes hitos y el pago de posibles multas durante el periodo de ejecución inicial. PCG para cubrir gap de liquidez hasta 20 millones de euros	35
GARANTÍAS PROYECTOS ENERGIA Y MOVILIDAD		35
Dalaman	Aval para cubrir los ratios de deuda	6
GARANTÍAS PROYECTOS AEROPUERTOS		6
TOTAL GARANTÍAS PROYECTOS INFRAESTRUCTURAS INTEGRACIÓN GLOBAL		120

A continuación se desglosan los importes relativos a las garantías de la misma naturaleza que corresponden al porcentaje de participación, en relación a la financiación de los proyectos de infraestructuras que se integran por puesta en equivalencia, cuya deuda, por lo tanto, no se integra en las Cuentas Anuales Consolidadas del Grupo.

SOCIEDAD BENEFICIARIA (PROYECTO)	CONCEPTO GARANTÍA	Dic. 2023
Serrano Park (Cintra)	Garantía para cubrir amortización de deuda	3
Extensión ETR	Garantía para cubrir sobrecostes del proyecto.	15
407 EXT PHASE II	Garantía para cubrir sobrecostes del proyecto.	8
TOTAL GARANTÍAS PROYECTOS INFRAESTRUCTURAS PUESTA EN EQUIVALENCIA		26

b.2) Otras garantías otorgadas a sociedades de plantas de tratamiento de residuos (Nota 3.2.)

El grupo "Thalia" opera en el Reino Unido cuatro plantas de tratamiento de residuos y generación de energía a partir de dicho tratamiento. Dichas plantas están siendo explotadas mediante contratos de concesión con las administraciones locales en los que se regula la construcción y posterior explotación. Cada una de estas plantas (Cambridge, North York, Milton Keynes y la isla de Wight) está en funcionamiento, y las instalaciones de recuperación de energía de la isla de Wight están en la fase de puesta en marcha. Los cuatro contratos de concesiones representan la mayoría de nuestras operaciones de gestión de residuos y vencen entre 2033 y 2042. Otros contratos de gestión de residuos actuales vencen antes, con inicio en 2024.

Hasta la fecha, dichas plantas estaban siendo explotadas por Thalia, que aún formaba parte de Amey, y por ello, las obligaciones sobre dichos contratos estaban garantizadas por Amey y por Cespa (Prezero a día de hoy), sociedad cabecera del negocio de tratamiento de residuos en España que fue vendida a un tercero en 2021. Dichos activos de Thalia fueron excluidos del perímetro de venta de Amey. Al haberse completado en diciembre de 2022 la venta de Amey, ya se había producido previamente el traspaso de dichos activos dentro del Grupo Ferrovial. En paralelo, se prevé que el traspaso de las garantías sobre el cumplimiento de obligaciones relativas a dichos activos se realizará a lo largo de 2024 a otras sociedades del Grupo.

El importe de las garantías otorgadas por diferentes empresas del grupo a los beneficiarios asciende a 358 millones de libras (322 millones de libras en 2022). En determinados escenarios puntuales como el fraude, mala conducta o abandono del activo, la garantía puede llegar a ser ilimitada.

En los últimos años, dichas plantas, especialmente en los casos de Milton Keynes e Isla de Wight, han tenido problemas tanto en la fase de construcción como en la fase de puesta a punto y explotación. A cierre del ejercicio 2023, el Grupo tenía reconocida una provisión por pérdidas futuras en relación a estas plantas por importe de 38 millones de libras (61 millones de libras a 31 de diciembre de 2022). Dicha provisión no incluye los gastos de estructura de dicho negocio que se estiman en una cifra de 8 millones de libras anuales.

b.3) Garantías otorgadas en los procesos de desinversión

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

Aquellas garantías que cumplen los requisitos establecidos en la normativa contable para su registro (NIC 37) han sido provisionadas al cierre del ejercicio. El importe de las provisiones dotadas por este concepto asciende a 22 millones de euros.

Destacan las siguientes garantías:

Litigio relativo al expediente sancionador abierto por la (CNMC) en relación al sector de mantenimiento de carreteras (ver el punto 6.5 de las Cuentas Anuales de Ferrovial de 2021):

En julio de 2019 la CNMC incoó expediente sancionador contra Ferroser Infraestructuras, S.A. (actualmente Serveo Infraestructuras, S.A.), así como contra otras empresas del sector, por supuestas prácticas anticompetitivas en licitaciones para la prestación de los servicios de conservación y explotación de la Red de Carreteras del Estado, convocadas por el Ministerio de Fomento.

En agosto de 2021 se notificó la Resolución del Consejo de la CNMC que declaró que había existido una infracción muy grave del art. 1 de la LDC y del 101 del TFUE. El Consejo le impuso una multa de 5,7 millones de euros.

Dicha resolución ha sido recurrida en vía contencioso-administrativa ante la Audiencia Nacional. En diciembre de 2021 se notificó la admisión a trámite del recurso. El 22 de febrero de 2022 se ha notificado Auto suspendiendo la resolución sancionadora, tanto en relación con la multa como con la prohibición de contratar. El 10 de mayo de 2022 la resolución sancionadora objeto de recurso se encuentra suspendida.

Ferroser Infraestructuras S.A (actual Serveo Infraestructuras, S.A.) es una de las sociedades que fue sido objeto de venta con motivo de la desinversión en el negocio de mantenimiento de Infraestructuras en España materializado el 31 de enero de 2022 y, por tanto, ya no es una sociedad controlada por Ferrovial, S.A.

Ferrovial otorgó una garantía al comprador en relación con este pleito de 6 millones de euros si bien por una duración limitada. Este importe ha sido provisionado.

Procedimientos fiscales

Se han concedido garantías a PREZERO en relación con diferentes procedimientos fiscales en curso. El importe de estas garantías, que se han provisionado, asciende a 5,9 millones de euros.

c) Garantías reales sobre activos propios

Las garantías reales sobre activos propios se describen en:

- Garantías sobre activos fijos (Nota 3.4)
- Garantías sobre depósitos o caja restringida (Nota 5.2).

d) Garantías recibidas de terceros.

A 31 de diciembre de 2023 Ferrovial cuenta con garantías recibidas de terceros por un total de 1.757 millones de euros (1.631 millones a 31 de diciembre de 2022), fundamentalmente provenientes de las sociedades de Ferrovial Construcción en Estados Unidos por un importe total de 1.326 millones de euros, Grupo Budimex por 161 millones de euros y resto de sociedades constructoras por 271 millones de euros, destacando las sociedades de Reino Unido por 114 millones de euros y Australia por 115 millones de euros.

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

6.5.3. Compromisos

Según se describe en la Nota 1.1., los proyectos de infraestructuras se llevan a cabo a través de contratos a largo plazo, en los que en la sociedad titular del proyecto en la que el Grupo participa, bien en exclusiva o con otros socios, consigue la deuda externa necesaria para su financiación sin recurso al accionista de los proyectos o con recurso limitado a las garantías otorgadas, en las condiciones señaladas en la Nota 5.2. Desde un punto de vista de gestión, Ferrovial solo considera los compromisos de inversión en el capital de dichos proyectos, ya que la inversión en los activos está financiada por la propia deuda de los mismos.

a) Compromisos de inversión

Los compromisos de inversión asumidos por el Grupo en relación a la aportación de capital en proyectos de infraestructuras son de 850 millones de euros (1.163 millones de euros en diciembre de 2022). La disminución producida durante el ejercicio 2023 tiene su origen, principalmente, en las inversiones realizadas por Ferrovial para aportar capital a la nueva Terminal Uno del aeropuerto JFK de Nueva York y a las autopistas estadounidenses. Los compromisos de inversión con respecto a la nueva Terminal Uno del Aeropuerto JFK de Nueva York a 31 de diciembre de 2023 ascendieron a 768 millones de euros (1.013 millones de euros en diciembre de 2022). Esta reducción relativa a los mismos, se ha compensado parcialmente con un aumento del capital comprometido en el negocio de Energía y Movilidad debido a los nuevos proyectos de transmisión en Chile.

A continuación se muestra un desglose de los compromisos de inversión asumidos por el Grupo en relación a los fondos propios de sus proyectos de infraestructuras:

(Millones de euros)	2024	2025	2026	2027	2028	2028 Y POSTERIOR	TOTAL
Autopistas	12	0	0	0	0	0	12
Energía y Movilidad	9	13	17	0	0	3	42
INVERSIONES PROYECTOS INFRAESTRUCTURAS INTEGRACIÓN GLOBAL	21	13	17	0	0	3	54
Autopistas	0	27	0	0	0	0	27
Aeropuertos	459	242	67	0	0	0	768
Construcción	1	0	0	0	0	0	1
INVERSIONES PROYECTOS INFRAESTRUCTURAS PUESTA EN EQUIVALENCIA	460	269	67	0	0	0	796
TOTAL INVERSIONES EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	481	282	84	0	0	3	850

Derivado del acuerdo de refinanciación de AGS, comentado en la nota 5.4.c.v, Ferrovial tiene también un compromiso de inyección a favor de AGS de hasta 15 millones de libras (50% capital - 50% deuda) sujeto al cumplimiento de ciertas condiciones de liquidez hasta el vencimiento del préstamo otorgado, que se producirá en 2024.

Adicionalmente, existen compromisos de inversión de hasta 41 millones de euros (53 millones de euros en diciembre de 2022) en inversiones realizadas en sociedades en las que Ferrovial tiene una participación minoritaria, y que desarrollan proyectos de innovación relacionados principalmente con energía y movilidad.

b) Compromisos medioambientales

Se considera actividad medioambiental cualquier operación cuyo propósito principal sea prevenir, reducir o reparar el daño sobre el medio ambiente.

Los gastos derivados de la protección y mejora del medio ambiente se imputan a resultados en el ejercicio en que se incurren, con independencia del momento en el que se produzca la corriente monetaria o financiera derivada de ellos.

Las provisiones relativas a responsabilidades probables o ciertas, litigios en curso e indemnizaciones u obligaciones pendientes de cuantía indeterminada de naturaleza medioambiental, no cubiertas por las pólizas de seguros suscritas, se constituyen en el momento del nacimiento de la responsabilidad o de la obligación que determina la indemnización o pago.

6.6. SISTEMAS RETRIBUTIVOS VINCULADOS A LA ACCIÓN

Plan de entrega de acciones vinculado a objetivos.

Los Consejeros Ejecutivos participan en un sistema de remuneración variable a largo plazo basado en los planes de entrega de acciones vinculado a objetivos, en los que también participan otros ejecutivos y profesionales clave del Grupo (el "LTVR"). Estos planes suelen estructurarse en ciclos plurianuales superpuestos (actualmente de tres años), otorgando "unidades" cada año, que pueden convertirse en acciones al final del periodo de devengo (actualmente de tres años) si se cumplen las métricas a las que está sujeto el LTVR. El LTVR se puede resumir de la siguiente forma:

El plan 2020-2022

- El plan 2020-2022 fue aprobado para los Consejeros Ejecutivos y otros directivos del Grupo por el Consejo de Ferrovial, S.A., el 19 de diciembre de 2019 y, en consecuencia, fue aprobado para los Consejeros Ejecutivos por la Junta General de Ferrovial, S.A., el 17 de abril de 2020.
- El Plan de Remuneración a Largo Plazo 2020-2022 (el "LTRP") establece la asignación de "unidades" que tienen el potencial de convertirse en acciones en 2020, 2021 y 2022. Estas acciones, si procede, se entregarán en el tercer aniversario de la asignación de las unidades correspondientes (es decir, 2023 para la asignación de 2020, 2024 para la asignación de 2021 y 2025 para la asignación de 2022).

- Las “unidades” otorgadas en virtud del LTRP 2020–2022 pueden convertirse en acciones si (i) los beneficiarios permanecen en la Sociedad durante un periodo de tres años desde la fecha en la que se otorgaron las unidades, salvo en circunstancias excepcionales tales como jubilación, invalidez o fallecimiento, y si (ii) se cumplen determinados objetivos vinculados a métricas internas o externas que reflejan aspectos económico-financieros y de creación de valor para la sociedad, según lo aprobado por el Consejo de Administración y en la Junta General de Ferrovial S.A.

El plan 2023-2025

- El LTRP 2023–2025 fue aprobado para los Consejeros Ejecutivos y otros directivos del Grupo por el Consejo de Ferrovial el 15 de diciembre de 2022. En consecuencia, tal y como exige la legislación española en materia de sociedades, el LTRP 2023–2025 para los directores ejecutivos fue aprobado por la Junta General de Ferrovial S.A., el 13 de abril de 2023.
- Este plan establece la asignación de “unidades”, que tienen el potencial de convertirse en acciones en 2023, 2024 y 2025. Estas acciones, si procede, se entregarán en el tercer aniversario de la asignación de las unidades correspondientes (es decir, 2026 para la asignación de 2023, 2027 para la asignación de 2024 y 2028 para la asignación de 2025).
- Las “unidades” otorgadas en virtud del LTRP 2023–2025 pueden convertirse en acciones si (i) los beneficiarios permanecen en la Sociedad durante un periodo de tres años desde la fecha en la que se otorgaron las unidades, salvo en circunstancias tales como jubilación, invalidez o fallecimiento, y si (ii) se cumplen determinados objetivos vinculados a métricas internas o externas que reflejan aspectos económico-financieros, creación de valor para la sociedad y objetivos ESG, según lo aprobado por el Consejo de Administración y en la Junta General de Ferrovial S.A.

Puesto que son aplicables a los Consejeros Ejecutivos, tanto el plan 2020–2022 como el plan 2023–2025, se sometieron posteriormente a aprobación por parte de la Junta General de Accionistas de Ferrovial International SE, ya que está relacionado con la aplicación de los planes tras la Fusión el 13 de junio de 2023.

El número de acciones vivas en relación a estos planes es, a 31 de diciembre de 2023, de 1.953.016 acciones.

El resumen de los movimientos en los sistemas retributivos vinculados a la acción durante los ejercicios 2023, 2022 y 2021 es el siguiente:

	2023	2022	2021
Número de acciones al inicio del ejercicio	1.782.127	2.054.531	2.468.724
Planes concedidos	653.611	702.675	909.578
Planes liquidados	-277.493	-356.958	-292.413
Renuncias y otros	-192.425	-526.552	-954.346
Acciones ejercitadas	-12.804	-91.569	-77.012
Número de acciones al final del ejercicio	1.953.016	1.782.127	2.054.531

Estos planes de entrega de acciones se detallan en la Nota 6.7 sobre retribuciones a los Consejeros Ejecutivos y miembros de la Alta Dirección.

El impacto en la cuenta de resultados registrado en el Grupo en relación con estos sistemas retributivos en 2023 ha supuesto un gasto de 11 millones de euros (8 millones de euros de gasto en 2022 y 9 millones de euros de ingreso en 2021) con contrapartida en patrimonio neto. La variación registrada en el efecto entre 2022 y 2021 se debe a que la reversión de la provisión realizada en el ejercicio para adecuar el gasto al grado de cumplimiento de dichos planes ha sido inferior (mayor grado de cumplimiento).

Valoración plan de entrega de acciones vinculado a objetivos.

Este plan se valora como un futuro, por lo que se descuenta al valor de la acción a fecha de otorgamiento el valor actual de los dividendos previstos hasta fecha de entrega, utilizando para dicho descuento una tasa de rentabilidad equivalente al coste medio de la deuda para el plazo de entrega de los mismos. Son liquidables en acciones y, por tanto, se valoran cuando se otorgan. El valor calculado inicialmente no se vuelve a estimar. Los importes relacionados se reconocen en el epígrafe «Gastos de personal» con contrapartida en reservas.

6.7. RETRIBUCIONES DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN Y DE LA ALTA DIRECCIÓN

6.7.1. La remuneración de los Administradores en su calidad de tales (es decir, por su pertenencia al Consejo)

El actual régimen retributivo de la Sociedad, regulado en el artículo 8.5 de sus Estatutos Sociales, consiste en la fijación por la Junta General de una cantidad anual máxima para el conjunto de los miembros del Consejo de Administración.

La Política de Remuneraciones de los Consejeros aprobada por la Junta General de Accionistas de la Sociedad el 13 de abril de 2023 (tal y como fue aprobada también por la Junta General de Ferrovial, S.A. celebrada el 13 de abril de 2023), que entró en vigor al completarse la fusión entre Ferrovial, S.A. y Ferrovial International SE (que pasó a denominarse Ferrovial SE), fijó el importe anual máximo de la remuneración de los Consejeros en 1.900.000 euro durante el periodo de vigencia de dicha Política.

La retribución de los Consejeros en su condición de tales se compone de: (i) una asignación fija, abonándose una parte trimestralmente y otra (la asignación fija complementaria) mediante un único pago al finalizar el ejercicio; y (ii) dietas por asistencia efectiva a las reuniones del Consejo y de sus Comisiones. La retribución queda vinculada a las funciones y responsabilidades atribuidas a cada Consejero, la pertenencia a Comisiones del Consejo y las demás circunstancias objetivas que el Consejo de Administración considere relevantes, garantizando su independencia y compromiso con el largo plazo.

Es la misma fecha en que se aprueban estos estados financieros, el Consejo de Administración aprueba un Informe de Remuneración que se publica en la página web de la Sociedad como parte del Informe de Gestión. Dicho informe describe con más detalle aspectos relativos a la política de remuneraciones de la Sociedad aplicable al ejercicio en curso, así como el resumen global de cómo se aplicó durante el ejercicio 2022. La tabla siguiente muestra la remuneración desglosada de los miembros del Consejo de Administración en su calidad de tales devengada durante los ejercicios 2023 y 2022.

Si, como consecuencia de un número de reuniones superiores al inicialmente previsto o por otro motivo, se superase el importe anual máximo total y conjunto, la diferencia se deducirá en primer lugar del importe de la asignación fija complementaria proporcionalmente a cada Consejero según su condición. De conformidad con los acuerdos adoptados por el Consejo de Administración, si el importe de las dietas por asistencia sumado al de los componentes fijos no alcanzara el referido importe anual máximo, la diferencia se distribuirá entre los Consejeros a prorrata del tiempo de su permanencia en el cargo durante el ejercicio, si el Consejo así lo decide. Esta distribución tuvo lugar en 2022 y 2023, sumándose al importe de la asignación fija complementaria.

La diferencia existente en los importes de las dietas por asistencia y la asignación fija complementaria en 2023 y 2022 obedece a que: (i) en 2023 hubo un mayor número de reuniones que en 2022; y (ii) la cuantía a distribuir entre los Consejeros a que se refieren las dos últimas frases del párrafo anterior ha sido superior en 2022.

Esta tabla no incluye la retribución percibida por los Consejeros Ejecutivos por el ejercicio de sus funciones ejecutivas en la Compañía, las cuales son desarrolladas en la nota 6.7.2.

CONSEJERO (Miles de euros)	ASIGNACIÓN FIJA	DIETAS	2023	
			ASIGNACIÓN FIJA COMPLEMENTARIA (a)	TOTAL
Rafael del Pino Calvo-Sotelo	35	119	99	253
Oscar Fanjul Martín	35	86	87	208
Ignacio Madridejos Fernández	35	60	53	148
María del Pino y Calvo-Sotelo	35	57	53	145
José Fernando Sánchez-Junco Mans	35	66	53	154
Philip Bowman	35	55	53	143
Hanne Birgitte Breinbjerg Sorensen	35	47	53	135
Bruno Di Leo	35	55	53	143
Juan Hoyos Martínez de Irujo	35	60	53	148
Gonzalo Urquijo Fernández de Araoz	35	62	53	150
Hildegard Wortmann	35	42	53	130
Alicia Reyes Revuelta	35	55	53	143
TOTAL	420	764	716	1.900

(a) Incluye el importe de la diferencia hasta el importe anual máximo de la remuneración de 2022 distribuida de manera proporcional entre los administradores.

(*) Los importes indicados se redondean.

CONSEJERO (Miles de euros)	ASIGNACIÓN FIJA	DIETAS	2022	
			ASIGNACIÓN FIJA COMPLEMENTARIA (a)	TOTAL
Rafael del Pino Calvo-Sotelo	35	103	107	245
Oscar Fanjul Martín	35	73	96	204
Ignacio Madridejos Fernández	35	51	61	148
María del Pino y Calvo-Sotelo	35	51	61	148
José Fernando Sánchez-Junco Mans	35	58	61	154
Philip Bowman	35	47	61	143
Hanne Birgitte Breinbjerg Sorensen	35	41	61	137
Bruno Di Leo	35	49	61	146
Juan Hoyos Martínez de Irujo	35	51	61	148
Gonzalo Urquijo Fernández de Araoz	35	54	61	150
Hildegard Wortmann	35	36	61	132
Alicia Reyes Revuelta	35	47	61	143
TOTAL	420	662	818	1.900

(a) Incluye el importe de la diferencia hasta el importe anual máximo de la remuneración de 2022 distribuida de manera proporcional entre los administradores.

(*) Los importes indicados se redondean.

6.7.2. Retribución individualizada de los consejeros ejecutivos

a) Retribuciones devengadas en los ejercicios 2023, 2022 y 2021

Los Consejeros que tenían la condición de Ejecutivos en 2023 devengaron la siguiente retribución por el ejercicio de sus funciones, independientemente de las retribuciones mencionadas en el apartado anterior.

	2023		
RETRIBUCIONES CONSEJEROS EJECUTIVOS * (miles de euros)	RAFAEL DEL PINO	IGNACIO MADRIDEJOS (2)	TOTAL
Retribución fija	1.500	1.313	2.813
Retribución variable	2.809	1.926	4.735
Primas S. Vida	10	5	15
Otras remuneraciones	3	13	16
Planes de acciones (1)	795	795	1.590
Total 2023	5.117	4.052	9.169

*Retribuciones por su condición de Consejeros Ejecutivos

(1) En marzo de 2023, se han abonado un número de acciones de acuerdo con el grado de cumplimiento de las unidades asignadas en 2020, una vez practicadas las retenciones correspondientes. Las acciones recibidas por Rafael del Pino e Ignacio Madridejos se comunicaron a la CNMV, organismo regulador español, el 13/3/2023 y el 9/3/2023, respectivamente (en ese momento, las acciones de Ferrovial sólo cotizaban en las Bolsa de España)

(2) 1.150 miles de euros hasta el 15 de junio de 2023 y 1.450 miles de euros a partir del 16 de junio de 2023.

La información relativa al ejercicio 2022 se presenta en la siguiente tabla:

	2022		
RETRIBUCIONES CONSEJEROS EJECUTIVOS * (miles de euros)	RAFAEL DEL PINO	IGNACIO MADRIDEJOS (2)	TOTAL
Retribución fija	1.500	1.150	2.650
Retribución variable	2.609	1.538	4.147
Primas S. Vida	10	5	15
Planes de acciones (1)	883	183	1.066
Total 2022	5.002	2.876	7.878

*Retribuciones por su condición de Consejeros Ejecutivos

(1) En marzo de 2022, se han abonado un número de acciones de acuerdo con el grado de cumplimiento de las unidades asignadas en 2019, una vez practicadas las retenciones correspondientes. Las acciones recibidas por D. Rafael del Pino se comunicaron a la CNMV el 21/3/2022 y las recibidas por D. Ignacio Madridejos el 17/3/2022.

(2) Durante 2022, se ha imputado a D. Ignacio Madridejos, la cantidad de 8 mil euros como retribución en especie correspondiente a un coche de empresa.

La información relativa al ejercicio 2021 se presenta en la siguiente tabla:

	2021		
RETRIBUCIONES CONSEJEROS EJECUTIVOS * (miles de euros)	RAFAEL DEL PINO	IGNACIO MADRIDEJOS (2)	TOTAL
Retribución fija	1.500	1.100	2.600
Retribución variable	2.275	1.283	3.558
Primas S. Vida	9	4	13
Planes de acciones (1)	490	0	490
Total 2021	4.274	2.387	6.661

*Retribuciones por su condición de Consejeros Ejecutivos

(1) En marzo de 2021, se han abonado un número de acciones de acuerdo con el grado de cumplimiento de las unidades asignadas en 2018, una vez practicadas las retenciones correspondientes. Se comunicó a la CNMV el 22/3/2021.

(2) Durante 2021, se ha imputado a D. Ignacio Madridejos, la cantidad de 8 mil euros como retribución en especie correspondiente a un coche de empresa

b) Sistemas retributivos vinculados a la acción

A continuación, se detallan los planes de retribución en acciones vinculados a objetivos cuyos derechos están pendientes de devengo:

PLAN CONSEJEROS EJECUTIVOS SITUACIÓN A 31.12.2023	UNIDADES	Nº DE DERECHOS DE VOTO		% Nº DE DERECHOS DE VOTO
	Asignación 2021	67.500	67.500	0,009%
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Asignación 2022	56.400	56.400	0,008%
	Asignación 2023	50.680	50.680	0,007%
	Asignación 2021	67.500	67.500	0,009%
Ignacio Madridejos Fernández	Asignación 2022	56.400	56.400	0,008%
	Asignación 2023	69.925	69.925	0,009%

6.7.3. Fondos y planes de pensiones o primas de seguros de vida

Al igual que en 2022, durante el ejercicio 2023 no se ha realizado aportación alguna en concepto de fondos o planes de pensiones a favor de antiguos o actuales miembros del Consejo de Administración de la Sociedad, ni por la pertenencia de los Consejeros de la Sociedad a otros consejos de administración y/o a la alta dirección de sociedades del Grupo y asociadas. De la misma forma, no se han contraído obligaciones por estos conceptos durante el año.

Por lo que se refiere al pago de primas de seguros de vida, la Sociedad tiene suscritas pólizas de seguro en cobertura del riesgo de fallecimiento (que supusieron en 2023 el pago de 15 miles de euros y 15 miles de euros en 2022), de las que son beneficiarios los Consejeros Ejecutivos. No se han satisfecho primas de seguros de vida por la pertenencia de los Consejeros de la Sociedad a otros consejos de administración y/o a la alta dirección de sociedades del Grupo y asociadas.

Finalmente, la Sociedad tiene contratado un seguro de responsabilidad civil cuyos asegurados son los administradores y directivos de las sociedades del Grupo cuya entidad dominante es la Sociedad. Entre dichos asegurados se encuentran los Consejeros de la Sociedad. La prima satisfecha en 2023 por el mencionado seguro asciende a 1.073 miles de euros (1.097 miles de euros en 2022).

6.7.4. Anticipos y créditos

A 31 de diciembre de 2023 no existían anticipos ni créditos a los Consejeros por parte de la Sociedad o por la pertenencia de éstos a otros consejos de administración y/o a la alta dirección de entidades del Grupo o asociadas.

6.7.5. Retribuciones de la Alta Dirección

Los miembros de la Alta Dirección de la Sociedad han devengado conjuntamente durante el ejercicio 2023 la siguiente retribución (*):

RETRIBUCIONES DE LA ALTA DIRECCIÓN (Miles de euros) (*)	2023	2022
Retribución fija	5.094	4.755
Retribución variable	5.534	4.822
Plan de entrega de acciones vinculado a objetivos	1.934	1.629
Retribución en tanto que miembros de órganos de administración de otras sociedades del grupo, multigrupo o asociadas	33	32
Primas de seguros	19	19
Otros (1)	486	0
Otros (2)	533	0
Total	13.633	11.257

(1) Separación de miembros del Comité no Directivo en 2023 (importe sujeto al impuesto sobre la renta de personas físicas).

(2) Pagos de expatriados

(*) La retribución media de la alta dirección no se desglosa por género con el objeto de conservar la confidencialidad de la retribución, ya que solo hay una mujer en este grupo.

La remuneración indicada corresponde a los titulares de los siguientes cargos: Secretario general, director financiero, director general de Recursos Humanos, director general de Construcción, director general de Aeropuertos, director general de Autopistas, director general de Infraestructuras Energéticas y Movilidad, director general de Sistemas de la Información e Innovación, director general de Auditoría Externa, director general de Comunicaciones y Responsabilidad Corporativa, director general de Estrategia, director general de Cumplimiento y riesgo y director general de sostenibilidad. La remuneración de los miembros de la alta dirección que han sido consejeros ejecutivos a la misma vez no se incluye, dado que se indica en la Nota 6.6.2.

Asimismo, la Sociedad tiene implantado un sistema de retribución flexible, denominado “Plan de Retribución Flexible”, que proporciona a los empleados la posibilidad de modificar de forma voluntaria su paquete retributivo de acuerdo a sus necesidades personales, sustituyendo parte de la retribución por la entrega de determinadas retribuciones en especie. Entre estos productos se incluye un seguro colectivo de vida y ahorro vinculado a jubilación. Los partícipes pueden solicitar que una parte de su retribución bruta anual sea satisfecha por la Compañía, en concepto de prima, a una póliza de seguro colectivo de vida y ahorro vinculado a jubilación. Por este concepto la alta dirección ha solicitado a la Sociedad aportaciones por valor de 71 miles de euros en sustitución de las retribuciones mencionadas en el cuadro anterior (en 2022, 39 miles de euros).

6.7.6. Otra información sobre la retribución

Los contratos entre la Sociedad y los miembros de la Alta Dirección contemplan de forma expresa el derecho a percibir las indemnizaciones establecidas en el artículo 56 del Estatuto de los Trabajadores en caso de despido improcedente.

Con la finalidad de fomentar su fidelidad y permanencia, se ha reconocido un esquema retributivo de carácter diferido a diez integrantes de la alta dirección, incluido un consejero ejecutivo. Este concepto consiste en una retribución extraordinaria que sólo se hará efectiva cuando ocurra alguna de las siguientes circunstancias:

- Desvinculación del Alto Directivo por mutuo acuerdo al alcanzar una determinada edad.
- Despido improcedente o abandono de la empresa a iniciativa de ésta sin mediar causa de despido, con anterioridad a la fecha en la que el Alto Directivo alcance la edad inicialmente acordada, si fuese de importe superior a la que resulte de la aplicación del Estatuto de los Trabajadores.
- Fallecimiento o invalidez del Alto Directivo.
- Para la cobertura de tal incentivo, la Sociedad anualmente realiza aportaciones a un seguro colectivo de ahorro, del que la propia Sociedad resulta ser tomador y beneficiario, cuantificadas según un determinado porcentaje de la retribución total dineraria de cada Alto Directivo. La cuantía de las aportaciones realizadas durante el ejercicio 2023 ha ascendido a 2.076 miles de euros (1.921 miles euros en 2022), de los que 527 miles de euros corresponden al Consejero Ejecutivo (461 miles de euros en 2022).

6.8. INFORMACIÓN SOBRE OPERACIONES CON PARTES VINCULADAS

Las operaciones con partes vinculadas se reportan siguiendo los estándares establecidos por la Norma Internacional de Contabilidad 24 ("NIC 24"). Las transacciones de naturaleza comercial que se han efectuado entre la Sociedad (o las sociedades del Grupo) y sus partes vinculadas durante los ejercicios 2023, 2022 y 2021 se desglosan a continuación, clasificándose en cuatro categorías: a) operaciones entre Ferrovial y sus administradores o alta dirección; b) operaciones entre sociedades dependientes de Ferrovial y los administradores y alta dirección de la Sociedad; y c) operaciones con empresas del Grupo y empresas puestas en equivalencia; d) operaciones entre las sociedades del Grupo.

Las operaciones realizadas por Ferrovial (o las sociedades de su Grupo) con partes vinculadas se llevan a cabo en el desarrollo ordinario de sus actividades o en condiciones de mercado normales.

En aquellos casos en que no es posible indicar el beneficio o pérdida de la transacción, por corresponder a la entidad o persona prestadora, se ha indicado esta circunstancia con un asterisco (*).

a) Operaciones entre Ferrovial y sus administradores o alta dirección

Esta sección incluye las operaciones realizadas entre empresas Ferrovial y sus administradores o miembros de la alta dirección, sus familiares cercanos o entidades en las que unos u otros tienen el control o el control conjunto. Para 2022 y 2021, conforme a la normativa aplicable en cada momento, se incluyen también en esta sección (i) las entidades en las que los consejeros ejecutivos de Ferrovial sean consejeros o altos directivos o los consejeros no ejecutivos de Ferrovial sean consejeros ejecutivos o altos directivos, (ii) o las entidades sobre las que los consejeros de Ferrovial puedan ejercer una influencia significativa. En el caso de las entidades mencionados en (i) y (ii), no se incluyen las transacciones ordinarias, realizadas en condiciones estándar para los clientes y sin importancia.

Si la parte vinculada tuvo esa consideración durante una parte del año, se indican las operaciones realizadas durante dicho periodo.

No hubo operaciones de este tipo en los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021.

b) Operaciones entre sociedades dependientes de Ferrovial, S.A y sus administradores o alta dirección

Esta sección incluye las operaciones realizadas entre empresas del Grupo y los administradores o miembros de la alta dirección de Ferrovial, o sus familiares cercanos o las entidades en las que unos u otros tienen el control o el control conjunto. Para 2022 y 2021, conforme a la normativa aplicable en cada momento, se incluyen también en esta sección las entidades en las que los consejeros ejecutivos de Ferrovial sean consejeros o altos directivos o los consejeros no ejecutivos de Ferrovial sean consejeros ejecutivos o altos directivos, o las entidades sobre las que los consejeros de Ferrovial puedan ejercer una influencia significativa. En el caso de estas entidades, no se incluyen las transacciones ordinarias realizadas en condiciones estándar para los clientes y sin importancia.

Si la parte vinculada a la Sociedad tuvo esa consideración durante una parte del año, se desglosan las operaciones realizadas durante dicho periodo.

En los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021, se realizaron las siguientes operaciones con partes vinculadas. En 2023, únicamente se detallan transacciones significativas.

A 31 de diciembre de 2023:

(Miles de euros)

NOMBRE/DENOMINACIÓN	OPERACIONES (1)	IMPORTE	BENEFICIO O PÉRDIDA	SALDO
Juan del Pino Fdez-Fontecha	Prestación de servicios	25	-12	27
Ignacio del Pino Fdez-Fontecha	Prestación de servicios	25	-12	27
Rafael del Pino Fdez-Fontecha	Prestación de servicios	25	-12	27

¹ Véase el punto 2.8.4.1 del apartado de Gobierno Corporativo sobre operaciones con conflictos de interés, incluido en el Informe de Gestión. En él se describen dos contratos suscritos con una sociedad del Grupo Ferrovial. El primero por una entidad controlada por el Presidente de la Sociedad y el segundo por determinados familiares cercanos del Presidente. Los importes ya facturados en 2023 en virtud de este último contrato figuran en el cuadro anterior.

A 31 de diciembre de 2022:

(Miles de euros)

NOMBRE/DENOMINACIÓN	OPERACIONES (2)	IMPORTE	BENEFICIO O PÉRDIDA	SALDO
D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Prestación de servicios	2	0	0
D ^a . María del Pino y Calvo-Sotelo	Prestación de servicios	5	1	0
Criu, S.L.	Prestación de servicios	1	0	0
Polan, S.A.	Recepción de servicios	-12	0	0
Polan, S.A.	Prestación de servicios	17	1	0

A 31 de diciembre de 2021:

(Miles de euros)

NOMBRE/DENOMINACIÓN	OPERACIONES	IMPORTE	BENEFICIO O PÉRDIDA	SALDO
D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Prestación de servicios	7	0	1
D ^a . María del Pino y Calvo-Sotelo	Prestación de servicios	6	1	0
Criu, S.L.	Prestación de servicios	17	1	2
Polan, S.A.	Prestación de servicios	159	1	59

c) Operaciones con sociedades puestas en equivalencia

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

(Millones de euros)	2023	2022	2021
Servicios recibidos	-3	-2	0
Servicios prestados	111	89	632
Gastos/Ingresos financieros netos	28	22	14
Deudas con partes vinculadas	23	28	21
Cuentas a cobrar de partes vinculadas	294	252	203

d) Operaciones entre empresas del Grupo

En esta sección se incluyen las operaciones efectuadas entre las empresas del Grupo en el desarrollo ordinario de sus actividades, en cuanto a su objeto y condiciones, y que no se han eliminado en la consolidación por la razón siguiente.

Como se explica detalladamente en la Nota 1.3.2., los saldos y transacciones relativos a obras de construcción realizadas por el área de construcción a favor de sociedades concesionarias de infraestructuras del grupo no son eliminadas en dicho proceso de elaboración de las cuentas anuales consolidadas puesto que, a nivel consolidado, este tipo de contratos se califican como contratos de construcción en los que las obras se entienden realizadas -a medida que están siendo ejecutadas- frente a terceros, ya que se considera que el titular final de la obra, tanto desde un punto de vista económico como jurídico, es la administración concedente.

En el ejercicio 2023, el área de construcción de Ferrovial ha facturado a dichas sociedades, por las obras realizadas y por anticipos relacionados con las mismas, la suma de 375.680 miles de euros (865.487 miles de euros en 2022 y 955.920 miles de euros en 2021), por los trabajos realizados y los anticipos correspondientes y, en este sentido, ha reconocido ventas por dicha obra por importe de 489.259 miles de euros (1.030.639 miles de euros en 2022 y 1.016.628 miles de euros en 2021).

En 2023 el resultado de estas operaciones atribuible a las participaciones de la Sociedad en las concesionarias en cuestión y no eliminado en el proceso de consolidación, neto de impuestos y participaciones no dominantes, asciende a -34.942 miles de euros. En 2022 asciende a -60.507 miles de euros y en 2021 a 5.748 miles de euros.

6.9. HONORARIOS AUDITORES

La tabla siguiente resume los honorarios de servicios profesionales prestados por Ernst & Young con respecto a los ejercicios 2023 y 2022.

Millones de euros	2023	2022
Honorarios por servicios de auditoría	13,53	4,79
Servicios recurrentes	8,54	4,79
Servicios no recurrentes	4,99	0,00
Honorarios por servicios relacionados con la auditoría	0,67	0,42
Honorarios de impuestos	0,00	0,01
Otros servicios distintos de auditoría	0,04	0,57

Los "Honorarios por servicios de auditoría" incluyen exclusivamente los servicios por la auditoría legal propiamente dicha:

- Estados financieros consolidados reglamentarios;
- Estados financieros estatutarios de las filiales,
- Estados financieros consolidados con arreglo a las normas del PCAOB por presentar ante la SEC;
- Revisión de los estados financieros consolidados semestrales realizada en junio.

Durante 2023, el contable principal también prestó servicios no recurrentes, que ascienden a 4.990 miles de euros, relacionados con el proceso de inscripción de la Sociedad en la SEC. En concreto, el auditor principal prestó servicios de auditoría conforme a las normas del PCAOB en relación con los estados financieros correspondientes a los ejercicios 2020, 2021 y 2022 incluidos en la declaración de inscripción en la SEC.

"Honorarios por servicios relacionados con la auditoría" son servicios de garantía y otros servicios que están razonablemente relacionados con la ejecución de la auditoría o la revisión de los estados financieros del Grupo. Esta categoría incluye honorarios relacionados con la elaboración de "comfort letters" para la deuda emitida y la verificación de la información no financiera, entre otras.

"Honorarios de impuestos" se refiere a los honorarios en los que se ha incurrido por cumplimiento fiscal, asesoramiento fiscal y planificación fiscal.

Las cifras de 2022 excluyen, a efectos comparativos, los honorarios de las sociedades que, como consecuencia de los procesos de desinversión, ya han salido del perímetro de Ferrovial.

Se requiere la aprobación del Comité de Auditoría y Control para los servicios distintos de los de auditoría prestados por el auditor externo.

6.10. ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE

Impacto del fallo sobre el Real Decreto-Ley 3/2016

El 18 de enero de 2024 el Tribunal Constitucional se pronunció en relación con el RDL 3/2016, que modificaba el impuesto sobre sociedades limitando la compensación de pérdidas netas de explotación (límite actual del 25% frente al 70% anterior al RDL), estableciendo además límites a la aplicación de deducciones por doble imposición y obligaciones imperativas como la integración automática en la base imponible de las pérdidas por deterioro de participaciones accionariales deducidas en ejercicios anteriores.

Según este anuncio, el fallo del Tribunal Constitucional resuelve que el uso del Real Decreto-Ley no resulta adecuado para modificar los aspectos esenciales del Impuesto sobre Sociedades (IS), y que esta práctica incumple los requisitos constitucionales. Basándose en este fundamento, el Tribunal Constitucional anuló el RDL 3/2016, que se considera nulo de pleno derecho. Ferrovial interpuso varias demandas en relación con el Impuesto sobre Sociedades correspondiente a los ejercicios fiscales 2016 a 2023 basándose en este mismo argumento

Como consecuencia del fallo del Tribunal Supremo, la Compañía espera obtener una sentencia favorable, siendo importe que el Grupo espera recuperar en relación con los ejercicios 2016 a 2022 37 millones de euros. La Compañía no ha registrado ningún impacto en los estados financieros consolidados de 2023, ya que el RDL 3/2016 no ha sido anulado a 31 de diciembre de 2023 y, de acuerdo con la IAS 37.35, los activos contingentes sólo se contabilizan si su recuperabilidad se ha hecho prácticamente cierta en el ejercicio. El efecto total esperado impactaría en las cuentas anuales consolidadas de 2024 de la Sociedad.

La Sociedad estima un impacto positivo adicional de 49 millones de euros de esta sentencia en su análisis de recuperabilidad de pérdidas fiscales para los ejercicios posteriores a 2023, que también afectaría a los estados financieros consolidados de la Sociedad de 2024. Cualquier cambio en la legislación puede tener un impacto en esta estimación

Programa de recompra de acciones

En relación con el programa de recompra de acciones propias de Ferrovial SE explicado en la Nota 5.1, a lo largo de 2024 se han adquirido 5.510.954 acciones propias a un precio medio de 34,45 euros por acción por un importe total de 189 millones de euros.

6.11. ANEXOS

Anexo I. Empresas dependientes (sociedades consolidadas por integración global) (millones de euros)

Entidad	Tipo	Empresa matriz	% Participación	Coste neto participación	Auditor
ACTIVIDADES CONTINUADAS					
CORPORACIÓN					
ESPAÑA (Domicilio Social: Madrid)					
Ferrovial Inversiones, S.A. (a)	Ferrovial SE		100,0%	67	
Ferrovial Emisiones, S.A. (a)	Ferrovial SE		100,0%	13	1
Ferrovial Corporación, S.A. (a)	Ferrovial SE		100,0%	5	1
Ferrofin, S.L. (a)	Ferrovial Construcción, S.A. (a)		52,0%	24	1
Ferrofin, S.L. (a)	Ferrovial SE		48,0%	22	1
Temaury, S.L. (a)	Ferrovial SE		100,0%	7	
Ferrovial 001, S.A. (a)	Ferrovial SE		100,0%	0	
Ferrovial 008, S.L.U (a)	Ferrovial SE		100,0%	0	
Ferrovial 009, S.L.U (a)	Ferrovial SE		100,0%	0	
Ferrovial 011, S.A	Ferrovial SE		100,0%	0	
Ferrovial 012, S.A	Ferrovial SE		100,0%	0	
Ferrovial 013, S.A	Ferrovial SE		100,0%	0	
Ferrovial 014, S.A	Ferrovial SE		100,0%	0	
Ferrovial 015, S.L.	Ferrovial SE		100,0%	0	
Ferrovial 016, S.L.	Ferrovial SE		100,0%	0	
Ferrovial 017, S.L.	Ferrovial SE		100,0%	0	
Ferrovial Venture VI, S.A.U. (a)	Ferrovial SE		100,0%	6	
Ferrovial Ventures, S.A.U. (a)	Ferrovial SE		100,0%	15	
Pilum, S.A.	P Ferrovial SE		94,1%	1	
REINO UNIDO (Domicilio Social: Oxford)					
Ferrocop UK Ltd.	Ferrovial SE		100,0%	1	1
REINO UNIDO (Domicilio Social: Londres)					
Ferrovial Ventures, Ltd.	Ferrovial SE		100,0%	7	1
Ferrovial Services UK, Ltd.	Ferrovial EG SE		100,0%	0	
Thalia Waste Treatment B.V.	Ferrovial SE		100,0%	1	
IRLANDA (Domicilio Social: Dublín)					
Landmille, Ltd	Ferrovial SE		100,0%	5	3
LUXEMBURGO (Domicilio Social: Luxemburgo)					
Krypton RE, S.A.	Ferrovial SE		100,0%	8	1
PAÍSES BAJOS (Domicilio Social: Ámsterdam)					
Ferrovial Netherlands B.V.	Ferrovial SE		100,0%	105	1
Ferrovial Services Netherlands B.V.	Ferrovial SE		100,0%	14	2
Ferrovial Ventures Netherlands B.V.	Ferrovial SE		100,0%	9	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Austin)					
Ferrovial Holding US Corp	Cintra Infrastructures, SE		100,0%	3.228	
Landmille US LLC	Ferrovial Holding US Corp		100,0%	0	3
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Wilmington)					
Ferrovial IT US, LLC	Ferrovial Holding US Corp		100,0%	0	
CONSTRUCCIÓN					
ALEMANIA (Domicilio Social: Colonia)					
Budimex Bau GmbH	Budimex, S.A.		100,0%	5	1
RailBX GmbH	Budimex, S.A.		100,0%	0	1
ARABIA SAUDITA (Domicilio Social: Riad)					
Ferrovial Agroman Company	Ferrovial Construcción, S.A. (a)		97,5%	3	7
AUSTRALIA (Domicilio Social: Sídney)					

**CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS
FERROVIAL S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

Entidad	Tipo	Empresa matriz	% Participación	Coste neto participación	Auditor
Ferrovial Construction (Australia) PTY LTD		Ferrovial Construction Holdings Ltd	100,0%	-4	1
BRASIL (Domicilio Social: Bela Vista, Sao Paulo)					
Constructora Ferrovial Ltd. (Brasil)		Ferrovial Construction International SE	100,0%	1	
CANADÁ (Domicilio Social: Alberta)					
Webber Infrastructure Management Alberta Ltd		Webber Infrastructure Management Canada Holdings Ltd	100,0%	0	
CANADÁ (Domicilio Social: Markham - Ontario)					
Ferrovial Construction CANADA Inc.		Ferrovial Construction International SE	100,0%	66	1
Webber Infrastructure Management Canada Ltd		Webber Infrastructure Management Canada Holdings Ltd	100,0%	11	
Webber Infrastructure Management Ontario Limited		Webber Infrastructure Management Canada Holdings Ltd	100,0%	30	
CANADÁ (Domicilio Social: Toronto)					
Webber Infrastructure Management Canada Holdings Ltd		Ferrovial Construction International SE	100,0%	6	5
CHILE (Domicilio Social: Santiago de Chile)					
Constructora Ferrovial Ltda.		Ferrovial Empresa Constructora Ltda.	97,2%	0	1
Ferrovial Construcción Chile S.A.		Ferrovial Empresa Constructora Ltda.	100,0%	33	1
Ferrovial Empresa Constructora Ltda.		Ferrovial Construction International SE	100,0%	24	1
Siemsa Chile S.p.A.		Siemsa Industria S.A. (a)	100,0%	0	1
COLOMBIA (Domicilio Social: Bogotá)					
Ferrovial Construcción Colombia, S.A.S		Ferrovial Construction International SE	100,0%	0	
ESLOVAQUIA (Domicilio Social: Bratislava)					
Budimex Slovakia s.r.o.		Budimex, S.A.	100,0%	0	1
D4R7 Construction S.R.O.		Ferrovial Construction Slovakia S.R.O.	65,0%	3	3
Ferrovial Construction Slovakia S.R.O.		Ferrovial Construction Holdings Ltd	99,0%	9	3
ESPAÑA (Domicilio Social: Barcelona)					
Conc. Prisiones Lledoners, S.A. (a)	P	Ferrovial Construcción, S.A. (a)	100,0%	16	1
ESPAÑA (Domicilio Social: Bilbao)					
Cadagua, S.A. (a)		Ferrovial Construcción, S.A. (a)	100,0%	87	1
ESPAÑA (Domicilio Social: Madrid)					
Cocsa, S.A. (a)		Ferrovial Construcción, S.A. (a)	100,0%	8	1
Ditecpesa, S.A. (a)		Ferrovial Construcción, S.A. (a)	100,0%	1	1
Ferroconservación, S.A. (a)		Ferrovial Construcción, S.A. (a)	99,0%	20	1
Ferrovial Construcción, S.A. (a)		Ferrovial SE	100,0%	711	1
Ferrovial Medio Ambiente y Energía, S.A. (a)		Ferrovial Construcción, S.A. (a)	100,0%	1	
Ferrovial Railway S.A. (a)		Ferrovial Construcción, S.A. (a)	98,8%	0	
Siemsa Control y Sistemas S.A.U. (a)		Siemsa Industria S.A. (a)	99,0%	1	1
Siemsa Industria S.A. (a)		Ferrovial Construcción, S.A. (a)	99,0%	16	1
Urbaoeste, S.A. (a)		Ferrovial Construcción, S.A. (a)	99,0%	0	
Cimentaciones Especiales y Estructurales CIMSA, S.A.		Ferrovial Construcción, S.A. (a)	99,0%	0	
Arena Recursos Naturales, S.A.U. (a)		Ferrovial Construcción, S.A. (a)	100,0%	0	
ESPAÑA (Domicilio Social: Zaragoza)					
Depusa Aragón S.A. (a)	P	Ferrovial Construcción, S.A. (a)	42,3%	2	1
Depusa Aragón S.A. (a)	p	Cadagua, S.A. (a)	51,7%	2	1
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Atlanta)					
Ferrovial Construction East, LLC		Ferrovial Construction US Corp.	100,0%	457	

**CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS
FERROVIAL S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

Entidad	Tipo	Empresa matriz	% Participación	Coste neto participación	Auditor
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Austin)					
Cadagua US LLC	Ferrovia Construction US Holding Corp.		100,0%	14	
Cintra ITR LLC	Ferrovia Construction US Corp.		44,0%	3	1
Ferrovia Agroman 56, LLC	Ferrovia Construction Texas, LLC		100,0%	35	
Ferrovia Agroman Indiana, LLC	Ferrovia Construction US Corp.		100,0%	0	
Ferrovia Construction Texas, LLC	Ferrovia Construction US Corp.		100,0%	158	
Ferrovia Construction US Corp.	Ferrovia Construction US Holding Corp.		100,0%	453	1
Ferrovia Construction US Holding Corp.	Ferrovia Holding US Corp.		100,0%	1.002	1
Grand Parkway Infrastructure LLC	DBW Construction LLC		30,0%	0	1
Grand Parkway Infrastructure LLC	Ferrovia Construction Texas, LLC		40,0%	0	1
Ferrovia Energy Solutions, LLC	Ferrovia Construction US Holding Corp.		100,0%	0	
Servicios (Delaware) Inc.	Webber Infrastructure Management Holding US Corp		100,0%	35	
Webber Infrastructure Management US Inc.	Servicios (Delaware) Inc.		100,0%	255	1
Webber Infrastructure Management Inc.	Webber Infrastructure Management US		100,0%	39	1
Webber Infrastructure Management Holding US Corp	Ferrovia Holding US Corp		100,0%	31	1
Ferrovia Construcción JFK T1 LLC	Ferrovia Construction US Corp.		100,0%	0	
Tecpresa Structural Solutions, LLC	Ferrovia Construction US Holding Corp.		100,0%	0	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Charlotte)					
Sugar Creek Construction LLC	Ferrovia Construction East, LLC		70,0%	64	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Dallas)					
Trinity Infrastructure LLC	DBW Construction LLC		40,0%	0	
Trinity Infrastructure LLC	Ferrovia Construction Texas, LLC		60,0%	0	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Fort Worth)					
North Tarrant Infrastructures	DBW Construction LLC		25,0%	0	1
North Tarrant Infrastructures	Ferrovia Construction Texas, LLC		75,0%	0	1
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Georgia)					
North Perimeter Contractors LLC	Ferrovia Construction East, LLC		100,0%	39	1
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Katy)					
52 Block Builders	Webber Commercial Construction, LLC		100,0%	0	1
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Los Angeles)					
California Rail Builders	Ferrovia Construction West, LLC		80,0%	0	1
Ferrovia Construction West, LLC	Ferrovia Construction US Corp.		100,0%	0	1
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: North Richland Hills)					
Bluebonnet Contractor, LLC	DBW Construction LLC		40,0%	0	
Bluebonnet Contractor, LLC	Ferrovia Construction Texas, LLC		60,0%	0	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: The Woodlands)					
DBW Construction LLC.	Webber, LLC		100,0%	40	1
PLW Waterworks LLC	Cadagua US, LLC		50,0%	2	1
PLW Waterworks LLC	Webber, LLC		50,0%	2	1
Webber Materials, LLC	Webber Equipment & Materials LLC		100,0%	88	1
Webber, LLC	Ferrovia Construction US Holding Corp.		100,0%	584	1
Webber Barrier Services	Webber, LLC		100,0%	5	1
Webber Commercial Construction LLC	Webber, LLC		100,0%	6	1

CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS
FERROVIAL S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Entidad	Tipo	Empresa matriz	% Participación	Coste neto participación	Auditor
Webber Equipment & Materials LLC	Webber, LLC		100,0%	227	1
Webber Management Group LLC	Webber Equipment & Materials LLC		100,0%	41	1
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Virginia)					
FAM Construction LLC (I-66)	Ferrovial Construction US Corp.		70,0%	240	1
FRANCIA (Domicilio Social: París)					
Ferrovial Construction France, S.A.	Ferrovial Construction International SE		100,0%	13	
PAÍSES BAJOS (Domicilio Social: Ámsterdam)					
Ferrovial Construction International SE	Ferrovial SE		100,0%	237	1
IRLANDA (Domicilio Social: Dublín)					
Ferrovial Construction Ireland Ltd	Ferrovial Construction Holdings Ltd		100,0%	8	2
MÉXICO (Domicilio Social: México DF)					
Cadagua Ferr. Industrial MEXICO	Cadagua, S.A. (a)		75,0%	0	
Cadagua Ferr. Industrial MEXICO	Ferrovial Medio Ambiente y Energía, S.A. (a)		25,0%	0	
NUEVA ZELANDA (Domicilio Social: Wellington)					
Ferrovial Construction (New Zealand) Limited	Ferrovial Construcción Australia PTY LTD		100,0%	1	
PERÚ (Domicilio Social: Lima)					
Ferrovial Construcción Perú, S.A.C.	Ferrovial Construction International SE		100,0%	0	
POLONIA (Domicilio Social: Cracovia)					
Mostostal Kraków S.A.	Budimex, S.A.		100,0%	3	1
Mostostal Kraków Energetyka sp. z o.o.	Mostostal Kraków SA		100,0%	0	
POLONIA (Domicilio Social: Kamieńsk)					
FBSerwis Kamieńsk Sp. z o.o.	FBSerwis SA		80,0%	8	1
POLONIA (Domicilio Social: Kąty Wrocławskie)					
FBSerwis Wrocław Sp. z o.o.	FBSerwis SA		100,0%	21	1
POLONIA (Domicilio Social: Ścinawka Dolna)					
FBSerwis Dolny Śląsk Sp. z o.o.	FBSerwis SA		100,0%	6	1
POLONIA (Domicilio Social: Tarnów)					
FBSerwis Karpatia Sp. z o.o.	FBSerwis SA		100,0%	5	1
POLONIA (Domicilio Social: Varsovia)					
Budimex, S.A.	Ferrovial Construction International SE		50,1%	83	1
Budimex Mobility, S.A.	Budimex, S.A.		100,0%	3	1
WM Serwis, S.A.	Budimex, S.A.		100,0%	0	1
BXF Energia SP. z o.o.	Budimex, S.A.		51,0%	8	1
Budimex Budownictwo Sp. z o.o.	Budimex, S.A.		100,0%	0	1
Budimex Kolejnictwo SA	Budimex, S.A.		100,0%	19	1
Budimex Parking Wrocław Sp. z o.o.	Budimex, S.A.		51,0%	1	1
FBSerwis SA	Budimex, S.A.		100,0%	68	1
JZE Sp. z o.o.	FBSerwis SA		100,0%	1	1
Zakład, Przetworstwa Odpadów Zawisty Sp. Z.o.o.	JZE Sp. z.o.o.O		100,0%	6	
PPHUH Konstralex Sp. z.o.o.	Mostostal Kraków SA		100,0%	0	
Green Waste Management 1 S.P. Z.o.o.	FBSerwis SA		100,0%	0	1
Green Waste Management S.P. Z.o.o.	FBSerwis SA		100,0%	0	1

**CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS
FERROVIAL S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

Entidad	Tipo	Empresa matriz	% Participación	Coste neto participación	Auditor
Green Waste Management S.P. Z.o.o.	FBSerwis SA		100,0%	0	1
Green Waste Management S.P. Z.o.o.	FBSerwis SA		100,0%	0	1
Green Waste Management S.P. Z.o.o.	FBSerwis SA		100,0%	0	1
Green Waste Management S.P. Z.o.o.	FBSerwis SA		100,0%	0	1
REPÚBLICA CHECA (Domicilio Social: Praga)					
Budimex Construction Prague S.P.O.	Budimex, S.A.		100,0%	0	1
PUERTO RICO (Domicilio Social: San Juan)					
Ditecpesa PR, LLC	Ferrovial Construction International SE		100,0%	1	
Ferrovial Construcción Puerto Rico, LLC	Ferrovial Construction International SE		100,0%	25	
REINO UNIDO (Domicilio Social: Londres)					
Ferrovial Construction (UK) Limited	Ferrovial Construction Holdings Ltd		100,0%	31	1
Ferrovial Construction Holdings Limited	Ferrovial Construction International SE		100,0%	31	1
FC Civil Solutions Limited	Ferrovial Construction Holdings Ltd		100,0%	0	1
AUTOPISTAS					
ESPAÑA (Domicilio Social: Madrid)					
Cintra Infraestructuras España, S.L. (a)	Ferrovial, SE		100,0%	155	1
Cintra Infraestructuras Irlanda, S.L.U. (a)	Cintra Global SE		100,0%	3	1
Cintra Inversora Autopistas de Cataluña, S.L. (a)	P Cintra Infraestructuras España S.L. (a)		100,0%	0	1
Inversora Autopistas de Cataluña, S.L. (a)	P Cintra Inversora Autopistas de Cataluña, S.L. (a)(a)		100,0%	0	1
Cintra Inversiones, S.L.U. (a)	Cintra Infraestructuras España S.L. (a)		100,0%	46	
Cintra Servicios de Infraestructuras, S.A. (a)	Cintra Infraestructuras España S.L. (a)		100,0%	24	1
Autopista Alcalá-O'Donnell, S.A. (a)	Cintra Infraestructuras España S.L. (a)		100,0%	15	
Autovía de Aragón, Sociedad Concesionaria, S.A.	P Cintra Infraestructuras España S.L. (a)		30,0%	12	2
Pilum, S.A.	P Cintra Infraestructuras España S.L. (a)		2,1%	0	2
Ferrovial Aravia, S.A.	P Cintra Infraestructuras España S.L. (a)		30,0%	1	1
Cintra Desarrollo España, S.L.	Cintra Global SE		100,0%	0	
ESPAÑA (Domicilio Social: Barcelona)					
Autema, S.A. (a)	P Inversora Autopistas de Cataluña, S.L. (a)		76,3%	414	1
AUSTRALIA (Domicilio Social: Melbourne)					
Cintra OSARS (Western) Holdings Unit Trust	Cintra OSARS Western Ltd		100,0%	23	
Cintra OSARS Western Unit Trust	Cintra OSARS (Western) Holdings Unit Trust		100,0%	-3	
AUSTRALIA (Domicilio Social: Sídney)					
Cintra Developments Australia PTY, Ltd	Cintra Infrastructures UK Ltd		100,0%	1	1
Cintra OSARS (Western) Holdings PTY Ltd	Cintra OSARS Western Ltd		100,0%	0	1
Cintra OSARS Western PTY Ltd	Cintra OSARS (Western) Holdings PTY Ltd		100,0%	0	1
CANADÁ (Domicilio Social: Toronto)					
Cintra 407 East Development Group Inc	407 Toronto Highway B.V.		100,0%	2	
Cintra OM&R 407 East Development Group Inc	407 Toronto Highway B.V.		100,0%	0	
Cintra 4352238 Investments INC	407 Toronto Highway B.V.		100,0%	12	
Blackbird Maintenance 407 Cintra GP Inc	407 Toronto Highway B.V.		100,0%	1	
Blackbird Infrastructure 407 Cintra GP Inc	407 Toronto Highway B.V.		100,0%	0	
COLOMBIA (Domicilio Social: Bogotá)					
Cintra Infraestructuras Colombia, S.A.S. (a)	Cintra Global SE		100,0%	18	1
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Austin)					

**CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS
FERROVIAL S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

Entidad	Tipo	Empresa matriz	% Participación	Coste neto participación	Auditor
Cintra Holding US Corp		Ferrovial Holding US Corp	96,8%	1.292	
Cintra Texas Corp		Cintra Holding US Corp	100,0%	-22	
Cintra US Services LLC		Cintra Texas Corp	100,0%	1	
Cintra ITR LLC		Cintra Holding US Corp	49,0%	0	
Cintra LBJ LLC		Cintra Holding US Corp	100,0%	303	
Cintra NTE LLC		Cintra Holding US Corp	100,0%	240	
Cintra NTE Mobility Partners Segments 3 LLC		Cintra Holding US Corp	100,0%	282	
Cintra Toll Services LLC		Cintra Holding US Corp	100,0%	0	
Cintra I-77 Mobility Partners LLC		Cintra Holding US Corp	100,0%	142	
Cintra 2 I-77 Mobility Partners LLC (2)		Cintra Holding US Corp	100,0%	66	
Cintra 2 I-66 Express Mobility Partners		Cintra Holding US Corp	100,0%	679	
I-66 Express Mobility Partners Holdings LLC	p	Cintra 2 I-66 Express Mobility Partners	50,0%	679	
I-66 Express Mobility Partners LLC	p	I-66 Express Mobility Partners Holdings LLC	100,0%	1.437	
Cintra 3I-66 Express Mobility Partners LLC		Cintra Holding US Corp	100,0%	200	
Cintra 3 I-77 Mobility Partners LLC		Cintra Holding US Corp	100,0%	104	
Cintra Digital Business Ventures LLC	p	Cintra Holding US Corp	100,0%	0	
Ferrovial Energy US, LLC		Ferrovial Holding US Corp	100,0%	0	
Ferrovial Energy US 1, LLC		Ferrovial Energy US, LLC	100,0%	0	
Cintra North Corridor Transit Partners LLC		Cintra Holding US Corp	100,0%	0	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Charlotte)					
I-77 Mobility Partners Holding LLC	p	Cintra I-77 Mobility Partners LLC	50,1%	108	
I-77 Mobility Partners Holding LLC	p	Cintra 2-I77 Mobility Partners Holding LLC	15,0%	68	
I-77 Mobility Partners Holding LLC	p	Cintra 3-I77 Mobility Partners Holding LLC	7,1%	104	
I-77 Mobility Partners LLC	p	I-77 Mobility Partners Holding LLC	100,0%	218	1
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Dallas)					
LBJ Infrastructure Group Holding LLC	p	Cintra LBJ LLC	54,6%	302	
LBJ Infrastructure Group LLC	p	LBJ Infrastructure Group Holding LLC	100,0%	521	1
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: North Richland Hills)					
NTE Mobility Partners Holding LLC	p	Cintra NTE LLC	63,0%	240	1
NTE Mobility Partners LLC	p	NTE Mobility Partners Holding LLC	100,0%	322	1
NTE Mobility Partners Segments 3 Holding LLC	p	Cintra NTE Mobility Partners Segments 3 LLC	53,7%	276	1
NTE Mobility Partners Segments 3 LLC	p	NTE Mobility Partners Segments 3 Holding LLC	100,0%	436	1
PAÍSES BAJOS (Domicilio Social: Ámsterdam)					
Cintra Infrastructures SE		Ferrovial SE	100,0%	3.033	1
Cintra Global SE		Ferrovial SE	100,0%	3.242	1
407 Toronto Highway B.V.		Cintra Global SE	100,0%	2.664	2
Cintra INR Investments B.V.		Cintra Global SE	100,0%	369	5
Cintra Latam Highways B.V.		Cintra Global SE	100,0%	1	
INDIA (Domicilio Social: Mumbai)					
Cintra India Private Limited		Cintra INR Investments BV	99,9%	0	1
IRLANDA (Domicilio Social: Dublín)					
Financinfrastructures, Ltd		Cintra Global SE	100,0%	32	1
Cinsac, Ltd		Cintra Infraestructuras IRELAND, S.L.U. (a)	100,0%	1	1
PORTUGAL (Domicilio Social: Lisboa)					

**CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS
FERROVIAL S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

Entidad	Tipo	Empresa matriz	% Participación	Coste neto participación	Auditor
Vialivre, S.A.	p	Cintra Infrastructures SE	84,0%	0	1
REINO UNIDO (Domicilio Social: Londres)					
Cintra Silvertown Ltd		Cintra Infrastructures UK Ltd	100,0%	1	1
REINO UNIDO (Domicilio Social: Oxford)					
Cintra Infrastructures UK Ltd		Cintra Global SE	100,0%	42	1
Cintra Toowoomba Ltd		Cintra Infrastructures UK Ltd	100,0%	5	1
Cintra UK I-77 Ltd		Ferrovial Holding US Corp	100,0%	0	1
Cintra Slovakia Ltd		Cintra Global SE	100,0%	1	1
Cintra OSARS Western Ltd		Cintra Infrastructures UK Ltd	100,0%	23	1
CHILE (Domicilio Social: Santiago de Chile)					
Cintra Infraestructuras Chile, S.p.A		Cintra Global SE	100,0%	0	
AEROPUERTOS					
ESPAÑA (Domicilio Social: Madrid)					
Ferrovial Aeropuertos España, S.A. (a)		Ferrovial SE	100,0%	43	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Austin)					
Ferrovial Airports Holding US Corp		Ferrovial Holding US Corp	100,0%	325	
Ferrovial Vertiports US LLC		Ferrovial Airports Holding US Corp	100,0%	8	
Ferrovial Vertiports Florida LLC	p	Ferrovial Vertiports US LLC	100,0%	1	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Denver)					
Ferrovial Airports O&M Services LLC		Ferrovial Airports Holding US Corp	100,0%	0	
Ferrovial Airports US Terminal One LLC.		Ferrovial Airports Holding US Corp	100,0%	265	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Nueva York)					
MARS NTO LLC.		Ferrovial Airports US Terminal One LLC.	96,1%	273	
PAÍSES BAJOS (Domicilio Social: Ámsterdam)					
Hubco Netherlands B.V.		Ferrovial Airports International, SE	100,0%	807	
FERROVIAL AIRPORTS FMM BV		Ferrovial Airports International, SE	100,0%	9	
Ferrovial Airports Turkey B.V.		Ferrovial Airports International, SE	100,0%	152	
REINO UNIDO (Domicilio Social: Oxford)					
Faero UK Holding Limited		Hubco Netherlands B.V.	100,0%	255	1
Ferrovial Airports International, SE		Ferrovial SE	100,0%	1.372	1
Ferrovial Vertiports UK Ltd.	p	Ferrovial Airports International, SE	100,0%	2	1
TURQUÍA (Domicilio Social: Ankara)					
YDA HAVALIMANI YATIRIM VE (Dalaman)		Ferrovial Airports Turkey B.V.	60,0%	145	1
INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS Y MOVILIDAD					
ESPAÑA (Domicilio Social: Madrid)					
Ferrovial Transco España, S.A.U. (a)	p	Ferrovial Transco International, B.V.	100,0%	13	
Ferrovial Infraestructuras Energéticas, S.A.U. (a)		Ferrovial SE	100,0%	19	
Parque Solar Casilla, S.L.U. (a)	P	Ferrovial Infraestructuras Energéticas, S.A.U. (a)	100,0%	9	1
Ferrovial Mobility, S.L. (a)		Ferrovial SE	100,0%	35	
Cea Infraestructuras Energéticas (a)	P	Ferrovial Infraestructuras Energéticas, S.A.U. (a)	100,0%	0	
Jucar Infraestructuras Energéticas (a)	P	Ferrovial Infraestructuras Energéticas, S.A.U. (a)	100,0%	0	
Pisuerga Infraestructuras Energéticas, S.A.U. (a)	P	Ferrovial Infraestructuras Energéticas, S.A.U. (a)	100,0%	0	

**CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS
FERROVIAL S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

Entidad	Tipo	Empresa matriz	% Participación	Coste neto participación	Auditor
Ferrovia Growth VI, S.L. (a)		Ferrovia Infraestructuras Energéticas, S.A.U. (a)	100,0%	10	
Roland Servicios Empresariales, S.L.U.		Ferrovia Mobility, S.L. (a)	100,0%	15	
Ferrovia 004, S.A. (a)		Ferrovia SE	100,0%	17	
CHILE (Domicilio Social: Santiago)					
Ferrovia Power Infrastructure Chile, SpA	p	Ferrovia Transco International, B.V.	100,0%	60	1
Ferrovia Transco Chile II SpA	p	Ferrovia Power Infrastructure Chile, SpA	100,0%	0	
Transchile Charrúa Transmisión, S.A.	p	Ferrovia Power Infrastructure Chile, SpA	99,9%	56	1
Ferrovia Transco Chile III SPA	p	Ferrovia Transco International, B.V.	100,0%	0	
Ferrovia Transco Chile IV SpA	p	Ferrovia Power Infrastructure Chile, SpA	100,0%	0	
Centella Transmisión, S.A.	p	Ferrovia Transco Chile III SPA	49,9%	0	1
Centella Transmisión, S.A.	p	Ferrovia Power Infrastructure Chile, SpA	50,1%	0	1
Centella Transmisión II, S.A.	p	Ferrovia Power Infrastructure Chile, SpA	50,1%	0	1
ESTADOS UNIDOS (Domicilio Social: Austin)					
Ferrovia Mobility U.S., LLC		Ferrovia Holding US Corp	100,0%	2	
PAÍSES BAJOS (Domicilio Social: Ámsterdam)					
Ferrovia EG SE		Ferrovia SE	100,0%	52	2
Ferrovia Transco International B.V.		Ferrovia SE	100,0%	63	1
REINO UNIDO (Domicilio Social: Londres)					
Thalia Waste Management Limited		Thalia Waste Treatment BV	50,0%	0	1
Thalia MK ODC Limited		Thalia Waste Management Limited	100,0%	0	1
Thalia AWRP ODC Limited		Thalia Waste Management Limited	100,0%	0	1
Thalia WB HoldCo Limited		Thalia Waste Management Limited	100,0%	0	1
Thalia WB ODC Limited		Thalia WB HoldCo Limited	100,0%	0	1
Thalia WB Services Limited		Thalia WB ODC Limited	100,0%	0	1
Thalia WB SPV Limited		Thalia WB Services Limited	100,0%	0	1
Thalia IOW SPV Limited		Thalia Waste Management Limited	100,0%	0	1
Thalia Services Limited		Thalia Waste Management Limited	100,0%	0	1
Thalia MK HoldCo Limited		Thalia Waste Management Limited	100,0%	0	1
Thalia MK SPV Limited		Thalia MK HoldCo Limited	100,0%	0	1
Thalia Ventures Limited		Thalia Holdco Ltd	100,0%	0	1
Thalia IOW ODC Ltd		Thalia Waste Management Limited	100,0%	0	1
Thalia Holdco Ltd		Thalia Waste Treatment BV	100,0%	0	1
CHILE (Domicilio Social: Antofagasta)					
Berliam S.p.A.		Ferrovia Servicios Chile, SpA	65,1%	0	2
Berliam S.p.A.		Inversiones Chile Ltda	34,9%	3	2
CHILE (Domicilio Social: Los Andes)					
Steel Ingeniería, S.A.		Ferrovia Servicios Chile SPA	99,9%	31	2
Veltis, Sp.a		Ferrovia EG SE	100,0%	12	
CHILE (Domicilio Social: Santiago)					
Walvis, S.A.		Berliam S.p.A.	99,7%	0	2
Inversiones (Chile) Holdings Limitada		Veltis, Sp.a	99,99%	27	2
Inversiones (Chile) Limitada		Inversiones (Chile) Holding Limitada	100,0%	0	
Ferrovia Servicios Salud, SpA		Ferrovia Servicios Chile SPA	100,0%	0	

Leyenda auditores:

Auditores: (1) EY; (2) Deloitte; (3) BDO; (4) PWC; (5) KPMG; (6) Vir Audit; (7) Elayouty

(a) Forman parte del Perímetro Fiscal de Ferrovial, S.A. y sociedades dependientes.

(*) Nuevos nombres legales (efectivos en la primera semana de enero 2022)

(P) Proyectos

(Coste neto propiedad: Coste neto de la sociedad matriz sobre la filial)

Anexo I. Empresas asociadas (sociedades integradas por puesta en equivalencia) (millones de euros)

Entidad	Tipo	Empresa matriz	% Participación	Valor PEE	Activos	Pas.	Ingr.	Result.	Auditor
INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS Y MOVILIDAD									
ESPAÑA									
Grupo Serveo, S.L.		Ferrovial 004, S.L.U.	24,8%	17	663	585	1.241	44	
CONSTRUCCIÓN									
CANADÁ									
Ontario Transit Group Inc.		Ontario Transit FCCI (Hold Co) Inc.	50,0%	-9	875	893	214	0	
ESPAÑA									
Via Olmedo Pedralba, S.A.		Ferrovial Construccion, S.A.	25,2%	1	5	2	4	0	3
Boremer, S.A.		Cadagua, S.A.	50,0%	1	2	1	0	0	2
ESTADOS UNIDOS									
Pepper Lawson Horizon Intl. Group		Webber Commercial Construction LLC	70,0%	0	2	2	0	0	1
OMÁN									
International Water Treatment LLC		Cadagua, S.A.	37,5%	2	0	0	0	0	4
POLONIA									
PPHU Promos Sp. z o.o.		Budimex SA	26,3%	1	0	0	0	0	
AEROPUERTOS									
REINO UNIDO									
FGP Topco Limited	P	Hubco Netherlands B.V.	25,0%	0	22.358	25.465	4.240	389	4
AGS Airports Holdings Limited	P	Faero UK Holding Limited	50,0%	0	1.476	1.488	228	-26	2
QATAR									
FMM Company LLC	P	Ferrovial Airports FMM B.V.	49,0%	19	51	29	99	15	
ESTADOS UNIDOS									
JFK NTO SPONSOR AGGREGATOR LLC.	P	MARS NTO LLC	51,0%	471	5.966	5.162	66	7	1
AUTOPISTAS									
AUSTRALIA									
Nexus Infrastructure Holdings Unit Trust	P	Cintra Toowoomba Ltd	40,0%	3	1	0	0	0	
Nexus Infrastructure Unit Trust	P	Nexus Infrastructure Holdings Unit Trust	40,0%	10	46	20	33	6	
Nexus Infrastructure Holdings PTY Ltd	P	Cintra Toowoomba Ltd	40,0%	0	0	0	0	0	
Nexus Infrastructure PTY Ltd	P	Nexus Infrastructure Holdings PTY Ltd	40,0%	0	0	0	0	0	
Netflow Osars (Western) GP	P	Cintra Osars (Western) Unit Trust	50,0%	42	165	81	51	2	
ESPAÑA									
Serranopark, S.A.	P	Cintra Infraestructuras España, S.L.	50,0%	1	74	47	7	6	2
Autovía de Aragón Sociedad Concesionaria, S.A.	P	Cintra Infraestructuras España, S.L.	30,0%	17	146	99	49	9	1
Bip & Drive, S.A.	P	Cintra Infraestructuras España, S.L.	20,0%	5	34	13	17	4	
Empresa Mant. y Explotación M30, S.A.		Ferrovial Construccion, S.A.	50,0%	-34	224	223	35	12	5
Madrid Calle 30, S.A.	P	Empresa Mant. y Explotación M30, S.A.	20,0%	52	655	140	146	62	8
CANADÁ									
407 International Inc	P	Cintra 4352238 Investment Inc.	43,2%	928	3.667	7.797	1.025	403	2
407 East Development Group General Partnership	P	Cintra 407 East Development Group Inc	50,0%	15	109	63	8	3	2
OM&R 407 East Development Group General Partnership	P	Cintra OM&R 407 East Development Group Inc	50,0%	1	6	4	6	1	2
Blackbird Maintenance 407 GP	P	Blackbird Maintenance 407 Cintra GP Inc	50,0%	1	5	4	5	0	3
Blackbird Infrastructures 407 GP	P	Blackbird Infrastructures 407 Cintra GP Inc	50,0%	12	94	69	7	2	3
COLOMBIA									
Concesionaria Ruta del Cacao S.A.S.	P	Cintra Infraestructuras Colombia S.A.S.	30,0%	22	815	739	183	51	2
INDIA									
IRB Infrastructure Developers Limited		Cintra INR Investments B.V.	100,0	378	4.803	3.311	828	61	3
IRLANDA									
Eurolink Motorway Operation (N4-N6) Ltd	P	Cintra Infraestructuras Irlanda, S.L.U.	20,0%	10	207	97	37	4	2
Eurolink Motorway Operations (M3) Ltd	P	Cinsac Ltd	20,0%	9	102	58	16	3	2
REINO UNIDO									
Scot Roads Partnership Holdings Ltd	P	Cintra Infrastructures UK Ltd	20,0%	0	0	0	0	0	
Scot Roads Partnership Finance Ltd	P	Scot Roads Partnership Holdings Ltd	20,0%	0	405	405	0	0	
Scot Roads Partnership Project Ltd	P	Scot Roads Partnership Holdings Ltd	20,0%	0	433	433	37	0	
Zero Bypass Holdings Ltd	P	Cintra Slovakia Ltd	35,0%	0	0	0	0	0	
Zero Bypass Ltd	P	Zero Bypass Holdings Ltd	35,0%	14	1.029	972	51	0	
RiverLinx Holdings Ltd	P	Cintra Silvertown Ltd	22,5%	0	0	0	0	0	
RiverLinx Ltd	P	RiverLinx Holdings Ltd	22,5%	52	1.500	1.269	275	5	
Total actividades continuadas puestas en				2.038					

Leyenda auditores:

(P) Proyectos

(Valor método PEE: Coste neto de la sociedad matriz sobre las sociedades puestas en equivalencia)

SECCIÓN 7: EXPLICACIÓN AÑADIDA PARA TRADUCCIÓN AL ESPAÑOL

Estos estados financieros consolidados se presentan sobre la base del marco normativo de información financiera aplicable al Grupo en los Países Bajos (ver Nota 1.1.1). Ciertas prácticas contables aplicadas por el Grupo que se ajustan a ese marco regulatorio pueden no cumplir con otros principios y reglas contables generalmente aceptados.

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

Ámsterdam, 27 de febrero de 2024.

Consejo de Administración

- D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo, *Consejero Ejecutivo (Presidente)*
- D. Óscar Fanjul Martín, *Consejero No Ejecutivo (Vicepresidente)*
- D. Ignacio Madrdejos Fernández, *Consejero Ejecutivo (Consejero Delegado)*
- Dña. María del Pino y Calvo-Sotelo, *Consejera No Ejecutiva*
- D. José Fernando Sánchez-Junco Mans, *Consejero No Ejecutivo*
- D. Philip Bowman, *Consejero No Ejecutivo*
- Dña. Hanne Birgitte Breinbjerg Sørensen, *Consejera No Ejecutiva*
- D. Bruno Di Leo, *Consejero No Ejecutivo*
- D. Juan Hoyos Martínez de Irujo, *Consejero No Ejecutivo (Consejero Coordinador)*
- D. Gonzalo Urquijo Fernández de Araoz, *Consejero No Ejecutivo*
- Dña. Hildegard Wortmann, *Consejera No Ejecutiva*
- Dña. Alicia Reyes Revuelta, *Consejera No Ejecutiva*