



Informe Anual Integrado

Informe de Gestión y Cuentas Anuales Consolidadas

2021

El informe

1. El Informe de Gestión Consolidado, que contiene el estado de información no financiera, comprende desde la página 11 hasta la 193, y ha sido formulado por el Consejo de Administración el 24 de febrero de 2022.
2. Las Cuentas Anuales consolidadas comprenden desde la página 197 hasta la 295, y han sido formuladas por el Consejo de Administración el 24 de febrero de 2022.
3. Informes adicionales: Informe Anual de Gobierno Corporativo (forma parte del Informe de gestión), e Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros. Todos ellos disponibles en www.ferrovial.com.
4. Este Informe da cumplimiento a los requisitos establecidos por la Directiva Europea 2014/95/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, tras puesta a la legislación española a través de la Ley 11/2018, de 28 de diciembre. Asimismo, incluye información relativa al gobierno, estrategia, gestión de riesgos e indicadores y objetivos relacionados con cambio climático, observando así las recomendaciones del Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD), y sigue los GRI Sustainability Reporting Standards de Global Reporting Initiative (GRI) en su opción exhaustiva y Sustainability Accounting Standards Board (SASB). Como novedad, la compañía da cumplimiento al requerimiento europeo de publicar las actividades elegibles según el acto delegado de Taxonomía publicado el 9 de diciembre de 2021. Además, Ferrovial ha trabajado en un modelo integrado de su información económica, social y medioambiental siguiendo el “Marco Conceptual para la preparación del informe Integrado” del International Integrated Reporting Council (IIRC), así como la “Guía para la Elaboración del Informe de Gestión de las Entidades Cotizadas” de la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV). La información de Responsabilidad Corporativa aplica por decimotercer año los principios de la norma AA1000 (ver página 167), una herramienta clave para la alineación de la información presentada en el Informe con las expectativas de sus grupos de interés y la materialidad de la compañía. La consideración por parte de Ferrovial de los principios relacionados con el contenido del Informe, como materialidad, compromiso con los grupos de interés, Taxonomía o Plan Estratégico de Sostenibilidad se desarrollan en el Anexo.
5. La información publicada en este Informe incluye por integración global todas las sociedades sobre las que Ferrovial tiene el control económico, entendiéndose por ello una participación superior al 50%. El listado de empresas dependientes y asociadas puede consultarse en el Anexo II de las Cuentas Anuales Consolidadas desde la página 281.

El negocio de Servicios se trata en este Informe como Actividad Discontinuada. Conforme a la normativa contable aplicable, en el Balance de los Estados financieros Consolidados todos los activos y pasivos se han reclasificado en una línea de activos mantenidos para la venta, y el resultado después de impuestos generado por la actividad de Servicios se reporta en una única línea de la cuenta de resultados denominada "actividades discontinuadas", para los ejercicios de 2021 y 2020. Asimismo, la norma contable requiere valorar los activos al menor valor entre su importe en libros y su valor razonable (precio estimado de venta) menos los costes de venta.

En el Informe de Gestión Consolidado, y según los requerimientos de la Ley 11/2018, la información no financiera del ejercicio 2021 incluye en el perímetro la división de Servicios con el fin de informar sobre todos los aspectos e impactos del negocio.

Informe de Gestión y Cuentas Anuales Consolidadas

Informe de Gestión

Carta del Presidente

1 En 2 minutos

14-24 Ferrovial en 2 minutos

2 Estrategia y Creación de Valor

30 Visión global

32 Autopistas

36 Aeropuertos

40 Construcción

42 Infraestructuras Energéticas y Movilidad

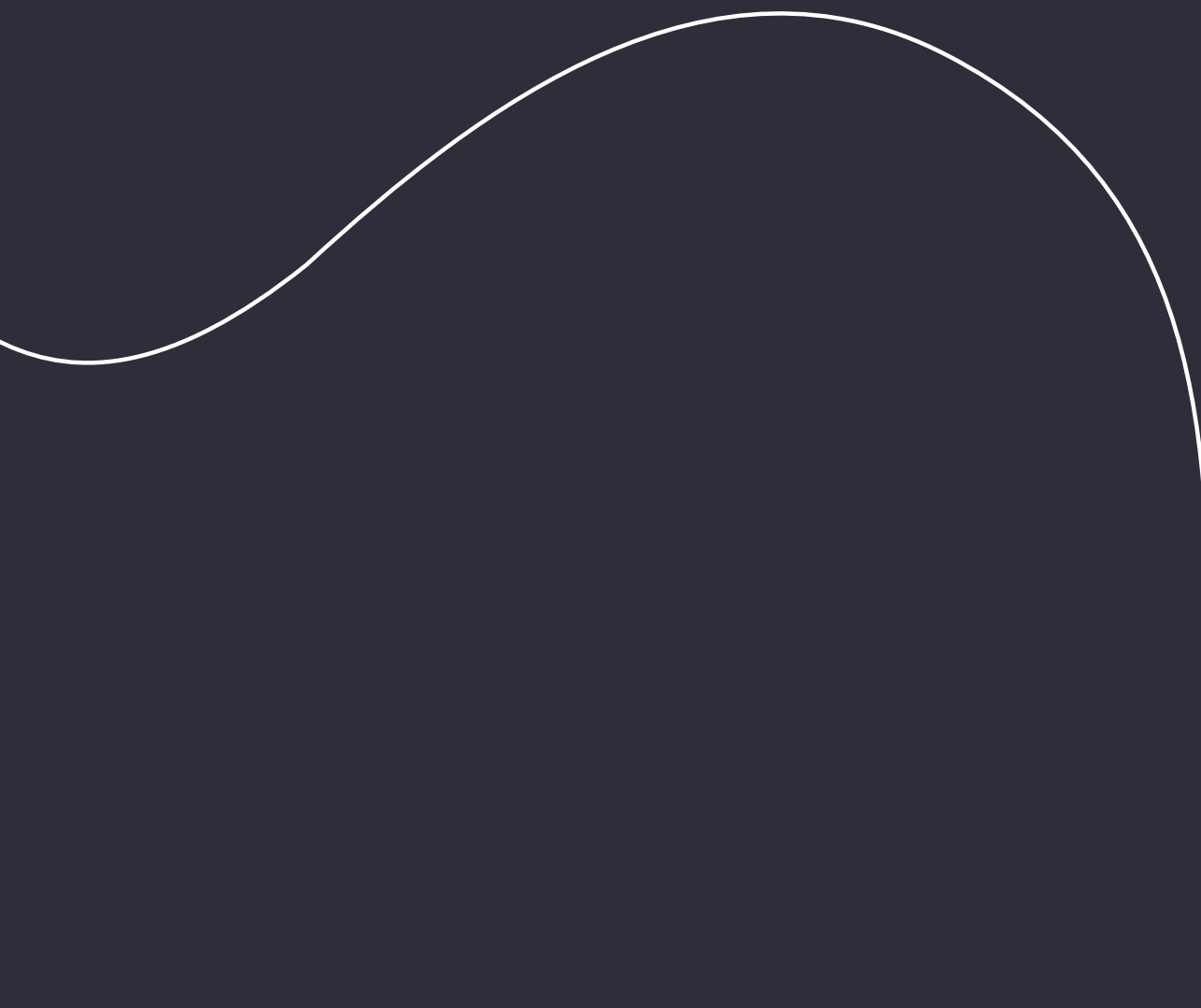
3 Ferrovial en 2021

48 Evolución de los Negocios

76 Sostenibilidad: entre los ODS y la ESG

78 Personas

80 Seguridad, Salud y Bienestar



82 Innovación
86 Calidad
88 Integridad
90 Derechos Humanos
92 Medio Ambiente
96 Cadena de Suministro
98 Comunidad
100 Gestión Fiscal Responsable
104 Ciberseguridad

4 Riesgos

110 Cultura preventiva
111 Principales Riesgos

5 Gobierno Corporativo

120 Gobierno Corporativo
124 Retribuciones
126 Consejo de Administración
130 Comité de Dirección

6 Evolución previsible en 2022

Anexo

Medidas Alternativas de Rendimiento
Gestión de la sostenibilidad
Principios de reporte
Taxonomía
Task Force on Climate Related Disclosures
Cuadro de mando
Contenidos del estado de información no financiera
Indicadores SASB
Indicadores GRI standards
Anexo a indicadores GRI
Glosario de términos
Informe de Verificación

Cuentas Anuales Consolidadas

197-295 Cuentas Anuales Consolidadas
296 Informe de Auditoría

Índice



Informe de Gestión





Estimado accionista:

Ferrovial ha notado en este ejercicio la mejora de la actividad económica derivada del mejor control de la pandemia en la mayor parte de los mercados en los que está presente. Cerró el año con una posición neta de tesorería ex proyectos de 2.182 M€ frente a los 1.991 M€ de 2020 y el flujo de caja de actividad ha alcanzado 1.116 M€, frente a los 954 M€ del pasado ejercicio.

Los tráficos de Autopistas experimentaron una notable recuperación, en especial en Estados Unidos. Algunas autopistas, como la NTE, superaron sus tráficos prepandemia. En Canadá, a consecuencia de las mayores restricciones, va más lenta la mejora de la 407 ETR. En Aeropuertos, las medidas limitativas retrasan la recuperación. Creemos que en cuanto se flexibilicen los tráficos se restablecerán con rapidez, como ha ocurrido en otros mercados. En 2021 mejoró la percepción de dividendos distribuidos por nuestras autopistas de Norteamérica, recibiendo a lo largo del año 384 M€. Heathrow y AGS suspendieron la distribución de dividendos hasta que mejore su situación.

Las ventas se incrementaron un 5,4%, alcanzando los 6.778 M€, y el EBITDA de las actividades continuadas ascendió a 596 M€, lo que supone un aumento del 39,5% sobre el ejercicio de 2020, ambos en términos homogéneos. El resultado neto ascendió a 1.197 M€, al incluir extraordinarios. Y el conjunto de la cartera de Construcción totalizó 12.216 M€ en términos consolidados.

El pasado año, la Junta General de Accionistas refrendó el Plan de Reducción de Gases de Efecto Invernadero y este año se pronunciará sobre la Estrategia Climática de la sociedad. Como consecuencia del plan, la reducción de las emisiones en términos absolutos fue del 5,3% con respecto al pasado año. Hemos comenzado la construcción de una planta de energía fotovoltaica en España para autoconsumo lo que contribuirá a nuestro objetivo de neutralidad en carbono en 2050.

El presente informe recoge también la elegibilidad de nuestras actividades aplicando los criterios de taxonomía europea, habiendo ya empezado los trabajos para determinar su alineamiento en mitigación y adaptación.

El Consejo prosiguió su renovación con el nombramiento de Alicia Reyes y Hildegard Wortmann como independientes, alcanzando una presencia de mujeres del 33%, lo que evidencia la diversidad de su composición.

El cuidado y la protección de nuestros trabajadores es una prioridad a la que dedicamos el mayor esfuerzo. En este sentido, las cifras de siniestralidad mejoraron sensiblemente, reduciéndose en un 15,1% el índice de frecuencia de lesiones graves, aunque la cifra de accidentes fatales está aún lejos de nuestras aspiraciones.

El ejercicio ha sido activo en operaciones corporativas. Se aumentó un 5,7% la participación en la I-66 hasta situarse en un 55,7% por un valor de 161 M€. Asimismo, adquirimos el 24,9% de IRB en India por 369 M€, apostando por sus planes de inversión en infraestructuras para el período 2022-2025 estimados en 240.000 M€.

En cuanto a la desinversión de la división de Servicios, vendimos el negocio de España en dos operaciones distintas, al igual que hicimos con Oil & Gas en Estados Unidos. Seguimos trabajando para concluir la venta de la operación en Reino Unido y en Chile. Asimismo, realizamos diversas desinversiones de activos no estratégicos en España, Estados Unidos y Polonia, enmarcadas en nuestra estrategia de rotación de activos maduros. Esto ha provocado un flujo de caja por desinversiones de 1.621 M€.

En paralelo a estas operaciones, creamos la unidad de negocio de Infraestructuras Energéticas y Movilidad, como una apuesta decidida por la energía renovable y la movilidad sostenible.

La retribución al accionista, sumando los importes correspondientes a reparto de dividendo y a recompra y amortización de acciones, alcanzó 462,8 M€, un aumento del 22,8% sobre el año precedente. Y la cotización experimentó una subida del 21,9% durante el año 2021, algo superior al IBEX35, que se situó en 7,9%.

El compromiso por mantener los máximos estándares en el ámbito medioambiental, social y de gobernanza queda refrendado por la inclusión de Ferrovial, por 20º año consecutivo, en el DJSI. Asimismo, seguimos presentes en los índices FTSE4Good, CDP, Sustainability, MSCI, Vigeo, ISS ESG, STOXX, y Bloomberg Gender.

Una vez más, quisiera felicitar a los profesionales de Ferrovial por su trabajo y dedicación. Sin ellos no sería posible el desempeño de esta compañía. También quiero expresar mi gratitud, en nombre de todos los que formamos Ferrovial, a inversores, accionistas y clientes por su apoyo en el largo plazo, imprescindible para seguir creando valor para el conjunto de la sociedad.

Rafael del Pino

1






En 2
minutos

1

En 2 minutos



14	Grandes cifras
15	Hitos 2021
16	Principales mercados
18	Ferrovial en Bolsa
19	Situación financiera
20	Modelo de negocio
21	Seguridad, Salud y Bienestar
22	Autopista I-66
24	Taxonomía



FERROVIAL EN 2 MINUTOS

Grandes cifras

TOTAL DE LIQUIDEZ (M€)

6.421

ex-infraestructuras.
Incluye líneas de liquidez
disponible (991M€)

CAJA NETA (M€)

2.182

ex-infraestructuras

EMISIONES DE CO₂
scope 1&2 tCO₂ eq/M€

-58,4%

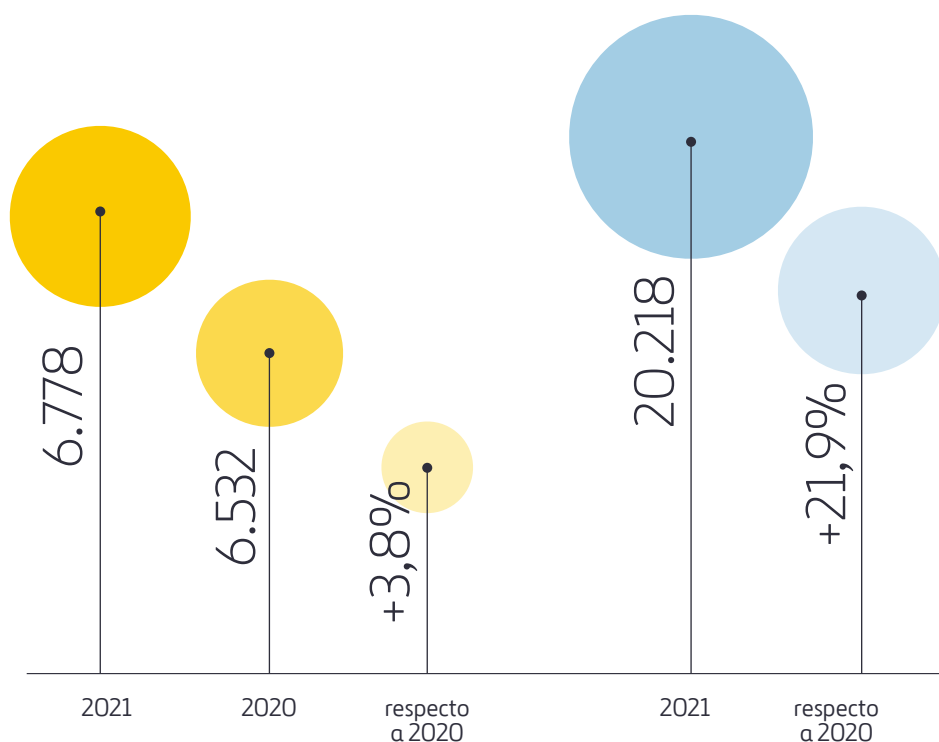
en términos relativos
respecto a 2009

PLANTILLA A CIERRE*

2021

63.070

*a 31 de diciembre de 2021



VENTAS* (M€)

CAPITALIZACIÓN (M€)

* Cifras excluyendo Servicios, clasificada como actividad discontinuada.

TAXONOMÍA
UNIÓN EUROPEA

89,3%

INCN elegible

84,6%

CAPEX elegible

IMPUESTOS TOTALES* (M€)

1.810

*Soportados, pagados y recaudados en 2021

ÍNDICE DE FRECUENCIA⁽¹⁾

-4,35%

respecto a 2020

BENEFICIARIOS DE
PROYECTOS SOCIALES

238.869

de beneficiarios de los Programas
Juntos Sumamos, Infraestructuras
Sociales y otrosFLUJO DE
OPERACIONES (M€)
(antes de impuestos)

607

ex-infraestructuras

1.621

en desinversiones

FERROVIAL EN 2 MINUTOS

Hitos 2021

Enero

Lanzamiento de AVIA para el desarrollo de las carreteras 5G del futuro

Febrero

Budimex vende su división inmobiliaria por 331 millones de euros

Heathrow lanza un plan para reducir las emisiones de carbono en la aviación

Marzo

Adjudicación para la mejora de la autopista I-16/I-75, en Georgia (EE. UU.), por 229 millones de dólares

Mayo

Alicia Reyes e Hildegard Wortmann, nombradas consejeras independientes de Ferrovial

MaaS Global compra Wondo a Ferrovial, que se convertirá en accionista de referencia de la compañía

Abril

Renovación del acuerdo con el MIT por cinco años adicionales

Adjudicación de la ampliación de la I-35, en San Antonio (EE. UU.), por 1.500 millones de dólares

Junio

Premio 'Transparencia Empresarial' de la AECA

Lanzamiento de IM-SAFE, proyecto de mantenimiento y seguridad para infraestructuras

Julio

Adjudicación de la construcción de un tramo del metro de Sídney por 1.240 millones de euros

Ferrovial Aeropuertos desarrolla su propio índice de sostenibilidad aeroportuaria

Agosto

Ferrovial Construcción gana el premio de oro de la Acreditación RSE en Reino Unido e Irlanda

Noviembre

Presencia por 20º año consecutivo en Dow Jones Sustainability Index

Cierre de la venta del negocio de Medio Ambiente en España y Portugal a PreZero por 1.032 millones de euros

Creación de la división de Infraestructuras Energéticas y Movilidad

Celebración de la primera semana de la Seguridad, Salud y Bienestar

Octubre

Venta del negocio de Servicios de Infraestructuras en España a Portobello Capital por 170,6 millones de euros

Septiembre

Participación en el South Summit 2021

Diciembre

Rafael del Pino recibe en Nueva York el Premio Business Leader of the Year

Cierre de la compra de una participación de un 24,86% de la compañía india IRB.

Ferrovial se posiciona entre los líderes mundiales en cambio climático, según Carbon Disclosure Project

Incremento de la participación al 55,704% en la autopista estadounidense I-66

EN 2 MINUTOS

Principales mercados*

EE.UU.:

2.624 M€

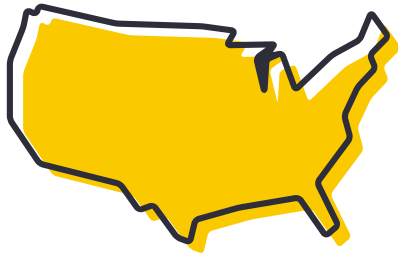
VENTAS

244 M€

RBE

5.154

PLANTILLA



CANADÁ:

301 M€

VENTAS

245 M€

RBE

765

PLANTILLA



POLONIA:

1.735 M€

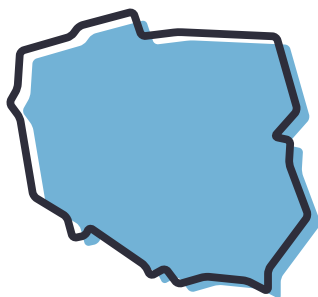
VENTAS

158 M€

RBE

5.999

PLANTILLA



REINO UNIDO:

1.068 M€

VENTAS

95 M€

RBE

14.161

PLANTILLA



Autopistas



Aeropuertos



Construcción



Servicios



Movilidad



Electricidad



Agua

* Cifras por integración proporcional. Datos financieros no incluyen Servicios (actividad discontinuada).

ESPAÑA:

1.031 M€

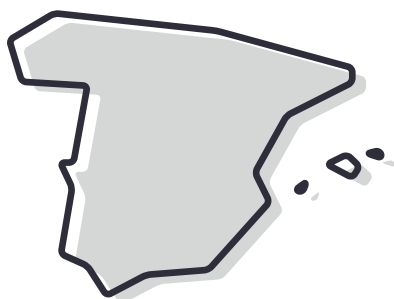
VENTAS

122 M€

RBE

30.698

PLANTILLA



VENTAS

10%

Otros

23%

Polonia

14%

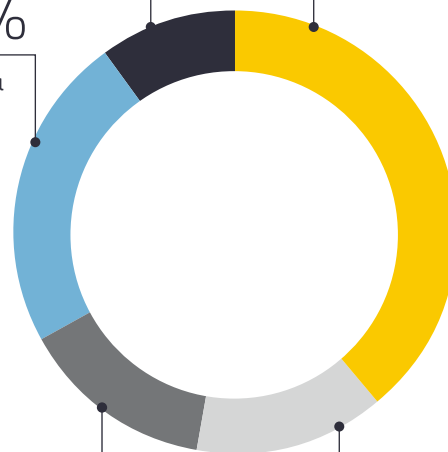
Reino Unido

39%

EE.UU. y Canadá

14%

España



LATINOAMÉRICA:

269 M€

VENTAS

21 M€

RBE

4.982

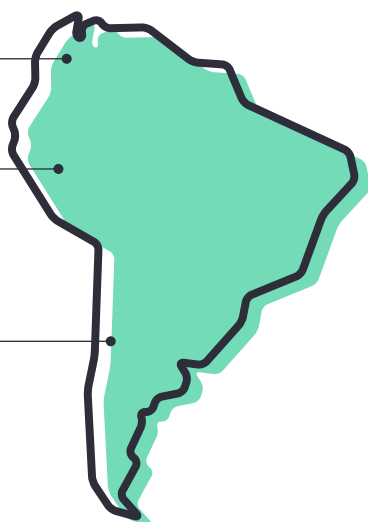
PLANTILLA



Colombia

Perú

Chile



VALORACIÓN ANALISTAS*

4%

Polonia

4%

Reino Unido

7%

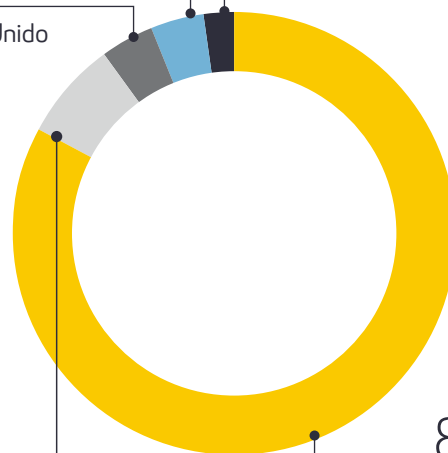
España

2%

Otros

83%

EE.UU. y Canadá



* No incluye posición neta de caja

FERROVIAL EN 2 MINUTOS

Ferrovial en Bolsa

EVOLUCIÓN DE LA ACCIÓN EN 2021

IBEX35 & FERROVIAL



DATOS HISTÓRICOS DE LA ACCIÓN

	2021	2020	2019
PRECIO CIERRE (€)	27,56	22,60	26,97
MAX. (€)	27,75	30,45	27,21
MIN. (€)	19,81	17,49	17,71
VWAP (€)	24,15	23,66	23,15
EFFECTIVO MEDIO DIARIO (M€)	32,48	46,86	47,05
VOLUMEN MEDIO DIARIO (M ACC)	1,35	1,97	2,02
NÚMERO DE ACCIONES (M ACC)	733,60	732,90	735,22
CAPITALIZACIÓN (M€)	20.218	16.564	19.829

CAPITALIZACIÓN (M€)

20.218

RETORNO AL ACCIONISTA (TSR)*

24,3%

CALIFICACIÓN CREDITICIA

BBB

S&P Y FITCH

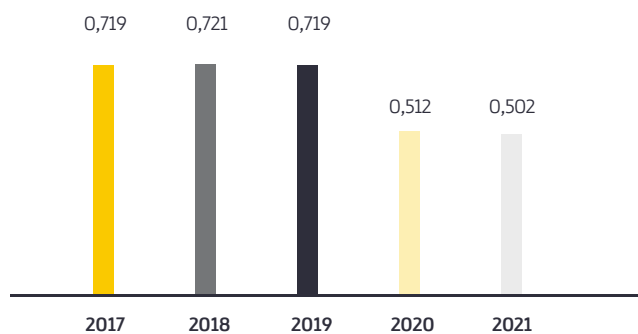
* Retorno al Accionista (TSR): es la suma de los dividendos recibidos por el accionista, la revalorización/depreciación de las acciones y otros pagos como entrega de acciones o planes de recompra.

REMUNERACIÓN AL ACCIONISTA (M€)



● La recompra de acciones incluye parte de las acciones propias adquiridas mediante operativa discrecional de autocartera.

DIVIDENDO FLEXIBLE* (€/ACC) (SCRIP DIVIDEND)



* Suma de los dos dividendos flexibles pagados en el año (precio comprometido de compra de derechos por parte de Ferrovial).

PRECIO OBJETIVO

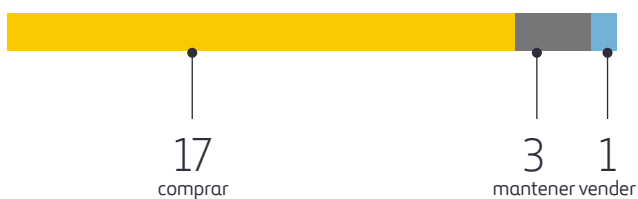
30,06€

CONTACTO CON EL MERCADO

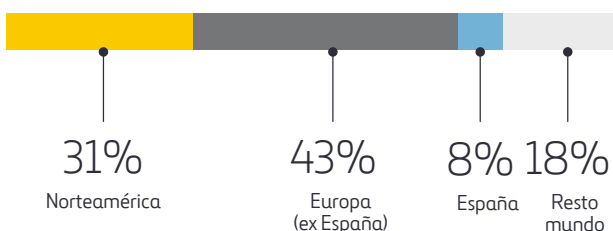
En torno a 200 reuniones, en su mayoría calls, 24 roadshows, principalmente en formato virtual, con cerca de 800 inversores

RECOMENDACIÓN ANALISTAS

21 analistas cubrían Ferrovial a 31 de diciembre

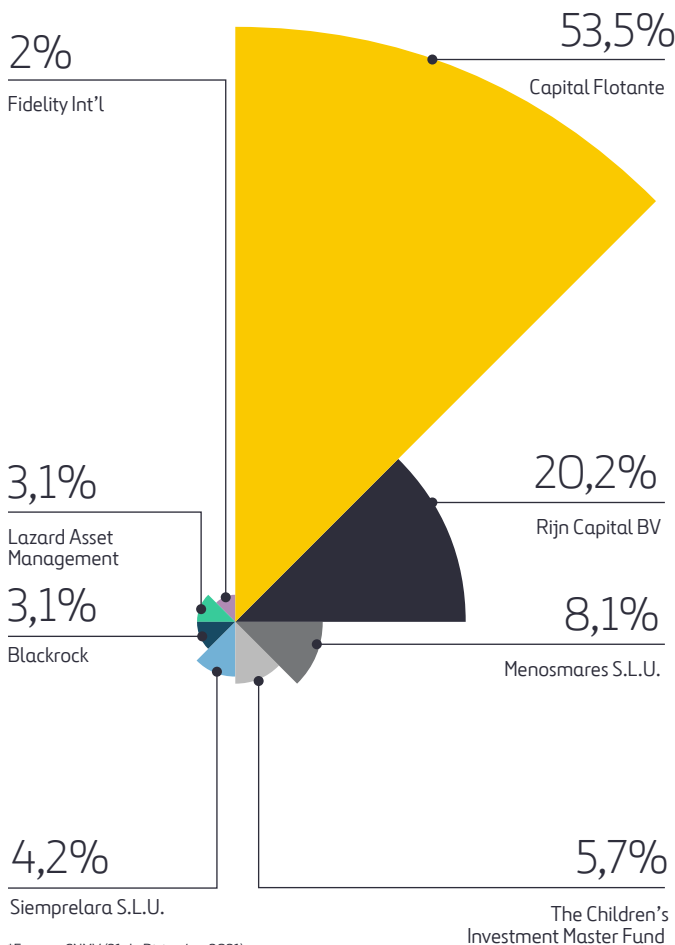


INVERSORES INSTITUCIONALES*



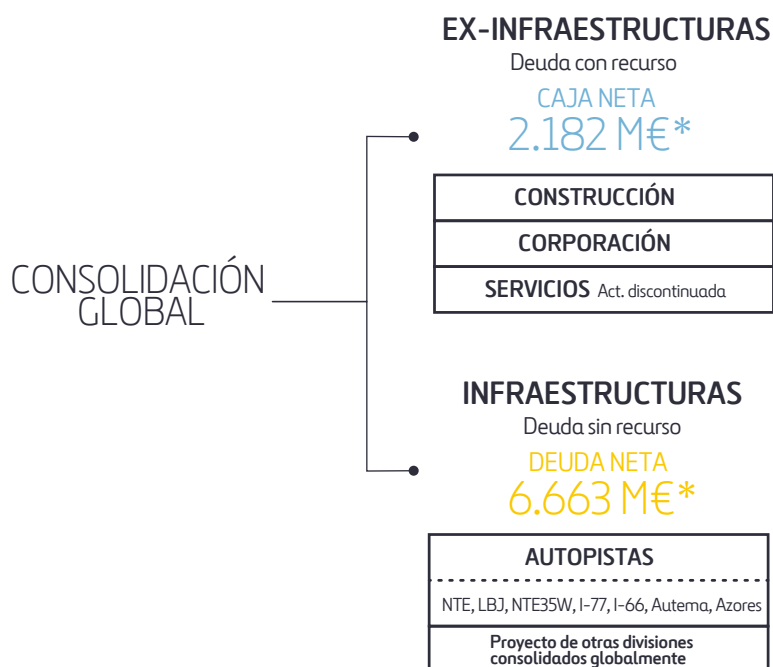
*Fuente: CMiZi (Octubre 2021)

ESTRUCTURA ACCIONARIAL*



*Fuente: CNMV (31 de Diciembre 2021)

Situación financiera



Incluye la caja neta de Servicios (107 M€)

ACTIVOS POR PUESTA EN EQUIVALENCIA



FERROVIAL EN 2 MINUTOS

Modelo de negocio

Desarrollar y operar infraestructuras sostenibles, innovadoras y eficientes creando valor para los grupos de interés

INFRAESTRUCTURAS SOSTENIBLES

FLEXIBILIDAD DE PRECIOS

ACTIVOS DE LARGA DURACIÓN

CONTRATACIÓN DE APTITUDES PARA PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA

INNOVACIÓN, DIGITALIZACIÓN Y EFICIENCIA

SELECCIÓN GEOGRÁFICA



AUTOPISTA

- Mantener y desarrollar ventajas competitivas en proyectos greenfield con riesgo de tráfico y crecer este tipo de proyectos de alto valor concesional
- Mantener el foco en las Managed Lanes
- Principales activos:
 - 407 ETR (Toronto, Canadá)
 - Managed Lanes en EE.UU.: DFW en Texas (NTE, LBJ & NTE35W), I-77 en Charlotte y I-66 en Virginia (en construcción)



AEROPUERTOS

- Proyectos Yellowfield y capacidades operativas
- Mantener el carácter conservador y específico de los activos
- Principales activos:
 - Heathrow (25% de participación) activo regulado
 - Aeropuertos regionales británicos, AGS (50% de participación)



INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS Y MOVILIDAD

- Explorar nuevas oportunidades relacionadas con las infraestructuras sostenibles
- Infraestructuras energéticas, eficiencia energética, agua y movilidad



CONSTRUCCIÓN

- Clave para el desarrollo de proyectos greenfield
- Centrarse en los mercados que apuestan por las infraestructuras
- Ferrovial Construcción, Webber (TX, EE.UU.) y Budimex (Polonia)

FERROVIAL EN 2 MINUTOS

Seguridad, Salud y Bienestar: lugares de trabajo más seguros y saludables

La creación de lugares de trabajo más seguros es el objetivo principal de la Estrategia de Seguridad, Salud y Bienestar aprobada por Ferrovial. El aumento en la detección de sucesos de alto potencial, su análisis y posterior aprendizaje, ha contribuido a reducir en un 15,1% el índice de frecuencia de accidentes graves y mortales.

LOS PRINCIPALES ESCENARIOS DE ALTO RIESGO DETECTADOS



MEDIDAS ADOPTADAS

- Desarrollo de un programa de liderazgo
- Planificación de campañas para el compromiso positivo de los empleados
- Desarrollo de controles críticos/ guías para los escenarios de alto riesgo
- Estándares visuales en versión móvil - flipbook
- Puesta en marcha del Digital Hub de Seguridad, Salud y Bienestar para compartir conocimientos y aprendizajes

ELEMENTOS DEL PLAN



GRANDES CIFRAS

-15,1%

ÍNDICES DE FRECUENCIA DE ACCIDENTES GRAVES Y FATALES

95%

REVISIONES EJECUTIVAS DE INCIDENTES DE ALTO POTENCIAL

8.401

ACTIVIDADES DE LIDERAZGO

136.565

INSPECCIONES Y AUDITORÍAS REALIZADAS

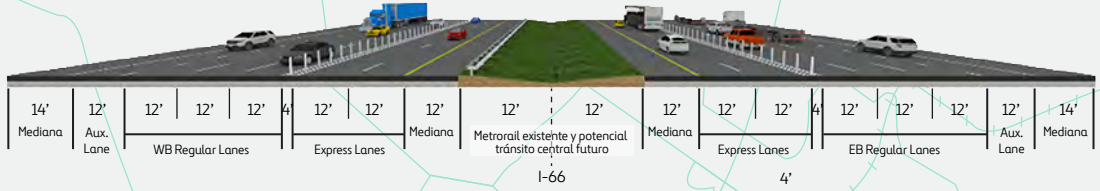
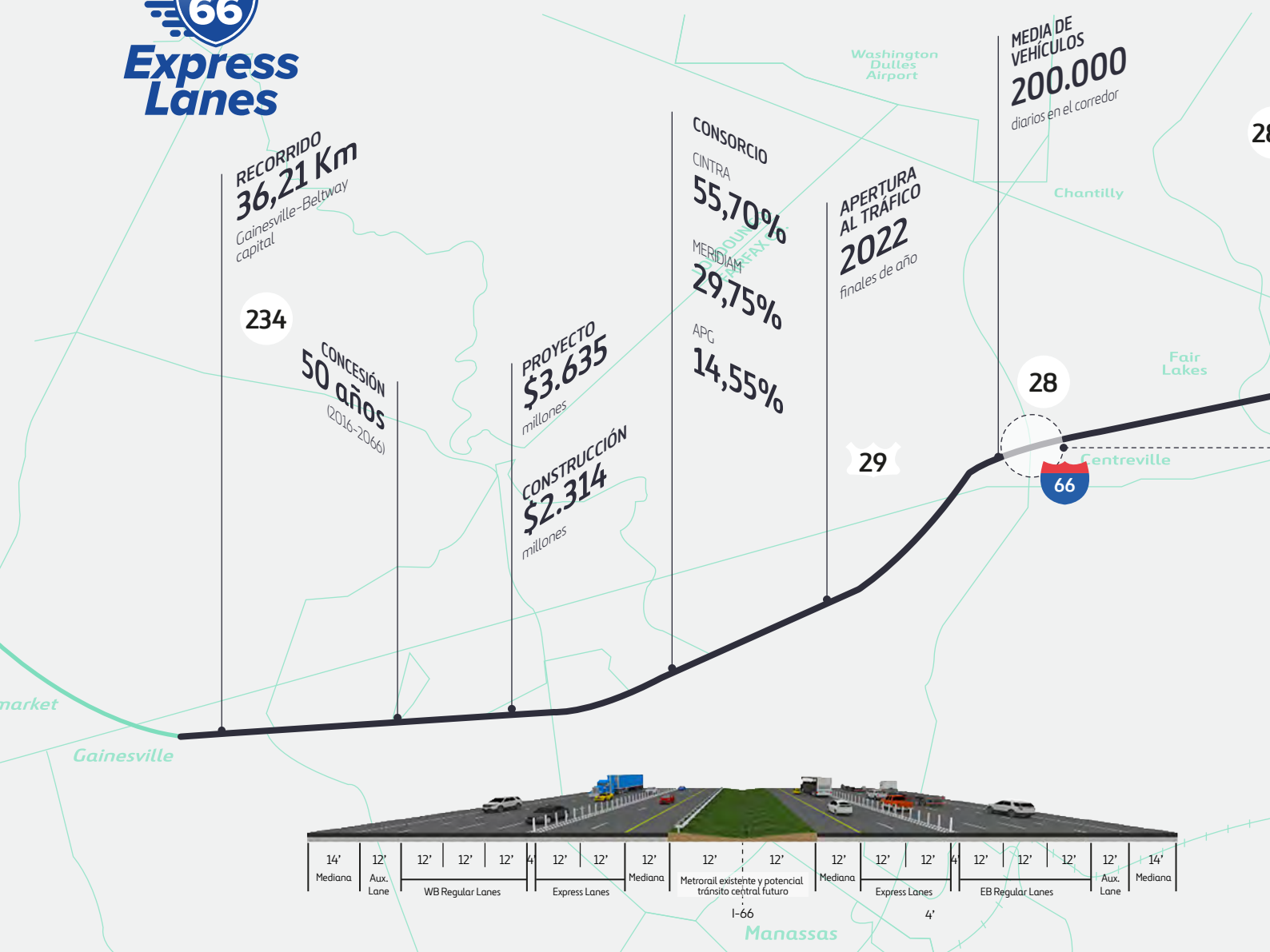
487.755

HORAS DE FORMACIÓN

FERROVIAL EN 2 MINUTOS

Autopista I-66: *Managed Lanes* directa al corazón de Washington D. C.

Todo alrededor del proyecto de la I-66 es único. En especial, su apuesta por la tecnología, que la sitúa en la vanguardia mundial. Sus 36,2 kilómetros ahorrarán tiempo y limitarán la congestión urbana a los habitantes de Virginia, mejorando su seguridad y conectividad, e integrándose con los servicios públicos de transporte. Concebida como una vía dentro del corredor, mejorará la fluidez de la conexión vial. Estaciones de metro, aparcamientos disuasorios y carril-bici son algunas de sus señas de identidad. El impacto en el medio ambiente y la seguridad no es menor. Será la primera autopista que incorporará AIMA – el sistema de V2I de Ferrovial para el vehículo autónomo. Empezará a funcionar a finales de 2022.



CARRILES LIBRES

3
por sentido

MANAGED LANES

2
por sentido

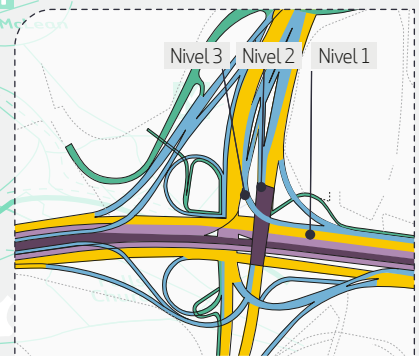
MEDIANA

1
ampliación del transporte público



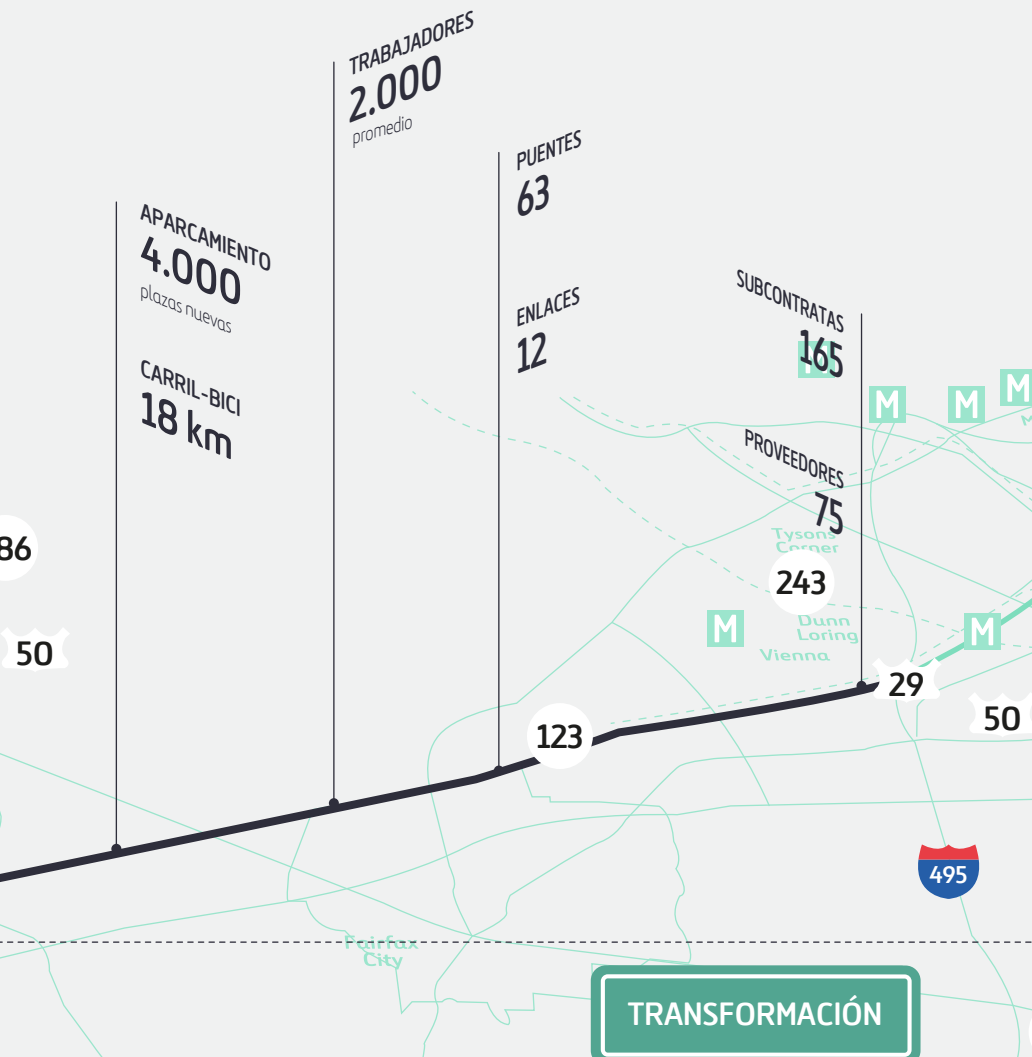
APUESTA POR EL MEDIOAMBIENTE

La I-66 utiliza el proceso de rublización -el reciclaje del hormigón de la carretera actual para usarlo en la nueva- con el objetivo de minimizar la emisión de 7 millones de toneladas de CO₂ al limitar el uso de camiones, transporte y vertederos.



EL SÚPER ENLACE

El cruce de la I-66 con la carretera 28 representa uno de los puntos de mayor complejidad del proyecto. Contempla un total de 26 posibles movimientos de los vehículos



TRANSFORMACIÓN

- CONGESTIÓN 8-10 HORAS DIARIAS
- 200.000 VEHÍCULOS POR DÍAS EN EL CORREDOR
- LA ALTA CONGESTIÓN PROVOCA QUE EL TRÁFICO CIRCULE POR VÍAS ADYACENTES PERJUDICANDO LA CALIDAD DE VIDA DE LA COMUNIDAD
- USO LIMITADO DEL COCHE COMPARTIDO Y DEL TRANSPORTE PÚBLICO

- AHORRO DE 30 MINUTOS EN LAS HORAS-PUNTA
- UNA MAYOR FLUIDEZ DE TRÁFICO AL AUMENTAR UN 40% LA CAPACIDAD DEL CORREDOR
- UNA MAYOR VELOCIDAD EN LAS MANAGED LANES QUE ASEGURAR EL AHORRO DE TIEMPO
- 4.000 PLAZAS DE APARCAMIENTO DISUASORIO, 18 KILÓMETROS DE CARRIL-BICI Y NUEVAS RUTAS DE AUTOBUSES
- MEJORA DE LA SEGURIDAD
- REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE CO₂



Libertad tarifaria

El precio se adapta en tiempo real cada 3 minutos

Un proyecto de todos

Organismos federales, estatales y locales, así como la comunidad han participado en la evolución del proyecto

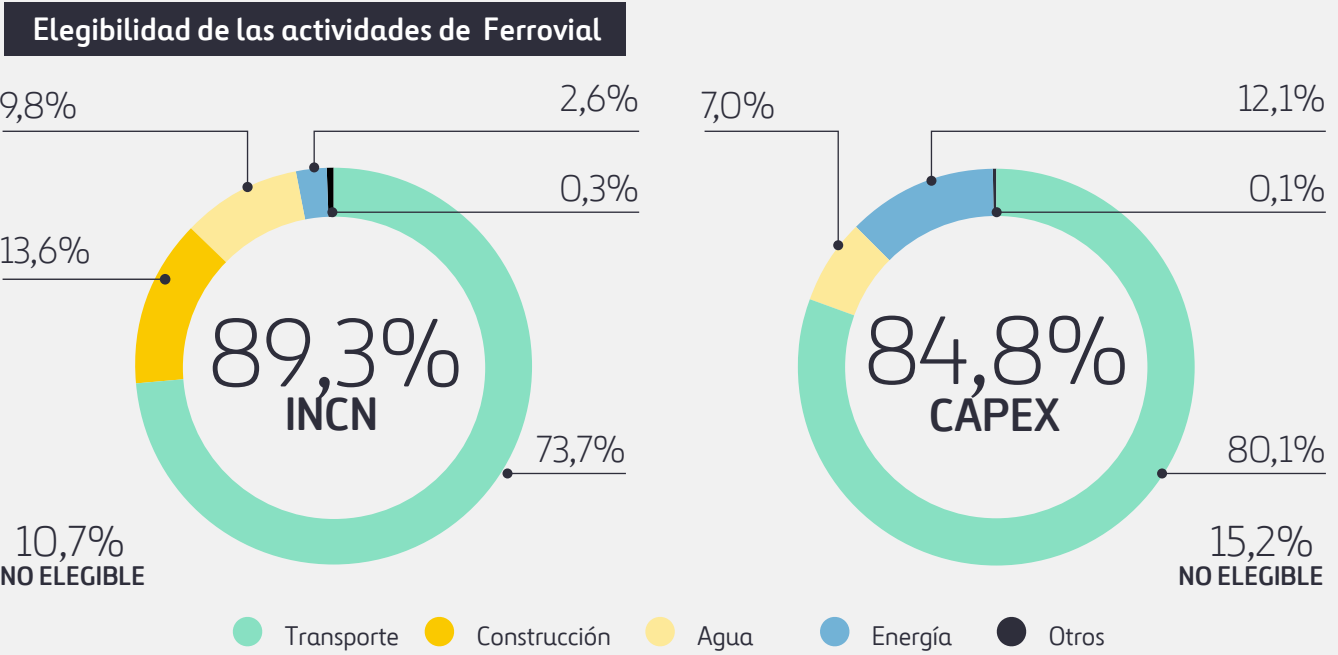
Infraestructura Inteligente (AIVIA)

Vanguardia tecnológica para responder a los coches autónomos y conectados

FERROVIAL EN 2 MINUTOS

Taxonomía de la Unión Europea: máxima elegibilidad

La Taxonomía es un componente esencial de la política de la Unión Europea (UE) tendente a una descarbonización de la economía. Se trata de un sistema de clasificación de negocios y actividades empresariales para determinar si responden a los criterios ambientales, sociales y de gobernanza de la UE. Este año es obligatorio reportar la elegibilidad de los negocios, y los aspectos verdes son el primer paso. Ferrovial presenta que sus negocios son en un 89,3% y 84,8% elegibles para la taxonomía europea según INCN y CAPEX, respectivamente.



Los tres componentes



Etapas de la taxonomía verde





2





Ruta del Cacao, Antioquia, Colombia.

Estrategia y creación de valor



2

Estrategia y creación de valor

30 Visión global
32 Autopistas
36 Aeropuertos
40 Construcción
42 Infraestructuras Energéticas
y Movilidad



VISIÓN GLOBAL

Valor compartido

En 2021 se han sentado las bases para la recuperación de los impactos económico y sanitario de la COVID-19. Durante el año, algunos activos de transporte han alcanzado los niveles de tráfico anteriores a la pandemia, aunque todavía se ven afectados por la irrupción de nuevas variantes.

La evolución epidemiológica y las campañas de vacunación en los mercados en los que opera Ferrovial han aliviado la presión sobre los ingresos hospitalarios, reduciendo las restricciones de movilidad y permitiendo la recuperación gradual de la actividad económica.

Las perspectivas de crecimiento se ven respaldadas además por el despliegue de los planes de recuperación anunciados (por ejemplo, el *Infrastructure Investment and Jobs Act* en EE. UU., los fondos *Next Generation* en Europa o el plan *Build Back Better* en Reino Unido), que contribuirán a transformar el sector de infraestructuras en una industria más sostenible, digital e integradora.

En este contexto, se presentan diferentes retos y oportunidades para Ferrovial:

- La aparición de nuevas variantes de COVID-19 podrán afectar a la movilidad, a los patrones de tráfico y a los viajes de negocios.
- La congestión en las ciudades y en sus accesos requerirá nuevas infraestructuras y alternativas de movilidad innovadoras.
- La digitalización de las infraestructuras de transporte y la creciente necesidad de conectividad requerirán inversiones en tecnología que mejoren la seguridad y la fiabilidad de los tiempos de viaje.
- La evolución de la inflación y de los precios de la energía, las tensiones en la cadena de suministro y los cambios en el mercado laboral afectarán a la recuperación económica en los mercados donde opera la compañía.
- Los compromisos de descarbonización demandarán nuevas infraestructuras energéticas, como por ejemplo las energías renovables y otras soluciones tecnológicas sin emisiones.

La compañía está abordando proactivamente este entorno cambiante, para desarrollar oportunidades de negocio alineadas con su estrategia.

ESTRATEGIA

En el segundo año de vigencia del plan Horizon 24, Ferrovial reafirma su estrategia con el foco puesto en el crecimiento en infraestructuras. Durante 2021, la compañía ha anunciado operaciones corporativas para aumentar su negocio principal de autopistas (por ejemplo, la ampliación de su participación en la I-66 en EE. UU. o la adquisición del 24,9% de IRB en India). Además, se ha creado la unidad de negocio de Infraestructuras Energéticas y Movilidad, para desarrollar nuevos proyectos relacionados con infraestructuras sostenibles. También se han desinvertido varios negocios de Servicios y otros no relacionados con el desarrollo de infraestructuras, y continúa vigente el compromiso de desinversión total de la división de Servicios.

Prioridades estratégicas

- **Personas:** promover los más altos estándares de seguridad y salud en sus operaciones, comprometiéndose a formar a sus empleados, y utilizando información en tiempo real para predecir y prevenir accidentes. Ferrovial continuará identificando, desarrollando y

reteniendo talento, así como reconociendo el valor de la diversidad y el compromiso de sus empleados como fuentes de ventaja competitivas y crecimiento futuro.

- **Crecimiento sostenible:** desarrollar y operar infraestructuras sostenibles, innovadoras y eficientes, de alto valor concesional. La compañía se centrará en sus mercados principales (EE. UU., Canadá, España, Reino Unido y Polonia), desarrollando también oportunidades selectivas en otras geografías como India, Australia y países clave de Latinoamérica y Europa.
 - En **Autopistas**, continuar desarrollando proyectos *greenfield* con riesgo de tráfico (con el foco en las Managed Lanes en Norteamérica), generando pipeline proactivamente y licitando además otros proyectos estratégicos.
 - En **Aeropuertos**, preservar el valor de los activos en cartera mientras el sector aéreo se recupera progresivamente, y desarrollar oportunidades de crecimiento selectivamente, estableciendo relaciones con los grupos de interés para reforzar su competitividad.
 - En **Infraestructuras energéticas**, desarrollar proyectos *greenfield* en líneas de transmisión y en energías renovables aprovechando las capacidades industriales internas, y rotar los activos para aumentar la rentabilidad y reciclar el capital invertido.
 - En **Construcción**, apoyar el negocio concesional centrándose en la rentabilidad y en la gestión de riesgos. La compañía reforzará su competitividad mediante soluciones técnicas avanzadas, desarrollando relaciones con los grupos de interés, socios y clientes en las geografías clave.
 - Ferrovial explorará oportunidades también en otros sectores relacionados con las infraestructuras sostenibles, como son agua, movilidad y vertipuertos.

La disciplina financiera sigue siendo prioritaria para Ferrovial, fortaleciendo su estructura de capital y rotando los activos y negocios no estratégicos para materializar el valor y financiar el crecimiento futuro.

- **Excelencia operativa:** continuar reforzando los procesos clave y la gestión de riesgos, integrando la tecnología en el negocio y convirtiendo los retos globales de sostenibilidad en oportunidades de negocio con impacto social positivo. La estrategia de sostenibilidad de la compañía, alineada con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU, incluye objetivos de descarbonización, huella hídrica, igualdad de género e integridad, entre otros, y está avalada por la presencia continuada de Ferrovial en índices como el *Dow Jones Sustainability*, *Carbon Disclosure Project* y *FTSE4Good*.
- **Innovación:** fortalecer el negocio *core* a través de la digitalización, apoyando la transformación y el crecimiento futuro (por ejemplo, incrementando la conectividad en las carreteras). La compañía se enfocará en la automatización, la eficiencia, la competitividad, la agilidad, los datos y su monetización, al tiempo que fomenta una cultura emprendedora y digital.

Horizon 24: Año Dos

El Plan Estratégico Horizon 24, que comprende el período 2020-2024, se centra en el desarrollo, construcción y operación de infraestructuras sostenibles. Pese a las dificultades impuestas por la COVID-19, Horizon 24 progresa adecuadamente.

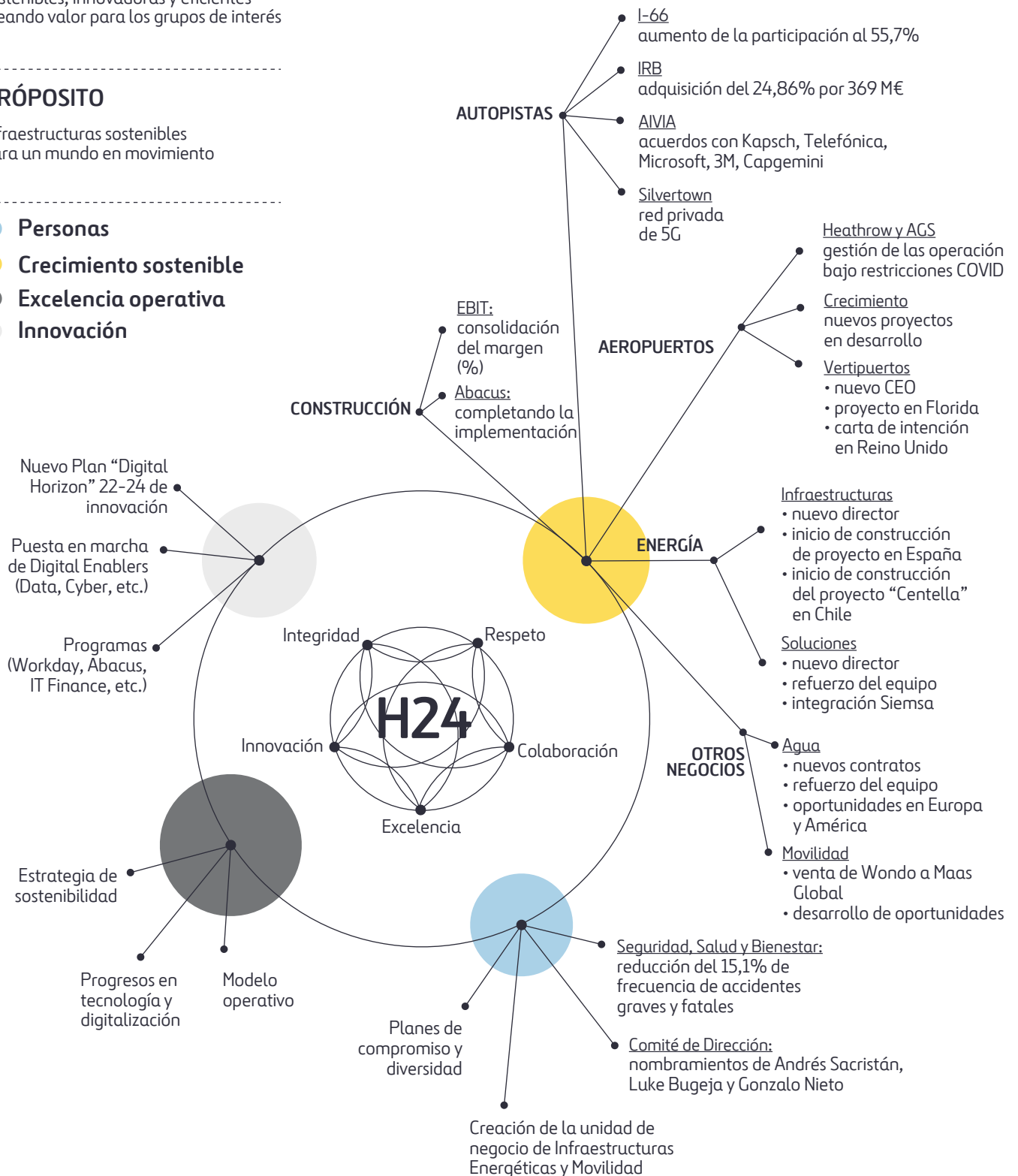
VISIÓN

Desarrollar y operar infraestructuras sostenibles, innovadoras y eficientes creando valor para los grupos de interés

PRÓPOSITO

Infraestructuras sostenibles para un mundo en movimiento

- **Personas**
- **Crecimiento sostenible**
- **Excelencia operativa**
- **Innovación**



AUTOPISTAS

Soluciones a la congestión urbana

Cintra desarrolla proyectos que mejoran la movilidad urbana, reduciendo la congestión y contribuyendo al desarrollo sostenible de las áreas en las que se engloban. Los proyectos desarrollados mejoran la calidad de vida de sus usuarios.

NORTEAMÉRICA	CONCESIONES	KILÓMETROS	DIVIDENDOS (M€)	INVERSIÓN GESTIONADA (M€)
98%	24	1.497	469	22.386
valoración de Cintra según el Consenso de analistas				94% internacional

Cintra desarrolla su actividad en mercados con marcos regulatorios seguros, con buenas perspectivas económicas (Norteamérica, Europa y Australia), mercados financieros desarrollados y con una elevada demanda de infraestructuras de transporte. También se buscan oportunidades de inversión puntuales en aquellas geografías donde el modelo de negocio puede aportar ventajas competitivas diferenciales, tienen perspectivas de crecimiento relevantes y supone una creación de valor para los accionistas. La compañía se enfoca en ofrecer proyectos sostenibles para resolver los problemas de congestión de tráfico en zonas urbanas (concesiones *greenfield* complejas), permitiendo a sus usuarios ahorrar tiempo, tener certeza en sus desplazamientos cotidianos e incrementar la productividad económica de sus regiones de influencia, generando nuevas oportunidades de crecimiento.

Los más de 50 años de experiencia de Cintra, su modelo de gestión integral y los profundos conocimientos en nuevas tecnologías aplicadas al *pricing* (*advanced analytics*), destinadas a mejorar la previsión de la demanda y la optimización tarifaria, así como las sinergias con Ferrovial Construcción, hacen de Cintra una compañía con un elevado potencial de creación de valor y fuertes ventajas competitivas. La gestión completa del ciclo de vida de los proyectos junto con una cartera diversificada y global permite conocer las necesidades de todas las partes implicadas (usuarios, gobernantes, actores económicos) lo que a su vez redundará en la posibilidad de presentar propuestas innovadoras, sostenibles y con mayor valor añadido.

La pandemia de la COVID-19 ha continuado afectando la libertad de movimiento en todas las regiones en las que Ferrovial tiene sus activos, especialmente en Canadá. Sin embargo, con el comienzo de la vacunación y el levantamiento progresivo de las restricciones durante 2021, se produjo un incremento de los desplazamientos, que en determinados activos alcanzó un volumen similar a los niveles pre-COVID, aunque mostrando notables diferencias según geografías.

De acuerdo con lo previsto en el Plan Horizon 24, cuya prioridad es el desarrollo del negocio en EE. UU. en activos de alta complejidad, y el estudio selectivo de oportunidades en nuevas geografías. En septiembre se acordó la adquisición de un 5,704% adicional de la *Managed Lanes* I-66, incrementando su participación hasta el 55,704%. La adquisición del control de la concesionaria supone el reconocimiento de una plusvalía para Ferrovial por un importe de 1.117 millones de euros, ya que la participación del 50% adquirido previamente debe valorarse a su valor de mercado. Asimismo, Cintra ha identificado la oportunidad en el mercado indio de autopistas asociándose con uno de sus líderes, IRB *Infrastructure Developers* Ltd.

Adicionalmente, en diciembre de 2021, Cintra cerró la emisión de 609 millones de dólares en *senior secured notes* en LBJ, extendiendo el plazo de vencimiento de la deuda (2057 versus 2050 de TIFIA) y disminuyendo el coste *all-in* (3,797% *yield to maturity* versus 4,22% de TIFIA *coupon*). FITCH ha asignado un rating 'BBB' a la emisión de esta deuda.

Durante 2021, a pesar del complejo entorno en el que se ha desarrollado el negocio, los principales activos han repartido dividendo, por un importe que ascendió a 469 millones de euros, lo que muestra la solidez financiera del modelo de negocio de Ferrovial.

PRINCIPALES ACTIVOS

Cintra posee un 43,23% de la autopista 407 ETR, en Toronto (Canadá); un 62,97%, 54,6% y 53,67% de las *Managed Lanes* NTE, LBJ y NTE 35W, en Texas (EE. UU.), respectivamente; y un 65,1% de la I-77 en Carolina del Norte (EE. UU.). El activo I-66 (55,704%), en Virginia, y la extensión 3C al norte de la NTE 35W, en Texas, se encuentran en fase de construcción.

En las *Managed Lanes* las tarifas son dinámicas, pudiéndose modificar cada pocos minutos según el nivel de congestión, garantizando siempre una velocidad mínima a los conductores. Con sistemas de peaje *free flow* (sin barreras), destacan por la larga duración de su concesión, su amplia flexibilidad tarifaria, y por una estructura financiera optimizada a largo plazo, situando a Cintra como líder en la promoción privada de infraestructuras de transporte por carretera de alta complejidad.

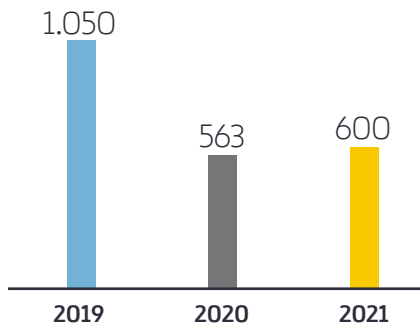
CREACIÓN DE VALOR

Proyectos *greenfield* de alta complejidad

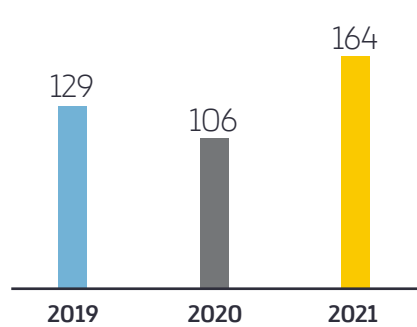
Cintra se centra en proyectos *greenfield* complejos por su alto potencial de creación de valor. Su capacidad para valorar y asumir mayores niveles de riesgos asociados al proyecto en fase de licitación (construcción, financiación, operación y gestión del tráfico) le permite optar a unas mayores tasas de retorno (TIR). La creación de valor se produce al disminuir la tasa de descuento de flujos futuros a medida que se eliminan en la fase de construcción o reducen (tráfico/financiación) los riesgos del proyecto según avanza el plazo de la concesión.

Un ejemplo de esta eliminación de riesgos de construcción son las aperturas de distintos tramos de autopistas en 2021, logradas a pesar del difícil entorno. En Ruta del Cacao (Colombia) tiene abiertos cuatro segmentos de los nueve totales del proyecto, mientras que en Eslovaquia se ha abierto el total de los 59 kilómetros totales de la autopista D4R7 y en OSARs (Australia) el total de los ocho tramos del proyecto.

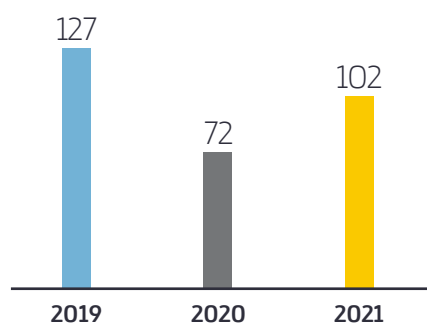
407 ETR (CANADÁ)
Dividendos
MCAD



NTE (EE.UU.)
RBE M\$



LBJ (EE.UU.)
RBE M\$



Rotación de activos maduros

La creación de valor se materializa con la venta de proyectos maduros, cuyos ingresos son invertidos en nuevos activos de mayor potencial de creación de valor. Un ejemplo es la transmisión de la participación en dos autopistas portuguesas al fondo de infraestructuras DIF (49% de la autopista Norte Litoral y 48% de Via do Infante, Algarve). Ferroviál recibió 100 millones de euros del proceso de venta en 2020. La venta de Norte Litoral se completó en julio de 2021 por 47 millones de euros adicionales, quedando pendiente la venta de la concesión Via do Infante (Algarve). Cintra tendrá un contrato para la gestión de ambos activos hasta el final de las concesiones.

Eficiencia operativa comprometida con el medioambiente

Los proyectos de *Managed Lanes*, eje central de la estrategia de Ferroviál, han demostrado ser la forma más eficiente de responder a la creciente demanda de movilidad urbana. Son la solución a los corredores congestionados en los que la gestión dinámica de la tarifa permite adaptarla a los hábitos del usuario y ofrecer así tiempos de viaje fiables, en unas condiciones de circulación óptimas que ayudan a reducir las emisiones en el corredor. Además, su construcción se hace manteniendo y, en algunos casos incrementando, la capacidad de los carriles libres de peaje, por lo que el usuario siempre cuenta con una opción alternativa gratuita.

La estrategia ambiental de Cintra para reducir la huella de carbono arrancó hace ya más de una década con el seguimiento permanente de las emisiones de gases de efecto invernadero, los residuos, la calidad del aire y del agua y el impacto acústico producido por el tráfico, fortaleciendo continuamente las prácticas ambientales y protegiendo el hábitat de las especies locales.

Usuarios: excelencia en el servicio

Cintra mantiene el foco en la satisfacción del cliente y su propuesta de valor, de fiabilidad, ahorro de tiempo, seguridad y sostenibilidad. Prueba de ello es la respuesta de los clientes con crecientes niveles de aceptación y satisfacción en todos sus proyectos.

Empleados: desarrollo del talento

Cintra ofrece oportunidades para el desarrollo profesional de todos sus empleados promoviendo la movilidad interna y asegurando que el mérito sea el factor determinante en su carrera. Durante 2021, a pesar

del entorno motivado por la pandemia, un 18% de los empleados han tenido la oportunidad de cambiar de puesto o localización, y una de cada cuatro personas trabaja en una asignación internacional.

IRB y nuevos mercados

Cintra ha identificado la oportunidad en el mercado indio de autopistas asociándose con uno de sus líderes, IRB *Infrastructure Developers Ltd*. La compañía ha adquirido una participación minoritaria de un 24,86%, lo que le permitirá tener exposición a uno de los mayores mercados de concesiones de autopistas en el mundo durante la próxima década. Cintra ha adquirido el compromiso de trabajar conjuntamente con IRB *Infrastructure Developers Ltd* a través de la firma de un acuerdo de colaboración.

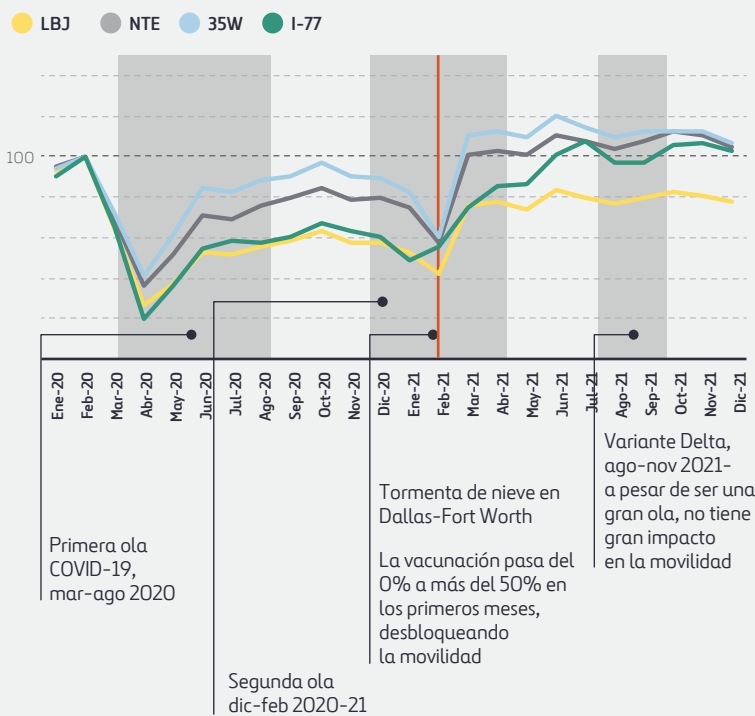
AIVIA y el futuro de las autopistas

Ferroviál continúa liderando el desarrollo de los corredores inteligentes mediante su iniciativa AIVIA, de Orquestación de Corredores Conectados, junto a compañías punteras como Microsoft, 3M, Kapsch o Capgemini, entre otros. Telefónica Tech se sumó recientemente al acuerdo, lo que refuerza la apuesta de todos los participantes por la movilidad conectada. La iniciativa desarrolla la siguiente generación de autopistas mediante la hibridación de tecnologías digitales y de redes como 5G, conectividad V2X, sensores, analítica avanzada o simulación con la infraestructura física para reducir la congestión, mejorar la experiencia de viajero y su seguridad. Los corredores conectados constituirán un nuevo estándar de calidad y seguridad para los activos de Cintra y maximizarán su funcionalidad a medida que los vehículos continúen evolucionando hacia la autonomía total y, sobre todo, en el periodo de transición en el que convivirán vehículo autónomo, conectado y convencional en el mismo espacio viario. Ferroviál gestiona activos tecnológicamente avanzados que se convierten en el mejor escenario para desarrollar estas soluciones innovadoras y continuar así a la vanguardia en el mundo de las infraestructuras. En 2022 se lanzarán varios proyectos a gran escala enmarcados en los primeros horizontes del programa AIVIA en EE. UU.

El tráfico en *Managed Lanes*: la senda de la recuperación

La recuperación del tráfico en las Managed Lanes en Texas y Carolina del Norte está siendo progresiva durante los dos años de pandemia. El avance de la recuperación se ha visto afectado por las restricciones a la movilidad en las distintas geografías, el avance de las vacunaciones y la aparición de nuevas variantes del virus. La pandemia ha cambiado los patrones de comportamiento relacionados con el teletrabajo y el comercio electrónico. Las Managed Lanes están equipadas con un sistema dinámico de fijación de precios con el objetivo de garantizar un alto nivel de servicio y una velocidad mínima.

TRÁFICO DE MANAGED LANES (INDEXADO FEBRERO 2020=100)



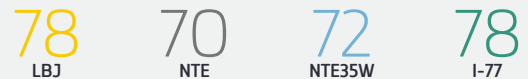
TRÁFICO (millones de transacciones)

	2019	2020	2021	2021vs2019
LBJ	48,1	30,0	36,9	-23%
NTE	33,9	25,0	33,2	-2%
NTE 35W	32,7	28,0	35,5	9%
I-77	n/a	19,5	28,4	n/a

LAS CONCESIONES

	LBJ	NTE	NTE35W	I-77
Ciudad	Dallas-Fort Worth	Dallas-Fort Worth	Dallas-Fort Worth	Charlotte
Consolidación	54,60%	62,97%	53,67%	65,1%
Longitud	21,4 km	21,0 km	16,4 km	41,6 km
Plazo de concesión	2061 (52 años)	2061 (52 años)	2061 (48 años)	2069 (55 años)

SATISFACCIÓN DEL USUARIO (%)



- Más rápido, ahorro de tiempo, menos tráfico
- Fácil de usar
- Buen mantenimiento
- Más seguro

CINCO CONCLUSIONES

1

FUERTE RECUPERACIÓN DEL TRÁFICO TRAS EL ACCESO GENERALIZADO A LAS VACUNAS MARZO-ABRIL

2

LA VARIANTE DELTA (AGOSTO-NOVIEMBRE) NO TUVO UN IMPACTO SIGNIFICATIVO EN EL TRÁFICO

3

RECUPERACIÓN DEL TRÁFICO EN HORAS PUNTA DE TARDE, HORAS VALLE Y FINES DE SEMANA. RECUPERACIÓN CONTINUA EN HORAS PUNTA DE LA MAÑANA, TODAVÍA AFECTADAS POR EL TELETRABAJO

4

TRÁFICO DE PESADOS, MOSTRÓ RESILIENCIA A LO LARGO DE 2021, IMPULSADO POR EL CRECIMIENTO DEL COMERCIO ELECTRÓNICO Y LA LOGÍSTICA

5

LAS TORMENTAS DE NIEVE EN TEXAS TUVIERON UN IMPACTO NEGATIVO EN LOS TRÁFICOS DE PRINCIPIOS DE AÑO, PERO LIMITADO EN EL TOTAL ANUAL





AEROPUERTOS

En la pista de despegue

Ferrovial Aeropuertos es uno de los principales inversores y operadores privados de aeropuertos del mundo. Actualmente, cuenta con cuatro activos en Reino Unido: Heathrow (25%) y los tres que integran el grupo AGS (50%) –Aberdeen, Glasgow y Southampton.

La división de Aeropuertos continúa buscando oportunidades, y está desarrollando la creación de una red de vertipuertos en EE. UU. y Reino Unido.

ACTIVOS

Heathrow y AGS

Heathrow y AGS se vieron afectados significativamente por la interrupción del tráfico aéreo debido a la expansión de la COVID-19, resultando en mayores restricciones a los viajes junto con un confinamiento completo en Reino Unido en enero. Heathrow y AGS experimentaron un aumento continuo del tráfico a partir del segundo trimestre, a medida que se levantaban las restricciones a la movilidad y se simplificaban los requisitos de entrada tras el éxito de las campañas de vacunación.

Heathrow registró un descenso en su tráfico del 12% respecto a 2020. Sin embargo, el segundo semestre del año ha experimentado un crecimiento del tráfico del 133%. Para satisfacer esta demanda, el aeropuerto ha estado operando con dos pistas desde principios de verano y las Terminales 2, 3 y 5 han estado completamente operativas. Además Heathrow dedicó de manera exclusiva la Terminal 4 para las llegadas de países incluidos en la “lista roja” establecida por el Gobierno.

AGS ha experimentado una recuperación del tráfico en un 6% respecto a 2020, gracias a los niveles de pasajeros registrados en el segundo semestre del año, que muestran una mejora sustancial del 160% frente a 2020. El tráfico del Aeropuerto de Aberdeen ha mostrado mayor resiliencia a la COVID-19 que otros aeropuertos del país debido a los pasajeros relacionados con el sector *Oil & Gas*.

Vertipuertos

El avión eléctrico de despegue y aterrizaje vertical (eVTOL) conectará regiones de forma más sostenible y cómoda. Los vertipuertos son un elemento clave en el avance de la aviación eVTOL, ya que proporcionan la infraestructura de aterrizaje, recarga y despegue necesaria para su funcionamiento.

En enero de 2021, Ferrovial Aeropuertos anunció la firma de un acuerdo marco con Lilium, compañía desarrolladora de un eVTOL, para la creación de una red de más de 10 vertipuertos en Estados Unidos. Estas infraestructuras y los servicios asociados cubrirán áreas estratégicas en las principales ciudades de Florida, ofreciendo una nueva red de transporte alternativa y libre de emisiones.

Por otro lado, Ferrovial Aeropuertos anunció en noviembre que planea desplegar una red de más de 25 vertipuertos en Reino Unido. Para ello ha firmado sendos acuerdos de colaboración con Lilium y *Vertical Aerospace*, que facilitarán un plan de despliegue rápido y pragmático.

La COP26 2021 tuvo lugar entre el 31 de octubre y 12 de noviembre en Glasgow, Reino Unido. Glasgow fue elegida ciudad anfitriona por su compromiso con la sostenibilidad y sus instalaciones de primer nivel. El Aeropuerto de Glasgow participó en las actividades que se desarrollaron durante el evento, con un área de exposiciones de diferentes iniciativas de sostenibilidad en el mundo de la aviación y otros eventos, donde se anunció el proyecto de despliegue de una red de vertipuertos en Reino Unido.

CREACIÓN DE VALOR

Eficiencia operativa y respuesta a la COVID-19

Garantizar la seguridad y la salud continúan siendo la prioridad de Ferrovial Aeropuertos. Heathrow y AGS han instaurado medidas sanitarias para garantizar la seguridad y fomentar la confianza en el transporte aéreo, incluyendo centros de pruebas diagnósticas de la COVID-19. En el caso de Heathrow sus oficinas fueron convertidas en un centro de vacunación y la Terminal 4 está dedicada de manera exclusiva a las llegadas procedentes de países de la “lista roja”.

Por su parte, los aeropuertos de Aberdeen y Glasgow han sido auditados y reconocidos por el *Council Aviation Recovery Task Force Covid-secure guidance* por sus altos estándares de seguridad, establecido por el *International Civil Aviation Organisation* (ICAO). Heathrow fue certificado con cuatro estrellas COVID-19 por *Skytrax*, la posición más alta para aeropuertos del Reino Unido.

Las medidas adoptadas para proteger el negocio contribuyen a que sean aeropuertos más resilientes y eficientes. Desde que comenzó la pandemia se ha actuado con determinación y rapidez para reducir costes recurriendo a cambios organizativos, renegociaciones de contratos con proveedores y al plan gubernamental de expedientes de regulación temporal de empleo, entre otros. Del mismo modo, los planes de inversión en capital siguen contenidos, centrándose en proyectos que garanticen la seguridad y la resiliencia de los aeropuertos.

Cabe destacar que Heathrow fue reconocido por los *Skytrax World Airport Awards* como “Mejor Aeropuerto de 20 a 25 millones de pasajeros”, “Mejor Aeropuerto de Europa Occidental” y por su “Excelencia aeroportuaria COVID-19”.

Sostenibilidad

Los aeropuertos de Ferrovial mantienen su compromiso ininterrumpido con la sostenibilidad en 2021 en materia ESG. La descarbonización del sector de la aviación continúa siendo una prioridad del plan de crecimiento sostenible, donde la utilización de *Sustainable Aviation Fuel* (SAF) constituye un elemento crítico. En septiembre salió un vuelo que utilizó SAF desde Heathrow hasta Glasgow, y British Airways hizo su primer vuelo a EE. UU. con un



Aeropuerto de Heathrow, Londres, Reino Unido.

35% de SAF en noviembre (el nivel más alto utilizado en un vuelo transatlántico hasta la fecha).

AGS lanzó su nueva estrategia de sostenibilidad con una hoja de ruta para alcanzar cero emisiones netas a mediados de la década de 2030, tras haber alcanzado neutralidad de carbono en 2020. La estrategia se integra en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas y se centra en el progreso social, el crecimiento económico y la protección ambiental como principales pilares.

Un año más, los esfuerzos realizados por AGS han sido reconocidos por la organización internacional *Global Real Estate Sustainability Benchmark* (GRESB), ya que Southampton, Aberdeen y Glasgow han sido el primer, segundo y tercer clasificado dentro de la categoría *UK Transport: Airport Companies*.

Innovación

Entre los principales proyectos de innovación desarrollados por Ferrovial Aeropuertos en 2021, cabe destacar:

- El desarrollo de *Ferrovial Airports Sustainability Index*®, una herramienta única en el sector que caracteriza el grado de sostenibilidad de un aeropuerto en las áreas ESG. El índice contiene 400 indicadores clasificados en 19 áreas y se apoya en los índices internacionales de sostenibilidad más destacados, como el *Dow Jones Sustainability Index*.
- El despliegue de un gemelo digital (*digital twin*) en el Aeropuerto

de Aberdeen para optimizar las rotaciones de aeronaves en los puestos de estacionamiento. Esta solución permitirá estimar con mayor precisión los tiempos de cada proceso, recalcular en tiempo real la planificación de puertas de embarque y simular escenarios futuros.

Principales desarrollos regulatorios en Heathrow

El 19 de octubre de 2021, Heathrow recibió las propuestas iniciales de la *Civil Aviation Authority* (CAA) para el periodo regulatorio H7. Heathrow respondió formalmente a las propuestas iniciales y presentó su segunda actualización del *Revised Business Plan* (RBP) a mediados de diciembre de 2021 (Heathrow presentó el RBP en diciembre de 2020 y una primera actualización en junio de 2021). Esta segunda actualización garantizará que la CAA disponga de la información más actualizada de cara a sus propuestas finales, que tiene previsto publicar el primer semestre de 2022.

Asimismo, el 22 de diciembre la CAA publicó un límite de precios provisional (*interim price cap*) para el 2022 de £30.19 (2022, CPI). Este será el *price cap* establecido hasta que se publique la decisión final de la CAA sobre el H7.

Vertipuertos: el futuro está aquí

La movilidad está viviendo una revolución. Los eVTOL (electric Vertical Take-Off and Landing) son el vehículo. Ferrovial lidera el desarrollo de redes de vertipuertos. Los diseña, construye y opera. Estados Unidos, Reino Unido y España son los mercados originales. Florida es la primera cita. La sostenibilidad es la clave.

EL VEHÍCULO

Los eVTOL son un medio de transporte regional de alta velocidad. Son aviones de despegue y aterrizaje vertical totalmente eléctricos, seguros, de bajo ruido y cero emisiones. Ferrovial está trabajando con los principales fabricantes y operadores de eVTOL en todas las geografías



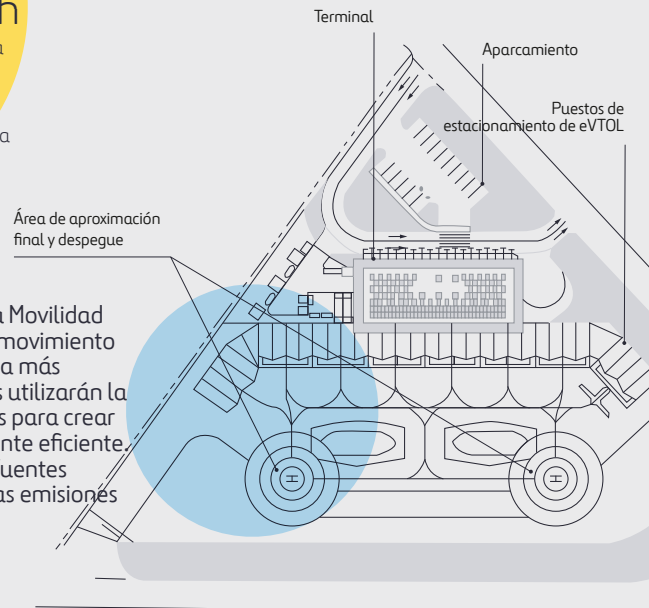
280 km/h
velocidad máxima
250 km
autonomía máxima



Emisiones de CO₂

LA INFRAESTRUCTURA

Los vertipuertos son claves para la Movilidad Aérea Urbana, ya que facilitan el movimiento de personas y mercancías de forma más rápida y eficiente. Los vertipuertos utilizarán la luz solar y los elementos naturales para crear una infraestructura energéticamente eficiente. La energía externa procederá de fuentes ecológicas, lo que permitirá que las emisiones de carbono sean nulas



MERCADOS INICIALES

Ferrovial lidera los vertipuertos en todo el mundo. La empresa tiene tres regiones en marcha:

FLORIDA

10

vertipuertos proyectados
Palm Beach es el pionero

REINO UNIDO

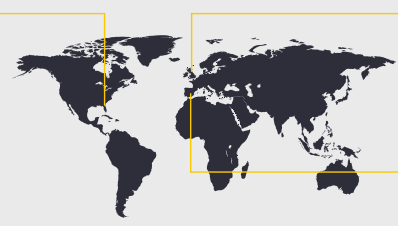
25

vertipuertos proyectados

ESPAÑA

20

vertipuertos proyectados



LAS VENTAJAS

- Perfecto para zonas urbanas densamente pobladas
- Bajo nivel de ruido
- Cero emisiones
- Ahorro de tiempo
- Mejora de la conectividad
- Promoción del crecimiento económico
- Facilita el acceso a la industria, la cultura y la naturaleza

LOS SOCIOS

Ferrovial dispone de una red de colaboradores:





ferrovial
construction

bam

RIVERLINX
CJV

SK ecoplant

TR
FO
EVER

HERRMANNWEIGHT
TUNNELBOHRMASCHINEN

Túnel de Silvertown, Londres, Reino Unido.

CONSTRUCCIÓN

Cimientos verdes

Ferrovial Construcción es la unidad de negocio que desarrolla las actividades de construcción de obra civil, edificación, plantas de tratamiento de agua y obra industrial. Es clave en la consecución de la estrategia de negocio, recogida en el Plan Horizon 24.

La compañía, en su apuesta por la transición energética, ha creado recientemente la división de Energía (*Energy Solutions*) enfocada en la ejecución de proyectos de líneas de transmisión eléctrica, de energías renovables y de eficiencia energética, habiendo sido adjudicataria ya de algún proyecto destacable, como un parque fotovoltaico de 50MW en Gerena (España). La integración de SIEMSA en Construcción refuerza este compromiso, y busca potenciar la presencia en el mercado de servicios de ingeniería, construcción, instalación y mantenimiento de equipos en el sector energético.

ENTORNO

En 2021, Construcción ha mantenido la senda positiva de facturación y rentabilidad, con impacto poco significativo de la COVID-19, si bien se han observado tensiones inflacionistas en los precios de los materiales y mano de obra, así como problemas de suministros, que a pesar de los mitigantes y medidas de gestión implementadas, han incrementado los costes de producción. Esta crisis sanitaria y social ha provocado la respuesta del sector público con la aprobación, entre otros, de los fondos europeos *Next Generation*, que se espera reactiven la economía española y del nuevo plan *Infrastructure Investment&Jobs Act* en EE. UU., que duplicará los fondos federales de inversión en infraestructuras de transporte. Cabe mencionar las desinversiones realizadas en negocios *non-core*, como el negocio inmobiliario de Budimex, Budimex Nieruchomości, la actividad de reciclaje de áridos de Webber, *Southern Crushed Concrete*, las participaciones en las concesiones de Prisiones Figueras y URBICSA, y en Nalanda, plataforma digital para la gestión documental.

Las perspectivas en **Polonia** siguen siendo favorables a medio plazo apoyadas tanto en los planes nacionales de inversión de carreteras y ferrocarriles hasta 2025-26, donde se espera mantener el liderazgo, como en la licitación de proyectos de tratamiento de residuos, energías renovables y agua.

En **España**, adicionalmente a la buena dinámica de iniciativas públicas en infraestructuras de transporte, se espera un impulso a medio plazo en la licitación debido a la recepción de los fondos *Next Generation*, donde Ferrovial Construcción ha creado una dirección para maximizar las oportunidades de rehabilitación y eficiencia energética en proyectos tanto de edificación como de parques logísticos e industriales.

En **EE. UU.** destaca la aprobación del nuevo plan federal de infraestructuras, que supondrá un respaldo a la creciente iniciativa inversora de los estados, aportando nuevos fondos no solo en infraestructuras de transporte sino también en proyectos de agua, transmisión eléctrica o actuaciones contra el cambio climático. Cabe también mencionar la integración de la actividad de mantenimiento de infraestructuras, que previamente pertenecía a Servicios, en Webber. En Texas, se espera para 2022 un crecimiento en el *pipeline* tanto en proyectos de carreteras como de tratamiento de agua.

CREACIÓN DE VALOR

Construcción es una actividad clave en la estrategia de Ferrovial y continúa con su decidida apuesta por introducir iniciativas en innovación y tecnología que permitan minimizar su huella ambiental, generar impacto positivo en la sociedad y reducir al mínimo los riesgos de usuarios y trabajadores. Junto a su propia rentabilidad y capacidad de generación de caja, aporta valor coordinando el diseño y construcción de concesiones de infraestructuras en las que participan otras divisiones inversoras de Ferrovial.

Diversificación de cartera e internacionalización selectiva

La diversificación sectorial permite el mantenimiento de calificaciones técnicas, y habilita a Construcción a tener equipos materiales y humanos continuamente preparados. Como muestra de diversificación y complejidad, destaca en 2021 la adjudicación de un nuevo tramo subterráneo del Metro de Sídney, que incluye dos túneles de 11 kilómetros y 5 estaciones, con el que se crearán 1.000 nuevos puestos de trabajo, además de ofrecer 500 posiciones de formación para la comunidad local.

El foco internacional sigue centrado en los mercados de EE. UU. y Polonia, que representan aproximadamente el 70% del total de ventas. Entre otros países con presencia estable, destacan Reino Unido, Chile, Australia o Canadá, además de España como mercado de origen. Muestra de ello, es la adjudicación en consorcio de Ferrovial Construcción US y Webber del proyecto de diseño y construcción de la ampliación de la I-35 en San Antonio, Texas (EE. UU.), un nuevo éxito del modelo de negocio en este país que ha permitido ejecutar cinco proyectos de diseño y construcción en Texas por un valor total de 6.000 millones de dólares en los últimos años.

Compromiso con la sociedad: medio ambiente, calidad y seguridad

Construcción desarrolla sus operaciones bajo estrictas líneas de actuación que minimicen su impacto ambiental. Su aproximación a los proyectos incluye la identificación de riesgos ambientales mediante planes individuales de gestión, el uso eficiente de energía potenciando el autoconsumo y soluciones eléctricas en su flota de maquinaria y vehículos, y la promoción de la economía circular mediante el reciclado de residuos de construcción, como la reutilización de tierras. Todo ello con el objetivo de controlar la huella de carbono y alcanzar la neutralidad en emisiones en 2050. Buenos ejemplos son la I-66 en Virginia (EE. UU.) cuyo diseño de trazado reduce los impactos en humedales y arroyos en un 80% frente a la alternativa propuesta por la Administración, o las medidas ambientales de la autopista D4R7 (Eslovaquia) que han permitido recuperar la biodiversidad y hábitats del Danubio a la vez que se mejora el tráfico de la capital eslovaca. El compromiso de Construcción en este ámbito queda patente con la obtención del Premio de Oro de la Acreditación RSE en Reino Unido e Irlanda por su excelencia en el compromiso y actuación social.



Torre de control del Aeropuerto del Ima, Perú.

En materia de seguridad, Construcción ha reducido sus índices de frecuencia en 2021 un -12% respecto a 2020 y un -57% en los últimos 10 años gracias al compromiso activo de todos sus empleados, la identificación y observación preventiva de situaciones de alto potencial, y la formación continua de empleados con roles críticos.

Innovación como motor de mejora

Ferrovial Construcción continúa apostando por la I+D+i y la transformación digital. Muestra de ello es la obtención de la Certificación SGS a nivel global de la metodología BIM (*Building Information Modeling*), siendo la primera constructora en conseguirlo. Asimismo, se continúa con la implantación del Proyecto Abacus, dentro del cual destaca el plan de transformación tecnológica, orientado a la mejora de la productividad y al control de procesos, e incluye la digitalización de procesos, la implementación de analítica avanzada de datos y tecnologías como el 5G o IoT, que permiten, entre otros, dar respuesta a los retos de gestión ambiental y de seguridad y salud.

- APOLODORO y SMARTFORMWORK, sistemas inteligentes multisensor para conocer los efectos tensionales y de presión que ejerce el hormigón en puentes y túneles, para optimizar el proceso constructivo y aumentar la seguridad de las obras.
- INNOVATION INTELLIGENCE, observatorio del ecosistema de innovación externo para la gestión de alianzas con instituciones académicas como el MIT (*Massachusetts Institute of Technology*) y el compromiso con *startups* y su investigación de nuevas técnicas y soluciones de construcción.

Empleados: gestión del talento

El compromiso por el bienestar y desarrollo continuo de sus empleados es fundamental para Ferrovial Construcción. En 2021, sus empleados han obtenido diversos reconocimientos como los premios a dos mujeres ingenieras en los *European Women in Construction and Engineering*, o el galardón *40 Under 40: Champions of Construction*, al profesional menor de 40 años que ha marcado la diferencia en el sector.

INNOVACIÓN PARA LA TRANSFORMACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS

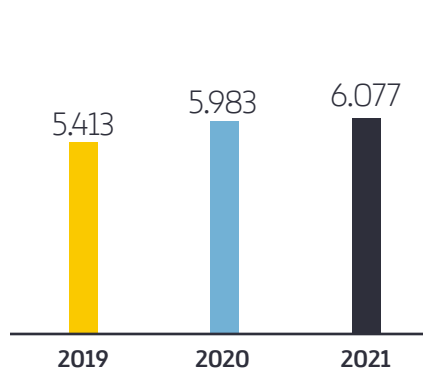
Entre los proyectos destacados en materia de innovación desarrollados en 2021 se encuentran:

- CENTELLA, procedimiento de ensayos dinámicos mediante modelos virtuales para la validación estructural de torres de alta tensión, que permite reducir el coste e impacto ambiental en su ejecución.

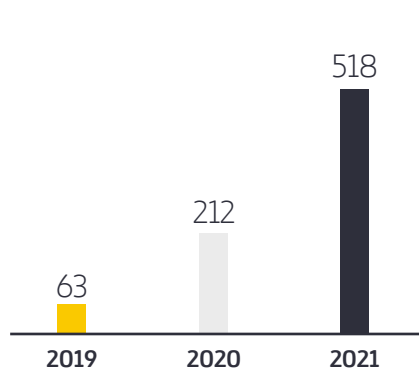
Herramienta CIVIS para medir el impacto ambiental

CIVIS es una herramienta innovadora desarrollada internamente, que ha sido utilizada en diversos proyectos de Estados Unidos, Colombia y Perú que permite, a partir de las principales mediciones del proyecto, valorar cuantitativamente distintos indicadores de impacto a lo largo de su ciclo de vida, y así evaluar en términos ambientales las alternativas de diseño y constructivas más sostenibles. Los indicadores analizados se corresponden con emisiones (CO₂, SO₂, NOX, partículas y Hg) y con consumos (carbón, fueloil, gasóleo y gas natural). Además, se mide el impacto en términos de cambio climático, que permite estimar la huella de carbono generada en la fabricación, construcción, mantenimiento, uso y explotación del proyecto.

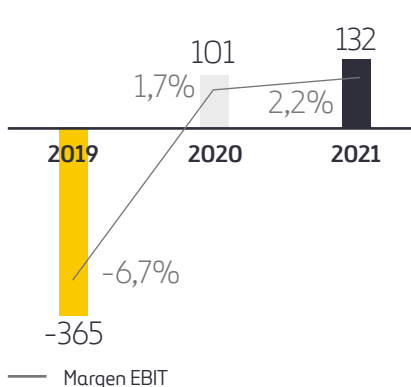
VENTAS (M€)



FLUJO DE ACTIVIDAD* (M€)



EBIT (M€)



*excluyendo impuesto de sociedades

INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS Y MOVILIDAD

Negocio sostenible

Ferrovial ha creado la unidad de negocio de Infraestructuras Energéticas y Movilidad, que nace con el objetivo de impulsar y desarrollar nuevas oportunidades de negocio sostenibles y coordinar las iniciativas ya existentes

ENERGÍA SOLAR FOTOVOLTAICA

50

MWp en construcción

LÍNEAS DE TRANSMISIÓN

456

kilómetros en construcción y operación

ZITY

1.250

vehículos 100% eléctricos

La compañía apuesta por la búsqueda de oportunidades de negocio más allá de sus actividades tradicionales, con el foco puesto en proyectos donde pueda aportar un valor diferencial, dando respuesta a los cambios de hábitos de la población urbana.

ACTIVOS

En Movilidad, Ferrovial tiene una participación del 50% en Zity, un servicio de *carsharing* eléctrico, en colaboración con Renault, que opera en Madrid y París, así como una participación minoritaria en MaaS Global, empresa líder en Europa en plataformas de movilidad. Zity cuenta con una flota de 1.250 vehículos 100% eléctricos recargados con energía eléctrica de origen renovable. A finales de año, Ferrovial adquirió una participación minoritaria en *Inspiration Mobility*, compañía norteamericana cuyo negocio consiste en invertir en activos relacionados con el vehículo eléctrico en EE. UU., incluyendo los propios vehículos, así como infraestructura de recarga asociada.

En cuanto a las Infraestructuras Energéticas, Ferrovial cuenta con una línea de transmisión en operación en Chile, que fue adquirida en 2016, y otros dos activos en construcción: el proyecto Centella, también en Chile, y una planta fotovoltaica de 50 MWp en el sur de España.

Los equipos de estos proyectos se han integrado en la nueva unidad de negocio, incorporándose además otros profesionales senior con experiencia relevante en el sector, así como directivos de Ferrovial.

ESTRATEGIA

Las directrices estratégicas en Movilidad e Infraestructuras Energéticas comparten similitudes. Ferrovial pretende ser un socio industrial preferente, capaz de aprovechar su experiencia y aportar valor en el desarrollo, financiación, construcción, operación y rotación de activos, aprovechando las oportunidades de negocio manteniendo un equilibrio riesgo-beneficio similar al de otras líneas de negocio. Mediante recursos internos y la participación en ecosistemas tecnológicos e industriales, se busca la anticipación a los rápidos cambios del entorno y desarrollar e invertir en tecnologías con oportunidad de crecimiento, así como la aplicación de la innovación a nuevos modelos de negocio rentables.

La actividad se focalizará en las geografías preferentes para Ferrovial, especialmente en Estados Unidos, España, Chile y Polonia, y formará parte activa de la estrategia ESG de la compañía, con el eje en la lucha contra el cambio climático y la descarbonización, siempre en línea con lo establecido por el Plan Estratégico Horizon 24.

EVOLUCIÓN POTENCIAL DE LOS NEGOCIOS

El futuro de la movilidad y de las infraestructuras energéticas depende en gran medida de cuatro tendencias que evolucionan con rapidez:

- La regulación nacional, regional y local sobre incentivos económicos o disuasorios a la producción de CO₂, uso de espacios públicos, regulación de la planificación y derechos de los activos energéticos, etc.
- Cambios sociales impulsados por la creciente concienciación sobre el cambio climático y el cambio en las preferencias individuales a servicios más personalizados. Esta tendencia se ha acelerado por la pandemia de la COVID-19.
- Variaciones en los costes de los activos por el avance tecnológico, que se han visto alterados por la creciente inflación, la escasez de determinados componentes y las tensiones logísticas.
- Nuevos productos, servicios y modelos de negocio impulsados por la innovación tecnológica y de procesos.

A pesar de la incertidumbre de la evolución de estos cuatro asuntos, existe la certeza de una mayor electrificación y un concepto diferente de movilidad personal, sobre todo en las ciudades.

Autoabastecimiento de energía eléctrica en España y Portugal

Ferrovial, en su esfuerzo por abrirse a nuevos modelos de negocio más respetuosos con el medio ambiente, ha alcanzado un acuerdo con *InfraRed Capital Partners* para la adquisición del 100% del capital de la sociedad vehículo propietaria de los permisos, licencias y autorizaciones necesarias para construir y operar una planta fotovoltaica de 50MWp en Gerena, Sevilla (España).

En el marco del contrato, se llevará a cabo la instalación de más de 90.000 módulos fotovoltaicos bifaciales sobre seguidores a un eje, lo que sumado a la localización en una zona de alta radiación solar permitirá inyectar a la red una producción estimada de 105 GWh/año de electricidad, 2.104 MWh/MWp, equivalente al consumo de aproximadamente 26.000 hogares. La instalación además contribuirá a evitar la emisión de más de 46.000 toneladas de CO₂ al año.

El proyecto, que está siendo ejecutado por Ferrovial Construcción Energía, se pondrá en operación a principios de 2023 y generará alrededor de 260 empleos directos.

La mayor parte de la producción eléctrica de la planta se destinará al consumo eléctrico de Ferrovial que, de esta forma, avanza hacia el cumplimiento de sus objetivos de sostenibilidad y descarbonización, entre los que se encuentra que el 100% del consumo eléctrico del grupo provendrá de fuentes renovables antes de 2025.



3



An aerial photograph of a multi-lane highway with two cars driving. The road has white lane markings and a yellow shoulder. To the right of the road is a grassy area and a concrete barrier. A large yellow semi-circle is overlaid on the bottom right of the image, containing the text 'Ferrovial en 2021'.

Ferrovial en 2021



3

Ferrovial
en 2021

48	Evolución de los Negocios
76	Sostenibilidad: entre los ODS y la ESG
78	Personas
80	Seguridad, Salud y Bienestar
82	Innovación
86	Calidad
88	Integridad
90	Derechos Humanos
92	Medio Ambiente
96	Cadena de Suministro
98	Comunidad
100	Gestión Fiscal Responsable
104	Ciberseguridad

Ferrovial resultados enero – diciembre 2021

RECUPERACIÓN OPERATIVA EN CURSO:

- **Las Managed Lanes (MLs) en EEUU mostraron una sólida recuperación cuando se levantaron las restricciones.** El volumen de tráfico de NTE 35W, NTE e I-77 se situó en línea (NTE) o por encima (NTE 35W & I-77) con respecto a 2019. LBJ continúa mejorando, pero el tráfico está aún por debajo de los niveles de 2019. Las tarifas más altas y una mayor proporción de vehículos pesados favorecieron una evolución aún más sólida en las ventas y los ingresos medios por transacción en todas las Managed Lanes durante 2021: NTE 35W +16%, NTE +13%, I-77 +47% y LBJ +5% vs. 2020. En 2021, Ferrovial recibió 53 millones de euros de dividendos de NTE y 167 millones de euros de LBJ tras la emisión de 609 millones de dólares en bonos sénior garantizados (utilizados también para reembolsar una parte del préstamo TIFIA).
- **El tráfico de 407 ETR también mostró una recuperación constante, pese a las restricciones de movilidad vigentes en Toronto durante 2021.** La mayor proporción de vehículos pesados y las mayores tarifas (los precios aumentaron en febrero de 2020) han tenido un impacto positivo en los ingresos por trayecto (+4,6% vs. 2020). **407 ETR repartió 600 millones de dólares canadienses en 2021** (164 millones de euros para Ferrovial).
- **El tráfico de Heathrow se vio afectado por las severas restricciones a los viajes en 2021** (-12,3% vs 2020) si bien está mostrando una clara mejora con la reapertura de los viajes internacionales en Reino Unido a partir mayo de 2021, la simplificación del sistema de restricciones al tráfico internacional en octubre, y la apertura del tráfico con EEUU en noviembre. La CAA (Autoridad de Aviación Civil) aprobó en abril un ajuste temporal del RAB por valor de 300 millones de libras. El 22 de diciembre, la CAA anunció un límite provisional de precios de 30,19 libras para 2022, hasta la decisión final del H7. Las propuestas finales de la CAA para el H7 están previstas para el 2T 2022.
- **Mejora de la rentabilidad en Construcción:** Margen RE del 2,2% frente al 1,7% en 2020, a pesar de los impactos de la inflación y escasez de materiales gracias a las medidas mitigadoras adoptadas, con una **mejora significativa de Budimex** (7,3% de margen RE), incluyendo 15 millones de euros relacionados con la división Inmobiliaria previos a la desconsolidación. Excluyendo este impacto, el margen RE de Budimex alcanzó el 6,4% (5,8% en 2020). **La cartera alcanzó máximos históricos de 12.216 millones de euros.**
- **Sólida situación financiera:** mostrando altos niveles de liquidez hasta los 6.421 millones de euros y una robusta posición neta de caja ex-infra (2.182 millones de euros), apoyada por el buen flujo de actividad conseguido junto con mayores dividendos de proyectos de infra.

OPERACIONES CORPORATIVAS SIGUIENDO HORIZON24:

- **Mayor exposición a I-66:** Ferrovial acordó la adquisición de un 5,704% adicional, incrementando su participación hasta el 55,704%. La transacción supone el reconocimiento de un ajuste positivo del valor razonable para Ferrovial de 1.117 millones de euros
- **Adquisición de una participación minoritaria (24,86%) de IRB Infrastructure Developers** (sociedad cotizada en India).
- **Los procesos de desinversión de Servicios alcanzaron avances relevantes:** Actividad medioambiental en España, Servicios de Infraestructuras en España, y Oil & Gas en Estados Unidos.
- **Venta de activos no estratégicos de Construcción en 2021** (529 millones de euros de desinversiones), incluyendo Budimex Real Estate (330 millones de euros tras costes de transacción), SCC, Reciclado de áridos de Webber (112 millones de euros), Figueras (42 millones de euros), URBICSA (17 millones de euros) y Nalanda (17 millones de euros).

CUENTA DE RESULTADOS

(Millones de euros)	DIC-21	DIC-20
VENTAS	6.778	6.532
RBE	596	406
Amortización de inmovilizado	-259	-233
RE antes de deterioros y enajenación de inmovilizado	337	173
Deterioros y enajenación de inmovilizado	1.139	16
RE después de deterioros y enajenación de inmovilizado	1.476	189
RESULTADO FINANCIERO	-334	-243
Puesta en equivalencia	-178	-373
BAI	964	-427
Impuesto sobre beneficios	10	34
RDO NETO ACTIVIDADES CONTINUADAS	974	-393
RDO NETO ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	361	20
RESULTADO CONSOLIDADO	1.335	-373
Rdo. atribuido a socios externos	-138	-51
RESULTADO DEL EJERCICIO	1.197	-424

RBE CONSOLIDADO

(Millones de euros)	DIC-21	DIC-20	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	415	280	48,6 %	47,9 %
Aeropuertos	-26	-22	-16,3 %	-16,4 %
Construcción	245	214	14,2 %	16,4 %
Otros	-38	-66	42,3 %	8,5 %
Total RBE	596	406	46,9 %	39,5 %

RBE PROPORCIONAL

(Millones de euros)	DIC-21	DIC-20	COMPARABLE
Autopistas	593	463	28,2%
Aeropuertos	90	57	57,8%
Construcción	245	202	21,1%
Otros	-41	-46	11,5%
Total RBE	888	676	31,3%

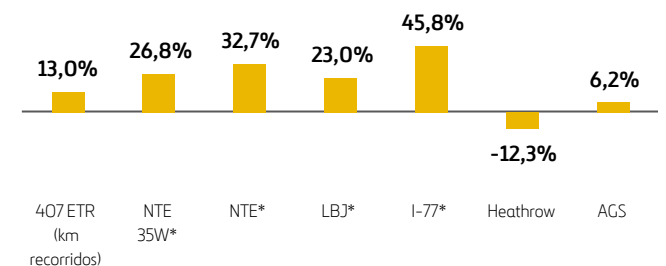
Cifras comparables.

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA

(Millones de euros)	DIC-21	DIC-20
PNT ex-proyectos infraestructura	2.182	1.991
PNT proyectos infraestructura	-6.633	-4.532
Autopistas	-6.438	-4.277
Resto	-195	-255
Posición neta de tesorería total	-4.451	-2.541

PNT: Posición neta de tesorería. Incluye actividades discontinuadas

TRÁFICO vs 2020



*Transacciones

IMPACTO POR COVID-19

En marzo de 2020, la OMS declaró el COVID-19 como pandemia global. Las numerosas restricciones a la movilidad adoptadas por los gobiernos para reducir la incidencia del virus han tenido impacto en las actividades desarrolladas por Ferrovial durante los últimos dos años, aunque repartido de manera desigual entre los distintos negocios. En 2021, los avances hacia la inmunidad de rebaño gracias al desarrollo de las vacunas han facilitado que algunos países en los que Ferrovial opera hayan levantado parcial o totalmente las restricciones, mientras que la aparición de nuevas variantes e incremento de casos han llevado a algunos países a imponer de nuevo determinadas restricciones. Los activos de infraestructuras se vieron muy afectados por las restricciones a la movilidad, los confinamientos y las cuarentenas impuestas. El levantamiento de estas restricciones tuvo un impacto muy positivo en la evolución de nuestras autopistas principales y algunas de ellas han recuperado o superado los niveles previos a la pandemia. Aeropuertos ha sido la división más afectada por el COVID-19 dadas las restricciones para el tráfico aéreo vigentes en 2021. El impacto en Construcción y Servicios no ha sido significativo en 2021.

Ante el COVID-19, Ferrovial ha adoptado todas las medidas necesarias para proteger la salud y la seguridad de sus empleados y clientes como máxima prioridad.

La Compañía continúa centrada en mantener una sólida posición financiera y en trabajar en oportunidades de inversión que aporten valor. En diciembre de 2021, la liquidez a nivel de proyectos de infraestructuras alcanzaba los 6.421 millones de euros, incluidas las líneas de liquidez disponibles por valor de 991 millones de euros. La posición neta de tesorería ex-infra se situaba en 2.182 millones de euros (incluyendo actividades discontinuadas).

A nivel operativo, la pandemia del COVID-19 ha afectado a las actividades de Ferrovial en 2021, en especial al tráfico aéreo y las autopistas, donde las restricciones de movilidad seguían vigentes:

- **Autopistas:** el tráfico se ha visto afectado durante todo el año por los diferentes repuntes de casos de COVID-19 y las nuevas variantes, pero se ha ido recuperando a medida que se levantaban las restricciones a la movilidad, aunque a un ritmo diferente:
 - **Managed Lanes en Texas:** desde marzo se apreció una continua recuperación del tráfico gracias al levantamiento de las restricciones de movilidad, parcialmente impactado por un aumento de casos de COVID durante el verano (Delta) y en diciembre (Ómicron). En 2021, el tráfico superó los niveles previos a la pandemia (2019) en NTE 35W, y el tráfico de NTE estuvo en línea con el de 2019. El tráfico de LBJ sigue mejorando. En 2021, el crecimiento del tráfico en las Managed Lanes fue el siguiente: NTE +32,7%, LBJ +23,0% y NTE35W +26,8% (vs. 2020).
 - **407 ETR:** en Toronto, el tráfico en 2021 estuvo afectado por varios confinamientos intermitentes, pero mostró una mejora gradual con el levantamiento de las restricciones a la movilidad. En diciembre, Ontario aprobó medidas adicionales de salud y seguridad en respuesta a la propagación de la variante Ómicron. **En 2021, el tráfico de 407 ETR se incrementó un +13,0% frente a 2020.**
- **Aeropuertos:** el tráfico se ha visto muy impactado por el COVID-19 en 2021 debido a los cierres de las fronteras, las cuarentenas impuestas y otras restricciones a la movilidad:
 - **Heathrow:** el número de pasajeros cayó un -12,3% en 2021. Tras el éxito de las campañas de vacunación, Heathrow ha experimentado un aumento continuo del tráfico a lo largo del 2S, a medida que se levantaban las restricciones a la movilidad y se simplificaban los requisitos de entrada. Las iniciativas de

reducción de costes provocaron un descenso del opex del 8,3% en 2021 vs. 2020. Además, el capex de Heathrow se redujo 31,5%.

Heathrow recibió la aprobación de sus acreedores de una dispensa del covenant ICR de Heathrow Finance para 2021. La liquidez de Heathrow SP de aprox. 4.000 millones de libras es suficiente para satisfacer todas las necesidades previstas hasta, al menos, febrero de 2023 en un caso extremo sin ingresos, o hasta bien entrado 2025 en el escenario base de previsión de tráfico.

- **AGS** registró igualmente un fuerte impacto en sus niveles de tráfico, sin embargo, el buen rendimiento de Aberdeen y Glasgow gracias a unas restricciones más leves en los últimos tres trimestres de 2021 dio lugar a un aumento del tráfico del 6,2% frente a 2020.

En junio de 2021, el proceso de modificación y extensión de vencimiento (A&E) de la deuda se completó con un compromiso de inyección por parte de los accionistas de 70 millones de libras y unos fondos adicionales comprometidos por importe de 30 millones de libras (cifras al 100%). A 31 de diciembre de 2021 la posición de caja fue de 39 millones de libras.

- **Construcción y Servicios:** no tuvieron un impacto material en producción por el COVID-19 en 2021.

El impacto del COVID-19 en el flujo de caja se mide con la reducción de los dividendos recibidos de nuestros principales activos de infraestructuras; principalmente Heathrow y 407 ETR. Heathrow no pagó dividendos en 2021 (frente a 145 millones de euros en 2019, pre-COVID) y 407 ETR distribuyó 164 millones de euros en concepto de dividendos en 2021 (frente a 309 millones de euros en 2019, pre-COVID).

RESULTADO CONSOLIDADO (SERVICIOS COMO ACTIVIDAD DISCONTINUADA)

- **Ventas** alcanzaron 6.778 millones de euros (+5,4% comparable) con el aumento de ventas en Construcción (+3,1% comparable) y Autopistas (+36,8% comparable).
- **RBE:** 596 millones de euros (+39,5% comparable) frente a 406 millones de euros en 2020. El 2020 estuvo impactado por la provisión de -22 millones de euros relativa al plan de reestructuración de la compañía.

DIVIDENDOS DE LOS PRINCIPALES ACTIVOS

Los dividendos recibidos de proyectos alcanzaron 550 millones de euros en 2021 (458 millones de euros en 2020):

- **407 ETR:** repartió dividendos por importe de 600 millones de dólares canadienses en 2021 (562,5 millones de dólares canadienses en 2020). Los dividendos correspondientes a Ferrovial ascendieron a 164 millones de euros en 2021.
- **Managed Lanes de Texas:** Ferrovial recibió 220 millones de euros, incluyendo 53 millones de euros de NTE y 167 millones de euros de LBJ, tras la emisión de esta última de 609 millones de dólares de bonos en diciembre 2021 (fondos también utilizados para repagar parte del préstamo pendiente TIFIA). Las Managed Lanes distribuyeron 135 millones de euros en dividendos en 2020, incluyendo el primer dividendo de LBJ de 229 millones de dólares (109 millones de euros de participación de FER) junto con el dividendo ordinario de NTE de 46 millones de dólares (25 millones de euros de participación de FER).
- **Resto Autopistas:** 85 millones de euros (45 millones en 2020), incluyendo 73 millones de euros relativos a la compensación recibida por la Comunidad de Madrid por el procedimiento administrativo referente al litigio judicial de la M-203.

- **Heathrow:** no se permiten dividendos hasta que el RAR (Regulatory Asset Ratio) se sitúe por debajo de 87,5% de acuerdo a las condiciones de la dispensa de 2020. HAH repartió 100 millones de libras en 2020 (29 millones de euros para Ferrovial).
- **Servicios:** 43 millones de euros en dividendos de proyectos, (87 millones de euros en 2020), que incluyen 22 millones de euros de un contrato de mantenimiento en Murcia y 10 millones de euros de varios proyectos en Amey.

OPERACIONES CORPORATIVAS

INVERSIONES

- **Adquisición del 24,86% de IRB Infrastructure Developers.** El 29 de diciembre de 2021, Ferrovial, a través de su filial Cintra, completó la adquisición de un 24,86% del capital de la sociedad cotizada india IRB Infrastructure Developers, por un importe de 369 millones de euros. La operación se completó tras una emisión preferente de acciones por parte de IRB Infrastructure Developers. IRB es uno de los líderes del sector del mercado indio, gestionando 23 proyectos y alrededor de 2.000 kilómetros de autopistas. Como resultado, Ferrovial es ahora un accionista minoritario relevante con presencia en el Consejo de Administración de la sociedad. La operación se completó tras la aprobación de la Junta de Accionistas de IRB y la obtención de las autorizaciones legales pertinentes.
- **Incremento de la participación de I-66.** En septiembre, Ferrovial acordó la adquisición de un 5,704% adicional en la I-66, incrementando su participación hasta el 55,704%. El valor de la operación asciende a 162 millones de euros, además de los 36 millones de euros como parte de su compromiso de aportación de capital hasta la finalización de la construcción correspondiente a ese 5,704%. La adquisición del control de la concesionaria supone el reconocimiento de un ajuste positivo del valor razonable antes de impuestos diferidos para Ferrovial de 1.117 millones de euros, ya que la participación del 50% adquirido previamente debe valorarse a su valor razonable. Además, al tomar el control de la concesionaria, la deuda total del proyecto se integraría en el balance consolidado de Ferrovial, que alcanza los 1.511 millones de euros a 31 de diciembre de 2021.
- **Acuerdo para la adquisición del 60% del Aeropuerto Internacional de Dalaman (Turquía) con YDA Group, posterior al cierre de los resultados de 2021.** El 17 de febrero de 2022, Ferrovial, a través de su división de Aeropuertos, ha alcanzado a un acuerdo con la compañía de infraestructuras turca YDA Group para la adquisición de una participación del 60% de la sociedad que gestiona la concesión del Aeropuerto de Dalaman por 140 millones de euros. YDA Group opera el activo desde 2006 y mantendrá el 40% restante de dicha sociedad. El cierre final de la transacción está sujeto a las aprobaciones habituales de este tipo de operaciones, y se estima que tenga lugar durante el 1S 2022. El contrato de concesión finaliza en 2042. El aeropuerto ubicado en la Riviera turca, registró un tráfico de 5 millones de pasajeros en 2019, en su mayoría internacionales. Las tarifas por pasajeros incluidas en el contrato de concesión están establecidas y se pagan en euros, por lo que la mayoría de los ingresos son en esta divisa.

DESINVERSIONES

- **Venta de la actividad de Medioambiente en España y Portugal:** el 1 de diciembre de 2021, Ferrovial cerró la venta de su negocio de Servicios de Medioambiente en España y Portugal a PreZero, una compañía del Grupo Schwarz. El precio de las acciones vendidas ascendió a 1.032 millones de euros, tras un ajuste con referencia a un balance preparado a esa fecha (Completion Accounts). La operación generó una plusvalía neta de 335 millones de euros.
- **Venta de Timec (servicios al sector Oil & Gas en Estados Unidos):** en noviembre, Ferrovial vendió Timec a Architect Equity

Holdings por 16 millones de dólares (14 millones de euros).

- **Venta de SCC (Southern Crushed Concrete):** en junio de 2021, Ferrovial alcanzó un acuerdo para vender la actividad de reciclaje de áridos de Webber por 140 millones de dólares (112 millones de euros). La transacción se aprobó en 3T 2021, con una plusvalía de 13 millones de euros.
 - **Venta de autopistas portuguesas:** El 14 de septiembre de 2020, Ferrovial alcanzó un acuerdo a través de Cintra para vender el 49% de participación en Norte Litoral y su 48% de participación en Via do Infante (Algarve) a DIF Capital Partners por 172 millones de euros. Como parte del acuerdo, Cintra mantendrá un contrato de gestión de ambos activos. Ferrovial recibió 100 millones de euros del proceso de venta en 2020. La venta de Norte Litoral se cerró en julio de 2021 por 47 millones de euros, quedando pendiente cerca de 25 millones de euros de cobro relativos a Algarve, sujeto a aprobación por parte de las Autoridades para completar la venta.
 - **Venta del negocio inmobiliario de Budimex:** el 22 de febrero de 2021, la filial de construcción de Ferrovial en Polonia, Budimex, acordó la venta de su negocio inmobiliario, que se clasificó como actividad discontinuada. En junio, la venta se materializó al precio acordado de 1.513 millones de zloties (330 millones de euros después de gastos de transacción), suponiendo una plusvalía antes de impuestos y minoritarios de 131 millones de euros.
 - **Venta de Prisiones Figueras y URBICSA:** Ferrovial vendió sus participaciones en Prisiones Figueras (100%) y URBICSA (22%) a Aberdeen Infrastructure (Holdco) IV B.V. por 42 y 17 millones de euros, respectivamente.
 - **Venta de Nalanda:** Ferrovial vendió su participación del 19,86% en Nalanda Global (plataforma digital para la gestión documental) a PSG por 17 millones de euros.
 - **Desinversión de la actividad de Servicios de Infraestructuras en España, posterior al cierre de los resultados de 2021.** El 31 de enero de 2022, Ferrovial completó la venta del negocio de Servicios de Infraestructuras en España a Portobello Capital por 171 millones de euros. Este precio no incluye las cantidades variables (earn-outs) valoradas en 50 millones de euros, que se aplicarán tras el cierre de la operación si se cumplen determinados requisitos. Este precio se ha fijado por referencia a los datos estimados por Ferrovial a partir del balance del grupo vendido a 31 de enero de 2022, y está sujeto a revisión. Además, Ferrovial retiene en su balance el efectivo generado a partir del 31 de diciembre de 2020 y hasta el cierre de la operación, que se estima en 60 millones de euros. Se espera que la transacción, excluyendo los earn-outs, no produzca un impacto relevante en las cuentas consolidadas de Ferrovial, ya que el valor en libros de este negocio es similar al precio mencionado anteriormente.
- Ferrovial ha adquirido el 24,99% del capital social de la entidad adquirente por un precio de 17 millones de euros.

RESULTADOS DIVISIONALES

Autopistas: las ventas ascendieron un +36,8% comparable y el RBE un +47,9% comparable. El RBE se situó en 415 millones de euros.

- **El tráfico de las Managed Lanes en Texas** estuvo impactado por el COVID-19 a principios de año, pero mostró una sólida recuperación cuando las restricciones de movilidad se levantaron en marzo, a pesar del impacto del aumento de los casos de COVID durante el verano y en diciembre. Además, las tormentas invernales de febrero y las fuertes lluvias de mayo también afectaron negativamente. En general, el tráfico de NTE y NTE35W se situó en línea o por encima de los niveles anteriores a la pandemia, mientras que el de LBJ siguió mejorando. Nuestros activos tuvieron resultados sólidos respecto a 2020:
- **NTE:** generó unas ventas de 187 millones de dólares (+50,0%), apoyado en una mayor contribución de vehículos pesados y unas

tarifas más altas. El RBE ascendió a 164 millones de dólares (+54,3%). El margen RBE fue del 87,4% (85,0% en 2020).

- **NTE 35W:** alcanzó unas ventas de 142 millones de dólares (+45,3%) también ayudado por la mayor contribución del tráfico de vehículos pesados y unas tarifas más altas. El RBE ascendió a 119 millones de dólares (+46,1%), con un margen RBE del 83,9% (83,4% en 2020).
- **LBJ:** registró unas ventas de 133 millones de dólares (+27,3%). El RBE ascendió a 102 millones de dólares (+42,0%), con un margen RBE del 77,0% (69,1% en 2020).
- **I-77 Managed Lanes** alcanzó unas ventas de 36 millones de dólares (+102,1%) por encima de los niveles pre-pandemia, como resultado del incremento de la congestión en la zona, a pesar del aumento de los casos de COVID-19 durante el verano. El tráfico alcanzó niveles anteriores a la pandemia en junio. El RBE ascendió a 20 millones de dólares, con un margen RBE del 54,9% (24,9% en 2020).
- **407 ETR** obtuvo unas ventas de 1.023 millones de dólares canadienses, incrementándose +12,6% vs 2020, debido a la recuperación sostenida de los volúmenes de tráfico cuando se levantan las restricciones, la mayor proporción de vehículos pesados y a tarifas más altas desde febrero de 2020. El RBE alcanzó 859 millones de dólares canadienses (16,1%) con un margen RBE de 84,0%.

Aeropuertos: Heathrow y AGS se consolidan por puesta en equivalencia.

- **Heathrow:** las ventas se incrementaron un 3,3% y el RBE ajustado 42,2% en Heathrow SP. Heathrow registró un aumento constante del número de pasajeros durante el verano, desde que se levantaron las restricciones a los viajes.
- **AGS:** las ventas se incrementaron 22,5% vs 2020 gracias a un mayor número de pasajeros en los tres últimos trimestres. El RBE ajustado se incrementó +66,7% vs. 2020.

Construcción: Las ventas aumentaron un +3,1% comparable, siendo el 83% aportación internacional. El RE alcanzó 132 millones de euros (101 millones de euros en 2020). El margen RE alcanzó 2,2% en 2021. La cartera se situó en máximos históricos con 12.216 millones de euros (+7,4% comparable), sin incluir contratos pre-adjudicados por un importe aproximado de 560 millones de euros.

Servicios (actividad discontinuada): el resultado neto de los Servicios en actividades discontinuadas se situó en 246 millones de euros, lo que incluye principalmente el impacto de las desinversiones de la actividad de Medioambiente en España y Portugal (335 millones de euros).

POSICIÓN FINANCIERA

2.182 millones de euros de caja neta ex-infraestructuras (incluyendo actividades discontinuadas) frente a 1.991 millones de euros en diciembre 2020. La deuda neta infra se situó en 6.633 millones de euros (4.532 millones de euros en diciembre 2020). La deuda neta consolidada alcanzó 4.451 millones de euros (2.541 millones de euros en diciembre 2020), debido principalmente a la integración de la deuda total de la I-66 en el balance consolidado con motivo del incremento de participación.

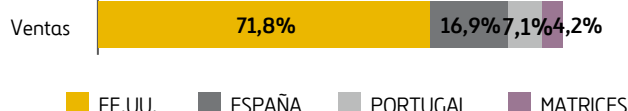
PRINCIPALES MAGNITUDES DE SOSTENIBILIDAD

La sostenibilidad sigue estando en la base de nuestra estrategia. En 2021:

- **Ferrovial adquirió un parque solar fotovoltaico de 50 MW listo para construir a InfraRed para autoconsumo** en Sevilla (España). Esta adquisición ayudará a alcanzar el objetivo de suministro de energía renovable incluido en sus objetivos de sostenibilidad.
- **Heathrow mantiene el foco en defender el papel del combustible de aviación sostenible (SAF):** todos los vuelos de British Airways entre Glasgow y Heathrow durante la COP 26 utilizaron SAF como combustible.
- Ferrovial nombró **2 nuevas consejeras** de la sociedad (mayo 2021) Alicia Reyes y Hildegard Wortmann. El Consejo se compone actualmente de un 33% de mujeres y un 67% de miembros independientes.
- Ferrovial ha sido una de las primeras empresas del mundo que incluyó una **estrategia para el clima y un plan de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GHG emissions) en su Junta General de Accionistas** de 2021, para someterlos a votación de los accionistas. Ambos fueron aprobados con más del 96% de los votos a favor.
- **El Código ético del proveedor** de Ferrovial se publicó en la web, recogiendo los principios básicos que deben seguir los proveedores en su relación comercial con Ferrovial.
- **AGS lanzó su estrategia de sostenibilidad** con una hoja de ruta para alcanzar cero emisiones netas directas a mediados de los 2030s. La estrategia se integra en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas y se centra en el progreso social, el crecimiento económico y la protección medioambiental como principales pilares.
- En 2021, **Ferrovial ha reforzado su posicionamiento en todos los índices principales de sostenibilidad:** Dow Jones Sustainability Index (DJSI), FTSE4Good, Carbon Disclosure Project (A for Climate Change, A for Water Security & B for Forests), MSCI (A), VIGEO (Euronext-Vigeo Eurozone 120 & Europe 120), STOXX, ISS ESG Prime, GRESB (A+).
- Ferrovial creó una nueva unidad de negocio de Infraestructuras Energéticas y Movilidad. El principal objetivo de esta división será explorar nuevas oportunidades relacionadas con infraestructuras sostenibles donde Ferrovial pueda añadir capacidades de ingeniería diferenciales.

Autopistas

Ventas	588	+36,8%
RBE	415	+47,9%



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

COVID-19

Con el objetivo de contener la propagación de las nuevas variantes, la provincia de Ontario declaró varios confinamientos, cierres y reaperturas intermitentes. Además, el Gobierno y las empresas continuaron recomendando trabajar desde casa. La **evolución de las restricciones en la provincia por el COVID-19 durante 2021** es:

- **8 Abril:** la provincia de Ontario aprobó una orden provincial de confinamiento domiciliario.
- **2 Junio:** fin de los confinamientos. Desde entonces, la región aplicó un plan de reapertura en función de las tasas de vacunación e indicadores relevantes de salud pública. El Gobierno provincial anunció que la enseñanza a distancia seguiría vigente el resto del año académico.
- **11 Junio: Fase 1,** centrada en retomar las actividades al aire libre en grupos reducidos (hasta 10 personas).
- **30 Junio: Fase 2,** con un 70% de adultos con la primera dosis y un 20% con la pauta completa. La apertura de actividades al aire libre y se abren de forma limitada los servicios en interiores (comercio minorista no esencial con aforo del 25%)
- **16 Julio: Fase 3,** (70-80% con la primera dosis y 25% pauta completa) se aumentan los aforos en interiores.
- **19 Diciembre:** medidas de salud y seguridad adicionales en respuesta a la propagación de la variante ómicron: 50% del aforo en interiores y límites en reuniones sociales a 10 personas en interiores y 25 en exteriores.

En enero de 2022, Ontario anunció un calendario para la eliminación gradual de estas restricciones durante febrero y marzo de 2022.

Las restricciones relativas al COVID-19, junto con la contracción económica resultante, continúan teniendo un impacto en la demanda de viajes por carretera en GTA. 407 ETR mantuvo una sólida posición de liquidez: la caja y equivalentes al cierre del ejercicio alcanzaban los 307 millones de dólares canadienses y 800 millones en líneas de crédito no puestas.

TRÁFICO

	DIC-21	DIC-20	VAR.
Longitud media (km)	22,02	21,00	4,8%
Trafico/trayecto (mn)	77,02	71,47	7,8%
VKTs (mn)	1.696	1.500	13,0%
Ingreso medio por trayecto (CAD)	13,12	12,55	4,6%

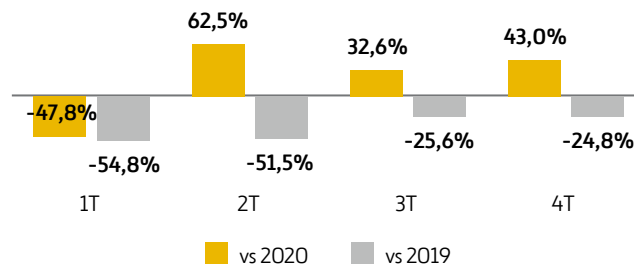
VKT (kilómetros recorridos)

La 407 ETR experimentó caídas significativas en los volúmenes de tráfico debido al impacto de la pandemia de COVID-19, con órdenes de confinamiento y las restricciones a la movilidad en vigor durante 1S 2021. Desde 2T 2021, los niveles de tráfico se han recuperado significativamente como resultado de la reapertura gradual de las empresas, las actividades en exteriores y los espacios públicos de la provincia. **En 2021, los VKTs aumentaron un +13,0% frente a 2020**, gracias a que la provincia de Ontario entró en la tercera fase de reapertura tras el levantamiento de las restricciones adicionales (16 de julio), junto con el impacto positivo de la reapertura presencial

de los centros educativos en septiembre. En cualquier caso, la recuperación se ha visto en parte lastrada por la decisión de las empresas de mantener a una gran parte de sus plantillas teletrabajando y el impacto de la variante ómicron en diciembre, que obligó a la provincia de Ontario a poner en marcha nuevas medidas de salud pública y seguridad, impactando negativamente la movilidad.

Evolución trimestral del tráfico

La provincia declaró el 17 de marzo de 2020 su primera orden de confinamiento domiciliario para hacer frente a la expansión del COVID-19, y posteriormente estableció confinamientos y reaperturas intermitentes, por lo que la evolución trimestral del tráfico en 2021 no es comparable a la de 2020.



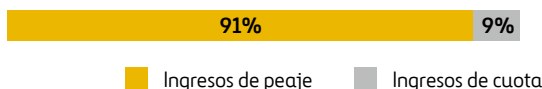
Aunque la 407ETR experimentó reducciones significativas en el tráfico al comienzo de la pandemia del COVID-19, se han **observado mejoras graduales en los volúmenes de tráfico a lo largo del año**, incluso ligeramente en el 4T cuando se tráfico se resintió por la nueva variante ómicron.

PyG

(Millones de dólares canadienses)	DIC-21	DIC-20	VAR.
Ventas	1.023	909	12,6%
RBE	859	740	16,1%
margin RBE	84,0%	81,4%	

Resultados para el 100% de 407 ETR

Desglose de ventas



Las ventas se incrementaron un +12,6% en 2021, alcanzando 1.023 millones de dólares canadienses.

- **Ingresos de peajes** (91% del total): +13,0% hasta 934 millones de dólares canadienses, principalmente debido a la mejora de los volúmenes de tráfico respecto a 2020, a raíz de una flexibilización de las restricciones relacionadas con el COVID-19. El ingreso medio por viaje aumentó +4,6% vs. 2020.
- **Ingresos de cuota** (9% del total) 89 millones de dólares canadienses (+8,9%) a causa de la eliminación de la suspensión temporal de las cuotas de arrendamiento, los recargos por pagos retrasados durante 2020, compensados por volúmenes más bajos de las comisiones por notificación de Denegación de Matriculación que estaban en vigor.

OPEX -2,7% debido a un descenso de costes de operaciones por cliente derivado de una menor provisión para pérdidas crediticias esperadas (Lifetime ECL), menores costes de facturación y de cobro.

RBE +16,1%, a causa del aumento de los volúmenes de tráfico y de los ingresos debido al levantamiento de las restricciones relacionadas con la pandemia durante 2021. El margen RBE fue del 84,0% frente al 81,4% de 2020.

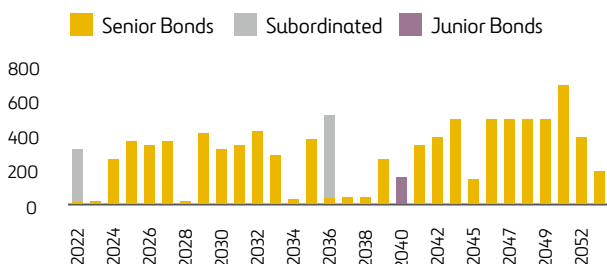
Dividendos: En 2021, 407 ETR repartió dividendos por importe de 600 millones de dólares canadienses (562.5 millones de dólares canadienses en 2020). Los dividendos correspondientes a Ferrovial ascendieron a 164 millones de euros en 2021.

Deuda neta a cierre de septiembre: 8.724 millones de dólares canadienses (coste medio 4,11%). Un 54% de la deuda tiene un vencimiento superior a 15 años. Los próximos vencimientos de bonos son 319 millones de dólares canadienses en 2022, 20 millones de dólares canadienses en 2023 y 271 millones de dólares canadienses en 2024.

Calificación crediticia de 407 ETR

- **S&P:** “A” (Deuda Senior), “A-” (Deuda Junior) y “BBB” (Deuda subordinada) con perspectiva estable, publicado el 8 de junio 2021.
- **DBRS:** “A” (Deuda Senior), “A low” (Deuda Junior) y “BBB” (Deuda subordinada) con perspectiva negativa, publicado el 17 de junio 2021.

Vencimientos de los bonos de 407 ETR



Tarifas 407 ETR

Las tarifas no han variado desde febrero de 2020, cuando la 407 ETR adoptó una nueva estructura de tarifas estacionales para afrontar los patrones de viaje de los clientes y para gestionar el flujo general de tráfico en la 407 ETR, así como para optimizar los ingresos. Dado el impacto del COVID-19, 407 ETR no aplicó los cambios previstos en las tarifas estacionales, excepto el incremento de febrero de 2020.

Schedule 22

Debido a la pandemia del COVID-19 junto con los cierres en toda la provincia y confinamientos relacionados con la misma, el tráfico en la 407 ETR ha sido significativamente inferior, por lo que los umbrales de tráfico mínimos establecidos en el Schedule 22 no se pueden alcanzar.

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

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

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



MANAGED LANES DE TEXAS (EE.UU.)

En 2021, el tráfico en las Managed Lanes de Texas (MLs) estuvo afectado por las restricciones de movilidad hasta el 10 de marzo, cuando Texas reabrió por completo, y por las condiciones meteorológicas adversas, como las nevadas de febrero (las tres concesiones cerraron durante 7 días) y las fuertes lluvias de mayo (que fueron un 60% superiores a la media de mayo de 2020), y un aumento de los casos de COVID-19 durante el verano y en diciembre (variante ómicron).

Actualmente no hay ninguna medida relevante establecida por COVID-19 que afecte directamente a la movilidad. A 31 de diciembre 2021, la tasa de vacunación con pauta completa en Dallas-Fort Worth se sitúa en 55%-66% (considerando todos los residentes, niños incluidos).

Se ha producido una recuperación gradual desde la reapertura, con una ralentización del tráfico cuando se produjo un repunte de casos de COVID-19 en Texas en agosto y diciembre, el último debido a la propagación de la variante ómicron. No obstante, el tráfico ha mostrado una sólida recuperación. El tráfico en la NTE 35W superó los niveles pre-pandemia (2019) en 2021 (+9,0%), mientras que la NTE registró un tráfico similar al de 2019 (-0,8%). LBJ sigue mejorando, pero aún por debajo (-23,8% frente a 2019). Todas las MLs lograron sólidos ingresos medios por viaje: NTE 35W +15,6%, NTE +13,4% y LBJ +4,6%.

NTE 1-2 (63,0%, consolidación global)

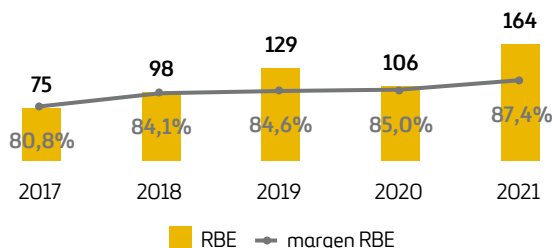
En 2021, el tráfico se incrementó un +32,7% y se alcanzaron los mismos niveles de tráfico de 2019 (pre-COVID-19), tras una fuerte recuperación desde 2T gracias a la reapertura completa de Texas desde mediados de marzo, parcialmente compensada por las malas condiciones climatológicas en febrero y mayo y el impacto del aumento de los casos de COVID-19 durante el verano y en diciembre. Desde el 2T, NTE registró al mes los mismos o más eventos de mandatory mode que en febrero de 2020 (pre-COVID-19). Además, los volúmenes de tráfico al mediodía y en hora punta en NTE ya son superiores a los niveles previos a la pandemia.

	DIC-21	DIC-20	VAR.
Transacciones (mn)	33	25	32,7%
Ventas (USD mn)	187	125	50,0%
RBE (USD mn)	164	106	54,3%
margen RBE	87,4 %	85,0 %	

La **tarifa media por transacción** alcanzó los 5,6 dólares frente a los 4,9 dólares de 2020 (+13,4%), impactado positivamente por la mayor proporción de vehículos pesados (multiplicador de tarifa de ligeros 2x - 5x) y mayores tarifas. Esto favoreció que las **ventas** alcanzaran 187 millones de dólares (+50,0% frente a 2020).

El **RBE** ascendió a 164 millones de dólares (54,3% vs. 2020). El margen RBE fue de 87,4% (85,0% en 2020).

Evolución de trimestral del RBE de NTE



Dividendos: NTE distribuyó dos dividendos ordinarios en junio y diciembre por un importe total de 100 millones de dólares (53 millones de euros de participación de FER). En 2020, NTE distribuyó un dividendo de 46 millones de dólares (25 millones de euros de participación de FER).

La **deuda neta** de NTE a septiembre 2021 alcanzó 1.223 millones de dólares (1.232 millones en diciembre 2020), y coste medio de 4,12%.

Calificación crediticia

	PAB	Bonos
Moody's	Baa2	Baa2
FITCH	BBB	

LBJ (54,6%, consolidación global)

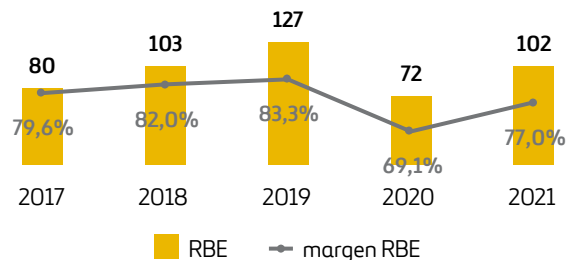
En 2021, el tráfico se incrementó en un +23,0%, gracias a la recuperación gradual desde 2T por la reapertura completa de Texas a partir de mediados de marzo, parcialmente compensada por las malas condiciones climatológicas en febrero y mayo, y por el impacto de un repunte de casos de COVID-19 durante el verano y en diciembre.

	DIC-21	DIC-20	VAR.
Transacciones (mn)	37	30	23,0%
Ventas (USD mn)	133	104	27,3%
RBE (USD mn)	102	72	42,0%
margen RBE	77,0 %	69,1 %	

El **ingreso medio por transacción** en 2021 alcanzó 3,6 dólares vs. 3,4 dólares en 2020 (+4,6%), impactado positivamente por la mayor proporción de vehículos pesados (multiplicador de tarifa de ligeros 2x - 5x) y por mayores tarifas. Todo ello, unido al aumento del tráfico, condujo a que las **ventas** ascendiesen a 133 millones de dólares (+27,3% frente a 2020).

RBE ascendió a 102 millones de dólares (+42,0% frente a 2020), con un margen RBE del 77,0% (69,1% en 2020).

Evolución del RBE de LBJ



La **deuda neta de LBJ** a diciembre 2021 alcanzó 1.998 millones de dólares (1.660 millones en diciembre 2020), con un coste medio del 4,03%.

En diciembre de 2021, LBJ completó la emisión de bonos por 609 millones de dólares, utilizados para repagar parte del préstamo pendiente TIFIA del proyecto de la compañía (300,6 millones de dólares) y financiar una distribución de capital al patrocinador del proyecto (300,6 millones de dólares). El coste de la deuda nueva se redujo a un rendimiento del 3,797% al vencimiento (frente a un cupón TIFIA del 4,22%) y el vencimiento de la estructura global de la deuda se amplía hasta 2057 (vs 2050 anteriormente). Los gastos de transacción fueron de 7 millones de dólares.

Dividendos: LBJ distribuyó dividendos por valor de 360 millones de dólares en 2021 tras la emisión de bonos por valor de 609 millones de dólares en diciembre 2021 (167 millones de euros a la participación de FER vs. 109 millones de euros en 2020). En 2020, distribuyó su primer dividendo (229 millones de dólares) tras cinco años de operación.

Calificación crediticia

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

NTE 35W (53,7%, consolidación global)

En 2021, el tráfico de NTE 35W aumentó un +26,8%, situándose por encima de los niveles pre-COVID-19 gracias al repunte del tráfico y la fuerte presencia de vehículos pesados tras una sólida recuperación desde 2T derivada de la reapertura completa de Texas a partir de mediados de marzo, parcialmente compensada por las malas condiciones climatológicas en febrero y mayo, y el impacto de los repuntes de casos de COVID-19 durante el verano y en diciembre.

	DIC-21	DIC-20	VAR.
Transacciones (mn)	35	28	26,8 %
Ventas (USD mn)	142	98	45,3 %
RBE (USD mn)	119	82	46,1 %
margen RBE	83,9 %	83,4 %	

El ingreso medio por transacción en 2021 alcanzó 4,0 dólares frente a 3,5 dólares en 2020 (+15,6%), impactado positivamente por la mayor proporción de vehículos pesados (multiplicador de tarifa de ligeros 2x - 5x) y por mayores tarifas. Esta situación, unida al repunte del tráfico, favoreció a que las ventas ascendiesen a 142 millones de dólares (+45,3% respecto a 2020).

RBE ascendió a 119 millones de dólares (+46,1% frente a 2020), con un margen RBE del 83,9% (vs 83,4% en 2020).

La deuda neta de NTE 35W a diciembre de 2021 alcanzó 1.055 millones de dólares (915 millones de dólares a diciembre de 2020), a un coste medio de 4,85% (incluyendo el segmento NTE 3C).

Calificación crediticia

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

NTE 3C (53,7%, consolidación global, en construcción)

- **Desarrollo, diseño, construcción y operación del Segmento 3C**, incluyendo la construcción de 2 Managed Lanes en cada dirección y la reconstrucción de carriles de uso general existentes.
- **Marco de fijación de precios flexible:** libertad para fijar las tarifas de peaje con un tope suave y un multiplicador de 2x-5x para vehículos pesados (3x de media).
- **Longitud:** ampliación de 6,7 millas hacia el norte de la NTE 35W 3A y 3B (en funcionamiento desde 2018).
- **Duración de la concesión:** 2061.
- **Apertura al tráfico** prevista para finales de 2023.
- **Operación, mantenimiento y cobro de peajes:** derecho exclusivo y obligación de operar, mantener, reparar y cobro de peajes. Peajes cobrados por North Texas Tollway Authority conforme al acuerdo con TxDOT. TxDOT asume el riesgo de cobro.

I-77 (65,1%, consolidación global)

Carolina del Norte levantó todas las restricciones, incluyendo la obligatoriedad de llevar mascarilla en la mayoría de ocasiones, el 14 de mayo. Carolina del Norte registró en septiembre el mayor número de nuevos casos de COVID-19 desde febrero; ahora bien, al remitir los casos en octubre, el tráfico se recuperó rápidamente.

En 2021, el tráfico se incrementó un +45,8% gracias a que el Estado ha ido reduciendo las restricciones de movilidad durante todo el periodo. El tráfico alcanzó niveles pre-COVID-19 a finales de junio.

	DIC-21	DIC-20	VAR.
Transacciones (mn)	28	20	45,8%
Ventas (USD mn)	36	18	102,1%
RBE (USD mn)	20	4	n.s.
margen RBE	54,9 %	24,9 %	

La tarifa media por transacción en 2021 alcanzó 1,2 dólares frente a los 0,8 dólares de 2020 (+46,5%).

Las ventas alcanzaron 36 millones de dólares (102,1% vs. 2020) como resultado de la rápida recuperación del tráfico tras la mejora de la situación del COVID.

RBE ascendió a 20 millones de dólares, con un margen RBE del 54,9% (24,9% en 2020).

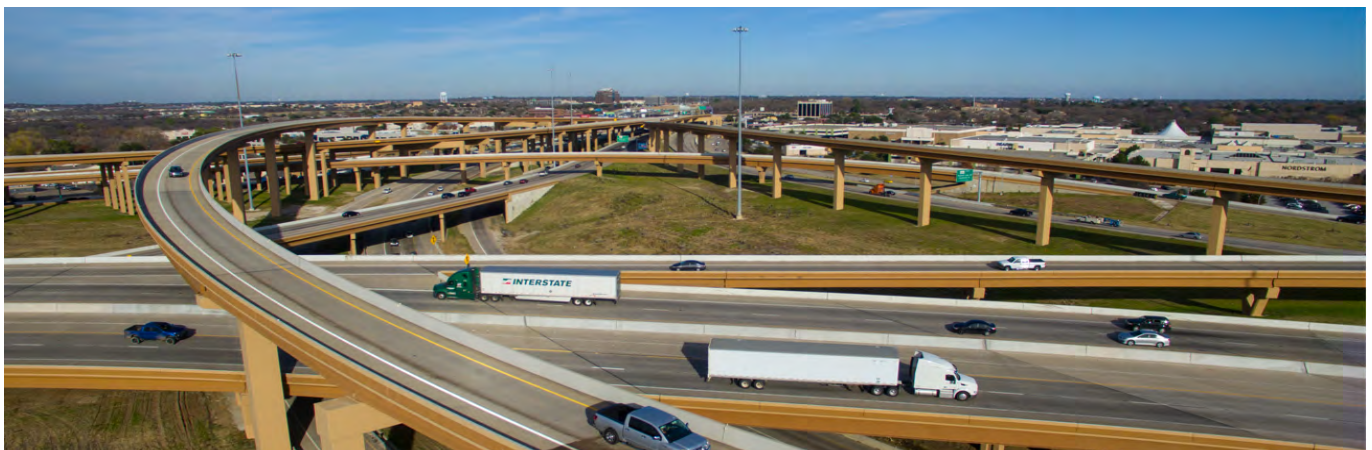
La deuda neta de I-77 a diciembre 2021 alcanzó 263 millones de dólares (272 millones en diciembre 2020), a un coste medio de 3,67%.

Calificación crediticia

	PAB	TIFIA
FITCH	BBB-	BBB-
DBRS	BBB	BBB

I-66 (55,7%, puesta en equivalencia; en construcción)

Ferrovial adquirió un 5,704% adicional, incrementando su participación en I-66 hasta el 55,704%. El valor de la transacción asciende a 162 millones de euros, junto con 36 millones de euros como parte de su compromiso de aportación de capital adicional hasta la finalización de la construcción correspondiente a ese 5,704%. La adquisición del control de la concesionaria supone el reconocimiento de un ajuste positivo del valor razonable antes de impuestos diferidos para Ferrovial de 1.117 millones de euros, ya que la participación del 50% adquirido previamente debe valorarse a su valor razonable. Además, al tomar el control, la deuda total del proyecto se integraría en el balance consolidado de Ferrovial, que alcanza los 1.511 millones de euros a 31 de diciembre de 2021.



IRB

Ferrovial, a través de su filial Cintra, adquirió el 24,86% del capital de la sociedad cotizada india IRB Infrastructure Developers, por un importe de 369 millones de euros. El 29 de diciembre de 2021, la operación se completó con una emisión preferente de acciones por IRB Infrastructure Developers, tras la aprobación por la Junta de Accionistas de IRB y la obtención de las autorizaciones legales pertinentes. IRB es uno de los líderes sectoriales del mercado indio, gestionando 23 proyectos y alrededor de 2.000 kilómetros de autopistas. Como resultado, Ferrovial es ahora un accionista minoritario relevante con presencia en el Consejo de Administración de la sociedad. Cintra apoyará a la compañía en su desarrollo y compartirá su amplia experiencia internacional en la gestión de autopistas y análisis de nuevas inversiones. IRB seguirá estando gestionada por su accionista mayoritario, Virendra D. Mhaikar (su familia y su sociedad holding).

El 12 de febrero, Fitch Ratings elevó la calificación crediticia de IRB Infrastructure Developers Limited a 'BB+' desde 'BB' y eliminó la calificación de Rating Watch Positive. La perspectiva es estable. El incremento del rating de IRB refleja la mejora de su perfil financiero tras la inyección de capital realizada por Ferrovial y GIC.

OTRAS AUTOPISTAS

La cartera de Ferrovial incluye varias autopistas que son, principalmente, proyectos por disponibilidad ubicados en países con bajas rentabilidades en sus bonos del Estado (España, Portugal e Irlanda) y larga duración. Entre los proyectos por disponibilidad sin riesgo de tráfico o equivalentes mantenidos por Ferrovial se encuentran: A-66, Algarve (hasta la conclusión de la venta), M3, M8 y Toowoomba.

- **España:** el tráfico en 2021 se vio afectado por las medidas restrictivas adoptadas por las autoridades para hacer frente a la pandemia. Sin embargo, desde finales de abril, el tráfico mejoró cuando Cataluña y Andalucía levantaron sus confinamientos regionales. El tráfico también mejoró por la preferencia de los viajes nacionales durante las vacaciones de verano y por la alta tasa de vacunación, lo que redujo los casos de COVID-19. El tráfico de Autema se vio más afectado que el de Ausol por la variante de ómicron, ya que el gobierno catalán impuso algunas restricciones de movilidad en diciembre. Respecto a 2019, antes de la pandemia, el tráfico en Autema cayó un -18,1%, mientras que el tráfico en Ausol I y Ausol II cayó un -17,6% y un -20,1%, respectivamente.
- **Portugal:** El 15 de enero de 2021 se aprobó un nuevo confinamiento, que estuvo en vigor todo el 1T. A partir de finales de marzo se empezaron a levantar las restricciones de movilidad. El Estado de Emergencia se levantó el 30 de abril y el tráfico se recuperó desde ese momento. Desde agosto, la recuperación del tráfico fue más rápida, ya que se levantaron todas las restricciones de movilidad y se aceleró el ritmo de vacunación. En Azores, el gobierno regional ha estado aplicando confinamientos selectivos en función de la evolución del virus en cada localidad. A finales de diciembre, el tráfico se vio afectado por el teletrabajo obligatorio impuesto por el Gobierno debido a la fuerte propagación de la variante ómicron. El tráfico en 2021 cayó un -15,2% en Algarve, y creció +0,8% en Azores, respecto a 2019.
- **Irlanda:** El 24 de diciembre 2020, el gobierno aprobó los niveles máximos de restricciones, que estuvieron en vigor todo el 1T. Ha habido un proceso gradual de reapertura a lo largo del 2T, lo que se trasladó en mejoras del tráfico y, en noviembre, el volumen de tráfico se acercaba a los niveles de 2019. En diciembre, el tráfico no se vio gravemente afectado por la variante ómicron, ya que no se aplicaron grandes restricciones. M4 descendió en 2021 -11,3% y -10,5% en M3, respecto a 2019.

ACTIVOS EN CONSTRUCCIÓN

(Millones de euros)	CAPITAL INVERTIDO	CAPITAL COMPROMETIDO PENDIENTE	DEUDA NETA 100%	PARTICIP. CINTRA
Integración Global				
Activos intangibles	-517	-425	-2.439	
I-66*	-517	-349	-1.511	55,7 %
NTE 35W**	0	-76	-928	53,7 %
Puesta en Equivalencia				
Activos financieros	-112	-30	-2.032	
Ruta del Cacao	-54	-2	-204	30,0 %
Silvertown Tunnel	0	-27	-647	22,5 %
OSARs	-28	0	-398	50,0 %
Zero ByPass	-30	0	-783	35,0 %

(*) Capital invertido y comprometido incluye la adquisición del 5,704% de participación adicional (EUR162mn) junto con la inyección de capital correspondiente (EUR36mn).

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

- **NTE35W Segmento 3C (Texas, EE.UU.):** el proyecto incluye la construcción de 2 Managed Lanes en cada dirección, cerca de 6,7 millas. Se prevé que la autopista abra a finales de 2023. La concesión finalizará en 2061. Los trabajos de diseño y construcción se encuentran completos en un 52%.
- **I-66 (Virginia, EE.UU.):** el proyecto supone la construcción de 35 km en el corredor de la I-66 (entre la Ruta 29, cerca de Gainesville, y la circunvalación de Washington D.C., I-495, en el Condado de Fairfax). Se espera que la autopista abra al tráfico a finales de 2022. La concesión tiene una duración de 50 años desde el cierre comercial. El grado de avance del proyecto era del 83% en 2021.
- **Ruta del Cacao (Colombia):** 152 km de los cuales 81 km son de nuevas autopistas de peaje, construcción de 16 puentes, 2 viaductos y 2 túneles con una longitud combinada de 6 km. La concesión tiene una duración de 25 años. Los trabajos de diseño y construcción estaban completos en un 86% en diciembre de 2021.
- **Túnel de Silvertown (Londres, Reino Unido):** proyecto de pago por disponibilidad y plazo de concesión de 25 años. Construcción de un túnel de 1,4 km de doble calzada que se construirá bajo el río Támesis. Se prevé que las obras finalicen en 2025. Los trabajos de diseño y construcción se encuentran completos en un 52%.
- **OSARs (Melbourne, Australia):** proyecto de pago por disponibilidad y plazo de concesión de 22 años y medio, que consiste en la mejora y mantenimiento de una red de carreteras de Melbourne. OSARs abrió al tráfico en noviembre 2021, pero la apertura completa se espera en 2022.
- **Zero ByPass (Bratislava, Eslovaquia):** 59 km de autopista que incluye una circunvalación de 4 a 6 carriles al sur de Bratislava (D4) y una autopista de 4 carriles (R7) desde el centro de Bratislava hacia el sureste. La concesión tiene una duración de 30 años. Zero ByPass abrió al tráfico en octubre 2021, aunque el permiso final de ocupación está pendiente y se espera para 2022.

PROYECTOS EN LICITACIÓN

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

- Precalificación en tres procesos: Major Bridge Replacement (Pennsylvania, EE.UU.); North Corridor Rail Transit (Florida, EE.UU.) y I-10 Calcasieu River (Louisiana, EE.UU.)
- Seguimiento activo de varios proyectos en otros estados. Estos proyectos se encuentran en distintos grados de desarrollo y se espera que salgan al mercado en los próximos meses. Algunos de ellos incluyen estructuras de Managed Lanes.

Además de EE.UU., Cintra está activo en otros mercados de interés como Reino Unido, Chile, Colombia, Perú y Australia.

Aeropuertos

Aeropuertos contribuyó en -254 millones de euros al resultado por puesta en equivalencia de Ferrovial en 2021, frente a -439 millones de euros de 2020.

- **HAH:** -238 millones de euros en 2021 (-396 millones en 2020), principalmente debido al impacto del COVID-19. En 2021, Ferrovial no ha integrado la totalidad del resultado negativo de HAH, siguiendo la NIC28 que indica que si la participación en pérdidas de la asociada iguala o excede su participación, se dejará de reconocer su participación en las pérdidas adicionales.
- **AGS:** -20 millones de euros en 2021 (-51 millones en 2020), Siguiendo la NIC 28, a diciembre de 2021, Ferrovial ha integrado resultados negativos de AGS debido a la aportación de capital adicional realizada en junio de 2021, como parte de la extensión de su deuda (A&E).

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

COVID-19 y respuesta de Heathrow

A pesar de que la recuperación de los viajes internacionales se vio dificultada por la variante Ómicron en el 4T, Heathrow registró 19,4 millones de pasajeros en 2021. Si bien Heathrow prevé un aumento de la demanda tras los recientes cambios en las restricciones a los viajes, particularmente en Reino Unido, reconoce las incertidumbres evidentes de la pandemia y el impacto que esta puede tener en la política de viajes y en la confianza de los pasajeros. Heathrow ha tomado medidas para proteger el negocio durante los últimos dos años y mejorar la eficiencia y resiliencia de la organización. Esto proporciona la plataforma para afrontar el futuro con confianza, ya que Heathrow se prepara para centrarse en ganar la recuperación con la sostenibilidad como eje central de sus planes.

La seguridad de los trabajadores y pasajeros sigue siendo la prioridad. El compromiso con el programa de seguridad COVID-19 de Heathrow ha sido reconocido externamente por el Consejo Internacional de Aeropuertos, la CAA y Skytrax.

A pesar de que la base de costes operativos de Heathrow es de aproximadamente un 95% de gastos fijos y semifijos, la rápida reacción para reducir costes a derivado en un ahorro de **costes de 870 millones de libras durante 2020 y 2021**. Muchos de estos ahorros de costes han sido temporales, incluyendo la reducción de empleados, consolidación de operaciones, reducciones temporales de salarios y regulaciones temporales de empleo (ERTE). En 4T, Heathrow comenzó a incrementar sus costes de nuevo para hacer frente al aumento de la demanda.

Las iniciativas de costes adoptadas en 2020 generaron una reducción de costes del **8,3% en 2021 respecto a 2020 y 27,8% respecto a 2019**. Del mismo modo, los planes de inversión en capital siguen contenidos para mantener la posición de efectivo de Heathrow. **El capex de Heathrow se redujo en un 31,5%** (289 millones de libras en 2021 vs. 422 millones de libras en 2020).

Pese al entorno de mercado más complicado, la confianza y el apoyo constante de los acreedores han permitido que Heathrow haya emitido aproximadamente 1.600 millones de libras de deuda en 2021. **Heathrow SP sigue beneficiándose de una sólida posición de liquidez, con aproximadamente 4.000 millones de libras**, lo que supone suficiente liquidez para satisfacer todas las obligaciones de pago hasta bien entrado 2025 según la previsión del tráfico en el escenario base, o hasta febrero de 2023 en un caso extremo de cero ingresos.

En cuanto a las **distribuciones a los accionistas:**

- **HAH:** no se permiten dividendos de Heathrow hasta que el RAR se sitúe por debajo de 87,5%. Los dividendos distribuidos en 1T 2020 ascendieron a 100 millones de libras (29 millones de euros para Ferrovial).
- **AGS:** no ha repartido dividendos en 2021. No se permiten dividendos durante la extensión de su deuda (A&E).

Tráfico

El número de pasajeros en 2021 cayó un -12,3%. Los viajes estuvieron mayoritariamente restringidos en 1T, sin embargo, el gobierno británico implementó en mayo un sistema “semáforo” para regular el tráfico internacional motivado por los avances en la vacunación. Durante el verano, Heathrow experimentó un crecimiento sostenido de pasajeros conforme más países entraban en la “lista verde” y los residentes de Reino Unido se vacunaban con la pauta completa y podían viajar con menores restricciones. En octubre, el gobierno cambió su sistema “semáforo” por otro basado en la vacunación individual y en noviembre, se retomaron los vuelos a EE.UU. tras 18 meses. Posteriormente, con motivo de la variante Ómicron, el gobierno volvió a introducir algunas restricciones a los viajes.

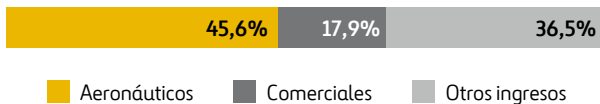
(Millones de pasajeros)	DIC-21	DIC-20	VAR.
Reino Unido	1,8	1,5	21,1%
Europa	8,8	9,8	-10,6%
Intercontinental	8,8	10,8	-18,4%
Total	19,4	22,1	-12,3%

PyG

Ventas	1.214	+3,3%
RBE ajustado	384	+42,2%

Ventas: +3,3% en 2021, hasta 1.214 millones de libras.

- **Aeronáutico:** -14,4% frente a 2020. La caída de los ingresos aeronáuticos se debe principalmente al menor número de pasajeros. La rentabilidad máxima admisible de Heathrow para 2021 era de 19,36 libras por pasajero, -18% con respecto a 2020.
- **Retail:** -7,3% frente a 2020 debido al menor número de pasajeros, aunque en el último trimestre se ha observado una cierta recuperación, ya que la relajación de las restricciones permitió la reapertura de los locales en las Terminales 2, 3 y 5.
- **Otros ingresos:** +50,7% vs 2020. Otras tasas reguladas aumentaron +151,7% debido al aumento de los ingresos recuperados a través de la Tasa de Recuperación de Costes Aeroportuarios en vigor desde febrero de 2021 y el aumento de precio de otras tasas reguladas, como el equipaje, en el aviso general vigente desde agosto de 2021. Heathrow Express se mantuvo estable, compensando la disminución de pasajeros con una mayor rentabilidad. Ingresos por alquileres disminuyeron -20%, mostrando una relativa resiliencia debido al acuerdo de planes de pago de los alquileres con ciertos operadores.

Contribución a ventas:

Costes operativos ajustados (excluyendo depreciaciones y amortizaciones y excepcionales): -8,3% hasta 830 millones de libras (905 millones de libras en 2020).

El **RBE ajustado** ascendió +42,2% hasta los 384 millones de libras (270 millones de libras en 2020).

Deuda neta HAH: el coste medio de la deuda externa de Heathrow fue de 3,79%, teniendo en cuenta todas las coberturas por tipo de interés, tipo de cambio e inflación (2,09% en diciembre 2020).

Heathrow SP ha reconfigurado su cartera de swaps y ha garantizado ahorros por intereses en 2021 mientras el tráfico se recupera.

Heathrow se ha desapalancado como consecuencia de la inflación, con un impacto en el RAB (ligado a la inflación) mayor que el efecto sobre la deuda ligada a la inflación, reflejándose en una mejor del ratio de apalancamiento que se reduce del 91,7% al 88,4%.

(Millones de libras)	DIC-21	DIC-20	VAR.
Loan Facility (ADI Finance 2)	875	820	6,7%
Subordinada	2.318	2.313	0,2%
Grupo securitizado	16.017	16.606	-3,6%
Caja y ajustes	-2.921	-3.949	-26,0%
Total	16.290	15.790	3,2%

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

Ratios financieros: A 31 de diciembre de 2021, Heathrow SP y Heathrow Finance continúan operando dentro de los ratios financieros exigidos.

A 31 de diciembre de 2021, tuvieron lugar los acontecimientos de previsión y ejecución en relación con los ratios ICR de deuda senior y junior correspondientes al ejercicio financiero cerrado a 31 de diciembre de 2020. En consecuencia, se suspendió el reparto de dividendos en Heathrow SP y esto no perjudicará a los acreedores de Heathrow SP. En agosto, los acreedores de Heathrow Finance aprobaron una dispensa del covenant ICR para el período que finaliza el 31 de diciembre de 2021.

Heathrow cuenta con suficiente liquidez para satisfacer todas las necesidades previstas hasta, al menos, febrero de 2023 en un escenario hipotético extremo de ausencia de ingresos, o hasta bien entrado el año 2025 en su previsión de tráfico. Esta posición de liquidez considera 2.625 millones de libras en efectivo, así como la deuda no dispuesta y la liquidez en Heathrow Finance plc a 31 de diciembre de 2021.

Regulatory Asset Base (RAB): a 31 de diciembre de 2021, el RAB alcanzó los 17,474 millones de libras (16.492 millones en diciembre de 2020).

La descarbonización del sector de la aviación continúa siendo una prioridad clave del plan de crecimiento sostenible de Heathrow.

En febrero de 2022, Heathrow publicó una actualización de su plan de sostenibilidad Heathrow 2.0. El plan establece una dirección clara para la empresa hasta 2030 y más allá, dónde reducirá las emisiones y cómo prevé hacerlo. Heathrow establece cómo colaborará e influirá en otros cuando no controle directamente las emisiones.

En 2021, todo el sector de la aviación a nivel mundial se comprometió a alcanzar el objetivo de cero emisiones netas en 2050. Este compromiso se alinearán al objetivo del Acuerdo de París de que el calentamiento global no supere los 1,5 °C.

En el próximo periodo regulatorio, Heathrow ha incluido 188 millones de libras de inversión en mejoras de carbono y sostenibilidad en el plan de negocio, lo que le permitirá realizar los proyectos esenciales hasta 2026 que le mantendrán en la senda de alcanzar sus objetivos de cero emisiones netas en el aire y en la tierra para 2030.

Tras la primera entrega de SAF en el suministro principal de combustible de Heathrow en junio, salió un 'vuelo perfecto' que utilizó SAF desde Heathrow hasta Glasgow en septiembre y se llevaron a cabo más entregas de SAF mediante la colaboración entre compañías aéreas y de combustible, incluso durante la COP26, cuando todos los vuelos de British Airways entre Heathrow y los aeropuertos escoceses se abastecieron con una mezcla de SAF.

A partir de 2022, las tasas de aterrizaje de Heathrow incluirán un nuevo incentivo financiero para las aerolíneas, con el fin de que el SAF sea más asequible para ellas. El incentivo apoyará el 0,5% de la mezcla de SAF en Heathrow en su primer año, y aumentará progresivamente en los años siguientes. Será un complemento de la nueva política de Jet Zero que el Gobierno británico tiene previsto introducir.

A través del socio de Heathrow, CHOOOSE, se ofreció a las empresas y a los pasajeros la posibilidad de comprar SAF. Los clientes pueden optar por compensar sus vuelos pagando el SAF que se utiliza en los vuelos programados existentes. Heathrow es el primer aeropuerto del Reino Unido que ofrece a los pasajeros esta oportunidad.

Principales avances en regulación:

Las Propuestas Iniciales de la CAA para H7 - El 19 de octubre de 2021, la CAA publicó sus propuestas iniciales para el período H7, estableciendo las siguientes directrices para el control de precios:

- Un rango de previsiones de costes y ventas que suponen una estimación de tarifa en el H7 de 34,40 libras en el cuartil superior (precios 2020) y de 24,50 libras en el cuartil inferior (precios 2020).
- Tres posibles planes de inversión que oscilan entre 1.600 millones de libras y 3.000 millones de libras.
- Un rango del WACC antes de impuestos de entre el 7,09% y el 4,38%.
- La aplicación del ajuste de RAB de 300 millones de libras establecido en la decisión de abril de 2021 de la CAA.
- Un nuevo mecanismo de distribución del riesgo de tráfico y mecanismos para hacer frente al riesgo asimétrico y a la incertidumbre de costes.
- Propuestas para un marco de eficiencia del capital ex-ante con un incentivo de entre el 20% y el 30%.
- Un marco de calidad del servicio basado en resultados

Respuesta de Heathrow y segunda actualización del RBP: Heathrow presentó su respuesta a las Propuestas Iniciales de la CAA el 17 de diciembre. Junto con la respuesta, también presentó la segunda actualización del Plan de Negocio Revisado (RBP) de diciembre de 2020.

En la respuesta y en la segunda actualización del RBP, Heathrow expone sus respuestas a las propuestas de la CAA y a las previsiones de los bloques del H7 y proporcionó su visión actualizada de los volúmenes de pasajeros y las previsiones de costes e ingresos para el periodo H7. Las principales actualizaciones incluyen:

- Una tarifa del H7 de 41,95 GBP (2018p) que refleja las nuevas previsiones de opex, ingresos comerciales y una previsión revisada de pasajeros de 317,1 millones durante el periodo H7;
- Oportunidad de reducir la tasa a 34 libras si la CAA permite el diferimiento de la depreciación regulatoria más allá del H7 proporcionando un ajuste completo en el RAB;

- Un WACC antes de impuestos del 8,5%;
- Un plan de inversión de 4.100 millones de libras (2018p), que permite a Heathrow invertir en programas clave como el Cumplimiento de la Seguridad Regulada, la renovación del sistema de equipajes de la Terminal 2, descarbonización y sostenibilidad;
- Un ajuste completo del RAB de 2.500 millones de libras para aplicar plenamente el marco regulador de la CAA tras el impacto del COVID-19;
- Propuesta de cambios en el mecanismo de reparto de riesgos de la CAA para garantizar que refleje el riesgo de ingresos comerciales inherente al single till;

La CAA continuará con su proceso H7 a lo largo de 2022, estando previsto que se aplique el control de precios H7 en el verano de 2022. La fase siguiente del proceso es la publicación de las Propuestas Finales de la CAA, prevista actualmente para 2T 2022.

Tasas aeroportuarias de 2022

El 22 de diciembre, la CAA publicó sus modificaciones de licencia para establecer un límite de precio provisional de 30,19 libras (2022, IPC) para 2022. Este límite de precios estará en vigor hasta que se publique la decisión final de la CAA sobre el H7. La CAA ha declarado que realizará un cálculo real para determinar la diferencia entre este límite de retención provisional y la decisión final del H7.

Expansión de Heathrow

La pandemia ha obligado a Heathrow a poner en pausa sus planes de expansión. Dicho esto, la crisis ha mostrado la demanda retenida que existe por parte de las aerolíneas para volar desde Heathrow, así como la importancia crítica de Heathrow para las rutas comerciales del Reino Unido y el riesgo que supone para la economía del país de depender de otros aeropuertos europeos, que pueden cerrar sus fronteras de un día para otro. Heathrow revisará sus planes de expansión durante el próximo año.

Brexit

Tras la salida de Reino Unido de la UE el 1 de enero de 2021, los vuelos pueden continuar sin interrupción entre Reino Unido y la UE. En lo relativo a las fronteras, el modelo operativo de fronteras de Reino Unido establece un enfoque por fases para las mercancías con el objetivo de limitar las alteraciones inmediatas en la frontera del país. Heathrow está trabajando con el Gobierno para cumplir su objetivo de "una frontera de primer nivel para personas y mercancías". Como mayor puerto del Reino Unido por su valor y por ser el único aeropuerto central, Heathrow tiene un papel esencial a la hora de ayudar al Gobierno a hacer realidad la "Gran Bretaña Global".

Previsión

A pesar de un comienzo de año ligeramente más lento debido al impacto de la variante ómicron, Heathrow mantiene su previsión de 45,5 millones de pasajeros para 2022. La previsión de la evolución del RBE ajustado en 2022 se mantiene en línea con la estimación revisada que se publicó en la actualización del Investor Report el 28 de enero de 2022. Heathrow seguirá haciendo un estrecho seguimiento del número de pasajeros y proporcionará un dato actualizado en sus resultados del 1T el próximo mes abril.

Heathrow no prevé ningún incumplimiento de covenants en 2022 con las previsiones de tráfico actuales. Dado el grado de incertidumbre en torno a la recuperación del tráfico, junto con la incertidumbre sobre la decisión final de la CAA respecto a las tarifas para el periodo regulatorio H7, Heathrow ha modelado un escenario pesimista grave, pero plausible, de la tarifa provisional para 2022 junto con la tarifa para el H7 en el punto más bajo del rango propuesto por la CAA. A pesar de que este escenario se considera improbable, una reducción de pasajeros por encima de 8 millones bajo este escenario, y sin medidas mitigadoras adicionales, se estima que daría lugar a un incumplimiento de covenant ICR en la deuda ADIF2 en diciembre de 2022. A consecuencia de esta incertidumbre, Heathrow considera que existe una incertidumbre material.



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

Respuesta de AGS al COVID-19: Los aeropuertos de AGS continúan afectados significativamente por la disrupción sin precedentes del tráfico aéreo debido a la propagación de la pandemia del COVID-19 en marzo 2020 y sus subsecuentes repuntes de nuevas variantes de COVID-19 en 2021, aunque estas restricciones se fueron relajando a medida que incrementaba el ratio de vacunación en 2S 2021. El tráfico descendió un -89% en 1T 2021 frente a 1T 2020, mientras que el tráfico en los tres últimos trimestres de 2021 mejoró un +173% frente al mismo periodo de 2020. El objetivo principal de AGS durante estas circunstancias ha sido garantizar la salud y seguridad de todos sus empleados, socios comerciales y pasajeros. Los aeropuertos de AGS han llevado a cabo un número de medidas sanitarias para asegurar un entorno seguro en los tres aeropuertos.

AGS Airports gestionó sus costes para poder afrontar la situación de pandemia actual, con medidas como:

- Rediseño de la organización
- Adopción del esquema de bajas temporales del gobierno en relación con los empleados y los subcontratados.
- Dispensa de las tasas (waiver) ratificada por el Parlamento escocés (Aberdeen y Glasgow).
- Renegociaciones de contratos y ahorros relacionados con el volumen de pasajeros.
- Eliminación de todos los gastos no esenciales

Los **gastos de capital** han sido diferidos o cancelados, con la excepción de los gastos en seguridad y cumplimiento.

Compromisos financieros: En junio de 2021, AGS completó la negociación relativa a la extensión de la deuda con la aprobación por unanimidad de todos los prestamistas. Bajo este acuerdo, la deuda de AGS tendrá su vencimiento en junio de 2024.

Como parte del acuerdo de extensión de la deuda (A&E), los accionistas de AGS se comprometen a una inyección neta de 70 millones de libras en AGS (35 millones de libras de Ferrovial), con un compromiso adicional de 30 millones de libras (cifras al 100%). En 2021, no se ha necesitado hacer más uso del capital comprometido.

Tráfico: el número de pasajeros creció un +6,2% (3,5 millones de pasajeros) gracias al mayor rendimiento en Aberdeen y Glasgow, parcialmente compensado por el menor rendimiento en Southampton como resultado de la suspensión de varias rutas y la quiebra de Flybe en 1T 2020. El tráfico de Aberdeen ha mostrado mayor resiliencia al COVID-19 que otros aeropuertos en Reino Unido debido a los pasajeros relacionados con el sector Oil & Gas.

(Millones de pasajeros)	DIC-21	DIC-20	VAR.
Glasgow	2,1	1,9	6,6%
Aberdeen	1,1	1,0	10,5%
Southampton	0,3	0,3	-11,2%
Total AGS	3,5	3,3	6,2%

Ventas se incrementaron un +22,5%, hasta los 87 millones de libras, gracias a los mejores resultados de los tres últimos trimestres de 2021, particularmente a los mayores ingresos comerciales, derivados de la reapertura de los locales comerciales para satisfacer la demanda de los pasajeros, y a otros ingresos, principalmente en concepto de pruebas del COVID-19. Los **gastos operativos** aumentaron un 5,4% debido principalmente a los costes de las pruebas del COVID-19, compensados a nivel de RBE con los ingresos de las pruebas de Covid antes mencionados y la finalización en septiembre de 2021 del plan de expedientes de regulación temporal de empleo. El aumento de los volúmenes se compensó parcialmente mediante la puesta en marcha de iniciativas de reducción de gastos operativos. El **RBE ajustado** fue de -6 millones de libras (+66,7% frente a 2020).

Tras el A&E concluido con éxito en junio, la posición de tesorería, incluyendo la Cuenta de Reserva para el Servicio de la Deuda, ascendía a 39 millones de libras a 31 de diciembre de 2021.

La **deuda neta bancaria de AGS** alcanzó 716 millones de libras a 31 de diciembre de 2021.



Construcción



Las **ventas** (+3,1% en términos comparables) crecieron principalmente debido al impacto del COVID-19 en las ventas de 2020 por los retrasos de las obras. La facturación internacional supuso el 83%, centrado en Norteamérica (37%) y Polonia (29%).

El **impacto del COVID-19** no ha sido significativo para la actividad tanto en ventas como en términos de rentabilidad, en línea con los últimos trimestres de 2021.

Ventas 2021 (6.077 millones de euros) vs 2020 (comparable)

Comparable **+5,6%** **+2,7%** **-5,8%** **+16,6%**



F. Construcción Budimex Webber Otros

En 2021, el **RE** se situó en 132 millones de euros frente a 101 millones de euros en 2020, absorbiendo el impacto de la inflación en los precios del suministro y mejorando la rentabilidad alcanzada en 2020, con una importante mejora de Budimex. El margen de RE fue de 2,2% (incluyendo una plusvalía de 13 millones de euros derivada de la desinversión de SCC) vs 1,7% en 2020 (que incluía 50 millones de euros de impacto negativo provocado por el COVID-19).

Desglose por subdivisiones:

- **Budimex:** las ventas se incrementaron un +2,7% (comparable), debido al diferente mix en los contratos de ejecución, en línea con lo esperado. Margen RE alcanzó 7,3% en 2021 frente al 5,8% de 2020, con un RE que aumenta un +29,3% en términos comparables, mostrando una mejora significativa. El margen extraordinariamente elevado incluye la afluencia del resultado cautivo que había en los estados financieros consolidados de Budimex por trabajos internos entre la Constructora y la Inmobiliaria anteriores a la venta (15 millones de euros). Excluyendo dicho efecto extraordinario, el RE ascendería a 112 millones de euros, manteniendo la fortaleza mostrada en los últimos trimestres (margen RE exc. extraordinarios 6,4% vs. 5,8% en 2020). La actividad inmobiliaria se clasifica como actividad discontinuada desde 1T 2021, y se ha excluido su contribución de los resultados de Budimex para 2021 y 2020.
- **Webber:** las ventas disminuyeron -5,8% (comparable) debido principalmente a la venta de la actividad de reciclaje de áridos junto con la progresiva retirada de la actividad de edificación no residencial, parcialmente compensada por el aumento de la actividad de obra civil al entrar los grandes proyectos en fase de alta ejecución, como la I-10 San Bernard y la Loop 12. El margen RE se incrementó extraordinariamente hasta un 3,6% en 2021 frente al 2,1% de 2020, principalmente a causa de la venta de la actividad de reciclaje de áridos.
- **F. Construcción:** las ventas crecieron +5,6% (comparable), debido al impacto del COVID-19 en 2020. El RE se situó en -40 millones de euros (-26 millones de euros en 2020). En 2021, Ferrovial Construcción se ha visto afectada por las subidas de precios de la mano de obra, de las materias primas y de los precios de la energía, cada una de ellas con diferentes impactos y atenuantes en función de los distintos mercados y clientes, así como por el coste de los honorarios internos de los contratos onerosos que no pueden ser provisionados en virtud de las normas contables, que se situó en -43 millones de euros.

- **Otros:** Los servicios de Mantenimiento de Infraestructuras en EE.UU. y Canadá seguirán dentro del perímetro de Ferrovial como parte del negocio de Construcción, tras la decisión de desinversión de Servicios. La actividad registró 12 millones de euros de RE, con un margen RE del 6,2% en 2021.

2021 RE y margen RE, y variación comparable vs. 2020:

DIC-21	RE	RE comparable %	RE mg
Budimex	126	29,3%	7,3%
Webber	34	59,8%	3,6%
F. Construcción	-40	n.s.	-1,2%
Otros	12	130,7%	6,2%
Total RE	132	32,1%	2,2%

Cartera en 2021 y variaciones comparables vs. 2020:

Comparable **+10,9%** **+0,7%** **+16,7%** **-0,9%**



F. Construcción Budimex Webber Otros

La **cartera alcanzó máximos históricos** de 12.216 millones de euros (+7,4% en términos comparables frente a diciembre 2020). El segmento de obra civil continuó siendo el de mayor representación (75%) y se mantuvo un criterio muy selectivo en la presentación a concursos. La cartera internacional representó el 86% del total.

La participación de la cartera de construcción, excluyendo Webber, Budimex y Otros, con otras áreas del Grupo alcanzó un 19% en 2021 (37% en diciembre de 2020).

La cartera a diciembre de 2021 no incluye contratos pre-adjudicados ni pendientes del cierre comercial o financiero por importe aproximado de 560 millones de euros, correspondientes principalmente a Budimex.

DESINVERSIONES

Venta del negocio inmobiliario de Budimex: Budimex vendió su negocio inmobiliario (Budimex Nieruchomości), que se clasificó como actividad discontinuada en 1T 2021. En junio, la venta se materializó al precio acordado de 1.513 millones de zloties (330 millones de euros después de gastos de transacción), suponiendo una plusvalía antes de impuestos y minoritarios de 131 millones de euros.

Venta de Prisiones Figueras y URBICSA: en 2021 se alcanzó un acuerdo de venta de las participaciones de Ferrovial en la Concesionaria de Prisiones Figueras (100%) y URBICSA (22%) con Aberdeen Infrastructure (Holdco) IV B.V. por 42 y 17 millones de euros, respectivamente.

Venta de Nalanda: en marzo de 2021, se alcanzó un acuerdo para la venta del 19,86% de Ferrovial en Nalanda Global (plataforma digital para la gestión documental) a PSG por 17 millones de euros.

Venta de activos con SCC (Southern Crushed Concrete): en junio de 2021, Ferrovial alcanzó un acuerdo para vender esta actividad de reciclaje de áridos de Webber por 140 millones de dólares (112 millones de euros). La transacción generó una plusvalía de 13 millones de euros.

Servicios (actividad discontinuada)

Ferrovial ha llevado acabo avances significativos en el proceso de desinversión de Servicios. El primer hito del proceso se alcanzó con la venta de Broadspectrum en 2020. Asimismo, en diciembre de 2021, Ferrovial completó la venta de la actividad de Medioambiente en España y Portugal a PreZero International GmbH (compañía del Grupo Schwarz) por un valor de las acciones (equity value) de 1.032 millones de euros. La operación generó una plusvalía de 335 millones de euros.

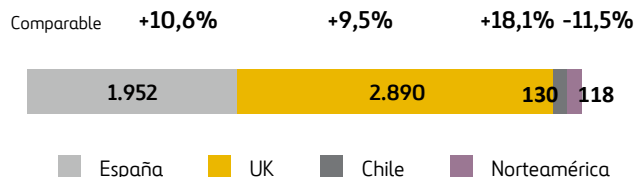
Durante 2021, Ferrovial también cerró la venta de su actividad relativa al Oil&Gas en EE.UU (Timec) a Architech Equity Holdings por 16 millones de euros. La actividad relacionada con los servicios de mantenimiento de infraestructuras en Estados Unidos se incluye ahora en el perímetro de Construcción.

El 31 de enero de 2022, Ferrovial completó la venta del negocio de servicios de infraestructura en España a Portobello Capital por 171 millones de euros. Este precio no incluye las cantidades variables (earn-outs) valoradas en 50 millones de euros, que se aplicarán tras el cierre de la operación si se cumplen determinados requisitos establecidos en el contrato de compraventa de acciones. Además del precio percibido por la operación, Ferrovial retiene en su balance el efectivo generado a partir del 31 de diciembre de 2020 y hasta el cierre de la transacción, cuyo importe se estima en 60 millones de euros. Tras el cierre de la venta, Ferrovial ha adquirido el 24,99% del capital social de la entidad adquirente por 17 millones de euros.

En línea con el compromiso de Ferrovial de desinvertir Servicios, la división se ha clasificado como “mantenida para la venta”. No obstante, con el objetivo de proporcionar un análisis de la división, se presentan a continuación las cifras principales de los resultados de Servicios, excluyendo la actividad de servicios medioambientales en España al haberse completado la venta y excluido de los resultados de la división.

Ventas	5.090	+9,0%
RBE	365	+78,0%

Ventas 2021 por áreas y var. comparables vs. 2020:



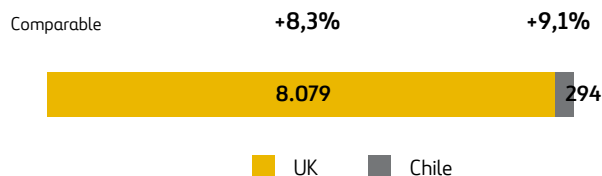
En 2021, los ingresos aumentaron un +9,0% (comparables) y el RBE alcanzó 365 millones de euros (+78,0% en términos comparables respecto a 2020).

En 2021, la evolución de las actividades que no se han desinvertido y permanecen como actividades discontinuadas fue el siguiente:

- **Reino Unido:** Los ingresos aumentaron un +9,5% en términos comparables, fundamentalmente gracias a los nuevos contratos de carreteras en el segmento de Transporte y los mayores volúmenes en el área de ferrocarriles y de mantenimiento con los Ministerios de Defensa y Justicia. La rentabilidad también mejoró, el RBE aumentó un +116,8% en términos comparables con un margen del 4,5% frente al 1,7% de 2020.
- **Chile:** las ventas crecieron un +18,1% en términos comparables debido al comienzo de los nuevos contratos de mantenimiento minero en los últimos meses de 2020. El RBE se incrementó un 68,5% en términos comparables, alcanzando un margen RBE del 9,8% vs 5,8% en 2020.

La **cartera de Servicios** de las actividades que permanecen como discontinuadas alcanzo los 8.373 millones de euros, aumentando un +8,3% en términos comparables respecto a diciembre de 2020 (8.293 millones de euros).

Cartera de Servicios en 2021 y var. comparables vs. 2020:



ACTIVIDADES DISCONTINUADAS

Ferrovial clasificó como «actividades discontinuadas» todas sus actividades de Servicios a partir del 31 de diciembre de 2018. De acuerdo con la NIIF 5, la clasificación de la actividad de Servicios como actividad discontinuada continúa a la fecha del presente informe.

El resultado de actividades discontinuadas de Servicios se situó en 246 millones de euros, lo que incluye principalmente el impacto de las desinversiones de la actividad de Medioambiente en España y Portugal (335 millones de euros).

La actividad de tratamiento de residuos en Reino Unido se ha reclasificado como actividad continuada en 2021, reexpresándose la información comparable de 2020, conforme a lo establecido en la NIIF5. Ferrovial continuará con su proceso de desinversión en el futuro, aunque es previsible que se prolongue más de 12 meses, ya que una de las planta está finalizando el proceso de construcción y otras están aumentando la disponibilidad en los próximos meses.

Adicionalmente se ha excluido del perímetro de venta de Servicios el contrato para la conservación y explotación del tramo de la Autovía A2 que se remunera como una concesión de peaje en sombra, junto con EMESA, el contrato de mantenimiento de la M-30 de Madrid, ambos reclasificados como actividad continuada dentro de la División de Autopistas, junto con el negocio de mantenimiento de infraestructuras en Estados Unidos, Siemens y los contratos de eficiencia energética en España, también reclasificados como actividad continuada dentro de la División de Construcción.

Cuenta de resultados consolidada

(Millones de euros)	DIC-21	DIC-20
VENTAS	6.778	6.532
RBE	596	406
Amortización de inmovilizado	-259	-233
RE antes de deterioros y enajenación de inmovilizado	337	173
Deterioros y enajenación de inmovilizado	1.139	16
RE después de deterioros y enajenación de inmovilizado	1.476	189
Resultado Financiero	-334	-243
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-307	-207
Resultado financiero de ex-proyectos de infraestructuras	-27	-36
Puesta en equivalencia	-178	-373
BAI	964	-427
Impuesto sobre beneficios	10	34
RDO NETO ACTIVIDADES CONTINUADAS	974	-393
RDO NETO ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	361	20
RESULTADO CONSOLIDADO	1.335	-373
Rdo. atribuido a socios externos	-138	-51
RESULTADO DEL EJERCICIO	1.197	-424

Ventas: 6.778 millones de euros (+5,4% comparable) apoyado en el incremento en ventas de Construcción (+3,1% comparable) y de Autopistas (+36,8% comparable).

RBE: 596 millones de euros (406 millones euros en 2020, impactado por la provisión de -22 millones de euros relativa al plan de reestructuración de la compañía).

Amortización se incrementó +11,5% en 2021 (+15,9% en términos comparables), hasta los -259 millones de euros.

Deterioros y enajenación de inmovilizado: 1.139 millones de euros en 2021 (16 millones de euros en 2020) mostrando la plusvalía por la adquisición de una participación adicional en I-66 (1.117 millones de euros) junto con las plusvalías de la venta de URBICSA y Nalanda.

Resultado financiero: mayor gasto en 2021 frente a 2020:

- **Proyectos de infraestructuras:** -307 millones de euros (-207 millones de euros en 2020) principalmente por la evolución negativa del derivado de inflación (ILS) de Autema debido al aumento de la inflación (variación del valor de mercado del derivado ILS), compensado parcialmente por el menor gasto financiero en LBJ tras su refinanciación (sept. 2020). Autema tiene un valor actual negativo (-84 millones de euros).
- **Ex-proyectos de infraestructuras:** -27 millones de euros de gasto en 2021 (-36 millones en 2020) debido principalmente a la evolución positiva de los equity swaps vinculados a planes de pago con acciones, parcialmente compensado por la menor remuneración de la caja por menores tipos. Las coberturas sobre equity swaps ligadas a los planes de retribución generaron +14 millones de euros en 2021 (-10 millones de euros en 2020) debido a la evolución positiva de la acción frente a la evolución negativa en 2020:

FECHA	PRECIO DE CIERRE (€)
31 diciembre 2019	26,97
31 diciembre 2020	22,6
31 diciembre 2021	27,56

Resultado por puesta en equivalencia a nivel de resultado neto, las sociedades por puesta en equivalencia aportaron -178 millones de euros netos de impuestos (2020: -373 millones de euros).

(Millones de euros)	DIC-21	DIC-20	VAR.
Autopistas	81	67	19,9%
407 ETR	52	33	58,2%
Otros	28	34	-16,9%
Aeropuertos	-254	-439	42,1%
HAH	-238	-396	39,9%
AGS	-20	-51	60,3%
Otros	4	8	-48,6%
Construcción	0	1	-70,4%
Otros	-5	-2	-164,3%
Total	-178	-373	52,3%

VENTAS

(Millones de euros)	DIC-21	DIC-20	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	588	439	34,1%	36,8%
Aeropuertos	2	1	74,9%	74,9%
Construcción	6.077	5.984	1,6%	3,1%
Otros	110	108	1,5%	5,8%
Total Ventas	6.778	6.532	3,8%	5,4%

RBE

(Millones de euros)	DIC-21	DIC-20	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	415	280	48,6 %	47,9 %
Aeropuertos	-26	-22	-16,3 %	-16,4 %
Construcción	245	214	14,2 %	16,4 %
Otros	-38	-66	42,3 %	8,5 %
Total RBE	596	406	46,9 %	39,5 %

RE*

(Millones de euros)	DIC-21	DIC-20	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	275	171	60,3 %	57,8 %
Aeropuertos	-26	-23	-15,3 %	-15,3 %
Construcción	132	101	31,3 %	32,1 %
Otros	-45	-76	41,6 %	(74,5)%
Total RE	337	173	94,2 %	65,7 %

*RE antes de deterioro y enajenación del inmovilizado

Impuestos: el impuesto de sociedades de 2021 se situó en 10 millones de euros (34 millones de euros en 2020). Se deben tener en cuenta varios efectos a la hora de calcular el tipo de gravamen efectivo, entre los que destacamos los materiales y/o significativos:

- El resultado de las empresas puestas en equivalencia debe excluirse al incluirse neto de impuestos (-178 millones de euros).
- Valor razonable de la adquisición de una participación adicional en I-66 (1.117 millones de euros).
- Impacto de la exención del 95% de las plusvalías en España (39 millones de euros).
- Las pérdidas y créditos fiscales que no implican, en aplicación de los criterios de prudencia contable, el reconocimiento completo de créditos fiscales para ejercicios futuros (-28 millones de euros).

Tras excluir los ajustes mencionados del resultado fiscal, y ajustando el impacto del gasto de ejercicios anteriores y otros ajustes (-17 millones de euros), el tipo efectivo del impuesto de sociedades resultante es del 31%.

El **resultado neto de actividades continuadas** se situó en 974 millones de euros en 2021 (-393 millones de euros en 2020). Este resultado recogía una serie de impactos, entre los que destacan:

- Valor razonable de la adquisición de una participación adicional en I-66: 1.117 millones de euros.
- Ajustes de valor razonable correspondientes a derivados: -33 millones de euros (-125 millones de euros en 2020), debido principalmente a la evolución negativa de los derivados sobre HAH.
- Impacto negativo por los derivados ILS de Autema, a causa del aumento de la tasa de inflación (-64 millones de euros).
- El 2020 estuvo afectado por impactos extraordinarios de HAH & AGS a causa de cambios en el impuesto sobre beneficios de Reino Unido, la cancelación de activos en el balance y los planes de reestructuración por el impacto del COVID-19, así como un coste puntual ligado al plan de reestructuración de Ferrovial.

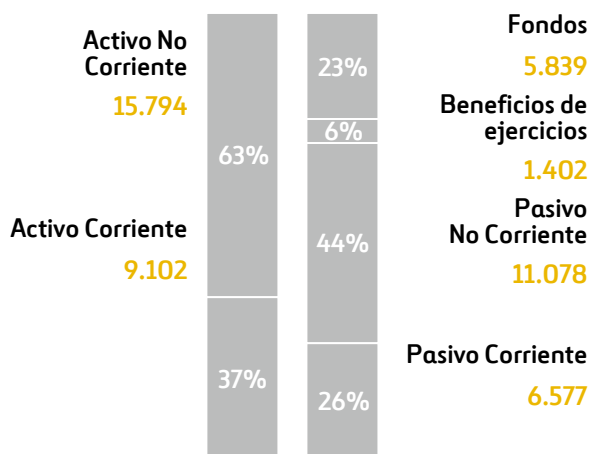
El **resultado neto actividades discontinuadas** se situó en 361 millones de euros, incluyendo las actividades discontinuadas de Servicios (246 millones de euros) y el negocio inmobiliario de Budimex (115 millones de euros).

Balance Consolidado

(Millones de euros)	DIC-21	DIC-20
ACTIVO NO CORRIENTE	15.794	10.814
Fondo de comercio de consolidación	420	220
Activos intangibles	126	96
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	11.185	6.356
Inversiones inmobiliarias	0	2
Inmovilizado material	348	341
Derecho de uso	156	137
Inversiones en sociedades asociadas	1.838	1.727
Activos Financieros no corrientes	879	856
Inversiones a largo plazo con empresas asociadas	227	163
Caja restringida y otros activos financieros no corrientes	579	654
Resto de cuentas a cobrar	73	39
Impuestos diferidos	549	604
Derivados financieros a valor razonable	293	475
ACTIVO CORRIENTE	9.102	12.277
Activos clasificados como mantenidos para la venta	1.761	3.502
Existencias	405	699
Clientes y otras cuentas a cobrar	1.317	1.367
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	1.045	1.019
Otros deudores	272	348
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes	78	111
Otros activos financieros a corto plazo	11	0
Tesorería e inversiones financieras temporales	5.515	6.526
Sociedades proyectos de infraestructuras	207	148
Caja restringida	47	33
Resto de tesorería y equivalentes	160	115
Resto de sociedades	5.308	6.378
Derivados financieros a valor razonable	15	72
TOTAL ACTIVO	24.896	23.091

(Millones de euros)	DIC-21	DIC-20
PATRIMONIO NETO	5.839	3.790
Patrimonio neto atribuido a los accionistas	4.048	3.150
Patrimonio neto atribuido a los socios externos	1.791	640
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	1.402	1.282
PASIVOS NO CORRIENTES	11.078	9.584
Provisiones para pensiones	3	4
Otras provisiones	421	442
Pasivo arrendamiento a largo plazo	108	93
Deuda financiera	9.512	8.084
Deuda financiera proyectos de infraestructuras	7.362	5.192
Deuda financiera resto de sociedades	2.150	2.892
Otras deudas	69	63
Impuestos diferidos	670	451
Derivados financieros a valor razonable	295	447
PASIVOS CORRIENTES	6.577	8.435
Pasivos clasif. mantenidos para la venta	1.478	2.476
Pasivo arrendamiento a corto plazo	51	68
Deuda financiera	1.074	1.678
Deuda financiera proyectos de infraestructuras	47	48
Deuda financiera resto de sociedades	1.027	1.630
Derivados financieros a valor razonable	110	52
Deudas por operaciones de tráfico	2.793	3.115
Acreedores comerciales	1.535	1.445
Otras deudas no comerciales	1.258	1.670
Pasivos por impuestos sobre sociedades	69	94
Provisiones para operaciones de tráfico	1.002	952
TOTAL PASIVO	24.896	23.091

BALANCE CONSOLIDADO



DEUDA BRUTA CONSOLIDADA*

DEUDA BRUTA DIC-21	EX-INFRA	INFRA	CONSOLIDADO
Deuda Bruta (millones de euros)	-3.248	-7.463	-10.711
% fijo	91,7 %	98,6%	96,5%
% variable	8,3 %	1,4%	3,5%
Tipo medio	1,0 %	4,3%	3,3%
Vencimiento medio (años)	3	24	18

*Incluye actividades discontinuadas

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA CONSOLIDADA*

(Millones de euros)	DIC-21	DIC-20
Deuda Financiera Bruta	-10.711	-10.085
Deuda Bruta Ex-proyectos	-3.248	-4.640
Deuda Bruta Proyectos	-7.463	-5.445
Tesorería	6.260	7.544
Tesorería Ex-proyectos	5.430	6.631
Tesorería Proyectos	830	913
Posición neta de tesorería total	-4.451	-2.541
Posición Neta Tesorería Ex-proyectos	2.182	1.991
Posición Neta Tesorería Proyectos	-6.633	-4.532
Posición neta de tesorería total	-4.451	-2.541

*Incluye actividades discontinuadas

PNT & Flujo de Caja ex-infraestructuras (incluyendo actividades discontinuadas)

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA (millones de euros)

Caja bruta	5.430
Deuda bruta	-3.248
Posición neta de tesorería	2.182

LIQUIDEZ (millones de euros)

CAJA BRUTA	DEUDA NO DISPUESTA
5.430	991
Total liquidez	6.421

VENCIMIENTOS DE DEUDA (millones de euros)

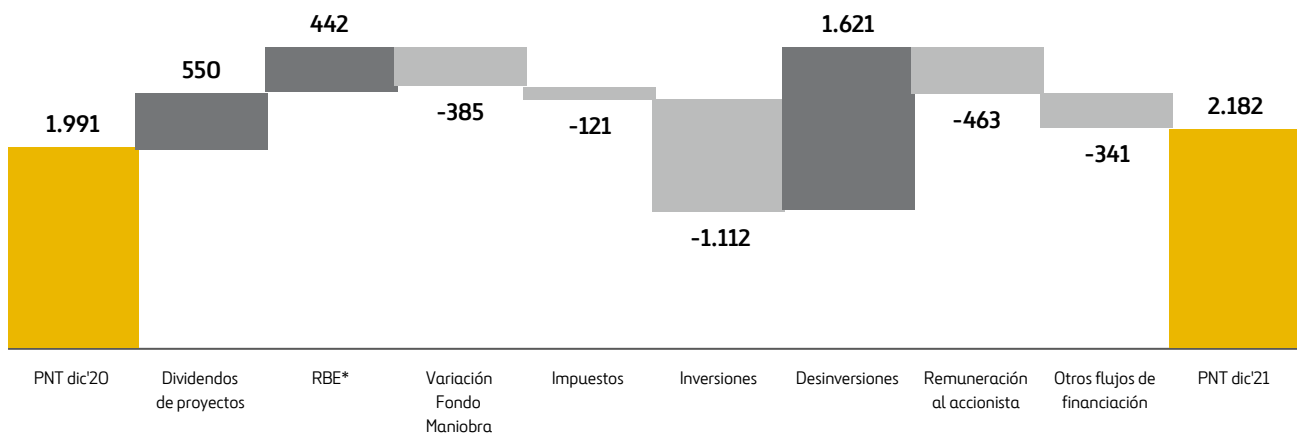
776	5	304	2.140
2022*	2023	2024	> 2025

(*) En 2022, la deuda ex-proyectos de infraestructuras incluye ECP (Euro Commercial Paper) con saldo contable restante a 31 de diciembre de 2021 de 250 millones de euros con un tipo medio de -0,47%.

RATING

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

DESGLOSE FLUJO CAJA (incluidas actividades discontinuadas)



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

Posición neta de tesorería (PNT) excluyendo proyectos de infraestructura: alcanzó los 2.182 millones de euros en diciembre de 2021 frente a 1.991 millones de euros en diciembre 2020. Los principales factores de este cambio han sido:

- **Dividendos de proyectos:** 550 millones de euros frente a 458 millones de euros en 2020, apoyado en la distribución de mayores dividendos de los principales activos. Los dividendos de autopistas alcanzaron 469 millones de euros (340 millones de euros en 2020), incluyendo 164 millones de euros de 407 ETR, 53 millones de euros de NTE y 167 millones de euros de LBJ, que incluyen los dividendos extraordinarios tras su proceso de refinanciación. Los dividendos de aeropuertos alcanzaron 3 millones de euros del contrato de mantenimiento del aeropuerto de Doha (29 millones de euros de Heathrow en 2020). Dividendos de Servicios de 43 millones de euros en 2021 (87 millones de euros en 2020), incluyendo 22 millones de euros del contrato de mantenimiento de Murcia y 10 millones de euros de varios proyectos en Amey.
- **RBE:** 442 millones de euros (frente a 458 millones de euros en 2020) que incluye 318 millones de euros de Servicios.
- La **evolución del fondo de maniobra** se situó en -385 millones de euros en 2021 (49 millones de euros en 2020), incluyendo -83 millones de euros de la aplicación (salida de caja), a diciembre de 2021, de la provisión de Construcción registrada en 1T 2019. El fondo de maniobra de Construcción se situó en -254 millones de euros excluyendo provisiones (-80 millones de euros en 2020) mostrando la evolución negativa del fondo de maniobra de Budimex por los trabajos facturados por adelantado y la devolución de anticipos. El fondo de maniobra negativo de Servicios (-120 millones de euros vs. 207 millones de euros en 2020) estuvo motivado principalmente por periodos de pago a proveedores más cortos e impuestos diferidos de 2020 derivados de las medidas del COVID-19, pagados en 2021.
- La **inversión neta** alcanzó 509 millones de euros en 2021 frente a 215 millones de euros en 2020. Las inversiones alcanzaron -1.112 millones de euros (-286 millones de euros en 2020), entre los que destacan los 463 millones de euros invertidos en el proyecto I-66 Managed Lanes, incluidos el capital invertido del proyecto y la compra de participación adicional, junto con la adquisición de una participación del 24,86% en la empresa india IRB (369 millones de euros). Las desinversiones alcanzaron 1.621 millones de euros en 2021 (501 millones de euros en 2020), principalmente relacionados con la desinversión de la división Servicios Medioambientales (1.032 millones de euros), la venta de activos no estratégicos en Construcción (529 millones de euros), incluyendo Budimex Real Estate, URBICSA, Figueras, Nalanda y SCC, Reciclado de áridos de Webber, junto con la venta de la autopista Norte Litoral (47 millones de euros).
- **Remuneración al accionista:** -463 millones de euros en 2021 (-377 millones de euros en 2020), incluyendo -31 millones de euros del dividendo flexible y -432 millones de euros de compra de acciones, que comprende el programa de recompra de acciones de 2021 y la compra de autocartera discrecional aprobada en octubre 2021.
- **Otros flujos de financiación:** incluye otros movimientos menores de caja, como el impacto en tipo de cambio (-5 millones de euros), principalmente en dólares debido a los pagos adelantados en Construcción para pagar gastos en dicha moneda y la posición neta de caja mantenida por el negocio inmobiliario de Budimex (110 millones de euros) y Servicios Medioambiental (140 millones de euros) hasta su venta.

La posición neta de tesorería al cierre de diciembre (2.182 millones de euros) incluye la caja neta de Servicios (107 millones de euros).

Flujo de caja consolidado

DIC-21	FLUJO DE CAJA EXCLUIDAS SOCIEDADES CONCESIONARIAS	FLUJO DE CAJA SOCIEDADES CONCESIONARIAS	ELIMINACIONES	FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO
RBE	442	499	0	942
Cobro de dividendos	550	-2	-276	272
Variación Provisiones Construcción	61			61
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	-446	5	0	-441
Flujo operaciones sin IS	607	503	-276	834
Pago de impuestos del ejercicio	-121	-34		-155
Flujo operaciones	486	469	-276	679
Inversión	-1.112	-285	65	-1.331
Desinversión	1.621	46	0	1.667
Flujo de inversión	509	-239	65	336
Flujo de actividad	995	230	-210	1.015
Flujo de intereses	-39	-253	0	-292
Flujo de capital procedente de socios externos	12	111	-65	57
Remuneración al accionista Ferrovial	-463		0	-463
Dividendo Flexible	-31			-31
Compra de autocartera	-432			-432
Resto remuneración accionistas minoritarios participadas	-88	-458	276	-270
Otros movimientos de fondos propios	-5	5		0
Variación tipo de cambio	49	-252		-202
Cambios en perímetro de consolidación	-256	-1.482		-1.738
Otros movimientos de deuda (no flujo)	-13	-4	0	-17
Flujo de financiación	-804	-2.332	210	-2.926
Variación PNT	191	-2.102	0	-1.911
Posición neta inicial	1.991	-4.532		-2.541
Posición neta final	2.182	-6.633	0	-4.451

DIC-20	FLUJO DE CAJA EXCLUIDAS SOCIEDADES CONCESIONARIAS	FLUJO DE CAJA SOCIEDADES CONCESIONARIAS	ELIMINACIONES	FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO
RBE	242	376	0	618
Cobro de dividendos	458	0	-159	299
Variación Provisiones Construcción	49			49
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	0	48	0	48
Flujo operaciones sin IS	749	424	-159	1.014
Pago de impuestos del ejercicio	-84	-12		-96
Flujo operaciones	665	412	-159	918
Inversión	-286	-150	18	-418
Desinversión	501	22	0	523
Flujo de inversión	215	-128	18	105
Flujo de actividad	880	284	-141	1.023
Flujo de intereses	-21	-229	0	-250
Flujo de capital procedente de socios externos	19	20	-18	21
Remuneración al accionista Ferrovial	-377	0	0	-377
Dividendo Flexible	-122			-122
Compra de autocartera	-256			-256
Resto remuneración accionistas minoritarios participadas	-26	-266	159	-133
Otros movimientos de fondos propios	-27	0		-27
Variación tipo de cambio	-92	296		204
Cambios en perímetro de consolidación	3	0		3
Otros movimientos de deuda (no flujo)	1	-49	0	-48
Flujo de financiación	-520	-228	141	-607
Variación PNT	360	56	0	416
Posición neta inicial	1.631	-4.588	0	-2.957
Posición neta final	1.991	-4.532	0	-2.541

FLUJO EX-PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

Flujo de caja de actividad*

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

DIC-2021	F.OPERACIONES*	F.INVERSIÓN NETA	F.ACTIVIDAD*	DIC-2020	F.OPERACIONES*	F.INVERSIÓN NETA	F.ACTIVIDAD*
Autopistas	469	-817	-347	Autopistas	340	-23	317
Aeropuertos	3	-54	-51	Aeropuertos	29	0	29
Construcción	44	474	518	Construcción	168	45	212
Servicios	227	973	1.201	Servicios	402	220	622
Otros	-136	-68	-204	Otros	-190	-26	-216
Total	607	509	1.116	Total	749	215	964

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

Flujo de operaciones

A 31 de diciembre de 2021, el flujo de caja de operaciones ex-proyectos de infraestructuras ascendía a 607 millones de euros (antes de impuestos), por debajo de 749 millones de euros millones registrados en 2020, impactado por el descenso en el reparto de dividendos de Aeropuertos, que se vio afectado por el impacto del COVID-19, y menor flujo de operaciones de las actividades de Construcción y Servicios, parcialmente compensado por los mayores dividendos distribuidos de autopistas.

Flujo de operaciones	DIC-2021	DIC-2020
Dividendos Autopistas	469	340
Dividendos Aeropuertos	3	29
Construcción	44	168
Servicios	227	402
Otros*	-136	-190
Flujo de operaciones sin impuestos	607	749
Pago Impuesto de sociedades	-121	-84
Total	486	665

* En Otros se incluye el flujo de operaciones correspondiente a Corporación, las matrices de Aeropuertos y Autopistas, la actividad de tratamiento de residuos en Reino Unido, junto con las actividades de Energía y Movilidad.

Detalle del flujo de caja de Construcción y Servicios:

Construcción	DIC-2021	DIC-2020
RBE	245	214
RBE proyectos	11	14
RBE Ex proyectos	234	200
Variación Provisiones	61	49
Aplicación Provisión Construcción EE.UU. (*)	-83	-98
Resto variación de Provisiones	144	147
Cobro de dividendos	3	0
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	-254	-80
Variación descuento de factoring	0	-1
Pago de suelo	0	0
Fondo de maniobra	-254	-80
Flujo operaciones sin IS	44	168

(*) En relación a la provisión dotada en 1T 2019 para tres contratos en EE.UU.

Servicios	DIC-2021	DIC-2020
RBE	378	246
RBE proyectos	60	61
RBE Ex proyectos	318	185
Cobro de dividendos	43	87
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	-120	207
Variación descuento de factoring	-1	-64
Pago de Pensiones Reino Unido	-11	-13
Flujo operaciones sin IS	227	402

El detalle por negocio de Servicios se detallan en la siguiente tabla:

	ESPAÑA	REINO UNIDO	INTERNACIONAL	TOTAL SERVICIOS
RBE Ex proyectos	173	131	13	318
Dividendos y otras devoluciones	33	10	0	43
Variación descuento de factoring	0	0	1	1
Pago de pensiones	0	0	0	0
Var. fondo de maniobra	6	-103	-37	-134
Flujo de operaciones sin impuestos	211	39	-23	227

Detalle del flujo de Autopistas y Aeropuertos:

En Autopistas, se incluye en el flujo de operaciones de 469 millones de euros de 2021 (340 millones de euros de 2020), procedente de dividendos y devoluciones de fondos propios de las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras de autopistas.

Dividendos y devoluciones de capital	DIC-2021	DIC-2020
407 ETR	164	160
LBJ	167	109
NTE	53	25
M-203	73	
Autopistas irlandesas	1	0
Autopistas portuguesas	4	9
Autopistas australianas	1	7
Autopistas españolas	2	4
Resto	3	26
Total	469	340

Los dividendos y devoluciones de capital de Aeropuertos se situaron en 3 millones de euros en 2021 vs. 29 millones de euros en 2020.

Aeropuertos	DIC-2021	DIC-2020
HAH	0	29
AGS	0	0
Otros	3	0
Total	3	29

Flujo de inversión

DIC-2021	INVERSIÓN	DESINVERSIÓN	FLUJO DE INVERSIÓN
Autopistas	-864	47	-817
Aeropuertos	-54	0	-54
Construcción	-55	529	474
Servicios	-67	1.040	973
Otros	-72	5	-68
Total	-1.112	1.621	509

DIC-2020	INVERSIÓN	DESINVERSIÓN	FLUJO DE INVERSIÓN
Autopistas	-125	102	-23
Aeropuertos	0	0	0
Construcción	-53	98	45
Servicios	-80	300	220
Otros	-28	2	-26
Total	-286	501	215

El flujo neto de inversión en 2021 (509 millones de euros) incluye:

- **Inversiones** ascendió a -1.112 millones de euros en 2021 (-286 millones en 2020), entre los que destacan 463 millones de euros invertidos en el proyecto I-66 Managed Lanes, incluidos los fondos propios y la compra estatal adicional y la adquisición de una participación del 24,86% en IRB (369 millones de euros).
- **Divestments** 1.621 millones de euros en 2021 (501 millones de euros en 2020) relacionados con la desinversión de la división Servicios Medioambientales (1.032 millones de euros), la venta de activos no estratégicos en Construcción (529 millones de euros), que incluye Budimex Real Estate, URBICSA, Figueras, Nalanda y SCC, Reciclado de áridos de Webber, así como la venta de la autopista Norte Litoral (47 millones de euros).

Flujo de financiación

El flujo de financiación incluye:

- **Remuneración al accionista:** -463 millones de euros en 2021, incluyendo -31 millones de euros del dividendo flexible y -432 millones de euros de recompra de acciones, que comprende el programa de recompra de acciones de 2021 y la compra de autocartera discrecional aprobada en octubre 2021.
- **El pago neto de intereses** alcanzó -39 millones de euros en 2021.
- **Impacto de tipo de cambio** registró 49 millones de euros, principalmente por la conversión de la caja mantenida en dólares.
- **Cambios en el perímetro de consolidación** (-256 millones de euros) que incluyen la posición neta de tesorería mantenida por Budimex Real Estate (110 millones de euros) y la actividad de Servicios Medioambiental (140 millones de euros) hasta su venta.
- **Otros movimientos de deuda no flujo** (-13 millones de euros), que incluyen los movimientos contables de la deuda que no afectan al flujo, como los intereses devengados no pagados, cuyo origen está principalmente en el devengo de los intereses de los bonos.

Posición neta de actividades discontinuadas

La posición neta de tesorería de actividades discontinuadas se situó en 107 millones de euros de deuda a 31 de diciembre de 2021.

FLUJO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

Flujo de operaciones

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

El desglose del flujo de operaciones de proyectos de infraestructuras:

(Millones de euros)	DIC-2021	DIC-2020
Autopistas	387	313
Resto	82	99
Total flujo de operaciones	469	412

Flujo de inversión

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

(Millones de euros)	DIC-2021	DIC-2020
LBJ	-2	-2
NTE	-4	-5
NTE 35W	-193	-101
I-77	0	-20
I-66	-53	
Autopistas portuguesas	-1	-1
Autopistas españolas	0	-1
Resto	0	0
Total Autopistas	-253	-129
Resto	-32	-21
Total proyectos	-285	-150
Subvenciones de capital	46	22
Total flujo inversión neto	-239	-128

Flujo de financiación

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

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

(Millones de euros)	DIC-2021	DIC-2020
Autopistas España	-47	-51
Autopistas EE.UU.	-173	-144
Autopistas Portugal	-13	-14
Resto autopistas	0	0
Total autopistas	-233	-209
Resto	-20	-20
Total flujo intereses	-253	-229

Adicionalmente, se incluye en el flujo de financiación el impacto que la variación del tipo de cambio ha tenido en la deuda nominada en moneda extranjera, que en 2021 ha sido de -5 millones de euros, principalmente por depreciación del euro respecto al dólar americano, impactando la deuda neta de las autopistas americanas.

Anexo I – Resultados por negocio

AUTOPISTAS – INTEGRACIÓN GLOBAL

(Millones de euros)	TRÁFICO (IMD)			VENTAS			RBE			MARGEN RBE		DEUDA NETA 100%	
	DIC-21	DIC-20	VAR.	DIC-21	DIC-20	VAR.	DIC-21	DIC-20	VAR.	DIC-21	DIC-20	DIC-21	PARTICIP.
Integración Global													
NTE*	33	25	32,7%	159	109	45,8%	139	93	50,0%	87,4%	84,9%	-1.075	63,0%
LBJ*	37	30	23,0%	113	91	23,8%	87	63	38,1%	77,0%	69,1%	-1.757	54,6%
NTE 35W**/**	35	28	26,8%	120	85	41,2%	101	71	42,0%	83,9%	83,4%	-928	53,7%
I-77*	28	20	45,8%	31	16	96,5%	17	4	n.s.	54,9%	24,9%	-231	65,1%
TOTAL EEUU				423	301	40,5%	343	230	49,1%			-3.991	
Autema	15.390	12.671	21,5%	60	51	18,3%	53	43	21,7%	87,5%	85,1%	-621	76,3%
Aravia***	32.353	26.750	20,9%	39	34	13,1%	33	28	15,3%	84,3%	82,7%	-48	60,0%
TOTAL ESPAÑA				99	85	16,2%	86	72	19,1%			-669	
Azores	10.361	8.815	17,5%	28	24	17,1%	25	21	20,4%	87,0%	84,6%	-273	89,2%
Via Livre				13	13	3,9%	2	2	2,5%	17,4%	17,6%	5	84,0%
TOTAL PORTUGAL				42	37	12,6%	27	23	18,7%			-268	
TOTAL MATRICES				25	16	59,9%	-41	-45	10,2%				
TOTAL AUTOPISTAS				588	439	34,1%	415	280	48,6%	70,6%	63,7%	-4.928	

* Tráfico en millones transacciones. ** Incluye contribución de NTE 3C (en construcción). Deuda neta 100%: incluye los 3 segmentos. *** ARAVIA, el contrato para la conservación y explotación del tramo de la Autovía A2, se ha excluido del perímetro de venta de Servicios. En 2021, el contrato se ha reclasificado como actividad continuada en la División de Autopistas.

AUTOPISTAS – PUESTA EN EQUIVALENCIA

(Millones de euros)	TRÁFICO (IMD)			VENTAS			RBE			MARGEN RBE		DEUDA NETA 100%	
	DIC-21	DIC-20	VAR.	DIC-21	DIC-20	VAR.	DIC-21	DIC-20	VAR.	DIC-21	DIC-20	DIC-21	PARTICIP.
Puesta en Equivalencia													
407 ETR (Km recorridos, millones)	1.696	1.500	13,0%	692	591	17,1%	581	481	20,7%	84,0%	81,4%	-6.070	43,2%
M4	29.951	25.214	18,8%	27	22	19,0%	15	13	10,3%	55,1%	59,5%	-57	20,0%
M3	35.701	31.927	11,8%	18	20	-7,1%	12	12	-6,4%	63,0%	62,6%	-63	20,0%
A-66 Benavente Zamora				23	25	-5,0%	21	22	-5,0%	88,4%	88,3%	-153	25,0%
Serrano Park				6	4	38,7%	3	-1	n.s.	48,6%	-22,8%	-32	50,0%
EMESA*				153	157	-2,9%	83	94	-11,8%	54,5%	60,0%	-47	50,0%
Algarve	13.101	10.893	20,3%	31	33	-4,6%	27	28	-4,7%	86,0%	86,1%	-71	20,0%
Norte Litoral**	23.833	21.741	9,6%	21	38	-45,7%	18	33	-44,9%	87,4%	86,2%	-87	20,0%
Toowomba				26	25	4,8%	6	5	11,9%	23,1%	21,6%	-232	40,0%
OSARs***				42	35	19,6%	11	6	82,7%	25,2%	16,5%	-398	50,0%
Zero ByPass (Bratislava)***				51	31	65,2%	44	26	73,8%	87,3%	83,0%	-783	35,0%

* Emesa, el contrato de mantenimiento de la M-30 de Madrid, se ha excluido del perímetro de venta de Servicios. En 2021, el contrato se ha reclasificado como actividad continuada en la División de Autopistas.

** Norte Litoral, la venta se completó en julio 2021. Cifras de tráfico hasta septiembre 2021. Datos de ventas y RBE hasta julio en 2021 y en 2020 hasta septiembre.

*** OSARs y Zero ByPass abrieron al tráfico en 2021, aunque el proyecto no está completo al 100%. OSARs abrió al tráfico en noviembre 2021, pero la apertura completa se espera en 2022. Zero ByPass abrió al tráfico en octubre 2021, aunque el permiso final de ocupación está pendiente y se espera para 2022.



PRINCIPALES AUTOPISTAS (PyG)

407 ETR

(Millones de dólares canadienses)	DIC-21	DIC-20	VAR.
Ventas	1.023	909	12,6%
RBE	859	740	16,1%
Margen RBE	84,0%	81,4%	
RE	757	642	17,8%
Margen RE	74,0%	70,7%	
Resultado financiero	-465	-441	-5,5%
Resultado antes de impuestos	291	201	44,8%
Impuesto de sociedades	-79	-53	-47,9%
Resultado neto	212	148	43,6%
Aportación a puesta por equivalencia de Ferrovial (millones de euros)	52	33	58,2%

LBJ

(Millones de dólares americanos)	DIC-21	DIC-20	VAR.
Ventas	133	104	27,3%
RBE	102	72	42,0%
Margen RBE	77,0%	69,1%	
RE	76	48	56,9%
Margen RE	57,0%	46,2%	
Resultado financiero	-80	-98	18,4%
Resultado neto	-5	-50	90,5%
Aportación a Ferrovial*	-2	-24	90,5%

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

NTE

(Millones de dólares americanos)	DIC-21	DIC-20	VAR.
Ventas	187	125	50,0%
RBE	164	106	54,3%
Margen RBE	87,4%	85,0%	
RE	129	87	48,7%
Margen RE	69,0%	69,7%	
Resultado financiero	-51	-51	-0,4%
Resultado neto	78	36	113,9%
Aportación a Ferrovial*	42	20	108,0%

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

NTE 35W

(Millones de dólares americanos)	DIC-21	DIC-20	VAR.
Ventas	142	98	45,3%
RBE	119	82	46,1%
Margen RBE	83,9%	83,4%	
RE	95	62	52,4%
Margen RE	66,5%	63,4%	
Resultado financiero	-43	-41	-5,0%
Resultado neto	51	21	145,2%
Aportación a Ferrovial*	23	10	138,2%

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

I-77

(Millones de dólares americanos)	DIC-21	DIC-20	VAR.
Ventas	36	18	102,1%
RBE	20	4	n.s.
Margen RBE	54,9%	24,9%	
RE	13	1	n.s.
Margen RE	37,0%	3,6%	
Resultado financiero	-12	-11	-3,2%
Resultado neto	2	-10	118,5%
Aportación a Ferrovial*	1	-5	122,9%

*Activo integrado globalmente, contribución al resultado neto (millones de euros). 65,10% participación.



AEROPUERTOS (P&G)

Heathrow SP & HAH

(Millones de libras)	Ventas			RBE			Margen RBE		
	DIC-21	DIC-20	VAR.	DIC-21	DIC-20	VAR.	DIC-21	DIC-20	Var. (pbs)
Heathrow SP	1.214	1.175	3,3%	384	270	42,2%	31,6%	23,0%	863
Excepcionales y Ajustes	0	0	50,8%	-27	-182	85,1%	-101,7%	n.a.	n.a.
Total HAH	1.214	1.175	3,3%	357	89	303,2%	29,4%	7,5%	2.186

HAH

(Millones de libras)	DIC-21	DIC-20	VAR.	COMPARABLE
Ventas	1.214	1.175	3,3%	3,3 %
RBE	357	89	n.s.	42,0 %
Margen RBE	29,4%	7,5%		
Amortizaciones y deterioros	-828	-848	-2,3%	2,3 %
RE	-472	-759	37,9%	23,3 %
Margen RE	-38,8%	-64,6%		
Resultado financiero	-1.509	-855	-76,6%	-29,4 %
Rtdo. antes de impuestos	-1.981	-1.614	-22,7%	(4,7)%
Impuesto de sociedades	319	206	54,9%	n.s.
Resultado neto	-1.662	-1.408	-18,0%	n.s.
Aportación a Pta. equivalencia de Ferrovial (Euros)	-238	-396	39,9%	n.s.

AGS

(Millones de libras)	DIC-21	DIC-20	VAR.
Total Ventas AGS	87	71	22,5%
Glasgow	45	34	33,3%
Aberdeen	32	28	13,7%
Southampton	9	9	8,3%
Total RBE AGS	-6	-25	76,2%
Glasgow	-2	-16	84,6%
Aberdeen	3	0	n.s.
Southampton	-6	-9	25,6%
Margen RBE AGS	-6,8%	-34,9%	n.s.
Glasgow	n.s.	-46,7%	n.s.
Aberdeen	n.s.	-0,4%	n.s.
Southampton	n.s.	-101,4%	n.s.



CONSTRUCCIÓN

CONSTRUCCIÓN	DIC-21	DIC-20	VAR.	COMPARABLE
Ventas	6.077	5.984	1,6%	3,1%
RBE	245	214	14,6%	16,4%
RBE margen	4,0%	3,6%		
RE	132	101	31,3%	32,1%
RE margen	2,2%	1,7%		
Cartera	12.216	11.276	8,3%	7,4%

BUDIMEX	DIC-21	DIC-20	VAR.	COMPARABLE
Ventas	1.735	1.726	0,5%	2,7%
Construcción	1.598	1.689	-5,4%	-3,3%
FB Servis	171	136	25,2%	27,9%
Otros	-34	-99		
RBE	158	130	21,8%	24,7%
RBE margen	9,1 %	7,5 %		
RE	126	100	26,3%	29,3%
Construcción	95	87	9,1%	11,5%
FB Servis	18	17	6,6%	8,9%
Otros	13	-4		
RE margen	7,3 %	5,8 %		
Cartera	3.092	3.083	0,3%	0,7%

WEBBER	DIC-21	DIC-20	VAR.	COMPARABLE
Ventas	950	1.038	-8,5%	-5,8%
RBE	58	49	17,1%	20,9%
RBE margen	6,1%	4,8%		
RE	34	22	54,1%	59,8%
RE margen	3,6%	2,1%		
Cartera	1.865	1.486	25,5%	16,7%

F. CONSTRUCCIÓN	DIC-21	DIC-20	VAR.	COMPARABLE
Ventas	3.204	3.053	5,0%	5,6%
RBE	2	14	-83,8%	n.s.
RBE margen	0,1%	0,5%		
RE	-40	-26	-49,6%	n.s.
RE margen	-1,2%	-0,9%		
Cartera	6.377	5.561	14,7%	10,9%

OTROS	DIC-21	DIC-20	VAR.	COMPARABLE
Ventas	188	166	13,4%	16,6%
RBE	26	20	35,3%	39,2%
RBE margen	14,1%	11,8%		
RE	12	5	124,2%	130,7%
RE margen	6,2%	3,1%		
Cartera	881	1.146	-23,1%	-0,9%

RE antes de deterioro y enajenación del inmovilizado.

El negocio de otros incluye la actividad de Servicios de Mantenimiento de Infraestructuras en EE.UU. y Canadá.

SERVICIOS

SERVICIOS*	DIC-21	DIC-20	VAR.	COMPARABLE
Ventas	5.090	4.681	8,7%	9,0%
RBE	365	217	67,9%	78,0%
RBE margen	7,2%	4,6%		
Cartera	8.373	8.293	1,0%	8,3%

REINO UNIDO	DIC-21	DIC-20	VAR.	COMPARABLE
Ventas	2.890	2.547	13,5%	9,5%
RBE	131	44%	198,9%	116,8%
RBE margen	4,5%	1,7%		
Cartera	8.079	7.993	1,1%	8,3%

CHILE	DIC-21	DIC-20	VAR.	COMPARABLE
Ventas	130	110	18,8%	18,1%
RBE	13	6	102,9%	68,5%
RBE margen	9,8%	5,8%		
Cartera	294	300	-2,2%	9,1%

ESPAÑA	DIC-21	DIC-20	VAR.	COMPARABLE
Ventas	1.952	1.881	3,7%	10,6%
RBE	221	172%	28,1%	48,4%
RBE margen	11,3%	9,1%		

NORTEAMÉRICA	DIC-21	DIC-20	VAR.	COMPARABLE
Ventas	118	143	-17,4%	-11,5%
RBE	0	-5%	106,9%	117,8%
RBE margen	0,3%	-3,5%		

* Excluyendo la actividad de Broadspectrum, tras su venta en junio de 2020 y la actividad de servicios medioambientales en España. La cartera muestra las cifras de Chile y Reino Unido, las actividades discontinuadas que no se han desinvertido.

Anexo II – Evolución del tipo de cambio

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

	TIPO DE CAMBIO (CIERRE BALANCE)	Var. 2021-2020	TIPO DE CAMBIO MEDIO (PYG)	Var. 2021-2020
Libra Esterlina	0,8413	-6,1%	0,8586	-3,4%
Dólar Americano	1,1370	-7,0%	1,1796	2,9%
Dólar Canadiense	1,4373	-7,9%	1,4790	-3,8%
Zloty Polaco	4,5869	0,4%	4,5656	-4,9%
Dólar Australiano	1,5647	-1,5%	1,5785	2,2%

Anexo III – Hechos posteriores al cierre de 2021

Ferrovial finaliza la venta del negocio de explotación y mantenimiento de infraestructuras en España (2 de febrero 2022)

Tras el cumplimiento de las condiciones suspensivas a las que estaba sujeta la transacción, las partes han completado la venta.

El precio de las acciones vendidas percibido por Ferrovial asciende a 171 millones de euros. Este precio no incluye los earn-outs, valorados en 50 millones de euros, que se aplicarán tras el cierre de la operación si se cumplen ciertos requisitos establecidos en el contrato de compraventa de acciones. Este precio se ha fijado por referencia a los datos estimados por Ferrovial a partir del balance del grupo vendido establecido a 31 de enero de 2022, y está sujeto a revisión en la forma habitual para operaciones de este tipo. Además, Ferrovial retiene en su balance el efectivo generado a partir del 31 de diciembre de 2020 y hasta el cierre de la operación, que se estima en 60 millones de euros.

Se espera que la transacción, excluyendo los earn-outs, no produzca un impacto relevante en las cuentas consolidadas de Ferrovial, ya que el valor contable de este negocio es similar al precio mencionado anteriormente.

Según lo previsto en el contrato de compraventa de acciones, una filial de Ferrovial ha adquirido el 24,99% del capital social de la entidad adquirente por un precio de 17 millones de euros.

Ferrovial alcanza un acuerdo con YDA Group para la adquisición del 60% del Aeropuerto Internacional de Dalaman en Turquía (17 de febrero 2022)

Ferrovial, a través de su división de Aeropuertos, ha alcanzado un acuerdo con la compañía de infraestructuras turca YDA Group para la adquisición de una participación del 60% de la sociedad que gestiona la concesión del Aeropuerto Internacional de Dalaman, en Turquía, por 140 millones de euros. YDA Group, que opera el activo desde 2006 y que mantendrá el 40% restante de dicha sociedad, ha llevado a cabo importantes mejoras de sus instalaciones. El cierre final de la transacción está sujeto a las aprobaciones habituales en este tipo de operaciones, entre las que se encuentran las de las autoridades locales. Se estima que dicho cierre tenga lugar durante el primer semestre de 2022.

En 2014, YDA Group se adjudicó la concesión para la operación del aeropuerto por 26 años y que, recientemente, ha sido ampliada hasta 2042. El contrato de concesión incluía la construcción de una nueva terminal internacional que entró en servicio en el año 2018. El aeropuerto ubicado en la Riviera turca, registró un tráfico de 5 millones de pasajeros en 2019, en su mayoría internacionales. Las tarifas por pasajeros incluidas en el contrato de concesión están establecidas y se pagan en euros, por lo que la mayoría de los ingresos son en esta divisa.

Ferrovial y Carlyle han llegado a un acuerdo de exclusividad para negociar la transmisión a Ferrovial del 96% de la participación de Carlyle en el consorcio designado para diseñar, construir y operar la Nueva Terminal 1 del Aeropuerto JFK en Nueva York (18 de febrero 2022)

Ferrovial y Carlyle han llegado a un acuerdo de exclusividad para negociar la transmisión a Ferrovial del 96% de la participación de que es titular Carlyle en New Terminal One, el consorcio designado para diseñar, construir y operar la nueva terminal 1 del aeropuerto internacional JFK de Nueva York (que incluye las antiguas Terminales 1, 2 y 3 de dicho aeropuerto y posibles ampliaciones). Carlyle es titular de un 51% en New Terminal One. Caso de llegarse a un acuerdo sobre la transacción, Ferrovial adquiriría por tanto el 96% de dicha participación. El cierre de la operación estaría sujeto a las condiciones habituales en este tipo de operaciones, entre otras la aprobación del Port Authority of New York and New Jersey.



Anexo IV – Remuneración al accionista

DIVIDENDO FLEXIBLE

La compañía celebró su Junta General de Accionistas el 9 de abril de 2021. En la misma se aprobaron dos aumentos de capital social, mediante la emisión de nuevas acciones ordinarias, sin prima de emisión, de la misma clase y serie que las actualmente en circulación, con cargo a reservas.

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

Detalles dividendo flexible	JUN-21	NOV-21
Precio fijo garantizado de compra derechos	0,197	0,305
Número derechos para recibir acción nueva	120	87
% accionistas optaron a acciones	91,95 %	91,22 %
% accionistas eligieron pago en efectivo	8,05 %	8,78 %
Número de acciones nuevas emitidas	5.615.714	7.743.557
Numero de derechos adquiridos	59.016.522	64.828.548

RECOMPRA Y AMORTIZACIÓN DE ACCIONES

El 25 de febrero de 2021, el Consejo de Administración de Ferrovial acordó llevar a cabo un programa de recompra de acciones propias de conformidad con la autorización concedida por la Junta General de Accionistas celebrada el 5 de abril de 2017 bajo el punto décimo del orden del día.

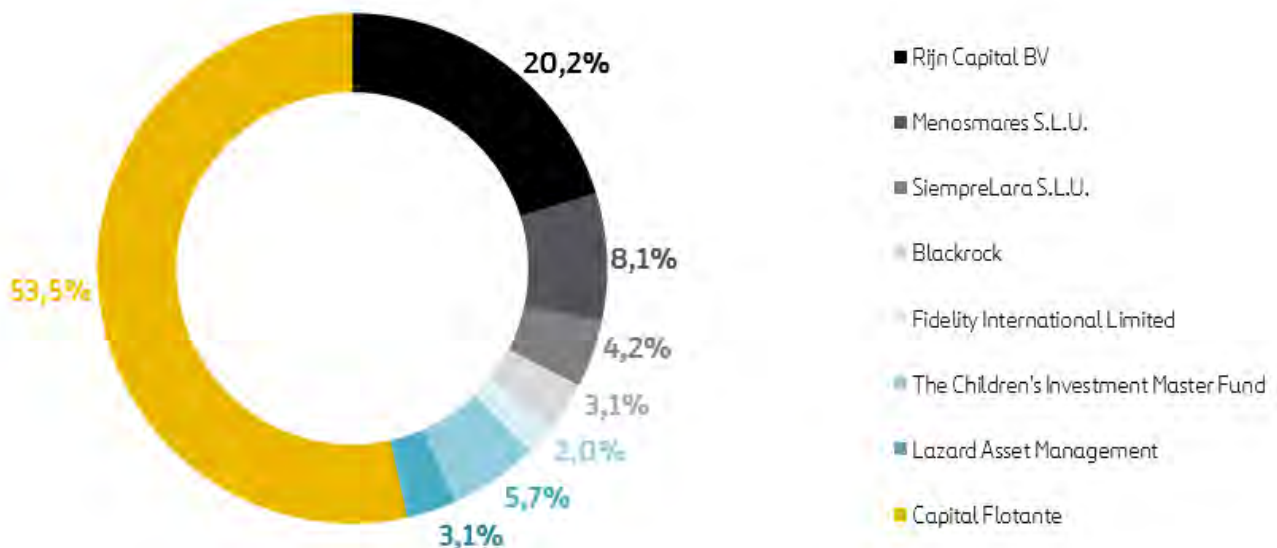
Con arreglo a este Programa de Recompra que finalizó el 26 de noviembre de 2021, Ferrovial adquirió 12.659.166 acciones propias, un 1,70% del capital actual de Ferrovial, sin superar el límite de 320 millones de euros o 22 millones de acciones. Posteriormente, el capital social se redujo en 2.531.833,20 euros mediante la amortización de 12.659.166 acciones en autocartera de Ferrovial, por parte de la Junta General de Accionistas de Ferrovial celebrada el día 9 de abril de 2021, de reducir el capital social de la compañía.

El 26 de octubre de 2021, el Consejo de Administración aprobó los términos de un programa de compra discrecional de acciones que ha permitido la recompra de acciones por valor de 111 millones de euros hasta final de año.

El capital social de Ferrovial a 31 de diciembre de 2021 era de 146.720.496,20 euros, y se encuentra totalmente suscrito y desembolsado. El capital social estaba integrado por 733.602.481 acciones ordinarias, de una única clase y valor nominal de veinte céntimos de euro (0,20€) cada una de ellas. La autocartera de la compañía ascendía a 5.072.018 acciones a 31 de diciembre de 2021.

Anexo V – Estructura accionarial

ESTRUCTURA ACCIONARIAL (CNMV) A 31 DE DICIEMBRE DE 2021



Anexo VI – Información adicional

OPERACIONES DE RECOMPRA DE ACCIONES

OPERACIÓN REALIZADA/OBJETIVO	Nº ACCIONES COMPRADAS	Nº ACCIONES APLICADAS AL OBJETIVO	TOTAL Nº ACCIONES
Saldo a 31.12.2020			634.034
Reducción de capital	16.990.379	-12.659.166	4.331.213
Sistemas retributivos	345.000	-371.702	-26.702
Acciones recibidas dividendo flexible	133.473	0	133.473
Saldo a 31.12.2021			5.072.018

PERIODO MEDIO DE PAGO A PROVEEDORES

En cumplimiento del deber de informar el periodo medio de pago a proveedores, establecido en el artículo 539 y la disposición adicional octava de la ley de Sociedades de Capital (conforme a la redacción dada por la disposición final segunda de la ley 31/2014 de reforma de la ley de Sociedades de Capital), la Sociedad informa que el periodo medio de pago a proveedores de todas las sociedades del Grupo domiciliadas en España (incluyendo las operaciones de las actividades discontinuadas) ha sido de 41 días.

Se muestra a continuación el detalle requerido por el artículo 6 de la Resolución de 29 de enero de 2016 del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, relativa a la información a facilitar sobre el periodo medio de pago a proveedores en los ejercicios 2021 y 2020:

DÍAS	2021	2020
Periodo medio de pago a proveedores	41	41
Ratio de operaciones pagadas	42	41
Ratio de operaciones pendientes de pago	36	37
IMPORTE (euros)		
Total Pagos realizados	751.447.311	685.411.852
Total Pagos pendientes	20.385.897	21.572.506

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



Sostenibilidad: entre los ODS y la ESG

La sostenibilidad es clave en la estrategia de Ferrovial. Incorpora los criterios ESG (Medio Ambiente, Social y Gobernanza) para descarbonizar sus actividades en aeropuertos, carreteras y construcción, al tiempo que desarrolla nuevas líneas verdes en energía, movilidad y agua. Alinea su estrategia con los ODS. 2030 es el primer punto y aparte.

E, de Medio Ambiente

- 5**
 - **Urban Mobility Pricing**, para reducir la congestión
 - **Autopistas bajas en carbono**: peajes sin barrera y tarifa dinámica
 - **Zity**: carsharing con vehículos 100% eléctricos
 - **AIVA**: circulación de coches conectados y autónomos
 - **Wondo**: App para acceso a servicios de Movilidad urbana

- 4**

CONSTRUCCIÓN

Objetivo anual de reutilización de tierras

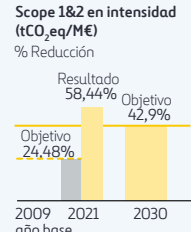
80%
de RCD del 70%

 - Criterios de ecodiseño en edificación
 - Utilización de recursos naturales renovables

- 6**
 - **Disruptivos**: vehículos autónomos, logística urbana, hyperloop o Movilidad urbana aérea
 - **Estratégicos**: Sostenibilidad, seguridad laboral y nuevas tecnologías
- **Incrementales**: mejoras de rentabilidad, eficiencia operativa o de experiencia de usuarios y pasajeros



1 EMISIONES



HACIA LA NEUTRALIDAD

2050
neutros en carbono

ELECTRICIDAD RENOVABLE

78% 2021 **100%** 2025

- 2**
 - Metodología propia: índices de consumo, tratamiento y acceso

REDUCCIÓN DEL BUSINESS WATER INDEX

20%
en 2030

- 3**
 - Metodología alineada con Natural Capital Protocol

• Minimización de impactos sobre la biodiversidad

S, de Social

- 4**

Proyectos de Infraestructuras Sociales y Juntos Sumamos:

238.869
beneficiarios

Fondo Covid

8,7
millones de euros

- 3**
 - Creación de entornos de trabajo seguros y saludables
 - Foco en los eventos de alto potencial (HiPo)

Reducción

15,1%
frecuencia de los accidentes graves y fatales



- 1**

Incrementar

25%

la presencia de mujeres en posiciones Executives/Senior Managers

40%
en juniors

- 2**

100%

de locales para posiciones junior

16%
de locales en altos cargos y gerentes

G, de Gobernanza

- 3**
 - Código Ético de Proveedores para integrar los principios ESG en la cadena de suministro

- 2**
 - El Comité de Sostenibilidad realiza un seguimiento y actualización de la Estrategia



- 1**
 - Código de Ética Empresarial
 - Política de integridad ética de terceros
 - Programa de Cumplimiento
 - Respeto de los derechos de las personas

- Gestión de riesgos
- Comunicación de aspectos no financieros a los stakeholders
- Política de Cumplimiento y Buenas Prácticas en Materia Tributaria.



PERSONAS

Gestionando el mejor talento

Durante 2021 ha culminado la implantación del modelo organizativo establecido dentro del Plan Estratégico Horizon 24. A pesar del avance en la vacunación, la pandemia ha seguido afectando tanto a las operaciones corporativas como a la interacción entre los profesionales.

EMPLEADOS

63.070

a cierre de 2021

HORAS DE FORMACIÓN

783.532

En este contexto, el equipo de recursos humanos de Ferrovial ha puesto en marcha nuevos mecanismos de identificación de talento, así como herramientas que facilitan el desarrollo y el crecimiento continuo de sus profesionales.

En 2021 se ha desplegado un nuevo sistema global de revisión de talento en la organización. Más de 4.000 empleados han sido evaluados a través de un cuestionario desarrollado a partir del nuevo modelo de talento definido por la compañía, basado en capacidades críticas para Ferrovial, que correlacionan de manera significativa con un desempeño elevado. Adicionalmente, se han mantenido reuniones de calibración para profundizar en las capacidades y desarrollo de estos profesionales. Este proceso permite obtener un mapa de talento detallado y construido a partir de diferentes inputs. El objetivo último es fortalecer la meritocracia como palanca clave para crecer dentro de la organización. En paralelo y de forma complementaria al proceso de revisión de talento, 23.097 empleados participaron en procesos de evaluación y desarrollo, un 29,41% de la plantilla, y se ha llevado a cabo el plan de sucesión, que ha permitido identificar 114 candidatos para las 58 posiciones críticas identificadas.

Asimismo, las 11.747 ofertas de empleo registradas por Ferrovial en los diferentes portales recibieron un total de 301.676 candidaturas, de las cuales un 22% se cubrieron con candidatos internos.

NUEVOS ESPACIOS PARA EL APRENDIZAJE

En 2021 Ferrovial ha lanzado la nueva estrategia 2021-2024 de la Universidad Corporativa, SUMMA, que potencia el modelo de aprendizaje digital, el alcance global del campus, el fomento del conocimiento interno y el diseño de programas que trabajen las capacidades clave para impulsar ventajas competitivas.

Entre los contenidos de SUMMA, se encuentran:

- *Learning Center*, un espacio digital formado por diferentes plataformas (*LinkedIn Learning*, *Pharos*, *Odilo*, *e-Academy*, *Digital Gpp*, etc.), donde los empleados pueden acceder a numerosos recursos y contenidos y donde se les permite personalizar su experiencia de aprendizaje.
- Programas SUMMA, orientados a cada momento de carrera profesional o para colectivos específicos, así como programas con prestigiosas escuelas de negocio.
- Eventos y experiencias, que se producen a lo largo del año, como el *Executive Forum*, un espacio para el análisis y la reflexión sobre tendencias que están cambiando el mundo, de la mano de

renombrados expertos mundiales o *Coffee&Knowledge*, encuentros virtuales, de una hora de duración con carácter mensual, en la que expertos internos junto con expertos de mercado, tratan tendencias de innovación y mercado y comparten proyectos internos.

Más allá del aprendizaje, SUMMA quiere estar siempre a la vanguardia, detectando, probando y desarrollando proyectos relacionados con otras áreas de interés como interemprendimiento, nuevas fórmulas de financiación de la formación, cultura de *feedback* o diversidad. Los empleados de Ferrovial recibieron en 2021 un total de 783.532 horas de formación, y la compañía invirtió en estos programas un total de 16,5 millones de euros.

DIVERSIDAD E INCLUSIÓN

Uno de los compromisos adquiridos en el Plan Estratégico es contar con una plantilla más diversa, generando un entorno donde se potencie la inteligencia colectiva para incrementar la competitividad. Para ello es necesario desarrollar una cultura organizativa basada en la meritocracia, capaz de generar oportunidades para que cada persona pueda desplegar su máximo potencial y aportar lo mejor de sí mismo/a.

Con este objetivo, se ha lanzado la Estrategia Global de Diversidad e Inclusión, basada en tres ejes claves de actuación:

- Fomentar la atracción e incorporación de talento diverso en las diferentes áreas y niveles organizativos del grupo. En este sentido, la compañía ha fijado entre otros objetivos que al menos el 40% de las incorporaciones de 0 a 3 años de experiencia sean talento femenino y/o local, mientras que para las incorporaciones de perfiles con más de 3 años de experiencia, se aplicará la Regla Rooney (presentar en la terna de candidatos finalistas al menos un perfil mujer y/o local).
- Dotar a la organización de los procesos y estructuras que integren la gestión de la diversidad y generen oportunidades reales de desarrollo para que cada persona pueda desplegar su máximo potencial y aportar lo mejor de sí misma.
- Desarrollar un entorno de trabajo inclusivo que garantice que todas las personas que forman parte de Ferrovial se sientan respetadas y reconocidas.

Con la implementación de esta nueva estrategia, Ferrovial potenciará la inteligencia colectiva del talento de su plantilla, incrementando así su rentabilidad y sostenibilidad como compañía.

Ferrovial Beats, nuevo enfoque en la medición del compromiso

Ferrovial ha querido ir un paso más allá en el enfoque de medición y análisis del compromiso, pasando de encuestas bienales estándar a un sistema más completo, donde el empleado pueda transmitir su visión regularmente. De esta manera, la nueva encuesta de medición del compromiso, *Beats*, permite conocer el clima de la organización, de forma constante y en tiempo real, ayudando a definir quiénes son los empleados, qué valoran más y cómo se puede mejorar como empresa.

Estas encuestas, de 11 a 15 preguntas cortas cada una, están enfocadas a conocer la importancia otorgada y la satisfacción sobre temas clave, como el sentido de pertenencia, liderazgo, desarrollo profesional, remuneración, reputación, experiencia laboral, fidelidad y felicidad.

El alcance incluye a todos los empleados de las diferentes unidades de negocio en los distintos países en los que opera Ferrovial. En este primer año de rodaje, se han obtenido más de 7.200 respuestas, con una puntuación de 5,75 sobre 10. A partir de estos datos, se llevarán a cabo acciones específicas que favorezcan el compromiso de los empleados como un plan a tres años para el fomento del *feedback* como herramienta de crecimiento profesional, o el desarrollo de una estrategia global de *wellbeing* enfocada en las necesidades de los colaboradores.

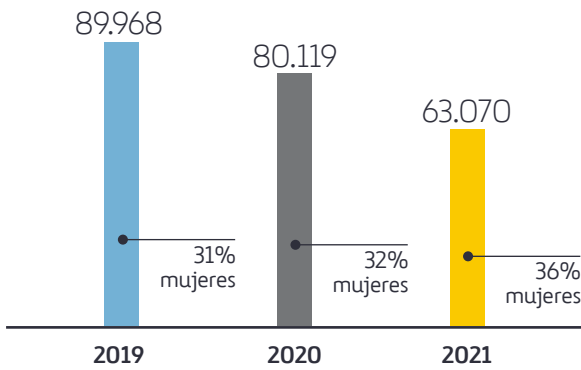
Digitalización de la función de Recursos Humanos

Uno de los hitos más relevantes de 2021 ha sido el inicio de la implantación de un nuevo sistema de información de recursos humanos, *Workday*, cuya puesta en funcionamiento está prevista para el tercer trimestre de 2022.

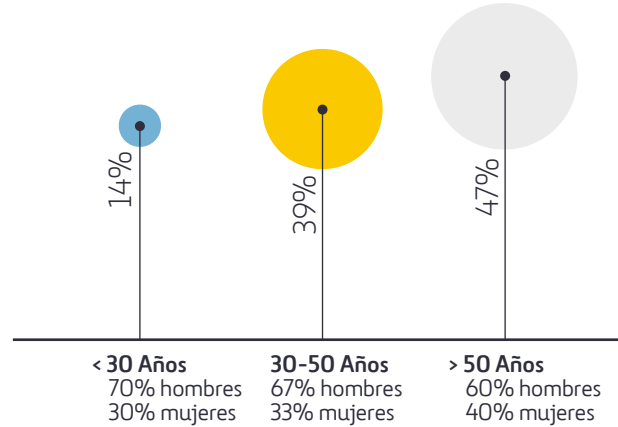
Entre otros, la implantación de este sistema generará los siguientes beneficios para Ferrovial y sus profesionales:

- Simplificar, homogeneizar y automatizar procesos.
- Disponer de información completa y actualizada de la plantilla, así como acceso inmediato a la información para una toma de decisiones ágil y basada en datos.
- Gestionar el talento de forma más eficiente a través de una plataforma única.
- Proporcionar a los *managers* y directivos visibilidad, conocimiento y datos actualizados sobre sus equipos, lo que permitirá gestionar de manera más rápida y eficiente.
- Gestionar procesos a través de cualquier dispositivo de manera ágil e intuitiva.

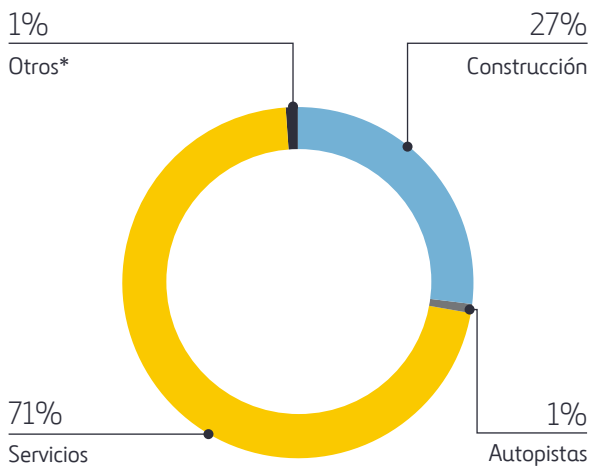
EVOLUCIÓN



POR EDAD

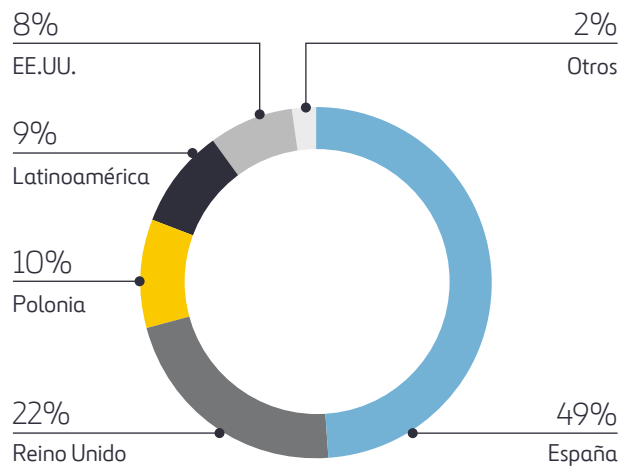


POR NEGOCIO



* Incluye Corporación y Aeropuertos

POR PAÍS



La información de 2020 está disponible en la página 77 del IAI20

SEGURIDAD, SALUD Y BIENESTAR

Siempre seguros y preparados

ÍNDICE DE FRECUENCIA

-4,35%

con respecto a 2020

HORAS DE FORMACIÓN EN SEGURIDAD Y SALUD

487.755

4,5 millones desde 2015

ACTIVIDADES DE LIDERAZGO

8.401

Conseguir que todos los empleados interioricen la seguridad, la salud y el bienestar como valores clave en su trabajo diario es esencial para poder cumplir con los objetivos propuestos en este ámbito y garantizar entornos de trabajo seguros y saludables.

El Consejo de Administración de Ferrovial aprobó a finales de 2019 la Estrategia de Seguridad, Salud y Bienestar 2020-2023, que se implementa en planes anuales en torno a cuatro elementos estratégicos: liderazgo, competencia, resiliencia y compromiso. Para 2021, el plan establece para cada uno de ellos:

LIDERAZGO

Objetivo: los trabajadores inspiran, cuidan y son estrictos en el cumplimiento de las expectativas en seguridad, salud y bienestar.

Ferrovial está comprometida con la seguridad, salud y bienestar de sus empleados, y cada empleado ha de ser un líder en esta materia para marcar la diferencia. Bajo esta premisa, la compañía busca inspirar a las personas para reorientar su liderazgo, cómo lo ven y cómo lo cumplen. En 2021 se han puesto en marcha diferentes iniciativas:

- 870 “líderes” en seguridad y salud han llevado a cabo 8.401 actividades de liderazgo, un 104% de lo previsto. Además, todos los miembros del Comité de Dirección tienen un compromiso personal en materia de seguridad, salud y bienestar para 2021.
- Premios de Seguridad, Salud y Bienestar: la recompensa y el reconocimiento son fundamentales en la estrategia. Por ello, bajo el patrocinio del Presidente, se han lanzado estos premios, que se dividen en tres categorías: líder en seguridad, salud y bienestar; equipo de desempeño excepcional; y mejor solución técnica innovadora implementada.
- Formación virtual y directrices para los líderes, alineadas con la estrategia de Seguridad, Salud y Bienestar.
- Revisión ejecutiva de incidentes de alto potencial.

COMPETENCIA

Objetivo: contar con equipos competentes, formados y empoderados para cumplir sus funciones.

Para optimizar los esfuerzos formativos que realiza la compañía continúa operativo el programa “Licencia para Operar” lanzado en 2020, cuyo objetivo es identificar los puestos críticos en materia de seguridad, salud y bienestar para los que se definirán una serie de competencias específicas necesarias para poder desempeñar dichos roles. Estos requisitos son flexibles a las necesidades del país, se implantará de forma escalonada para todos los puestos y responsabilidades, y se revisarán anualmente para apoyar el desarrollo de todos los individuos. Además, se cubrirán todos los niveles, desde los puestos más altos hasta los gerentes, los jefes de equipo y supervisores, en todos los centros de trabajo. La iniciativa se está llevando a cabo en diferentes fases y, cuando se haya implantado en su totalidad, ofrecerá la garantía que la compañía dispone de personas competentes en cada una de las funciones identificadas, permitiendo prever con precisión la formación necesaria en materia de seguridad, salud y bienestar.

RESILIENCIA

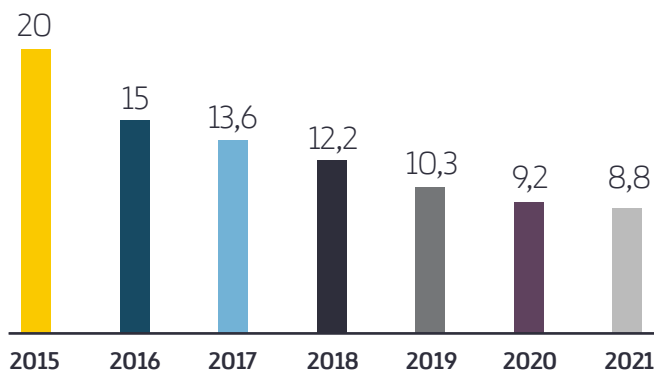
Objetivo: Ferrovial está preparada para proteger a sus trabajadores, grupos de interés y negocios frente a situaciones adversas.

Ferrovial sigue poniendo el foco en los Eventos de Alto Potencial, es decir, cualquier evento con potencial de haber causado un accidente mortal o catastrófico pero que finalmente no ha sido así. Son reportados y analizados semanalmente por el Comité de Dirección y se lleva a cabo una revisión ejecutiva de cada uno de ellos. De este modo, se pueden extraer lecciones aprendidas y se han tomado, entre otras, las siguientes medidas:

- Desarrollo de un programa de liderazgo.
- Indicador planificado versus realidad, para incrementar el compromiso de los empleados.
- Lanzamiento del *Digital Hub* de Seguridad, Salud y Bienestar, que incluye una web y una app para compartir conocimiento.
- Creación de un *clipbook* en versión móvil con estándares visuales.
- Vídeo de concienciación sobre Eventos de Alto Potencial

En este ámbito, también se han seguido monitorizando los indicadores actuales. En 2021 se realizaron 136.565 inspecciones y auditorías y se han impartido 487.755 horas de formación en materia de seguridad y salud. Gracias a las acciones de mejora implementadas y al compromiso de todos los trabajadores, el índice de frecuencia ha disminuido en un 56,5% con respecto a 2015, y en un 4,35% con respecto al año pasado.

ÍNDICE DE FRECUENCIA



COMPROMISO

Objetivo: generar un ambiente de aprendizaje que facilite el intercambio de conocimiento, la innovación y la comunicación efectiva.

Para hacer efectiva la estrategia de Seguridad, Salud y Bienestar cada empleado tiene un papel relevante. Por ello, se inspira, anima y capacita a cada uno para marcar la diferencia y crear lugares de trabajo más seguros. El compromiso de los empleados es vital para crear entornos de trabajo seguros, por lo que en 2021 se han puesto en marcha, entre otras, las siguientes iniciativas:

- Primera Semana de la Seguridad, Salud y Bienestar en Ferrovial, patrocinada por el Presidente y apoyada por el Consejero Delegado. Se han llevado a cabo distintas iniciativas y se ha lanzado el nuevo claim #AlwaysSafeAlwaysReady (ASAR). Se han distribuido 5.500 tarjetas y lanyards, 1.050 carteles en 14 países, se han publicado 25 noticias en la intranet y 370 post en Yammer, que fueron vistos por 6.100 empleados con 65.500 lecturas y 1.017 interacciones. Además se han publicado 39 post en redes sociales de Ferrovial, con 39.225 lecturas y 1.245 interacciones. Finalmente se han producido 15 vídeos y organizado 3 eventos online.

- Salud y bienestar de los empleados:
 - Continúa vigente el programa de salud y bienestar HASAVI: talleres de prevención de salud y enfermedades, nutrición, ejercicio físico y bienestar emocional. También se han publicado guías de salud (recetarios saludables, salud mental en el entorno laboral, etc.).
 - Red Global de Embajadores del Bienestar: lanzada durante la semana de la Seguridad, Salud y Bienestar, cuenta con más de 80 empleados voluntarios en todo el mundo para comunicar, identificar necesidades, encontrar soluciones y lanzar y promover iniciativas específicas relacionadas con la salud y el bienestar a nivel local.

Ferrovial ha sido galardonada por HASAVI con el "Premio Salud & Empresa" de RRHH Digital.

APUESTA POR LA INNOVACIÓN

Para Ferrovial la innovación constituye una palanca de cambio para mejorar el desempeño en Seguridad, Salud y Bienestar. Por este motivo, ha continuado el trabajo iniciado en 2018 en el *Safety Lab*, con la finalidad de ser una herramienta que permita dar solución a los retos a los que se enfrentan los trabajadores en el día a día de las operaciones, en todos los centros de trabajo.

Safety Lab – Active Light

El programa *Safety Lab* es un programa de innovación que busca adoptar nuevas metodologías y tecnologías que ayuden a mejorar las condiciones de seguridad de los trabajadores y de los usuarios de las infraestructuras. Hasta la fecha ha desarrollado más de 15 proyectos para todas unidades de negocio.

Active Light es una de las iniciativas del *Safety Lab*, cuyo objetivo es aumentar la visibilidad de los operarios en carreteras. Un operario en calzada debe llevar puesto un chaleco reflectante, pero en ocasiones, esto no es suficiente para que sea visible. Por ello, se ha desarrollado *Active Light*, un chaleco equipado con luces activas y luces LED que incrementa la visibilidad de los trabajadores en un 700%, pasando de 50 metros a 350 metros de distancia. En este caso la persona no refleja ningún tipo de luz, sino que es el propio chaleco quien la emite.

El chaleco también está dotado de funcionalidades avanzadas, operando de forma autónoma a través de un dispositivo que se comunica con el centro de control. Si a un trabajador le ocurriera algo (*Alerta SOS - Man Down Warning*), el centro de control lo sabría en menos de 5 segundos. De esta manera, se consigue aumentar la seguridad de los que realizan trabajos en infraestructuras viarias. Actualmente, esta solución se ha utilizado durante más de 500 horas en la autopista A-66 en Zamora, y se extenderá a otras concesiones de Cintra como la autopista Vía do Infante en el Algarve y la I-77 en Estados Unidos, llegando a más de 50 chalecos en uso en todo el mundo.

INNOVACIÓN

Transformación digital y ventajas competitivas

La innovación en Ferrovial es un proceso de exploración y aprendizaje orientado a impulsar a la compañía a mejorar sus procesos actuales, transformar sus servicios y productos y desarrollar nuevas oportunidades para el negocio de infraestructuras de transporte, movilidad, y energía.

INVERSIÓN EN I+D

599,9

MILLONES DE EUROS

PROYECTOS DESARROLLADOS EN 2021

128

PROYECTOS CON STARTUPS

35

NUEVAS TECNOLOGÍAS APLICADAS

18

Innovar es, ha sido y seguirá siendo fundamental para mejorar los modelos de negocio existentes y explorar nuevas formas de aportar valor a Ferrovial, apostando por seguir aumentando su cociente digital e innovador y apoyando la transformación de sus unidades de negocio e infraestructuras físicas a través de su plan Digital Horizon 2024.

PLAN DIGITAL HORIZON 2024

Digital Horizon 24 es el programa espejo del Plan Estratégico Horizon 24 y aborda la digitalización e innovación en Ferrovial. Es un medio fundamental para poder transformar el corazón de la compañía, actuando en diferentes palancas de valor relacionadas con objetivos de negocio: gestión eficaz del riesgo, eficiencia, competitividad centrada en el cliente, diferenciación en el *core* del negocio y diversificación, para crecer en nuevos ámbitos.

Para poder hacer esto realidad, Ferrovial necesita una serie de capacidades que les proporcionará cada uno de los seis habilitadores digitales clave, al que se suma la innovación como principal acelerador: el uso contextualizado de datos en toda la organización, apoyado en su plataforma PANGEA; ciberseguridad, para tener control y securización de su actividad; plataformas tecnológicas, para tener flexibilidad y agilidad; *partners*, para complementar sus capacidades; reingeniería y automatización de procesos; y cultura digital, transformando todos los procesos de experiencia del empleado apoyado en *Workday*. Es un requisito importante explotar estas capacidades transversales con una visión de aportación de valor clara al negocio.

Por ello, Digital Horizon 24 se completa con itinerarios específicos para cada uno de los negocios, con objetivos más concretos:

- Digital Construction, apoyado en el programa Abacus y centrado en la digitalización de los procesos de gestión y administración de obra.
- Digital Concession, con un enfoque centrado en el usuario final como palanca de diferenciación y creación de valor y también diversificación en nuevos negocios como energía, agua o movilidad.
- Digital Corporation, para digitalizar procesos como los de finanzas y control y recursos humanos.

REFERENTE EN INFRAESTRUCTURAS DEL FUTURO

En un mundo tecnológico e interconectado, las infraestructuras de transporte y energía inteligentes están evolucionando y experimentando una extraordinaria transformación. En este contexto, fomentar la innovación ha permitido a Ferrovial situarse como un líder global en la gestión de infraestructuras conectadas y orquestadas.

En esta línea, destaca uno de sus proyectos más relevantes: *AVIA Orchestrated Connected Corridors*, proyecto clave de desarrollo de carreteras inteligentes 5G con el fin de mejorar la experiencia y seguridad de los usuarios en las autopistas y de los trabajadores que las mantienen, en escenarios de tráfico mixto, es decir en el que conviven vehículos conectados y autónomos con vehículos convencionales.

Otro hecho de gran relevancia ha sido el lanzamiento de la división Ferrovial Vertipuertos. Una de sus primeras iniciativas será el desarrollo de una red de más de 35 vertipuertos para aviones eléctricos de despegue y aterrizaje vertical conocidos como eVTOLs. Esta infraestructura, necesaria para una movilidad aérea segura, de alta velocidad y con cero emisiones de carbono, se iniciará en Florida y en Reino Unido, en asociación con *startups* como Lillium o *Vertical Aerospace*.

GESTIÓN INTELIGENTE EN BASE A LOS HORIZONTES

Contar con un portafolio de innovación bien gestionado que permita invertir de manera equilibrada en las diferentes tendencias, tecnologías y casos de uso para así generar una cartera amplia de opciones estratégicas es imprescindible para aprovechar las oportunidades que se presenten. Un portafolio balanceado en geografías, negocios

y horizontes permite capturar valor y aprovechar las oportunidades de un mercado cambiante y en aceleración.

Ferrovial trabaja con un enfoque basado en tres horizontes temporales de crecimiento como medio para categorizar su porfolio de proyectos de manera ordenada, sistemática e inteligente. Se conforman así distintas carteras de proyectos que permiten alcanzar y mejorar la rentabilidad, sostenibilidad y eficiencia de sus operaciones.

A **corto plazo**, el primero de los horizontes pretende la consecución de impactos en sus negocios más tradicionales a través de pruebas de concepto y pilotos que después se escalan al alcanzar los resultados esperados. Estos pilotos se apalancan en disciplinas entre las que se encuentra la automatización, la digitalización, el procesamiento y la analítica de datos o la inteligencia artificial, liderados por el *Digital Hub*.

En el **medio plazo**, Ferrovial aplica la innovación de manera transversal y transformacional con el fin de incrementar el valor de sus activos a través de una gestión integrada del ciclo de vida global de las infraestructuras. Para ello, se apoya en el Centro de Excelencia de Movilidad e infraestructura digital y el Centro de Excelencia de Gestión de Activos.

En este horizonte también se exploran e implementan tecnologías innovadoras que aún no han alcanzado todo su potencial, como puede ser el 5G. En este sentido, Ferrovial ha puesto en marcha una de las primeras redes de comunicaciones privadas 5G SA (Standalone o completa) en uno de los proyectos de infraestructuras más emblemáticos de Londres, la obra del túnel de Silvertown.

A **largo plazo**, Ferrovial explora asimismo oportunidades futuras con un alto grado de incertidumbre mediante el programa *What If?*, que se centra en tendencias como *Digital Twins* o nuevas formas de transporte que pueden transformar el estilo de vida y las ciudades. En este ámbito, se han llevado a cabo estudios en materia de Movilidad Aérea Urbana, Logística Urbana y, el más reciente, Vehículos Conectados y Autónomos (CAV), cuyos resultados más relevantes se han publicado en el portal digital *Foresight*.

CONOCIMIENTO COMPARTIDO

La necesidad de compartir conocimiento, colaborar y mantener una visión global de innovación entre los empleados y las unidades de negocio ha adquirido un papel fundamental durante los últimos años. Esta necesidad se ha transformado en una plataforma interna y colaborativa de conocimiento compartido, *Nexus*, que actúa como una nube de recursos alimentada por toda la comunidad y en la que se recoge contenido de gran relevancia como las tendencias que Ferrovial monitoriza, los proyectos de innovación e informes más importantes de tendencias periódicas: *Infobits* y *White Papers*, entrevistas a *startups*; y mucho más.

INNOVACIÓN ABIERTA Y CULTURA DE TALENTO

Una de las grandes palancas de innovación para el desarrollo conjunto de oportunidades de alto potencial son las alianzas. Ferrovial se ha encargado desde hace años de seguir cultivando e incrementando su ecosistema de innovación abierta y de *partnerships*. El ecosistema de innovación de la compañía se fortalece gracias a una densa red de alianzas y colaboraciones en los grandes *hubs* de innovación globales como Israel, EE. UU., Alemania o Asia.

Algunas colaboraciones se están llevando a cabo de manera coordinada. Por ejemplo, Ferrovial se ha incorporado a INDESIA como único *partner* industrial del sector para promover la adopción del IA a

nivel industria, aportando un gran potencial de internacionalización de la iniciativa. Este consorcio es un catalizador para la adopción de este tipo de tecnologías disruptivas.

Asimismo, Ferrovial se nutre de agentes que potencian sus capacidades, como Universidades y Centros de Investigación. Destaca la colaboración en investigación junto al Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT), renovada en 2021 para un tercer ciclo, y la nueva Iniciativa de Movilidad del MIT (MMI) a la que Ferrovial se une firmando un acuerdo de colaboración de cinco años con un plazo inicial de dos años como Miembro Fundador Explorador, junto con Ford y Hyundai, entre otros, para abordar los desafíos en materia de conectividad, política audiovisual, electrificación y movilidad de datos. Cabe también mencionar las Agencias Públicas de Innovación, que facilitan el acceso a la financiación de proyectos de innovación como *Climate KIC*, *EIT Digital* o *Urban Mobility KIC*. En paralelo, en el contexto de los planes *Next Generation* de la UE para mejorar la eficiencia energética y sostenibilidad de las ciudades, Ferrovial ha desplegado una cartera de iniciativas para desarrollar este potencial en el ámbito de la rehabilitación energética de viviendas.

Los dos agentes restantes son las *startups* y los fondos de *Venture Capital*. En este sentido, se han llevado a cabo 35 proyectos con *startups* en 2021 y se ha invertido en Liliium, compañía alemana de aviones eléctricos de despegue y aterrizaje vertical, y Neutron, plataforma de NaaS (*Networks as a Service*) para masificar las redes privadas de LTE y 5G para la industria, las *smart cities* y las zonas rurales. Además, Ferrovial es uno de los socios participantes en Atómico, fondo de capital riesgo europeo que invierte en *startups* tecnológicas potenciando su crecimiento a escala global y multiplicando así sus oportunidades de negocio.

Por último, en el centro de este ecosistema se encuentra Ferrovial y su talento interno. Es clave desarrollar una cultura interna de innovación capaz de lidiar con los diferentes agentes del ecosistema y maximizar su potencial. Ferrovial cuenta con el programa Zuritanken de participación interna de todos los empleados para solucionar de manera creativa e innovadora los retos de la propia compañía.

Durante 2021 ha incubado el proyecto Objetivo *Zero* aplicando la innovación sostenible en obras. Asimismo, ha llevado a cabo el programa *Shuttle*, primer programa de intraemprendimiento ejecutado en Ferrovial Construcción, que busca dar respuesta a dos grandes retos a los que se enfrenta la compañía: la optimización de la colaboración con la cadena de suministro y la automatización de procesos a través de la recogida de información.

XR-Lab

Durante 2021, el equipo de Gestión de Activos y Digitalización de Procesos ha habilitado un espacio híbrido de Realidad Extendida (XR) para permitir a la compañía experimentar con diferentes tecnologías, entre las que se encuentran la realidad virtual, la realidad aumentada, el IoT y la simulación de conducción, que pretenden apoyar los casos reales de uso y que puedan ser potencialmente escalables a diferentes negocios o espacios. Dentro de estas tecnologías, se ha colocado un espacio inmersivo de tamaño humano en una sala que no solamente se ha construido en Madrid, sino también en las oficinas de Ferrovial en Londres para la colaboración entre ambos espacios.

Innovación: siempre en el camino

La innovación representa una de las prioridades clave del Plan Horizon 24 de Ferrovial. La compañía utiliza criterios de innovación para ofrecer a clientes y usuarios productos y servicios que garanticen una experiencia única. Estos son algunos ejemplos vanguardistas de Ferrovial clasificados en 7 dimensiones de innovación. Vamos.

1.

GESTIÓN BASADA EN DATOS

Planes para mejorar el valor de los datos y obtener una visión completa de los clientes, el rendimiento, la eficiencia, etc.

Real-time Propensity Factor (Rtpf)

Técnicas de aprendizaje automático para comprender las preferencias reales de los conductores

Cost Projections

Herramienta web que incorpora la IA en el cálculo de la variación de costes en los procesos de licitación

3.

SEGURIDAD

Implementación de planes y tecnologías para mejorar las condiciones de seguridad de trabajadores y usuarios

IM-SAFE

Nueva norma en el seguimiento de las tendencias, los retos, las mejores prácticas y la tecnología, para la seguridad de las infraestructuras de transporte

5.

DIGITALIZACIÓN

Búsqueda de eficiencias en las transferencias de información, métodos de entrega y soluciones digitales

Smartformwork

Desarrollo de un sistema inteligente multisensor (temperatura y presión) para el carro de encofrado que opera en túneles

7.

INGENIERÍA

Identificación de nuevos procedimientos de construcción y nuevos materiales

Apolodoro

Desarrollo de una metodología de auscultación basada en sensores para determinar los efectos de la tensión en puentes de hormigón armado pretensado.



2.

MOVILIDAD

Nuevas tecnologías para la adaptación y la adaptación al nuevo y complejo panorama de la movilidad

Ground Mobility for Air Services (GMAS)

Solución para facilitar el análisis espacial, mezclando e integrando fuentes de datos geoespaciales para apoyar los procesos empresariales

4.

AUTOMATIZACIÓN

Aplicación de la robótica y los nuevos dispositivos digitales para promover un entorno más seguro, mejorando la productividad y la eficiencia

Parametric Tower Design

Módulo para la optimización del diseño de torres eléctricas. Se basa en la geometría óptima para el dimensionamiento de la estructura metálica y la cimentación de la torre

6.

SOSTENIBILIDAD

Tecnologías que contribuyen a captar oportunidades relacionadas con el cambio climático y la economía circular

Objective ZERO

Proporcionar energía eléctrica sostenible a obra civil a partir de paneles solares fotovoltaicos. El ahorro potencial alcanza un 90% del coste eléctrico



1231

SWL 750 t

DOUGLAS

CALIDAD

Pensando en el cliente

Ferrovial trabaja para alcanzar una gestión más eficaz y eficiente basada en la digitalización, uso de nuevas tecnologías y proyectos de innovación.

La compañía aplica soluciones innovadoras a sus infraestructuras para ofrecer a clientes y usuarios unos servicios que garantizan una experiencia única. Además, la compañía promueve la mejora continua mediante la certificación de sus actividades conforme a los estándares más relevantes.

SISTEMAS DE CALIDAD Y CERTIFICACIONES

Ferrovial tiene implantado en todos los contratos gestionados sistemas de calidad y medio ambiente certificados, en su mayoría conforme a las normas ISO 9001 y 14001, aunque en función de los requerimientos locales pueden estar certificados bajo otros estándares. En 2021, la actividad certificada por la compañía en base a ISO 9001 y 14001 ascendió al 87%.

Para la compañía constituye una prioridad avanzar en la certificación de sus contratos según la norma ISO 50001, de gestión de la energía. En 2021 Ferrovial Construcción (en España y UK), Cadagua, Budimex en Polonia y Ferrovial Servicios en España han certificado su actividad bajo este estándar.

Como parte de la gestión de la calidad se recogen las reclamaciones y se realizan auditorías internas en el 100% de los contratos. Durante 2021 se han recibido 363 reclamaciones, de las que el 95% se ha cerrado satisfactoriamente durante el año.

Para garantizar el cumplimiento de la legislación y normativa técnica en todas las fases del ciclo de vida de los contratos se dispone de plataformas digitales, que abarcan los ámbitos de Calidad, Medio Ambiente y Seguridad y Salud. Gracias a ello, se da respuesta a todos los requisitos ambientales, incluyendo aquellos referidos a la contaminación atmosférica, acústica y lumínica, y todos los empleados que desempeñan labores de producción son conocedores de los procedimientos operativos, de forma que se previenen y minimizan los riesgos ambientales. En este sentido, se ha puesto en marcha docSite, herramienta corporativa que permite la gestión digital de la documentación y los procesos asociados a los proyectos durante la obra y una vez finalizada. Gracias a ella los procesos de gestión serán más ágiles y se podrá facilitar la difusión y la accesibilidad de la información.

Cabe destacar que Ferrovial ha sido reconocida por AENOR como la primera compañía en certificar su Estrategia de Sostenibilidad con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), impulsados por las Naciones Unidas. Esta certificación pone en valor las acciones de la compañía en materia ambiental, social y de gobernanza, reforzando su sólido compromiso con los ODS.

SATISFACCIÓN DE CLIENTES Y USUARIOS

Las unidades de negocio llevan a cabo encuestas periódicas sobre las expectativas y grado de **satisfacción de clientes**. El análisis

de los resultados obtenidos sirve para identificar los puntos fuertes y debilidades del comportamiento de Ferrovial para establecer acciones de mejora. La metodología permite analizar de una forma global la percepción de los clientes sobre la sostenibilidad, excelencia operacional, innovación, capacidad de respuesta, fiabilidad y confianza, proceso de supervisión y gestión de agentes involucrados en cada proyecto. El objetivo mínimo establecido de satisfacción de clientes es de 4 sobre 5.

Además, la compañía continúa trabajando en la medición del nivel de **satisfacción de los usuarios** de sus infraestructuras mediante la recogida de indicadores de las divisiones de Infraestructuras, Aeropuertos y Movilidad, lo que permite tener una visión global de la percepción de los servicios prestados.

DIGITALIZACIÓN

Desde hace más de una década Ferrovial utiliza la metodología BIM (*Building Information Modeling*) para la gestión integral de proyectos de construcción. Las simulaciones de uso del espacio y las visualizaciones en 3D permiten mejorar la fase de diseño, minimizando costes de mano de obra y materiales, aumentar la eficiencia energética, disminuir el desperdicio y evitar riesgos físicos al visualizar y planificar la logística del sitio con anticipación.

En materia de movilidad sostenible Ferrovial ha lanzado, en colaboración con importantes socios, la iniciativa AIVIA para desarrollar carreteras inteligentes 5G con tecnología avanzada de supervisión, sensorización y simulación. Este modelo de movilidad permitirá mejorar la fluidez en el tráfico de carreteras sin necesidad de obras adicionales, contribuyendo a reducir emisiones derivadas de las retenciones de tráfico, así como a evitar los impactos derivados de obras que no será necesario ejecutar.

El *Digital HUB* de Ferrovial trabaja para encontrar diferentes formas de utilizar el

ACTIVIDAD CERTIFICADA

87%

ISO 9001
ISO 14001

SATISFACCIÓN DEL CLIENTE

4,3

SOBRE 5

SATISFACCIÓN DEL USUARIO

4,0

SOBRE 5

EXPERIENCIA PASAJEROS HEATHROW

4,23

SOBRE 5

SATISFACCIÓN USUARIOS ZITY

4,3

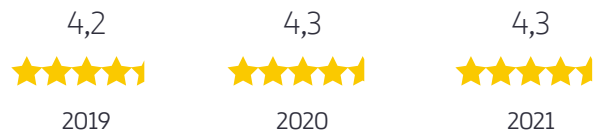


Autopista North Tarrant Express, Texas, Estados Unidos.

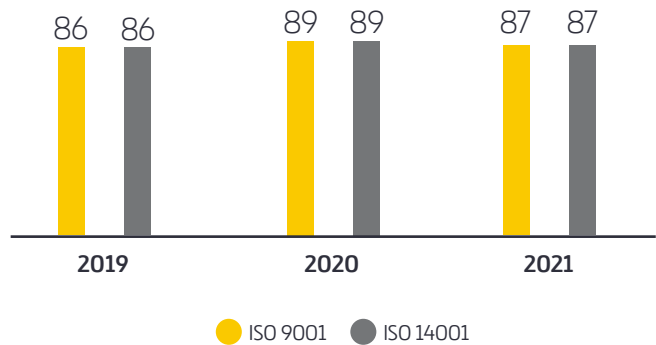
Machine Learning, como la creación de modelos capaces de aprender y predecir comportamientos futuros; el análisis de patrones y la agrupación automática de los mismos. Esto permite, por ejemplo, programar el funcionamiento de acceso a una carretera para reducir la congestión.

Además, existen otros sistemas certificados conformes a normativas distintas, entre los que cabe destacar: UNE 19601; UNE-ISO 37001; UNE-EN ISO 50001; UNE 166002; Sistema Comunitario de Gestión y Auditoría Medioambientales (EMAS) según Reglamento (CE) nº1221/2009; BIM ISO 19650; PAS2080:2016; PAS2080:2016 EKFB; ISO 44001; ISO 45001; EMAS III; IATF 16949; UNE 216701; UNE 1176-1:2009; UNE-EN ISO 22000:2005; UNE-EN ISO 18295-1:2018; UNE 158101:2015; UNE 158301:2015; UNE 158401:2007; UNE 179002:2011; UNE-ISO 22320: 2013; UNE 15343:2008;; UNE-EN ISO 13485:2018; SGE 21; Certificado de los protocolos COVID según Reglamento para la certificación de protocolos frente a la COVID-19, por AENOR; y Madrid Excelente.

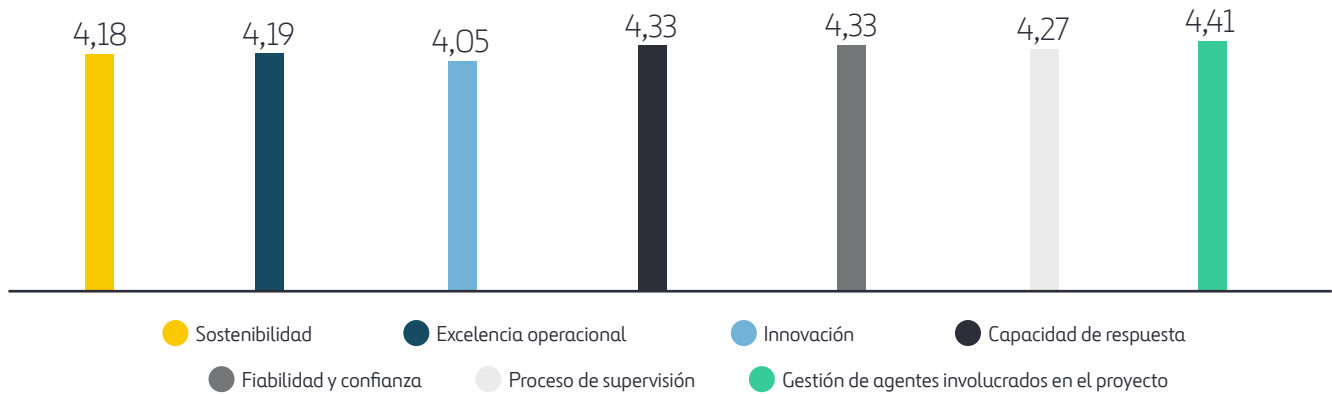
NOTA GLOBAL SATISFACCIÓN CLIENTE



ACTIVIDAD CERTIFICADA (%)



SATISFACCIÓN DEL CLIENTE (SOBRE 5)



INTEGRIDAD

El Cumplimiento, clave para el éxito

La integridad es uno de los valores fundacionales de Ferrovial, que se resumen en el Código de Ética Empresarial, eje del Programa de Cumplimiento.

El Código se hace patente a través de políticas y procedimientos que ayudan a guiar la forma de trabajar y de relacionarse con el entorno, y refleja el compromiso de Ferrovial con tres principios esenciales: integridad, cumplimiento de la ley y respeto a los derechos humanos.

El Consejo de Administración de Ferrovial es el garante del Programa de Cumplimiento, cuya supervisión corresponde a la Comisión de Auditoría y Control, que es periódicamente informada de estos asuntos por el Director de Cumplimiento y Riesgos, que reporta a su Presidente.

PROGRAMA DE CUMPLIMIENTO PARA UN NEGOCIO GLOBAL

La creciente presencia internacional de Ferrovial ha determinado la transformación de su Programa de Cumplimiento para alinearse con las mejores prácticas internacionales, estableciendo un proceso común de evaluación, vigilancia y control de los riesgos de cumplimiento bajo el principio de "tolerancia cero" hacia la comisión de actos delictivos y, en particular, frente a cualquier forma de corrupción.

El Programa de *Compliance* se describe en la Política de Cumplimiento* y tiene como misión contribuir a la sostenibilidad y a la reputación de Ferrovial, promoviendo la observancia de todas las leyes aplicables y del Código de Ética, basándose en un efectivo sistema de gestión de riesgos. La política desarrolla las fases del Programa de Cumplimiento y establece las competencias de sus órganos de gobierno y las de sus empleados.

Asimismo, el Programa de Cumplimiento incluye un Modelo de Prevención de Delitos destinado a prevenir o reducir significativamente los riesgos de comisión de actos delictivos, especialmente, aquellos que conllevan la responsabilidad penal de la persona jurídica.

Cabe destacar que en 2019 Ferrovial, S.A. obtuvo de AENOR (Asociación Española de Normalización y Certificación) la certificación de su Modelo de Prevención de Delitos de acuerdo con las normas de referencia UNE 19601 "Sistemas de gestión de Compliance penal" y UNE-ISO 37001 "Sistemas de gestión antisoborno". En 2020 y 2021 ambas certificaciones de cumplimiento han sido renovadas por AENOR. Asimismo, el Programa de Cumplimiento incluye un Modelo de Cumplimiento Tributario certificado en 2021 conforme a la UNE 19602.

ANÁLISIS DE RIESGOS

Ferrovial lleva a cabo una evaluación anual de riesgos en función de la naturaleza de las actividades que desarrolla el Grupo, que se actualiza cuando se producen cambios regulatorios, organizativos o de otra índole que así lo aconsejen. Los riesgos se evalúan de acuerdo con las mejores prácticas internacionales y se priorizan según su potencial impacto y probabilidad de ocurrencia. Los resultados de las evaluaciones de riesgos, las medidas implantadas para su mitigación y las propuestas de mejora continua se presentan a la Comisión de Auditoría y Control y al Consejo de Administración.

CONOCIMIENTO Y COMPROMISO

Los empleados y colaboradores de Ferrovial deben conocer y cumplir los principios y compromisos recogidos en el Código de Ética Empresarial y en las políticas que lo desarrollan. La Dirección de Cumplimiento y Riesgos, con el apoyo de otros recursos de la compañía, diseña y ejecuta un plan de formación y comunicación, evaluando periódicamente su eficacia.

LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN

La Política Anticorrupción de Ferrovial establece normas para el comportamiento de los empleados, directivos y administradores de Ferrovial, así como de los terceros con los que se relaciona, bajo el principio de "tolerancia cero" ante cualquier práctica que pueda considerarse corrupción o soborno. La política exige el cumplimiento de todas las leyes anticorrupción aplicables e insta a denunciar cualquier infracción de su contenido.

Ferrovial exige un comportamiento acorde con los más altos estándares éticos no solo a sus directivos, empleados y administradores, sino también a los terceros con los que se relaciona. Para ello, se han actualizado políticas y procedimientos clave como son la Política de Diligencia Debida de Integridad de Terceros, el Procedimiento de Diligencia Debida de Integridad Ética de Proveedores, el Código Ético de Proveedores, la Política de Regalos y Gastos de Representación, la Política de Lobby y Contribuciones Políticas o el Procedimiento para la Aprobación y Seguimiento de Proyectos de Patrocinio, Mecenazgo y Donación.

Cultura de Cumplimiento

Durante 2021, se ha continuado con el plan de formación online sobre el Código de Ética Empresarial y la Política de Cumplimiento (Conductas Prohibidas) y se han desplegado los cursos contra la corrupción, diseñados en función del nivel de exposición al riesgo de determinados colectivos, incluido el Comité de Dirección. Asimismo, se ha adaptado a formato online el *Compliance Boot Camp*, celebrado en 2020 en Estados Unidos. El volumen formativo de estos cursos ascendió a 5.361 horas, acumulando un total de 10.765 horas en los últimos dos años.

En 2021 también se ha finalizado el despliegue de un curso sobre Protección de Datos, enfocado sobre todo en el Reglamento General de Protección de Datos (RGPD).

Asimismo, se han llevado a cabo campañas de comunicación breves y frecuentes, denominadas "*Did you know?*", sobre aspectos relevantes de las políticas de Cumplimiento.

CANAL ÉTICO

El Código de Ética Empresarial de Ferrovial obliga a denunciar cualquier incumplimiento de la legislación o de las políticas internas. La Política del Canal Ético y de Gestión de Consultas, Quejas y Denuncias asigna funciones y responsabilidades y establece los principios para la gestión diligente y responsable de las distintas consultas, dudas o reclamaciones planteadas por cualquier medio. La compañía promueve el uso del Canal Ético, un sistema confidencial al que se puede acceder por teléfono, por correo postal, por la intranet o la web de la compañía (www.ferrovial.com).

Canal ético

El Canal Ético tiene como objetivo facilitar la comunicación de cualquier posible irregularidad, incumplimiento o comportamiento contrario a la ética, la legalidad y las normas internas de Ferrovial.

La política del Canal Ético y de Gestión de Consultas, Quejas y Denuncias protocoliza el tratamiento de todas las comunicaciones que puedan recibirse por cualquier medio relativas a posibles irregularidades, estableciendo responsabilidades, plazos y obligaciones de reporte de las medidas adoptadas. La Dirección de Cumplimiento y Riesgos es responsable de gestionar el Canal Ético, con el apoyo de Auditoría Interna para el análisis de las comunicaciones de alta prioridad.

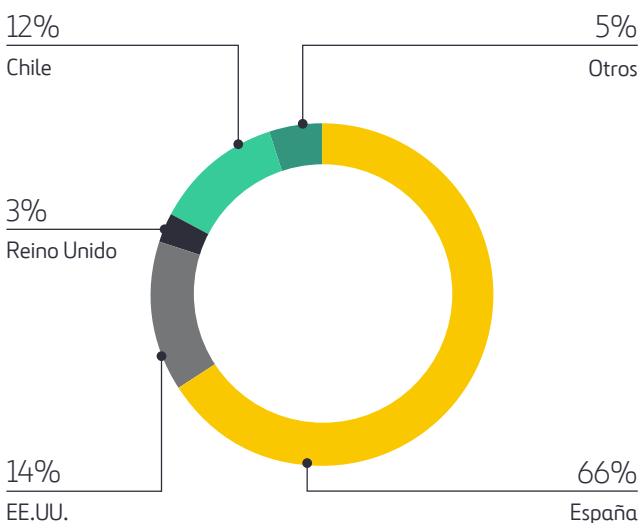
Durante el ejercicio 2021**, se recibieron por el buzón ético corporativo 85 denuncias, de las cuales 50 fueron anónimas y 35 nominativas.

Todas las comunicaciones dan lugar a una investigación por parte del encargado de su gestión, garantizando a los informantes confidencialidad, protección legal y ausencia de represalias de cualquier tipo. La Dirección de Cumplimiento y Riesgos reporta trimestralmente a la Comisión de Auditoría y Control y anualmente al Consejo de Administración, un informe detallado de las comunicaciones recibidas y las gestiones llevadas a cabo.

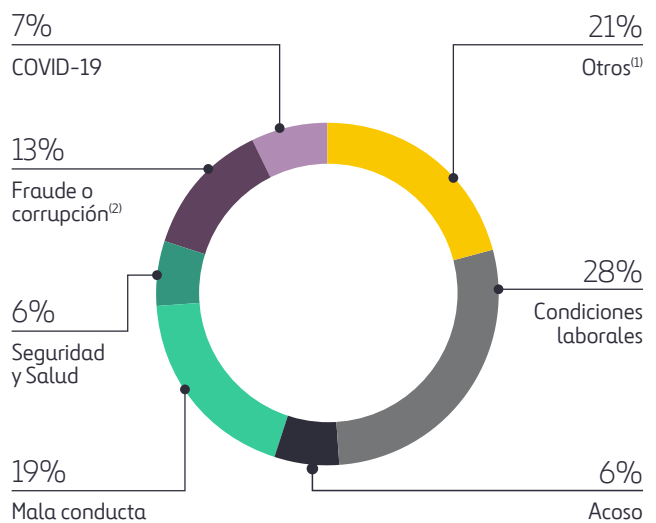
Todas las comunicaciones se han investigado y resuelto en un plazo medio de 67 días. Un 22 % de las denuncias recibidas se han considerado sustanciadas, adoptándose las adecuadas medidas correctivas, en algunos casos imponiendo sanciones disciplinarias y en otros corrigiendo deficiencias o revisando los procedimientos y normativa interna aplicable. En 2021, ningún caso investigado ha dado lugar a impactos significativos para Ferrovial desde el punto de vista penal, económico o reputacional.

** La información del año 2020 está disponible en el Informe Anual Integrado 2020, página 87.

PAÍS DE ORIGEN



TIPOLOGÍA DE LA COMUNICACIÓN



(1) incluye casos relacionados con competencia desleal, quejas de proveedores, facturación por servicio a bordo de tren, solicitudes de empleo y molestias de obras cercanas.
 (2) incluye casos relacionados con connivencia con proveedores, falsificación de documentos, corrupción en los negocios y robo o uso indebido de activos de la compañía.

DERECHOS HUMANOS

Necesarios para un futuro sostenible

Ferrovial considera los derechos humanos parte fundamental de su estrategia global de sostenibilidad. La estabilidad de las empresas y el desarrollo sostenible solo es posible en una sociedad justa, sin discriminaciones de ningún tipo.

El compromiso de Ferrovial con los derechos humanos implica a toda la compañía y se extiende a su cadena de valor y a su relación con la sociedad.

UNA COMPAÑÍA COMPROMETIDA CON LOS DERECHOS HUMANOS

Ferrovial rechaza cualquier tipo de discriminación en todos los países en los que la compañía desarrolla su actividad y garantiza el respeto a los derechos laborales de todos sus empleados y contratistas. Para ello cuenta, desde 2014, con una Política de Derechos Humanos impulsada y aprobada por el Consejo de Administración, que complementa al Código de Ética Empresarial. La política está alineada con los principios del Pacto Mundial de Naciones Unidas, la guía de la OCDE para empresas multinacionales y las normativas de la Organización Internacional del Trabajo.

El compromiso con el respeto a los derechos humanos por parte de la compañía considera la Declaración Universal de los Derechos Humanos y con los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre Empresa y Derechos Humanos, que permiten concretar este compromiso en el ámbito empresarial. Además, la compañía se ha comprometido con los 31 principios contenidos en el Plan de Acción Nacional de Empresa y Derechos Humanos desarrollado por el Gobierno de España.

Ferrovial lleva a cabo un proceso continuo de debida diligencia para identificar los aspectos de su actividad que pueden tener implicaciones para los derechos humanos, tanto en sus propias actividades y en todas aquellas que guardan relación directa con sus operaciones y servicios. Para ello, mantiene un diálogo continuo con sus grupos de interés y participa en foros para mejorar la identificación de asuntos clave. En 2021, Ferrovial se ha involucrado en un programa de diálogo con inversores sobre formas modernas de esclavitud liderado por Sustainalytics. El proyecto se desarrolla a través de un diálogo estructurado con Sustainalytics sobre los riesgos de formas modernas de esclavitud. El objetivo es aumentar la concienciación dentro del sector sobre este tema e identificar y compartir buenas prácticas con los participantes.

Otros aspectos que se han incorporado en los últimos años a la vigilancia que hace Ferrovial de los derechos humanos es la desconexión digital, el uso y protección de los datos de las personas con las que interactúa la compañía y las implicaciones para los derechos de las personas de nuevas tecnologías como la inteligencia artificial. De hecho, a finales de 2020 se publicó una política interna para el ejercicio del derecho a la desconexión digital en el ámbito laboral que se ha dado a conocer a todos los empleados a lo largo de 2021.

Internamente, la compañía promueve el respeto de los Derechos Humanos entre todos sus empleados a través de cursos sobre el Código

de Ética, Conductas Prohibidas, y sobre anticorrupción que renuevan y actualizan periódicamente y que incluyen módulos específicos para entender las posibles implicaciones sobre los derechos humanos que se pueden presentar durante las actividades de la compañía. En 2021 se incluyó entre los nuevos cursos obligatorios uno sobre sesgos inconscientes para prevenir situaciones de discriminación en el día a día de la compañía.

De hecho, uno de los pilares de estrategia de Ferrovial es el fomento de la diversidad y la igualdad, para ello se han definido herramientas como el Procedimiento para la Prevención del Acoso Laboral y Sexual de la Compañía y el II Plan de Igualdad, uno de cuyos principales retos es incrementar el número de mujeres en áreas técnicas, acorde con los perfiles clave de negocio.

Para dar respuesta a posibles situaciones no deseadas que se puedan producir, Ferrovial cuenta con un Canal Ético que fue renovado en 2020 para dar mayor relevancia a las categorías relacionadas con derechos humanos, las posibles situaciones de acoso y la prevención de prácticas discriminatorias.

SALVAGUARDA DE LOS DERECHOS LABORALES

Uno de los aspectos clave para la adecuada salvaguarda de los derechos humanos en la actividad de la compañía es garantizar el cumplimiento de los derechos laborales en todos los países en los que la compañía opera, prestando especial atención al derecho a la huelga, a la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva. Más allá de la protección de las regulaciones laborales, el 68% de la plantilla de Ferrovial está adherida a convenios colectivos.

Para una correcta atención a todas las necesidades de sus empleados y la promoción de hábitos saludables y entornos de trabajo saludables, Ferrovial cuenta con canales de comunicación interna, redes sociales internas y la intranet corporativa, Ferronet. Son herramientas que facilitan la creación de entornos de trabajo colaborativos, dinámicos. En 2021 Ferronet registró 2.688.287 sesiones y 4.030.998 páginas vistas.

Adicionalmente, Ferrovial ha analizado internamente que la remuneración de sus empleados se encuentra por encima del *living wage* en los países con mayor actividad (España, Reino Unido, Chile, EE. UU. y Polonia). Tras este ejercicio, se puede afirmar que todos los empleados tienen una remuneración superior al *living wage* correspondiente a cada país.

LOS DERECHOS HUMANOS EN LA CADENA DE VALOR

Ferrovial cuenta con un procedimiento de diligencia debida para prevenir actitudes y actuaciones contrarias a los derechos humanos en las relaciones con terceros, ya sean socios empresariales, proveedores

y candidatos. Existe la obligación de realizar un proceso de análisis de integridad ética que incluye el ámbito de los derechos humanos antes de entablar cualquier tipo de relación comercial. Para facilitar su cumplimiento, en 2021 se ha implantado una herramienta *online* para facilitar este análisis de debida diligencia por parte de todas las unidades de negocio de la compañía.

De igual forma, la compañía cuenta con un procedimiento de aprobación de operaciones de asignación de capital, para que en el análisis de todas las operaciones corporativas que se lleven a cabo se tenga en cuenta si pueden menoscabar los principios éticos de Ferrovial, con especial atención a los derechos humanos, aspectos sociales, de buen gobierno y ambientales.

Estos procedimientos implican la extensión de los valores de la compañía recogidos en su Código de Ética a toda su cadena de valor y establecen mecanismos de seguimiento de las relaciones comerciales.

CONCIENCIAR A LA SOCIEDAD DE LA IMPORTANCIA DE LOS DERECHOS HUMANOS

Ferrovial es consciente de que su compromiso con los derechos humanos debe estar alineado con su implicación en las sociedades donde opera y, por tanto, debe ir más allá de su propia actividad e involucrarse en iniciativas que ayuden a dar a conocer los derechos humanos y promuevan medidas para su salvaguarda adaptadas a las características de cada país.

Por eso se ha involucrado en plataformas como el nuevo Consejo Empresarial para el Desarrollo Sostenible de Forética, una alianza con 25 presidentes y CEO de grandes compañías, que tiene entre sus objetivos principales fomentar la implantación de políticas de respeto a los derechos humanos y la integración de los valores de inclusión, igualdad, diversidad y la eliminación de cualquier tipo de discriminación.

Ferrovial sigue también participando activamente en otras redes y grupos de trabajo para fomentar los derechos humanos en el tejido empresarial y en el resto de la sociedad, como son el *Lab* de Derechos Humanos de la Fundación Seres, el Comité Ejecutivo de la Red del Pacto Mundial, la iniciativa Alianza CEO por la Diversidad, liderada por Fundación Adecco y Fundación CEOE o el Chárter de Diversidad, una iniciativa europea que se enmarca en las directivas antidiscriminación de la Unión Europea, a la que Ferrovial está adherida desde 2011. En Reino Unido destaca el compromiso con la *Modern Slavery Act* del Parlamento de Reino Unido, que garantiza la prevención de hechos relacionados con la esclavitud en cualquiera de sus formas y la trata de personas.

Una de las vulneraciones de derechos más dolorosa que se da en la sociedad es la relativa a la violencia de género. Desde 2013 Ferrovial, alineado con el ODS 5 de las Naciones Unidas, está adherida al proyecto "Empresas por una sociedad libre de violencia de género", impulsado por el Gobierno de España, para sensibilizar a la sociedad sobre la igualdad de hombres y mujeres y en el respeto de los derechos fundamentales de las mujeres. Para visibilizar este apoyo la compañía

colabora anualmente con la carrera contra la Violencia de Género, que en su VIII edición celebrada en 2021, contó con la participación del Consejero Delegado junto a otros 57 empleados. Además, Ferrovial también visualizó su apoyo al Día Internacional de la Eliminación de la Violencia contra la Mujer, el 25 de noviembre.

Más allá de su compromiso público, Ferrovial impulsa la reinserción laboral de mujeres víctimas de violencia de género a través de su contratación directa y ha desarrollado un protocolo de actuación interno frente a la violencia de género en que se proporcionan pautas para fomentar la protección de aquellas compañeras que pudieran ser víctimas de este tipo de violencia, en el marco del II Plan de Igualdad.

De igual forma Ferrovial también visibiliza su apoyo a la diversidad con la conmemoración del Día Internacional de las personas con discapacidad el 3 de diciembre, junto con los acuerdos que mantiene con organizaciones especializadas en fomentar la incorporación e inclusión laboral de las personas con discapacidad, en los diferentes países en los que opera. En España, colabora con la Fundación Adecco, en el Plan Familia, un programa de orientación para atender a personas con discapacidad y mejorar su desarrollo, autonomía, inclusión laboral y empleabilidad.

Nuevo Código Ético para Proveedores

Para hacer efectiva la preservación de los derechos humanos en la cadena de valor y el respeto a los estándares éticos de la compañía, Ferrovial ha publicado en 2021 un Código de Ética para Proveedores con el fin de establecer los principios básicos que deben regir el comportamiento de los proveedores en su relación comercial con la compañía.

Ferrovial exige a sus proveedores el rechazo absoluto a todo acto que pueda ser considerado como corrupción o soborno de cualquier tipo. Además, la compañía requiere el cumplimiento estricto de la legislación anticorrupción aplicable en cada momento en los países en los que opera.

El Código Ético para Proveedores de Ferrovial pone un especial foco en el respeto a los derechos humanos y el compromiso con buenas prácticas laborales, implicándoles en su compromiso con la salud y la seguridad, la igualdad de oportunidades, el respeto a la diversidad y la prevención de situaciones de trabajo forzoso. Ferrovial ha habilitado el acceso al canal ético para todos sus proveedores.

Ferrovial promueve y espera que estos principios sean compartidos por todos sus proveedores, los asuman y, al mismo tiempo, los trasladen a sus propios proveedores y subcontratistas en las relaciones comerciales que mantengan con la compañía.

MEDIO AMBIENTE

Descarbonizar la economía

La Estrategia de Sostenibilidad de Ferrovial, alineada con el Plan Horizon 24, abarca las áreas de cambio climático, biodiversidad, economía circular y agua. Además, incluye objetivos tangibles y medibles, con los que busca potenciar su contribución a la sociedad.

REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE GEI

58,4%

en términos relativos con respecto a 2009

ELECTRICIDAD CONSUMIDA PROCEDENTE DE FUENTES RENOVABLES

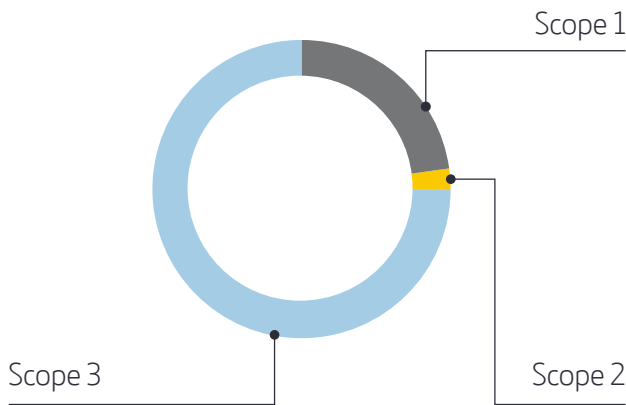
78%

objetivo del 100% a 2025

La Estrategia de Cambio Climático, integrada en la de sostenibilidad, es la apuesta de la compañía por contribuir a la descarbonización de la economía, con un compromiso interno de llegar a la neutralidad en carbono en 2050, incluyendo el análisis y gestión de riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático.

EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO*

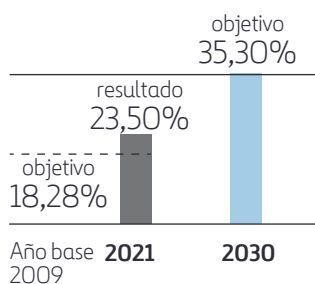
En términos absolutos, por tipo de fuente



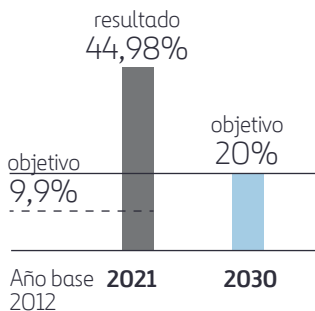
761.314 Scope 1 (tCO ₂ eq)			
257.863 Estacionarias	231.445 Móviles	271.764 Difusas	
36.752 Scope 2 (tCO ₂ eq)			
2.849.892 Scope 3 (tCO ₂ eq)			
445.526 Inversiones	249.853 Uso de Producto	552.731 Transporte y distribución upstream	1.601.782 Otros

OBJETIVO DE REDUCCIÓN

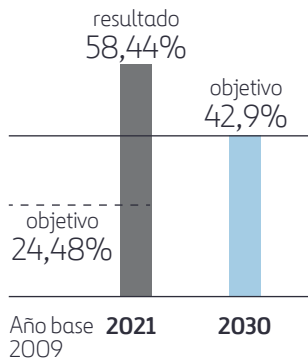
Scope 1&2
en términos absolutos
% de reducción



Scope 3
% de reducción

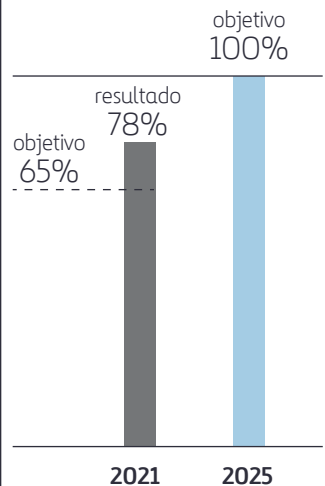


Scope 1&2
en términos de intensidad
% de reducción



OBJETIVO CONSUMO ELECTRICIDAD RENOVABLE

% de consumo



*Información verificada conforme a ISAE 3410

ESTRATEGIA CLIMÁTICA

Huella de Carbono

Desde el año 2009 se calcula y reporta la Huella de Carbono para el 100% de las actividades bajo el enfoque de control operacional como límite organizacional. La metodología de cálculo está basada principalmente en *GHG Protocol (WRI&WBCSD)*, manteniendo además la conformidad con la ISO 14064-1.

Ferrovial ha fijado ambiciosos objetivos de reducción avalados por *Science Based Target Initiative (SBTi)* para el horizonte 2030 en los alcances 1, 2 y 3.

Además, se ha establecido el objetivo de neutralidad climática para 2050, a través de la reducción de emisiones y la compensación. La compañía ha establecido un objetivo de consumo de electricidad 100% renovable para 2025. Para alcanzar esta meta ha puesto el foco en la electrificación de su flota, la implantación de medidas de eficiencia energética en sus procesos y la construcción y operación de una planta fotovoltaica de 50MW que suministrará energía a las actividades desarrolladas en España y Portugal.

En este ejercicio se ha colaborado con la iniciativa SBTi en diferentes fases del proyecto de definición de Net-Zero Standard y el desarrollo de la herramienta de cálculo de los objetivos de reducción de emisiones, lo que ha permitido profundizar en las diferentes vías de descarbonización a través de la revisión del estándar y el uso de nuevas herramientas.

Además, Ferrovial es una de las primeras empresas del Ibx 35 que ha presentado y aprobado su Plan de Reducción de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero para los horizontes 2030 y 2050 en la Junta General de Accionistas.

Riesgos y oportunidades relacionados con cambio climático

Ferrovial sigue las recomendaciones del TCFD en su Informe Anual Integrado. La compañía realiza periódicamente un análisis y cuantificación de riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático en todas sus negocios y geografías.

La metodología contempla escenarios transicionales enfocados en el grado de implementación de políticas frente al cambio climático, presentados por la Agencia Internacional de Energía (IEA, por sus siglas en inglés) en su informe *World Energy Outlook*; así como escenarios físicos que recogen diversas casuísticas de concentración de emisiones de gases de efecto invernadero y sus impactos físicos en el clima, analizados por expertos del Panel Intergubernamental del Cambio Climático (IPCC, por sus siglas en inglés).

El estudio concluye que los riesgos a corto, medio y largo plazo son:

- Los riesgos de transición están relacionados con un aumento del coste de operaciones, derivado del incremento de los precios de las materias primas, establecimiento de mecanismos de tasas al carbono o sustitución de productos y servicios existentes por opciones con bajas emisiones. Aspectos tales como nuevas regulaciones de productos y servicios existentes, restricciones de uso de agua, aumento de la preocupación de los *stakeholders* o cambios en el comportamiento de clientes y consumidores,

son considerados. La probabilidad de ocurrencia de los riesgos transicionales y su impacto financiero es mayor en el escenario más sostenible y menor en el escenario *business as usual*.

- Los riesgos físicos hacen referencia principalmente a posibles daños físicos en infraestructuras, disminución de productividad en condiciones climáticas extremas o retraso en entrega de productos y servicios. La evolución de los riesgos físicos ocurre a la inversa que los riesgos transicionales, en el escenario de altas emisiones la probabilidad de ocurrencia es mayor y va disminuyendo cuando se desplaza hacia el escenario de bajas emisiones.

Ferrovial cuenta con las medidas oportunas para mitigar, reducir y gestionar los riesgos relacionado con el cambio climático identificados. Estos riesgos están incorporados en el sistema corporativo *Ferrovial Risk Management (FRM)* y son revisados con carácter bianual.

Shadow Carbon Pricing

Ferrovial aplica una metodología para cuantificar el riesgo climático de sus inversiones más relevantes en la modalidad *Shadow Carbon Pricing* con el objetivo de reorientar su actividad a modelos de negocio más descarbonizados. Esta herramienta considera precios variables de la tonelada de carbono para diferentes horizontes temporales, geografías y tipos de proyecto, contabilizando así el riesgo económico potencial inherente a los proyectos.

BIODIVERSIDAD

Ferrovial incorpora los criterios de la jerarquía de la mitigación en su gestión ambiental. Los procedimientos organizativos y operativos que rigen en sus contratos, así como en sus procesos de vigilancia ambiental, están basados en evitar y minimizar el impacto negativo sobre el medio.

Con objeto de garantizar la gestión responsable de la biodiversidad, la compañía ha desarrollado una metodología y una herramienta interna de cálculo de la deuda del capital natural denominada INCA, basada en la automatización del cálculo del impacto sobre la biodiversidad y los servicios ecosistémicos.

A nivel externo, promueve la conservación de la biodiversidad a través del equipo de trabajo de capital natural coordinado por el Grupo Español de Crecimiento Verde. En 2021 se ha impulsado el plan TIFES, cuya finalidad es reforzar la colaboración público-privada para luchar más eficazmente contra la tala y el tráfico ilegal de especies silvestres, y revertir la progresiva pérdida de biodiversidad y ecosistemas naturales.

ECONOMÍA CIRCULAR

Ferrovial está consolidando la incorporación de los principios de la economía circular en sus procesos, productos y servicios. Como muestra de su compromiso y apuesta por la circularidad, en 2021 se ha iniciado el desarrollo del Plan de Economía Circular, estructurado en los siguientes ejes:

- Energía. Trabajando en la mejora de la eficiencia energética, la generación de electricidad renovable para autoconsumo y la adquisición de electricidad de origen renovable.
- Residuos. Priorizando la valorización de residuos como recursos.

- Agua. Incrementando la eficiencia en el consumo de agua y fomentando su reutilización y reciclaje a lo largo de las actividades.
- Materiales. Orientados a la incorporación de materiales reciclados en los procesos constructivos.

La actividad de Construcción también promueve la economía circular, reduciendo siempre que sea posible los residuos generados y optimizando los recursos empleados en todas las obras y centros de trabajo, con los objetivos anuales de reutilización de tierras del 80%, así como un 70% de reutilización en Residuos de Construcción y Demolición (RCDs).

Además, se aplican criterios de sostenibilidad en edificación incluyendo medidas de ecodiseño y asegurándose una gestión eficiente durante el ciclo de vida del edificio. Los edificios de nueva construcción incorporan mejoras ambientales con un consumo energético considerablemente menor que los edificios convencionales.

Cadagua, la división especializada en gestión del agua, prioriza la minimización y valorización de los residuos como parte de su gestión, promoviendo a su vez la economía circular a lo largo de sus actividades. Como una de las medidas de economía circular, se apuesta fuertemente por la valorización de lodos de depuración. Por otro lado, en el área de innovación se exploran nuevas tecnologías que puedan reducir el volumen de los lodos de depuración, como es el caso de la carbonatación hidrotérmica de fangos de depuración. Asimismo, dentro de una línea estratégica se encuentra la eficiencia energética y la reducción del consumo de energía eléctrica consumida de la red debido a la generación de energía renovable en los centros de producción.

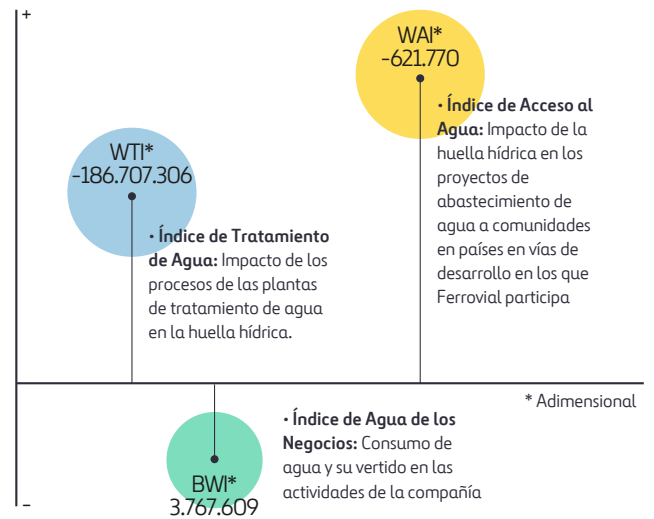
HUELLA HÍDRICA

La Política de Agua reconoce el recurso hídrico como un recurso natural limitado e irremplazable y el acceso como un derecho humano fundamental, relacionado directamente con el cambio global y elemento necesario dentro de la economía circular.

Para cuantificar el impacto en los recursos hídricos que la compañía ocasiona por su actividad, ha desarrollado una metodología de cálculo de la huella hídrica teniendo en cuenta aspectos tales como la fuente de procedencia del agua, el estrés hídrico del país y la calidad del agua y los vertidos, considerando el equilibrio de los ecosistemas en los que se emplaza. En materia de gestión, la estrategia contempla la disponibilidad, la calidad y el equilibrio de los ecosistemas, con el objetivo de optimizar el uso del recurso hídrico.

Esta visión corporativa se evidencia en el negocio de Cadagua, donde asegurar el suministro de agua y saneamiento, proteger el medio ambiente y luchar contra la contaminación es su principal ambición. Una gestión adecuada supone una herramienta de lucha contra el cambio climático, de prevención de problemas sanitarios, así como muestra del compromiso con la sociedad. Cadagua ayuda a solventar estos retos con la máxima calidad y respeto al medio ambiente. Esta línea de negocio brinda la oportunidad de ser uno de los principales actores en procesos clave para afrontar el desafío del abastecimiento de agua, especialmente en zonas con escasez hídrica. Por la parte de innovación, se están evaluando los tratamientos más adecuados que permitan la eliminación de contaminantes de preocupación emergentes, así como las bacterias resistentes a los antibióticos.

El objetivo de Ferrovial es reducir un 20% el BWI a 2030 y compensar el BWI en 30 veces anualmente ($WTI+WAI > 30BWI$).



CONTRIBUCIÓN POSITIVA

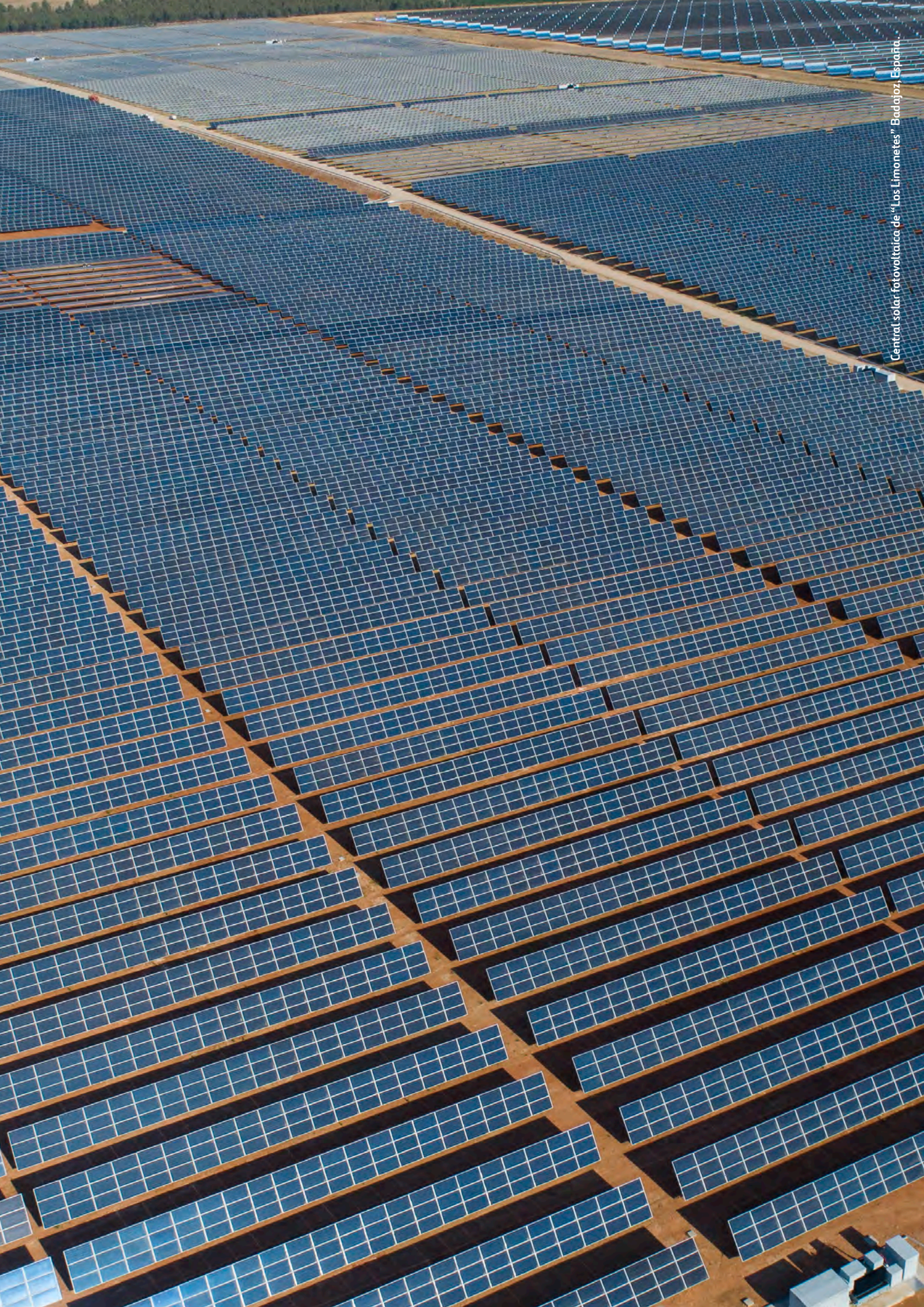
La actividad de tratamiento de agua junto con los proyectos de acción social ayudan a compensar el impacto del consumo de agua y vertidos que necesitan y generan las unidades de negocio.

Herramienta para la gestión de riesgos asociados al cambio climático

En el marco de la estrategia de adaptación al cambio climático, Ferrovial está trabajando con un equipo de expertos de la Universidad de Cantabria dirigido por un miembro del IPCC para desarrollar una herramienta interna que permita identificar, evaluar y cuantificar los riesgos físicos y establecer medidas de adaptación específicas para reducirlos y mitigarlos en las actividades de Ferrovial. Para este análisis se considerarán los escenarios climáticos RCP publicados en el informe del IPCC. Este instrumento ayudará a la compañía a estandarizar el proceso, mejorar la gestión de riesgos y ser más resiliente al cambio climático incluyendo estas medidas en la fase de diseño de los proyectos. A través de este sistema se dará respuesta al Reglamento de Taxonomía de la Unión Europea.

Obras de reforestación, proyectos de absorción y compensación de emisiones

Ha sido gracias al proyecto Compensa, en el que se llevan a cabo tareas de restauración forestal de zonas incendiadas o agrícolas con el fin de absorber y compensar emisiones. Esta iniciativa llevada a cabo en Torremocha de Jarama, en Madrid, busca recuperar la vegetación de una zona agrícola carente de arbolado, convirtiéndola en un bosque de absorción de CO₂. Con su desarrollo, se repoblarán 7,7 hectáreas en tres años (4,8 en 2019, 1,8 en 2020 y 1,1 en 2021). Se han plantado un total de 4.000 árboles, que durante los próximos 50 años absorberán unas 2.000 toneladas de CO₂.



Central solar fotovoltaica de "Los Limonetes" Badajoz, España.

CADENA DE SUMINISTRO

Aplicando criterios ESG

Incorporar criterios ESG en la gestión de la cadena de suministro mediante el impulso de la innovación y el fomento de las compras sostenibles constituye una prioridad.

**NÚMERO DE
PROVEEDORES**

70.895

**NÚMERO DE
PROVEEDORES
EVALUADOS**

12.062

**COMPRAS A
PROVEEDORES
LOCALES**

96,93%

Ferrovial promueve la sostenibilidad en su cadena de suministro mediante la incorporación de herramientas, el desarrollo de procedimientos y el impulso de proyectos innovadores que permiten tener un conocimiento detallado de la tipología de proveedores con los que trabaja.

INTEGRACIÓN DE PRINCIPIOS ESG EN LA CADENA DE SUMINISTRO

En 2021 Ferrovial ha actualizado el Procedimiento de Diligencia Debida de Integridad Ética de Proveedores, en el que se ha incorporado el Código Ético de Proveedores. Es un requerimiento de obligado cumplimiento para proveedores en los pedidos y contratos, y recoge los principios básicos que deben regir el comportamiento de todos los proveedores en su relación comercial con la compañía. Está alineado y complementa a otras políticas corporativas, en especial al Código de Ética Empresarial, y a las políticas de responsabilidad corporativa, derechos humanos, calidad y medioambiente y anticorrupción. El Código Ético de proveedores está disponible en la página web de Ferrovial.

La compañía analiza el grado de criticidad de todos sus proveedores, entendiendo como proveedor crítico aquel cuyo volumen de compras es significativo desde un punto de vista económico para el negocio al que sirve, o bien aquel cuyos suministros o servicios pudieran implicar un impacto negativo sobre la continuidad del negocio en caso de producirse una incidencia. En base a estos criterios, a finales de 2021 había 2.724 proveedores críticos identificados.

También se realizan análisis de proveedores desde el punto de vista de sostenibilidad. En este sentido, se clasifican como proveedores de alto riesgo aquellos que suministren productos considerados de riesgo o de sectores caracterizados como de alto riesgo, y que fabriquen los productos suministrados en países considerados de riesgo. En el caso de Ferrovial, este listado se limita a algunos proveedores de equipos de protección individual. A finales de 2021 este listado estaba compuesto por 213 proveedores, siendo todos ellos objeto de un seguimiento especial.

Cabe destacar que todos los modelos de pedidos y contratos incluyen cláusulas ambientales, sociolaborales, de seguridad y salud, de cumplimiento de los Principios del Pacto Mundial, así como de ética y anticorrupción, en línea con el Código de Ética y las Políticas de Cumplimiento, garantizando de este modo el cumplimiento de los requerimientos ESG.

Los procesos de evaluación y seguimiento del desempeño de los proveedores también incluyen criterios ESG. De este modo, el negocio de Construcción cuenta con una aplicación informática para las evaluaciones y seguimiento de cada proveedor en base a las evaluaciones realizadas desde cada obra o centro de trabajo. La evaluación incluye, entre otros aspectos, el cumplimiento en materia de Seguridad y Salud y Prevención de Riesgos Laborales, Política Anticorrupción y criterios medioambientales. Estas evaluaciones permiten calificar a los proveedores de forma continua, estando disponibles a nivel internacional tanto para jefes de obra como para el resto del personal autorizado que participa en el proceso de compras y gestión de proveedores. Además, se ha actualizado el sistema informático de gestión para facilitar la comunicación en tiempo real de las evaluaciones con incidencias o el bajo desempeño en Seguridad y Salud, de modo que los responsables de compras puedan tomar las medidas adecuadas en el menor plazo posible.

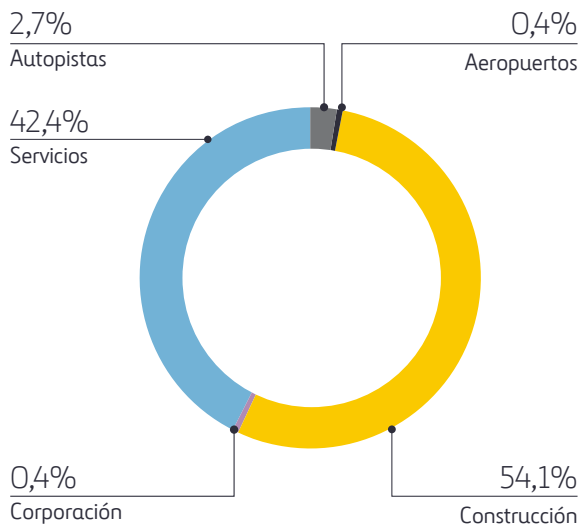
El resultado de las evaluaciones puede derivar en el apercebimiento del proveedor, en el establecimiento de un plan de acción de mejora, o incluso llegar a su inhabilitación para trabajar con Ferrovial dependiendo de su gravedad, especialmente si se verifica incumplimientos a la Política Anticorrupción.

Durante 2021 se incorporaron a la cadena de suministro de Ferrovial 25.170 proveedores, evaluándose más de 12.000, de los cuales han resultado rechazados menos del 1%. En cuanto a la facturación en proveedores, un total del 28,1% correspondió a proveedores críticos, mientras que un 96,93% provino de proveedores locales.

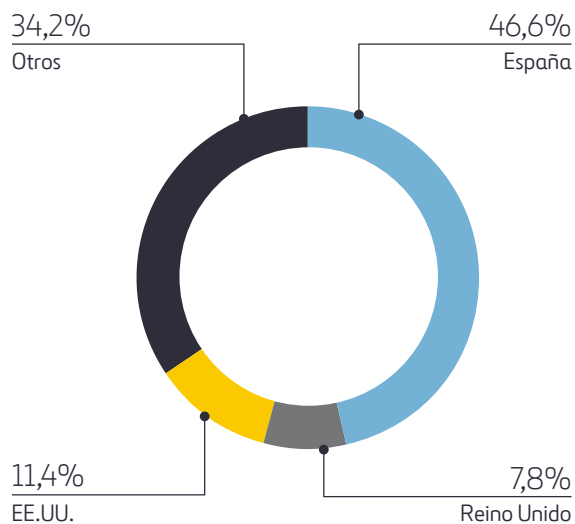
INNOVACIÓN PARA COMPRAS MÁS SOSTENIBLES

Ferrovial desarrolla proyectos de innovación y aplica nuevas tecnologías para conseguir una cadena de suministro más ágil, eficiente y transparente, y que a su vez permita incorporar paulatinamente las compras sostenibles, extendiendo así principios de sostenibilidad a toda su cadena de valor.

PROVEEDORES POR NEGOCIO



PROVEEDORES POR PAÍS



En este sentido, las iniciativas más destacadas son las siguientes:

- **Compra de energía eléctrica de origen renovable:** la compañía promueve, siempre que sea posible, la compra de energía eléctrica con garantía de origen y avanza progresivamente hacia el objetivo 100% en 2025 establecido en el plan Horizon 24. En 2021 el 78% de la energía eléctrica adquirida fue producida a partir de fuentes renovables.
- **Flota de vehículos eficiente:** la gran mayoría de la flota se gestiona mediante acuerdos con una duración del periodo de alquiler/ renting de hasta 3 años, lo que facilita una renovación completa de la flota por vehículos eficientes, produciéndose una reducción sustancial y continuada en los niveles de emisiones. Se sigue incorporando a la flota vehículos híbridos, de gas y eléctricos, con el objetivo de alcanzar un 33% de vehículos de flota cero emisiones en 2030, tal como establece el plan Horizon 24.
- **Catálogo de Compras Verdes:** durante el último año se ha seguido actualizando e incrementando la información disponible en el catálogo con el objetivo de potenciar la compra de este tipo de productos sostenibles. En Construcción, se han incorporado alternativas de suministro de productos verdes con Declaraciones Ambientales de Producto y productos con *Ecolabel*, así como otra información acreditativa de las mejoras en sostenibilidad que se ponen a disposición de los clientes tanto en fase de contratación como de ejecución.
- **Digitalización en procesos de compras:** en 2021 se ha completado el objetivo de incorporar en el sistema informático de gestión de compras la digitalización de los documentos esenciales del proceso como ofertas de proveedores y documentos contractuales, y se ha avanzado en el de digitalización de albaranes y facturas para completar su despliegue en 2022.

Proyecto “Supplier 360” en Ferrovial

Ferrovial dispone de la aplicación “Supplier 360” en sus negocios de Construcción, Servicios en España y otros. Esta herramienta informática monitoriza proveedores utilizando técnicas de analítica avanzada de datos, tratamiento de lenguaje y búsquedas en internet. Con ello se consigue detectar riesgos potenciales ya sean financieros, medioambientales, jurídicos, laborales o reputacionales. Esta herramienta aporta información adicional a la ya disponible en las bases de datos de proveedores, tanto para la fase de selección, contratación o seguimiento.

En el ejercicio 2021 se ha ampliado su funcionalidad para cubrir proveedores y fuentes de información en EE. UU. y Reino Unido. También se ha preparado para incorporar otras áreas de negocio, como Autopistas, que podrá utilizarlo regularmente en 2022.

A cierre de 2021 se ha iniciado la monitorización de los 120 proveedores más relevantes de Ferrovial Construcción en estos dos mercados, que representan más del 60% de la facturación de proveedores en esos países. La herramienta ha reportado un total de 44.463 informaciones de los mismos, obtenidas de las distintas páginas de internet y plataformas a las que accede.

COMUNIDAD

Donde hace más falta

Ferrovial, a través de sus programas sociales, concibe la inversión en la comunidad como un instrumento estratégico para el progreso de la sociedad y una forma de impulsar su contribución a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible con especial atención a los más vulnerables.

PROYECTOS DE APOYO A LA COMUNIDAD

323

INVERSIÓN EN LA COMUNIDAD (M€)

4,2

9% en tiempo de voluntariado

NÚMERO DE BENEFICIARIOS DIRECTOS

100.632

El compromiso con la comunidad de Ferrovial es un instrumento estratégico alineado con la Agenda 2030 de las Naciones Unidas y con su Plan Estratégico Horizon 24, de forma que complementa el impacto social de su negocio y hace que el desarrollo de las comunidades donde opera sea sostenible e inclusivo.

Los principales programas de acción social de Ferrovial buscan involucrar a sus empleados, bien a través de voluntariado o económicamente. El objetivo es que los empleados se sensibilicen con las necesidades sociales a la vez que se refuerza el sentimiento de pertenencia.

INFRAESTRUCTURAS PARA GARANTIZAR DERECHOS BÁSICOS

Ferrovial alinea sus intervenciones sociales con su estrategia de infraestructuras sostenibles, por tanto, centra sus programas de inversión en la comunidad en desarrollar infraestructuras que permitan a las personas más desfavorecidas el acceso a derechos básicos como el agua, la salud, la educación o la alimentación. Para que el desarrollo sea sostenible tiene que ser también inclusivo.

El acceso al agua y saneamiento clave para la salud y el desarrollo

Ferrovial contribuye de forma destacada a la consecución del ODS 6 a través de su Programa de Infraestructuras Sociales. El programa promueve desde 2011 proyectos que desarrollan infraestructuras para mejorar el acceso al agua y al saneamiento en comunidades vulnerables en Latinoamérica y África. Hace un especial énfasis en la sostenibilidad, dedicando recursos al fortalecimiento de las capacidades de los organismos locales responsables de la gestión del agua.

Ferrovial en colaboración con ONGs asentadas en las comunidades, proporciona asistencia técnica, tecnología y la participación de sus empleados en el desarrollo de los proyectos, implicando de manera transversal a la compañía en un programa de acción social estratégica.

En 2021, el programa ha desarrollado tres proyectos en Ruanda, Colombia y Perú, mejorando el acceso al agua y a servicios de saneamiento de 9.230 personas.

En los once años de vida del programa, Ferrovial ha puesto en marcha 31 proyectos. La inversión acumulada es de 6,4 millones de euros, a la que hay que sumar el esfuerzo de 125 voluntarios que han destinado más de 10.000 horas de trabajo cualificado a estos proyectos.

Gracias a este esfuerzo se ha mejorado el acceso a agua potable a 238.869 personas en diez países (Perú, Colombia, México, Etiopía, Kenia, Tanzania, Uganda, Ruanda, Ghana y Zimbabue). El análisis del impacto realizado ha permitido establecer como el acceso al agua contribuye a otros aspectos clave de la agenda 2030 como son la mejora de la salud, la igualdad de género, la mejora de la alimentación y la mejora de ingresos.

Garantizar el acceso a la alimentación

Ferrovial detectó en 2012 la necesidad de mejorar las infraestructuras de las entidades que facilitan el acceso a la alimentación a los más vulnerables en España. Desde entonces ha invertido más de 890.000 euros en mejorar cocinas, comedores sociales y almacenes de alimentos para garantizar un reparto de alimentos con la calidad y seguridad necesarias. En 2021, ha mejorado las instalaciones de 7 bancos de alimentos: Ávila, Ceuta, Jaén, Almería, Vizcaya, Murcia-Segura y Sevilla. Con este programa, más de 77.000 personas han mejorado su acceso a alimentación, 14.666 en 2021, contribuyendo al ODS 2, hambre cero. En la misma línea, en Estados Unidos se colabora recurrentemente con bancos de alimentos con iniciativas como *Food Drive* en Carolina del Norte o *TEXPress Food Bank Donations* en Texas.

Acceso a la salud y la educación, derechos básicos de la infancia

Ferrovial además colabora con diversos programas para mejorar infraestructuras de escuelas y hospitales. En Polonia, Budimex cuenta con el Programa Strefa Rodzica, para crear salas en las zonas pediátricas de los hospitales donde los padres puedan acompañar a sus hijos, y con el programa Domofon ICE, que promueve la seguridad en los centros educativos desde 2009.

Además, en 2021 los proyectos apoyados por el Programa Juntos Sumamos se han centrado también en infraestructuras tanto para la educación, como un invernadero para la formación profesional de personas con discapacidad en Pontevedra o un centro de educación preescolar en la India; como para la salud, como la mejora de la Casa de Menudos Corazones para enfermos de cardiopatías y sus familias.

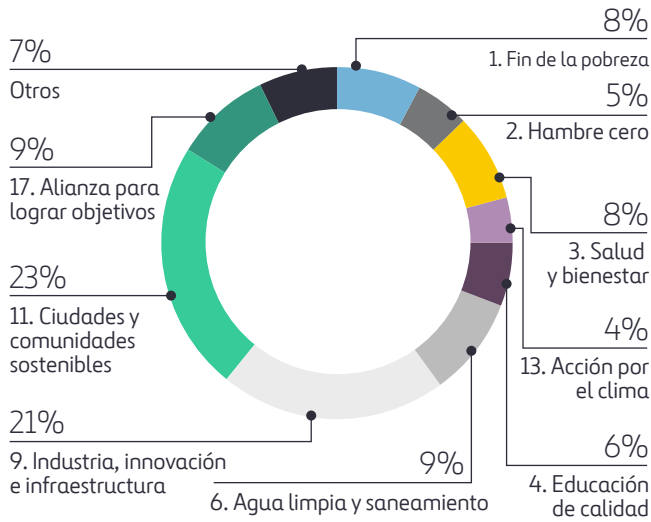
El compromiso con la educación de Ferrovial se complementa con el fomento de las carreras STEM, para que el acceso a esta formación sea igualitario tanto por género como por extracto social.

Ferrovial colabora desde hace varios años con el programa Orienta-T de la Fundación *Junior Achievement*, en el que 45 voluntarios de la compañía han participado en 2021, impartiendo talleres en centros educativos para despertar vocaciones STEM entre el alumnado.

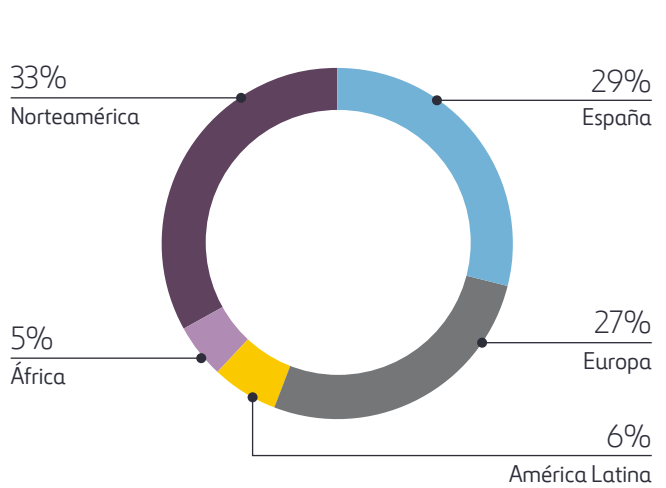
En Reino Unido 275 empleados de Ferrovial se han involucrado en actividades de voluntariado en 2021, la mayoría de ellas centradas en

actividades educativas para acercar a los niños y jóvenes referentes del mundo de la ingeniería a la vez que se realizan con ellos actividades para concienciar sobre la importancia de cuidar el planeta. Por otro lado, En Estados Unidos se colabora con escuelas, tanto con programas educativos, centrados en el fomento de vocaciones STEM, como con apoyo al profesorado y becas STEM para alumnos desfavorecidos.

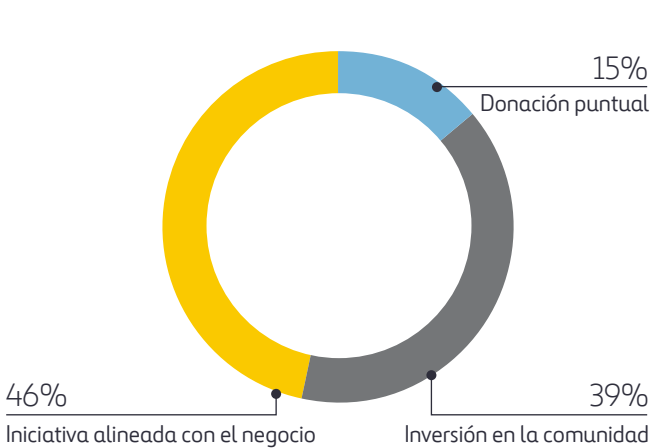
INVERSIÓN SOCIAL POR ODS



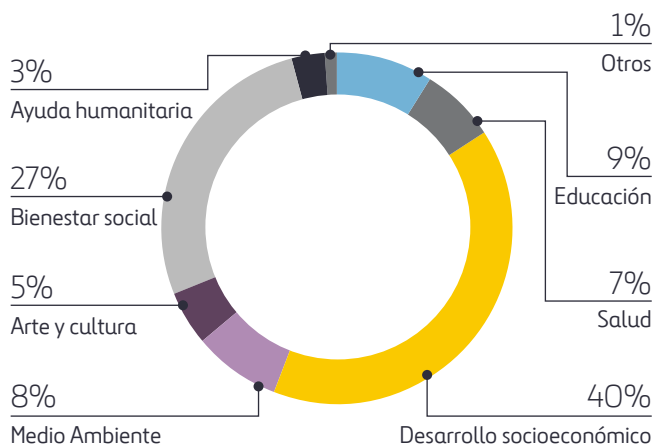
INVERSIÓN SOCIAL POR GEOGRAFÍA



MOTIVACIÓN



INVERSIÓN SOCIAL POR ÁREA DE ACTIVIDAD



Profundizando en el impacto social de las infraestructuras de Ferrovial

Ferrovial trabaja en medir el impacto social de sus programas de inversión en la comunidad y el impacto que generan en la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible sus principales infraestructuras.

Desde 2018, los proyectos de acceso al agua y saneamiento evalúan su impacto en los ámbitos de salud, desarrollo socioeconómico, bienestar social y emocional, siguiendo una metodología propia basada en el marco *Social Return on Investment (SROI)*.

Además, se están definiendo indicadores de impacto social vinculados a todas las actividades de Ferrovial y alineados con los ODS, como la contribución al crecimiento económico, la mejora de

la salud, la generación de empleo local, el ahorro de tiempos y la mejora en la seguridad, entre otros.

Un ejemplo destacado de impacto social de infraestructuras, son los 153 kilómetros de Ruta del Cacao, en Colombia. Esta carretera que une las ciudades de Bucaramanga, Barrancabermeja y Yondó, fortalecerá las oportunidades de desarrollo económico y potenciará el empleo y la cadena de suministros al este de Colombia. Además, este eje vertebrador del territorio ayudará también a consolidar el proceso de paz que continúa afianzándose en el país desde 2016.

El impacto positivo de la carretera se complementa con proyectos de acceso al agua dentro del Programa de Infraestructuras Sociales. Desde 2015, 3.200 personas de 7 comunidades del municipio de Lebrija se han beneficiado de la instalación de plantas de tratamiento de agua potable y el fortalecimiento de las Juntas de agua. Tres de estas plantas han sido instaladas en 2021.

GESTIÓN FISCAL RESPONSABLE

Contribuyendo con responsabilidad

Ferrovial se adhirió en 2010 al Código de Buenas Prácticas Tributarias impulsado por la Agencia Tributaria española, extendiendo estas recomendaciones a todas sus actividades en el mundo a través de la Política de Cumplimiento y Buenas Prácticas en Materia Tributaria. En febrero de 2015, el Consejo de Administración aprobó la Política Fiscal de Ferrovial, cumpliendo con lo establecido en el Artículo 529 ter de la Ley de Sociedades de Capital, y en febrero de 2021 procedió a su renovación mediante la aprobación de la nueva Política de Cumplimiento y Buenas Prácticas en Materia Tributaria. Adicionalmente existen diversas normas de procedimiento interno que de manera directa o indirecta están relacionadas con las referidas Políticas.

IMPUESTOS
TOTALES* (M€)

1.810

*Soportados, pagados
y recaudados

IMPUESTOS
PAGADOS POR
BENEFICIO (M€)

158

La **Política de Cumplimiento y Buenas Prácticas en Materia Tributaria**, forma parte de las Políticas de Gobierno Corporativo de Ferrovial, su actualización fue aprobada por el Consejo de Administración en febrero de 2021, y es objeto de difusión a través de su publicación en la página web corporativa (<https://www.ferrovial.com/es/accionistas-e-inversores/gobierno-corporativo/politicas-corporativas/>), así como en la intranet de la Compañía.

La política recoge expresamente el compromiso general del Grupo de cumplir la normativa fiscal en España y en el resto de los países en los que la compañía opera, así como desarrollar las mejores prácticas en esta materia y mantener una relación adecuada con las Autoridades Fiscales correspondientes, siendo responsabilidad de todos sus empleados y colaboradores cumplir con este compromiso, asumiendo las siguientes conductas, que se consideran **Buenas Prácticas en Materia Tributaria**:

a) Prevención del riesgo fiscal

Sin menoscabo de una gestión empresarial eficiente, el Grupo atenderá en el desarrollo de sus actividades a los principios de una ordenada y diligente política tributaria:

- Velando por el cumplimiento en tiempo y forma de sus obligaciones fiscales, presentando sus impuestos de manera adecuada, con toda la información relevante y de acuerdo con la normativa aplicable.
- Estableciendo los mecanismos necesarios para analizar las implicaciones fiscales, con anterioridad a la realización de, entre otros, cualquier tipo de inversión, operación societaria, firma de contratos o cualquier otra actuación que pueda tener repercusiones en materia fiscal.
- Velando porque la tributación del Grupo guarde una relación adecuada con la estructura y ubicación de sus actividades, los medios humanos y materiales de las distintas entidades y los riesgos empresariales y financieros asumidos por cada una de ellas.
- Fomentando prácticas encaminadas a la prevención y reducción de riesgos fiscales significativos.
- Minorando los conflictos derivados de la interpretación de la normativa aplicable, mediante el uso de instrumentos establecidos al efecto por los ordenamientos tributarios (consulta previa a las

autoridades fiscales, acuerdos previos de valoración, etc.).

- Evitando la utilización de estructuras de carácter opaco con finalidades tributarias, entendiéndose por tales aquéllas en las que, mediante la interposición de sociedades instrumentales localizadas en paraísos fiscales o territorios no cooperantes con las Autoridades Fiscales, estén destinadas a impedir el conocimiento por parte de éstas del responsable final de las actividades o el titular último de los bienes o derechos implicados.
- Valorando las operaciones vinculadas a valor de mercado y cumpliendo con las obligaciones de documentación en materia de precios de transferencia que establezca la legislación tributaria.
- Alineando la presente Política de Cumplimiento Fiscal y el Sistema de Gestión y Control del Riesgo Fiscal de Ferrovial ("SGCRF") con el resto de las políticas, normas e instrucciones del Grupo que conforman el sistema de gobierno corporativo.

b) Relaciones con las Autoridades Fiscales

Las relaciones de la Sociedad con las Autoridades Fiscales competentes estarán presididas por los principios de transparencia y confianza mutua, asumiendo el Grupo las siguientes buenas prácticas:

- Colaborar con las Autoridades Fiscales competentes en la detección y búsqueda de soluciones respecto de las prácticas fiscales fraudulentas que puedan desarrollarse en los que la Sociedad está presente, para erradicar las ya existentes y prevenir su extensión.
- Facilitar la información y documentación con trascendencia fiscal que soliciten las Autoridades Fiscales competentes en el menor plazo y de la forma más completa posible.
- Hacer uso de todas las posibilidades que ofrece el carácter contradictorio del procedimiento inspector, potenciando el acuerdo con las Autoridades Fiscales competentes en todas las fases procedimentales en que ello sea factible.

La Política de Cumplimiento Fiscal es objeto de desarrollo mediante diversas normas internas, procedimientos, instrucciones y circulares que conforman el SGCRF, y se beneficia de los correspondientes procedimientos de diligencia debida y resto de normas que componen el sistema de gobierno corporativo.



Los incumplimientos de la Política de Cumplimiento Fiscal y/o cualquier actuación que pudiera ser considerada antijurídica o delictiva, serán sancionadas de conformidad con lo establecido en los procedimientos internos, la legislación aplicable o en el régimen disciplinario correspondiente. Tratándose de los administradores, se estará a lo dispuesto en la normativa mercantil. Se impondrán medidas disciplinarias para corregir las infracciones detectadas en función de la gravedad de las mismas.

Este compromiso de cumplimiento forma parte de los principios generales en que se fundamenta la gestión fiscal de la Compañía y que se recogen en la Política Fiscal de Ferrovial, que ha seguido las directrices en materia de Responsabilidad Corporativa contenidas en la Global Reporting Initiative (GRI 207) y la información contenida es verificada en los mismos términos que el resto de información incluida en el EINF.

Los principios de la Política Fiscal son de obligatoria aplicación para todos los empleados de Ferrovial SA y de las sociedades del Grupo Ferrovial, que estén involucrados, directa o indirectamente, en la gestión de cuantos tributos resulten aplicables, en todos los países en que las entidades desarrollan su negocio o tienen presencia empresarial.

La Política de Cumplimiento y Buenas Prácticas en Materia Tributaria se encuentran en línea con los estándares de fiscalidad vigentes a nivel internacional (Directrices de la OCDE), asegura un modelo de cumplimiento tributario transparente y basado en las mejores prácticas fiscales, que garantiza una correcta contribución fiscal del Grupo en cada uno de los países en los que opera.

El compromiso de contribuir al desarrollo económico y social de los diferentes mercados en los que opera Ferrovial se materializa en el ámbito fiscal en el cumplimiento de todas las obligaciones tributarias que se generen como consecuencia de su actividad, de acuerdo con la normativa local e internacional que resulte de aplicación.

GOBERNANZA FISCAL, CONTROL Y GESTIÓN DE RIESGOS

El papel del Consejo de Administración y órgano de compliance tributario

En cumplimiento de lo previsto en la legislación mercantil, el Consejo de Administración, determina la política de control y gestión de riesgos, incluidos los fiscales; aprueba las inversiones u operaciones que, por su elevada cuantía o especiales características, tengan especial riesgo fiscal; y determina la estrategia fiscal de la sociedad.

Al amparo de estas responsabilidades, el Consejo de Administración, a través de su Presidente, Consejero Delegado, sus Directivos y, en especial a través de la Dirección de Asesoría Fiscal, impulsa el seguimiento de los principios y buenas prácticas tributarias.

Con ocasión de la formulación de las cuentas anuales, el Consejo es informado sobre las políticas fiscales aplicadas durante el ejercicio y, en particular, sobre el grado de cumplimiento de la misma. Asimismo, es informado sobre las conclusiones derivadas de la supervisión y evaluación del funcionamiento y eficacia del SGCRF del Grupo, reflejándolo en el Informe Anual de Gobierno Corporativo.

En el caso de operaciones o asuntos que deban someterse a la aprobación del Consejo de Administración, éste es informado previamente de las consecuencias fiscales de las mismas cuando estas constituyen un factor relevante.

Las funciones de supervisión del funcionamiento y eficacia del SGCRF del Grupo se asignan a la Dirección de Cumplimiento de Ferrovial (órgano de compliance tributario), apoyada por la Dirección de Asesoría Fiscal, funciones que ya forman parte de su ámbito de responsabilidad de supervisión del programa de cumplimiento general y que desarrollará de manera independiente y permanente.

El papel de la Dirección de Asesoría Fiscal.

La Dirección de Asesoría Fiscal del grupo es un órgano centralizado, con suficiencia económica y formado por expertos fiscales experimentados, que tiene como objetivo fundamental la gestión fiscal del Grupo de acuerdo con los principios generales y las pautas recogidas en las políticas fiscales de Ferrovial. Para ello tiene como responsabilidad el establecimiento de los procedimientos y de los criterios fiscales a seguir por las sociedades del grupo, mediante la emisión y divulgación de las normas internas necesarios para su implantación, así como el establecimiento de las medidas de control adecuadas para garantizar su cumplimiento.

Entre las responsabilidades que la Dirección de Asesoría Fiscal tiene encomendadas, destacan las siguientes:

- Verificar el cumplimiento de la Política Fiscal de Ferrovial, de la Política de Control y Gestión de Riesgos Fiscales y del Código de Buenas Prácticas Tributarias.
- Detectar, analizar, y realizar el seguimiento de los riesgos y contingencias fiscales.
- La planificación fiscal de las inversiones y desinversiones efectuadas por el Grupo, recomendando la utilización de estructuras adecuadas y óptimas.
- Impartir formación a los empleados sobre cuestiones tributarias, así como sobre el Sistema de Control y Gestión de Riesgos Fiscales del grupo.
- Participar en Foros relevantes de discusión de temas fiscales con la intención de fortalecer un modelo de creación de valor y sinergias con todos ellos, diálogo y relación que se mantienen con organismos no gubernamentales, como SEOPAN y CEOE, a través de los cuales se realiza una participación activa del Grupo en iniciativas legislativas, al igual que por medio de su participación a través de grupos de trabajo en el seno del Foro de Grandes Empresas, dentro del marco de su compromiso en la promoción de relaciones cooperativas con la Administración Tributaria.
- Adoptar las pertinentes medidas, implantación de sistemas y automatismos que incrementen la seguridad y la eficiencia en la consecución de los objetivos fijados.
- Atender y/o asesorar en cuanto a las reclamaciones o comentarios recibidos por vía directa o a través de los canales de comunicación de incumplimientos (Canal ético) y de resolución de consultas relativas al Sistema de Gestión y Control de Riesgos Fiscales del grupo.

Desde 2017 presenta anualmente y de manera voluntaria ante la Administración Tributaria española el Informe de Transparencia fiscal, reforzando con ello la seguridad jurídica, el conocimiento mutuo y la confianza recíproca con las autoridades fiscales.

PREVENCIÓN Y GESTIÓN DE RIESGOS FISCALES

Ferrovial cuenta con un Sistema de Gestión y Control de Riesgos Fiscales cuyo principal objetivo es el establecimiento de un marco de gobierno en materia fiscal que garantice que las actuaciones y operaciones del grupo estén regidas por unos principios, valores y normas claros, alineados con el Código de Ética Empresarial del grupo y demás normas de gobernanza corporativa, que permitan a cualquier empleado, persona o entidad que tenga relación con el grupo y al propio Consejo de Administración adoptar las decisiones adecuadas para cumplir con la legalidad tributaria, así como reforzar el compromiso que Ferrovial tiene con las partes interesadas (i.e. Administraciones Públicas, accionistas, grupos de interés, empleados, etc.) desde la vertiente tributaria.

Siguiendo las recomendaciones del Código de Buenas Prácticas Tributarias, Ferrovial:

- Vela por el cumplimiento en tiempo y forma de sus obligaciones fiscales, presentando sus impuestos de manera adecuada, con toda la información relevante y de acuerdo con la normativa aplicable.
- Fomenta medidas para prevenir y reducir riesgos fiscales y establece los mecanismos necesarios para analizar las implicaciones fiscales con anterioridad a la realización de cualquier operación.
- Vela porque la tributación del Grupo guarde una relación adecuada con la estructura y ubicación de sus actividades, los medios humanos y materiales de las distintas entidades y los riesgos empresariales y financieros asumidos por cada una de ellas.
- Evita los conflictos derivados de la interpretación de la normativa mediante la consulta a las autoridades fiscales o los acuerdos previos de valoración.
- Valora las operaciones vinculadas a valor de mercado y cumpliendo con las obligaciones de documentación en materia de precios de transferencia que establezca la legislación tributaria.
- Evita la utilización de estructuras de carácter opaco con finalidades tributarias.
- Alinea su Política y el Sistema de Gestión y Control del Riesgo Fiscal con el resto de las políticas, normas e instrucciones del Grupo que conforman el sistema de gobierno corporativo del Grupo.

Este marco de diligencia debida, que está sometido a un proceso de vigilancia y control anual, hace efectivo el compromiso de estricto cumplimiento de las leyes aplicables y la aplicación de los más altos estándares éticos en el desarrollo de las actividades de la compañía. La gestión y análisis del funcionamiento de este Sistema está a cargo de la Dirección de Cumplimiento y Riesgos, cuya independencia y efectividad se ha reforzado, dotándola de nuevos recursos y situándola bajo la dependencia directa de la Comisión de Auditoría y Control.

Los programas que forman parte del sistema de gestión y control de riesgos fiscales de Ferrovial son, entre otros, los siguientes:

- *Ferrovial Risk Management* (FRM): Proceso de Identificación y Valoración de Riesgos y Contingencias, soportado por la herramienta informática fRm Tool en funcionamiento en Ferrovial y su grupo de sociedades. Este proceso es gestionado por la Dirección de Riesgos de Ferrovial. Como parte integrante de este proceso y soportado por la misma herramienta informática, se encuentra el Proceso de Identificación y Valoración de Riesgos y Autoevaluación de Controles de Cumplimiento, gestionado por la Dirección de Cumplimiento de Ferrovial. Mediante este proceso se identifican y valoran los riesgos de cumplimiento normativo, incluidos los riesgos de comisión de actos delictivos, y se evalúan las medidas de vigilancia y control implantadas para su mitigación. Igualmente, a través de este proceso todas las áreas de negocio informan de los incumplimientos legislativos y normativos con potenciales consecuencias penales para Ferrovial.
- Sistema de Control Interno de la Información Financiera (SCIF): Proceso de identificación y valoración de riesgos y controles asociados a la elaboración y fiabilidad de la información financiera, soportado por la herramienta informática Diana.
- SIGEFI, Alphatax, Tagging XBRL Services, Vat Controller, Katalist y Link 360: Sistemas de gestión y control de las obligaciones fiscales, a cumplir en todas las jurisdicciones en que Ferrovial desarrolla su actividad.
- Sistema de evaluación del desempeño del sistema de gestión de compliance tributario mediante indicadores de riesgo (Key Risk Indicators o KRIs), que permiten valorar periódicamente la idoneidad y eficacia de los procedimientos establecidos en esta materia y permiten medir el grado de cumplimiento objetivo de los mismos y su grado de eficacia.

También hay que destacar, que Ferrovial tiene a disposición de sus empleados y de cualquier contraparte con interés legítimo, un Canal Ético que puede utilizarse para comunicar cualquier incumplimiento relacionado con el Sistema de Gestión y Control de Riesgos Fiscales del grupo, así como para denunciar cualquier acto o comportamiento ilícito de naturaleza fiscal. Es la Dirección de Cumplimiento la encargada de gestionar la operativa del Canal Ético, en coordinación con los Órganos de Dirección que proceda en cada caso y, muy particularmente, con la Dirección de Auditoría Interna.

Ferrovial tiene certificado su sistema de gestión de Compliance Tributario

En febrero de 2021 Ferrovial, S.A. ha obtenido de AENOR la certificación de su sistema de gestión de compliance tributario de acuerdo con la norma de referencia UNE 19602 “Sistema de gestión de compliance tributario”.

Esta certificación avala el compromiso de Ferrovial con el cumplimiento normativo, dando respuesta a las exigencias regulatorias de mercados, clientes, accionistas e inversores y demás grupos de interés, y posicionan a la compañía con un elevado estándar ético y de compromiso con las mejores prácticas de gobierno corporativo.

Esta certificación, con periodo de duración de tres años desde su concesión, ha sido objeto de revisión y auditoría por AENOR en febrero de 2022, estimándose que el Sistema de Gestión Fiscal de Ferrovial cumple con los requisitos de la Norma y con el resto de criterios de auditoría, y se considera que se mantiene eficazmente implantado.

CONTRIBUCIÓN FISCAL POR MERCADO 2021 Y 2020*

Las siguientes tablas reflejan las cantidades pagadas por Ferrovial en 2021 y 2020 en millones de euros, respectivamente. Se trata de cifras agregadas en función de su porcentaje de participación en los activos. Los principales activos que consolidan por puesta en equivalencia son el 43,23% de 407 ETR (Canadá); el 25% de Heathrow y 50% de los aeropuertos AGS (Reino Unido).

Mercado	2021 (M€)			
	Impuestos pagados ⁽¹⁾		Impuestos recaudados ⁽²⁾	Total (M€)
	Impuesto sobre beneficios	Otros impuestos		
España	44	334	389	767
Reino Unido	3	116	525	644
Australia ⁽³⁾	0	1	3	4
América ⁽⁴⁾	65	32	117	214
Polonia	33	21	69	123
Resto de Europa	12	16	29	57
Otros	0,5	0,5	0	1
TOTAL	158	520	1.132	1.810

Mercado	2020 (M€)			
	Impuestos pagados ⁽¹⁾		Impuestos recaudados ⁽²⁾	Total (M€)
	Impuesto sobre beneficios	Otros impuestos		
España	-2	363	388	749
Reino Unido	-30	151	374	495
Australia ⁽³⁾	0	133	50	183
América ⁽⁴⁾	38	32	55	125
Polonia	39	36	95	170
Resto de Europa	15	10	37	62
Otros (<1%)	0	0	1	1
TOTAL	60	725	1.000	1.785

(1) Impuestos soportados por Ferrovial derivados de su actividad y operaciones, que representan un coste directo (por ejemplo, el Impuesto de Sociedades, el IVA no deducible, el impuesto sobre el trabajo (empleados), los impuestos locales, etc.).

(2) Impuestos recaudados por Ferrovial y pagados a las finanzas públicas por cuenta de terceros (por ejemplo, impuesto sobre el trabajo (empleados), IVA neto, retenciones, etc.).

(3) Incluye Australia y el resto de islas del Pacífico.

(4) Incluye a los Estados Unidos, Canadá, Brasil, Chile, Colombia, México, Perú y Puerto Rico.

CIBERSEGURIDAD

Continuidad del negocio

Los productos y servicios digitales (IT), industriales (OT), conectados (IoT) y la información, son activos estratégicos para Ferrovial de los que son responsables todos los empleados. Se debe garantizar su integridad, confidencialidad y disponibilidad para el óptimo desarrollo de la actividad en todas las líneas de negocio.

100%

Incidentes de seguridad gestionados satisfactoriamente

113.000

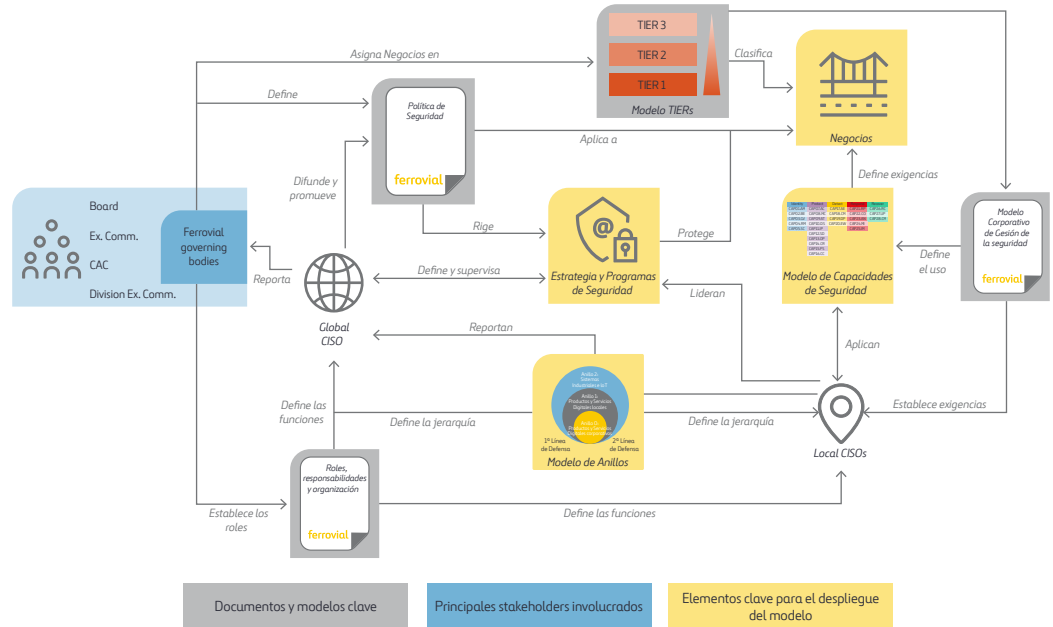
Correos de simulacros de phishing recibidos por empleados

18.543

Usuarios únicos incluidos en simulacros de phishing

14.000

SMS enviados en campañas de smishing



La compañía cuenta con una estructura organizativa óptima, un modelo de seguridad robusto y se ha dotado de unos recursos que garantizan la integridad de sus activos.

ORGANIZACIÓN Y LIDERAZGO DE CIBERSEGURIDAD

Ferrovial ha designado la figura de *Global Chief Information Security Officer* (CISO), dotándole de una estructura organizativa y de los recursos necesarios para implementar el programa de Ciberseguridad (seguridad). Asimismo, cada unidad de negocio y compañía filial cuenta con la figura de *Local CISO*.

El órgano dinamizador en materia de seguridad es el Comité Global de Ciberseguridad, que permite dar seguimiento y continuidad al desarrollo del programa de seguridad. Además, hay una Comunidad Global de Ciberseguridad, integrada por todos los profesionales de seguridad en las unidades de negocio y compañías filiales, así como sus diferentes responsables de IT.

La Dirección de Ciberseguridad reporta en los diferentes órganos de gobierno de Ferrovial. El *Global CISO*, reporta periódicamente dentro del Comité de Dirección de Ferrovial y en los Comités de Dirección de las divisiones, informando generalmente sobre la estrategia y el programa de seguridad, además de los principales riesgos y amenazas de seguridad.

Con carácter periódico, el *Global CISO* reporta en el Consejo de Administración proporcionando información acerca de la estrategia y del programa de seguridad, los principales riesgos y amenazas de seguridad a los que se enfrenta Ferrovial y cómo están siendo gestionados. También debe participar en la Comisión de Auditoría y

Control bajo demanda de ésta proporcionando información sobre la estrategia y el programa de seguridad, sobre el nivel de control interno, sobre los principales riesgos y amenazas de seguridad y cómo están siendo gestionados.

Desde 2019, la Dirección de Ciberseguridad está impulsando un nuevo plan estratégico aprobado por el Comité de Dirección de Ferrovial, que se espera esté completado a lo largo de 2022.

MODELO DE SEGURIDAD

Ferrovial cuenta con una Política de General de Ciberseguridad, aprobada por el CEO, de aplicación a todas las unidades de negocio y compañías filiales. Se estructura en torno a un conjunto de principios y objetivos que soportan la estrategia de negocio de Ferrovial.

Se implementa mediante el Modelo de Seguridad basado en organización, personas, procesos y tecnologías, formalizado en un Cuerpo Normativo de Seguridad que toma como referencia las mejores prácticas del mercado, destacando el NIST CSF y el estándar ISO 27001 (Ferrovial está certificado desde 2012).

Está basado en un conjunto de capacidades de seguridad fundamentadas en los principios del NIST CSF: Identificar, Proteger, Detectar, Responder y Recuperar todos los activos necesarios para poder realizar la actividad de negocio de Ferrovial.

El Modelo de Ciberseguridad sigue el principio de mejora continua ISO 27001 (*Plan, Do, Check, Act*). La estrategia se implementa mediante un programa que comprende capacidades de seguridad y proyectos que habilitan nuevas capacidades o mejoran las existentes. Se

revisa de forma periódica por parte de los órganos de gobierno de Ferrovial y se toman como referencia los resultados de las auditorías y revisiones, el cumplimiento de los KGI y KPI de seguridad o nuevas amenazas de ciberseguridad.

Ferrovial ha adaptado su estrategia y capacidades de seguridad para responder a las amenazas surgidas en torno a la pandemia de la COVID-19, tales como la proliferación de ataques de *phishing*, de campañas de desinformación, de ataques a empleados y colaboradores trabajando en remoto, etc. Dicha situación ha requerido potenciar las arquitecturas *Zero-Trust* ya existentes y ha fomentado la rápida adopción de modelos SASE (*Secure Access Service Edge*) y capacidades avanzadas de monitorización y correlación XDR (*Extended Detection & Response*).

CULTURA DE SEGURIDAD

Ferrovial aspira a conseguir que los empleados y colaboradores se conviertan en la primera línea de defensa ante ciberamenazas, apoyando la generación de una cultura de seguridad. Se ha desplegado el programa de concienciación en materia de seguridad “Ser consciente, te hace seguro”, que comprende diversas iniciativas como la formación obligatoria en materia de seguridad y otras acciones formativas (presenciales u online), noticias y píldoras en la intranet y a través del correo; campañas preventivas y sistemáticas contra *phishing*, *ransomware*, o *CEO fraud*, así como simulacros de *phishing*, *vishing* y *smishing*. Tras los simulacros, se mide el nivel de riesgo de sufrir este tipo de ataques y se identifica qué usuarios hay que concienciar y sensibilizar en base a los resultados obtenidos.

Cabe destacar que los empleados de la Dirección de Ciberseguridad cuentan con objetivos específicos en materia de seguridad dentro de su evaluación anual de desempeño.

CUMPLIMIENTO

Dentro de la Dirección de Ciberseguridad existe un área de Cumplimiento de seguridad. Se encarga de la identificación de la legislación aplicable y los requisitos de seguridad necesarios para garantizar el cumplimiento articulado a través del Modelo de Seguridad.

Sin carácter enumerativo, las normas más relevantes cubiertas por el Modelo de Seguridad son el Reglamento General de Protección Datos (RGPD y LOPDGD), el Sistema de Control Interno de la Información Financiera (SCIIF), la Directiva NIS, el Modelo de Prevención de Delitos tipificados en el Código Penal, el Esquema Nacional de Seguridad (ENS) y la ISO 27001. Cuando se identifican nuevas normas, o modificaciones en los requisitos de las ya identificadas, se actualiza el Modelo de Seguridad. Además, se han establecido programas específicos de cumplimiento en materia de protección de datos, el Código Penal, el SCIIF y la ISO 27001.

La Dirección de Ciberseguridad vela por el cumplimiento de los requisitos de seguridad definidos en los pliegos, licitaciones y contratos en los diferentes negocios.

DETECCIÓN, CORRELACIÓN Y CIBERINTELIGENCIA DE AMENAZAS

Ferrovial dispone de dos SOC (*Security Operations Center*) que proporcionan cobertura a los eventos que tienen lugar en sus *data center*, perímetros, puestos de trabajo y entornos *cloud*. Estos servicios actúan cuando reciben alertas generadas por las herramientas SIEM (*Security Information and Event Management*), al detectar los eventos de seguridad definidos por la Dirección de Ciberseguridad.

Se dispone de capacidades de ciberinteligencia que proporcionan información sobre los actores de amenaza y sus técnicas y herramientas, permitiendo el despliegue de controles para evitar ataques exitosos. Además, hay acuerdos formales de colaboración con las agencias nacionales e internacionales de ciberseguridad con las que se comparte y recibe información relacionada con amenazas y ciberincidentes.

RESPUESTA ANTE CIBERATAQUES

Ferrovial dispone de un procedimiento de gestión de incidentes basado en la Guía Nacional de Notificación y Gestión de Ciberincidentes (INCIBE-CERT) y el estándar ISO/IEC 27035, cuya operativa (respuesta, contención y erradicación) está formalizada mediante un conjunto de políticas y *playbooks*.

El proceso incorpora las lecciones aprendidas de los diferentes eventos e incidentes gestionados. Es de especial importancia la identificación de *IoCs* (*Indicators of Compromise*) y de TTPs (*Tactics, Techniques & Procedures*) para mejorar los mecanismos de protección y detección.

RESILIENCIA Y CIBERRESILIENCIA

Ferrovial dispone de Planes de Contingencia y Planes de Recuperación para responder y recuperarse ante eventos disruptivos. El Protocolo de Gestión de Crisis involucra a diferentes direcciones y áreas dentro de Ferrovial, conforme a los protocolos establecidos para cada una de ellas. Los planes de respuesta y recuperación ante incidentes y eventos disruptivos son probados de forma periódica.

Además, la compañía cuenta con una póliza de seguro ciber que cubre ante eventuales eventos disruptivos y ciberincidentes que puedan acontecer en el contexto de la actividad de negocio.

VERIFICACIÓN EXTERNA Y ANÁLISIS DE VULNERABILIDAD

Ferrovial somete a revisiones continuas su Modelo de Seguridad para identificar aspectos de mejora y vulnerabilidades. Con carácter anual se realizan diferentes auditorías y revisiones de seguridad entre las que destacan:

- Auditorías asociadas a la certificación ISO 27001.
- Auditorías de seguridad en el contexto de la auditoría de EEFF (ITGC e ITCC).
- Auditorías realizadas por la función de Auditoría Interna (Tercera Línea de Defensa).
- Revisiones de seguridad ad-hoc conforme a planificación anual (*Red Team*, *Pentesting*, etc.)
- Ejercicios recurrentes de *Compromise Assessment* combinado con *threat hunting*.
- Revisiones de vulnerabilidades en *data center*, puesto de trabajo, en perímetros y en entornos *cloud*.
- Revisiones de vulnerabilidades en el código fuente.
- Revisiones de seguridad de los proveedores (*Vendor Risk Management*).
- Revisión del *rating* de ciberseguridad de Ferrovial.
- Participación en ciberejercicios nacionales.
- Simulaciones de crisis.
- Campañas de valoración del Modelo de Seguridad.

La Dirección de Ciberseguridad agrupa, asigna, planifica y realiza el seguimiento de la implementación de los diferentes planes de acción que surgen como resultado de las evaluaciones, revisiones y auditorías.

4





Riesgos

4

Riesgos



110 Cultura preventiva
111 Principales Riesgos



RIESGOS

Cultura preventiva

Una cultura de riesgos arraigada en todas las divisiones favorece la prevención de amenazas y facilita la consecución de los objetivos de la compañía.

Ferrovial cuenta con una Política de Control y Gestión de Riesgos, aprobada por el Consejo de Administración, en la que se establece el marco general de actuación para el control y la gestión de riesgos de diversa naturaleza que el equipo gestor pueda encontrarse en la consecución de los objetivos de negocio, así como el riesgo aceptable y el nivel de tolerancia por factor riesgo. El Consejo establece y revisa periódicamente el apetito al riesgo. La última actualización se produjo en julio de 2021.

GESTIÓN EFICAZ DEL RIESGO. FERROVIAL RISK MANAGEMENT

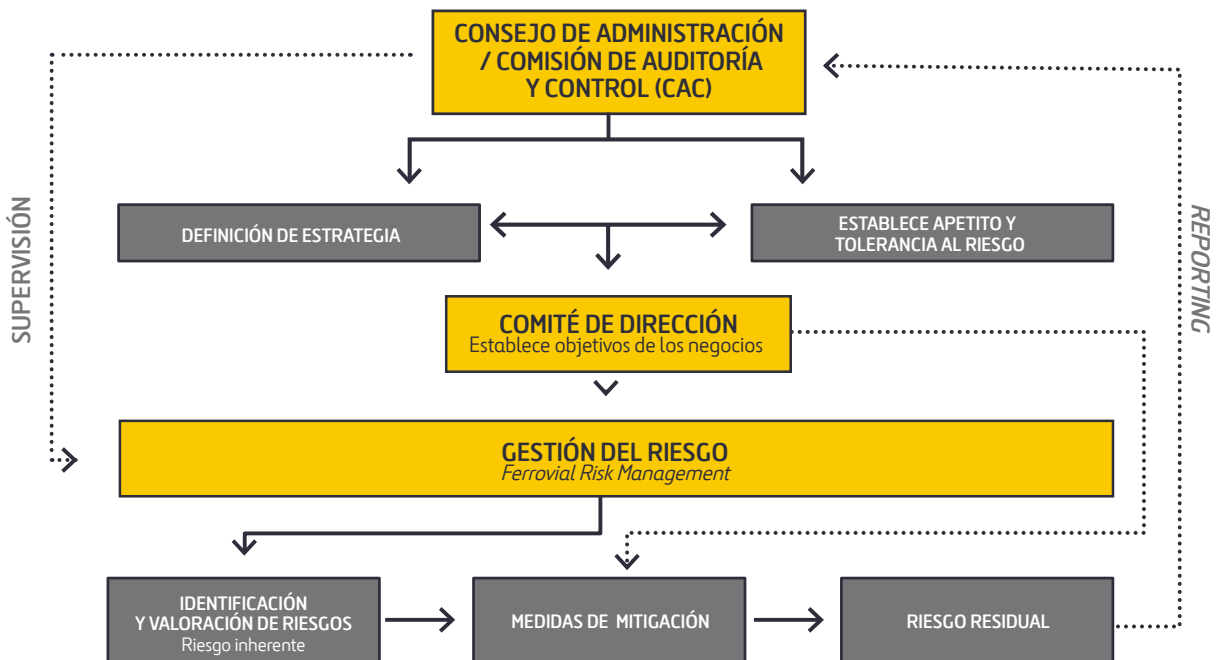
La compañía dispone de un proceso de identificación y valoración de riesgos, denominado *Ferrovial Risk Management (FRM)*, gestionado por la Dirección de Cumplimiento y Riesgos, impulsado por el Comité de Dirección e implantado en todas las áreas de negocio de la empresa,

bajo la supervisión periódica de la Comisión de Auditoría y Control del Consejo de Administración.

Mediante la aplicación de una métrica común, el proceso permite identificar con antelación los eventos de riesgo y valorarlos en función de su probabilidad de ocurrencia y de su posible impacto sobre los objetivos empresariales, incluida la reputación corporativa. De esta forma, Ferrovial puede tomar las medidas de mitigación más idóneas según la naturaleza del riesgo.

Para cada evento de riesgo identificado se realizan dos valoraciones: una inherente, anterior a las medidas específicas de control implantadas para mitigar el riesgo, y otra residual, después de implantar medidas específicas de control.

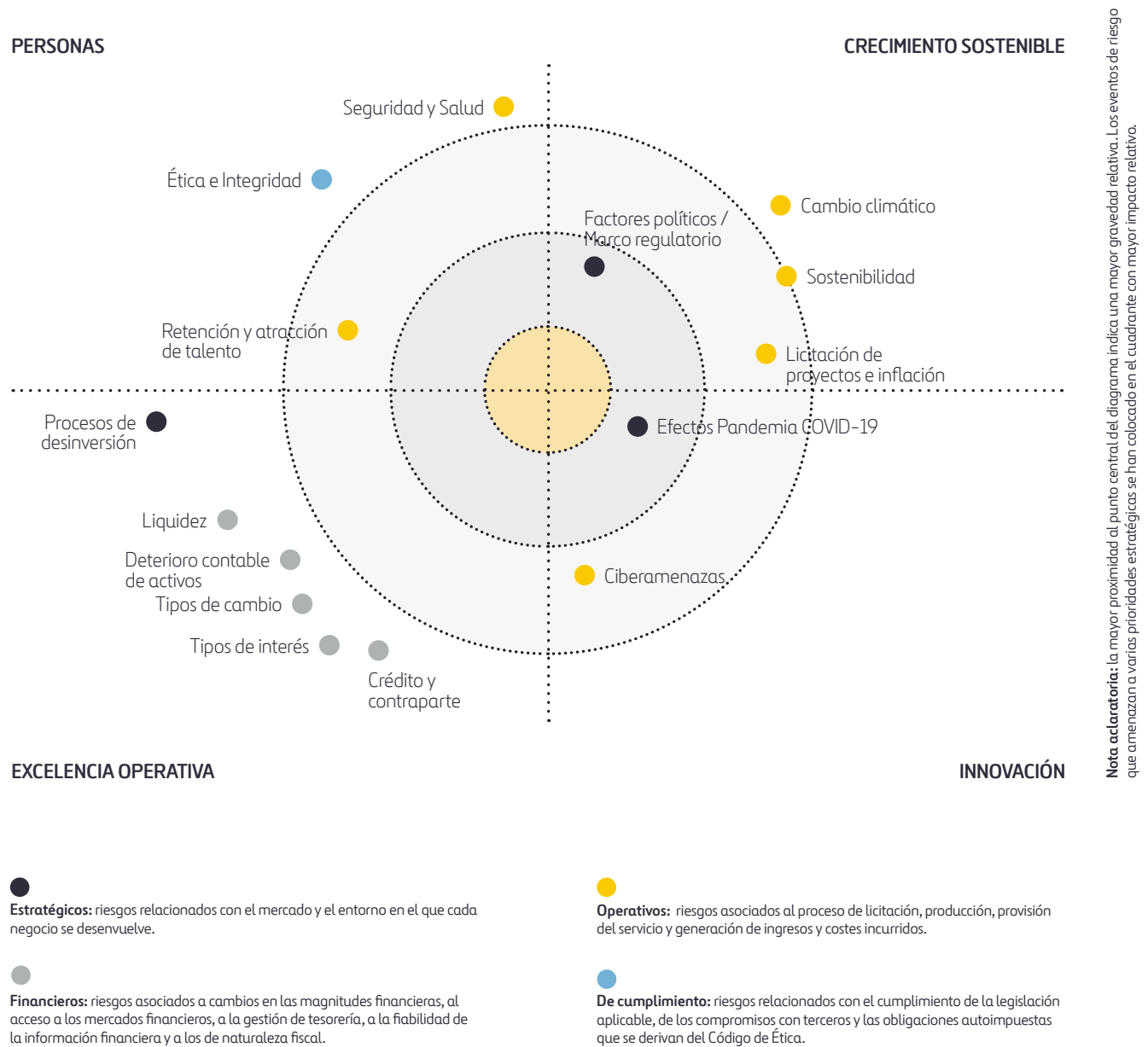
FERROVIAL RISK MANAGEMENT



Principales Riesgos

La gestión sobre la identificación, evaluación, mitigación y seguimiento de los riesgos se realiza de forma independiente por la Dirección de Compliance y Riesgos bajo la supervisión de la Comisión de Auditoría y Control del Consejo de Administración.

El gráfico muestra los eventos de riesgo más relevantes que amenazan la ejecución de la estrategia corporativa de Ferrovial.



A continuación, se describen los eventos de riesgo más relevantes, su potencial impacto y las principales medidas de control implantadas para mitigar su impacto y/o su probabilidad de ocurrencia.

Evento de Riesgo	Descripción	Impacto Potencial	Medidas de Control
Efectos Pandemia COVID-19	<p>La recuperación económica se está viendo lastrada por las nuevas mutaciones y el desigual ritmo de vacunación. Todo ello arroja incertidumbre sobre las expectativas de recuperación de la movilidad a niveles pre-covid.</p> <p>Por otro lado, la pandemia está provocando una aceleración en la tendencia hacia la digitalización en la interacción social (teletrabajo, comercio electrónico, etc), con impacto potencial en los patrones de movilidad y, por tanto, en el rendimiento y valor de las infraestructuras que opera Ferrovial.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Daños a la integridad de los empleados. • Impacto negativo en la valoración de los activos. • Tensiones de liquidez. • Potencial incumplimiento de <i>covenants</i> financieros. • Reducciones de márgenes y flujos en los proyectos de infraestructura en operación. • Reducción de oportunidades de negocio (retrasos en procesos de licitación). 	<ul style="list-style-type: none"> • Medidas de protección de seguridad y salud de los empleados, siguiendo las recomendaciones de las autoridades sanitarias y gestionadas por el Comité de seguimiento COVID-19. • Medidas para preservar la liquidez a corto/medio plazo. • Negociación de <i>waivers</i> financieros con acreedores. • Análisis y estudio de tendencias de movilidad a medio plazo, así como revisión de escenarios y alternativas.
Factores Políticos/ Marco regulatorio	<p>En algunos de los mercados en los que Ferrovial opera, la recuperación tras la pandemia viene marcada por movimientos políticos y sociales, en algunos casos proteccionistas, que podrían provocar cambios regulatorios que afectasen, a la gestión de los activos y al desarrollo de futuros proyectos.</p> <p>La negociación del próximo periodo regulado del aeropuerto de Heathrow puede impactar en el valor del activo.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Cumplimiento de los planes de negocio. • Reducción de los procesos de licitación de proyectos en los que Ferrovial dispone de ventajas competitivas (P3). • Impacto en los flujos del proyecto y en su liquidez a corto/medio plazo. • Incremento de la carga fiscal de la empresa. 	<ul style="list-style-type: none"> • Monitorización constante de los procesos regulatorios y legislativos que pudieran afectar a las actividades. • Seguimiento de los movimientos políticos al objeto de anticipar posibles impactos. • Participación activa en las negociaciones de los nuevos marcos de regulación.
Ciberamenazas (ver sección ciberseguridad, páginas 104 y 105)	<p>En un entorno económico altamente digitalizado e interconectado el riesgo de ciberamenazas ha crecido de forma exponencial en los últimos años, incrementándose los ataques contra empresas y activos críticos (Disrupción de Activo, Phishing, Robo de Identidad Digital, etc.)</p> <p>En este contexto, las infraestructuras están expuestas a las amenazas existentes en el ciberespacio (mafias, agencias gubernamentales hostiles, <i>hacktivistas</i>, <i>insiders</i>, etc.) pudiendo impactar en la normal operación de los activos, en su capacidad para generar el valor esperado y en la reputación de la Compañía.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Degradación o imposibilidad de la operación de los activos. • Pérdida económica por los costes de recuperación de la actividad. • Sanciones por incumplimientos regulatorios y/o contractuales. • Afectación en el plan de negocio con la consiguiente reducción de valor del activo. • Daños en la reputación corporativa y en la ventaja competitiva comprometiendo potenciales oportunidades de negocio. • Pérdida o robo de know-how y/o propiedad intelectual e industrial. 	<ul style="list-style-type: none"> • Modelo Global de Seguridad, basado en NIST CSF e ISO 27002, certificado ISO 27001. Auditado anualmente. • Capacidades y controles de seguridad basados en políticas, personas, tecnologías y procesos que implementan el modelo de seguridad. • Evaluación periódica de capacidades y controles de seguridad. • Existencia de un Comité y una Comunidad Global de Ciberseguridad integrada por todas las BUs y filiales, como palanca para el despliegue de capacidades de seguridad. • Coberturas de seguro con cobertura ante ciber incidentes de diversa índole. • Establecimiento de acuerdos formales de colaboración con Agencias Nacionales e Internacionales de Ciberseguridad.
Retención y atracción de talento	<p>El incremento de la demanda de mano de obra cualificada en las zonas geográficas (USA, UK y otros países occidentales) en las que se concentra la actividad de operación y construcción de infraestructuras de transporte dificulta la atracción y retención del talento, lo que podría impactar la competitividad de la compañía.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Pérdida de oportunidades de negocio por falta de personal idóneo. • Incumplimiento de compromisos con clientes (plazo, calidad, etc.). • Reducción de márgenes por incremento de costes. 	<ul style="list-style-type: none"> • Plan de identificación y potenciación del talento en la organización. • Potenciar la atracción de talento local • Plan de sucesión de puestos claves. • Medidas de adaptación al nuevo entorno laboral.

Licitación de proyectos e inflación	<p>Ferrovial participa en procesos de licitación de grandes proyectos de infraestructura altamente competitivos y con largos periodos de maduración que requieren un adecuado estudio de precios y plazos, disponibilidad de suministradores fiables, así como la elección de socios idóneos con la suficiente capacidad técnica y económica.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Incumplimiento de las expectativas de crecimiento. • Reducción de márgenes en la ejecución de los proyectos. • Incumplimientos contractuales con clientes e imposición de penalizaciones y sanciones. • Daños a la reputación corporativa. 	<ul style="list-style-type: none"> • Implantación de mejoras en los procesos de estudio y licitación de proyectos. • Procedimiento de aprobación de inversiones, por el que se evalúan y ponderan los riesgos más relevantes para cada proyecto. • <i>Hedging</i> de precios de materias primas. • Potenciación de los acuerdos con suministradores previos a la adjudicación. • Negociación de cláusula de revisión de precios con clientes.
	<p>El riesgo de comisión de errores de estudio y de elección de socios y suministradores puede afectar los objetivos de rentabilidad y crecimiento establecidos.</p>		
	<p>Por otro lado, la tensión inflacionaria que actualmente está experimentado el mercado de materias primas a nivel mundial agrava el riesgo de cumplimiento de las expectativas de rentabilidad previstas de rentabilidad previstas.</p>		
Sostenibilidad (ver sección Medio Ambiente, páginas 92-94)	<p>Tanto los reguladores como el resto de <i>stakeholders</i> demandan que los objetivos empresariales de las organizaciones sean sostenibles, tanto desde un punto de vista medioambiental como social, estando dispuestos a penalizar a las empresas que no cumplan con sus expectativas.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Empeoramiento de condiciones de financiación de proyectos. • Penalización de la empresa por parte de potenciales inversores. • Pérdida de posicionamiento en índices de Sostenibilidad. • Daños a la reputación corporativa. 	<ul style="list-style-type: none"> • El Plan Estratégico <i>Horizon 24</i> centrado en la promoción, construcción y gestión de infraestructuras sostenibles. • Presencia en varios de los índices de sostenibilidad más reconocidos internacionalmente, entre otros: <i>Dow Jones Sustainability Index</i>, <i>FTSE4Good</i>, <i>Vigeo</i> y <i>ISS ESG</i>.
	<p>Una desalineación entre la estrategia de la empresa y las expectativas de los <i>stakeholders</i> en el ámbito de la sostenibilidad comprometería el cumplimiento de los objetivos de crecimiento e inversión de Ferrovial.</p>		
Seguridad y Salud (ver sección Seguridad y Salud, páginas 80-81)	<p>La naturaleza de las actividades de Ferrovial comportan el riesgo de accidentes que pueden poner en peligro seguridad y salud de las personas (empleados, clientes, etc) y además puede causar daños en las operaciones de la compañía.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Daños físicos a empleados y terceros. • Impactos operacionales por interrupción en las operaciones. • Responsabilidad civil/penal. • Daños a la reputación corporativa. 	<ul style="list-style-type: none"> • Implantación de sistemas de seguridad y salud (adaptados con medidas anti COVID19). • Implantación de una estrategia de seguridad y salud y • Formación continuada para empleados. • Plan de auditoría de los sistemas de gestión . • Coberturas de responsabilidad civil y profesional.
	<p>El actual contexto de pandemia mundial implica un riesgo adicional en la seguridad y salud de los empleados y en la continuidad de las operaciones.</p>		
Cambio Climático (ver sección Medio Ambiente, páginas 92-94)	<p>Exposición a riesgos físicos y transaccionales en la actividad de Ferrovial derivados del cambio climático. Por un lado, los eventos climáticos extremos pueden afectar a las infraestructuras y al desarrollo de la actividad y, por otro, las tendencias globales para reducir las causas y consecuencias derivadas del cambio climático pueden conllevar efectos económicos (como el incremento del coste de las materias primas), regulatorios, tecnológicos y/o reputacionales.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Interrupción de operaciones por daños físicos a las infraestructuras. • Disminución de la productividad en condiciones climáticas extremas. • Aumento de las primas de cobertura. • Incremento de los costes operacionales debido a: subidas de precios de las materias primas, aumento de tasas a los combustibles fósiles, pago por emisiones producidas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Proceso de identificación y valoración de los riesgos asociados al cambio climático a los que Ferrovial se puede ver expuesto con el objeto de anticiparlos para poner en marcha programas de remediación y adaptación al nuevo entorno. • Herramientas de control y monitorización.

Ética e integridad (ver sección Integridad, páginas 88-89)	Ferrovial está expuesta a la comisión de actos por parte de sus empleados o colaboradores que puedan suponer un incumplimiento de los principios exigidos de integridad, transparencia y respeto a la legalidad y a los derechos humanos.	<ul style="list-style-type: none"> Responsabilidad penal de la persona física y jurídica. Reducción de oportunidades de negocio por incumplimiento de requerimientos éticos. Daños a la reputación corporativa. Impacto económico procedente de sanciones. 	<ul style="list-style-type: none"> Programa de Cumplimiento destinado a la prevención de actos contrarios a la ética e integridad. Sistema de prevención penal y antisoborno certificado (UNE-ISO 19601 y ISO 37001). Plan de formación específico para combatir el delito y en concreto la corrupción.
Riesgos Financieros (Ver sección Riesgos, páginas 110-114)	Los negocios del Grupo se ven afectados por los cambios en variables financieras, como los tipos de interés, los tipos de cambio, la inflación, el crédito, o la liquidez.	<ul style="list-style-type: none"> Pérdida de oportunidades por la disminución de la capacidad de financiación de proyectos. Reducción de márgenes netos. 	<ul style="list-style-type: none"> Políticas de gestión de Riesgos Financieros. Análisis y gestión activa de la exposición al riesgo de las principales variables financieras. Análisis de sensibilidad a la variación de las diferentes variables.

RIESGOS EMERGENTES Y EVOLUCIÓN DE LOS PRINCIPALES RIESGOS

Evolución de riesgos significativos durante el ejercicio: ha disminuido el riesgo de desinversión de la División de Servicios, tras haberse consumado la venta en 2021 de parte del negocio (Medio Ambiente de España y Portugal y *Oil & Gas* en Norteamérica) y alcanzado un acuerdo de venta sobre Servicios de Infraestructuras en España. No obstante, la desinversión en el resto de los negocios de Ferrovial Servicios continúa su curso en Reino Unido y Chile.

Por otra parte, gracias al proceso *Ferrovial Risk Management*, también se identifican, valoran y monitorizan los **riesgos emergentes** provocados por agentes externos con un potencial impacto relevante a largo plazo en el negocio. Entre otros destacan los siguientes riesgos:

Evento de Riesgo	Descripción	Impacto Potencial
Protección de la Biodiversidad y del Capital Natural (ver sección Medio Ambiente, páginas 92 y 94)	La degradación de los ecosistemas y el capital natural entraña riesgos operativos, económicos y reputacionales para el desarrollo de las actividades de las empresas. En concreto, Ferrovial podría verse afectada por la pérdida de calidad de ciertos servicios ecosistémicos, tales como la falta de agua o la menor disponibilidad de ciertas materias primas.	<ul style="list-style-type: none"> Reducciones de márgenes y flujos en los proyectos. Reducción de oportunidades de negocio. Pérdida de la licencia para operar y/o paralización de actividades Impacto reputacional. <p>Con objeto de garantizar la gestión responsable de la biodiversidad, la compañía ha desarrollado una metodología y una herramienta interna de cálculo de la deuda del capital natural denominada INCA, basada en la automatización del cálculo del impacto sobre el capital natural y los servicios ecosistémicos.</p>
The great resignation	<p>Los efectos de la pandemia sobre la salud y el bienestar de las personas pueden tener un impacto significativo sobre la disponibilidad de fuerza laboral en el medio/ largo plazo. Tras la experiencia vivida pueden surgir cambios en las motivaciones y expectativas de los trabajadores lo que podría afectar a la disponibilidad de profesionales (principalmente senior y cualificados) para cubrir ciertas posiciones.</p> <p>Se está produciendo un incremento en la tasa de abandono del empleo en comparación a la situación pre-covid en algunas profesiones que de mantenerse a largo plazo y extenderse a otras actividades producirá un efecto inflacionista en posiciones de mando intermedias y de personal cualificado.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Reducción de oportunidades de negocio. Reducción de márgenes en la ejecución de los proyectos. Incremento de tasa de abandono del empleo. <p>La compañía está analizando nuevas medidas de flexibilidad que se adapten a los cambios en las necesidades de los trabajadores.</p>



Thames Tideway Tunnel, Londres, Reino Unido.

5





Gobierno Corporativo



5
Gobierno
Corporativo

120 Gobierno Corporativo
124 Retribuciones
126 Consejo de Administración
130 Comité de Dirección



GOBIERNO CORPORATIVO

Mayor diversidad

El Gobierno Corporativo de Ferrovial persigue garantizar la integridad, entendida como un comportamiento diligente, transparente y responsable con sus accionistas, empleados, clientes y los distintos agentes involucrados en su actividad. La integridad es fundamental para asegurar la consecución de un negocio rentable y sostenible a largo plazo, alineado con la estrategia de la compañía, y para reforzar la confianza que los accionistas y los distintos grupos de interés tienen depositada en ella.

De acuerdo con la legislación mercantil, el Informe Anual de Gobierno Corporativo (IAGC) forma parte de este Informe de Gestión y ha sido formulado por el Consejo de Administración y comunicado a la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV). El IAGC detalla todos los componentes del gobierno corporativo de Ferrovial y es accesible desde www.ferrovial.com.

Como se indica en el IAGC, Ferrovial cumple, total o parcialmente, la mayoría de las recomendaciones del Código de Buen Gobierno de las Sociedades Cotizadas (56 de las 58 que le son de aplicación). La compañía analiza regularmente las mejores prácticas y normativa de buen gobierno en el ámbito nacional e internacional para valorar su aplicación e incorporación a su normativa interna. En este sentido, el Consejo de Administración y la Comisión de Auditoría y Control han sido informados de los cambios introducidos en materia de remuneraciones y gobierno corporativo en la Ley de Sociedades de Capital tras su modificación por la Ley 5/2021, de 12 de abril, por la que se modifica aquella y otras normas financieras en lo que respecta al fomento de la implicación a largo plazo de los accionistas en las sociedades cotizadas.

En materia de gobierno corporativo, el Consejo de Administración ha acordado durante el ejercicio:

- La modificación de su Reglamento para: (i) introducir alguno de los cambios operados en la Ley de Sociedades de Capital por dicha ley 5/2021 (principalmente en materia de operaciones vinculadas); (ii) incluir algunas mejoras de redacción; y (iii) modificar el régimen del deber de lealtad para, entre otras cosas, extender el deber de secreto de los Consejeros a las deliberaciones internas del Consejo.
- La modificación de la Política de Cumplimiento y Buenas Prácticas en Materia Tributaria.
- La modificación de la Política de Control y Gestión de Riesgos.
- La aprobación de una Política de Sostenibilidad, que contiene los valores y principios a observar por todas las sociedades de Ferrovial en los ámbitos medioambiental, social, ético, de responsabilidad fiscal, de innovación o de derechos humanos (entre otros).

ÓRGANOS DE GOBIERNO

El funcionamiento de los órganos de dirección y el proceso de toma de decisiones se describe con detalle en el IAGC, destacando las funciones de la Junta General de Accionistas y el Consejo de Administración como máximos órganos de gobierno de la compañía.

Junta General de Accionistas

De conformidad con los Estatutos Sociales, es el órgano soberano de la Sociedad y tiene competencia para decidir sobre todas las materias que se le hayan atribuido legal o estatutariamente.

La reunión de la Junta General Ordinaria de Accionistas se celebró de forma exclusivamente telemática el 9 de abril de 2021 en segunda convocatoria, al amparo de la normativa excepcional existente al tiempo de su celebración.

Consejo de Administración

Desempeña sus funciones con unidad de propósito e independencia de criterio, dispensa el mismo trato a todos los accionistas que se hallen en la misma posición y se guía por el interés social, entendido como la consecución de un negocio rentable y sostenible a largo plazo, que promueva la continuidad y la maximización del valor económico de la empresa.

Está compuesto por 12 miembros (cumpliendo así la recomendación 13 del Código de Buen Gobierno), lo que facilita un funcionamiento eficaz y participativo. Su reelección se produce cada 3 años, frente al máximo de 4 que marca la normativa societaria. Ello permite que los accionistas validen cada poco tiempo su gestión.

EVALUACIÓN EXTERNA DEL CONSEJO

7

años consecutivos

DERECHOS DE VOTO EN PODER DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

28,42%

LEAD DIRECTOR

1

Consejero Coordinador

INDEPENDIENTES

66,67%

de los Consejeros (ocho de un total de doce miembros)

REELECCIÓN CONSEJEROS

Cada 3 años

Asuntos tratados en el Consejo de Administración

Aualmente, a propuesta de su Presidente, el Consejo de Administración elabora un programa de fechas y asuntos a tratar en cada una de las reuniones previstas para el ejercicio siguiente, sin perjuicio de otras cuestiones que puedan surgir a lo largo del año. Se detallan a continuación los principales asuntos examinados en 2021 (además de los ya comentados anteriormente en materia de gobierno corporativo):

- Información financiera periódica.
- Situación de la tesorería del grupo.
- Sistema de control interno de la información financiera.
- Junta General Ordinaria de Accionistas (convocatoria, propuesta de acuerdos, informes).
- Reporte de las divisiones de negocio y áreas corporativas.
- Presupuesto anual y revisiones del Presupuesto del ejercicio en curso.
- Seguridad y salud e impacto en los empleados de la COVID-19

- que se revisa en cada sesión del Consejo.
- Políticas fiscales durante el ejercicio.
- Estrategia.
- Operaciones.
- Garantías otorgadas por las sociedades matrices del Grupo.
- Eficacia del programa de cumplimiento normativo.
- Tecnología y ciberseguridad.
- Innovación y digitalización.
- Sostenibilidad (sometiendo a la Junta General la aprobación del Plan de Reducción de Emisiones y aprobando el Informe de Estrategia Climática del ejercicio 2020).
- Acción social.
- Análisis del accionariado y percepción de inversores y analistas.
- Composición del Consejo y de la Alta Dirección.
- Programa Ferroviario Dividendo Flexible.
- Ejecución de dos programas de recompra de acciones para reducir el capital social y en ejecución de sistemas retributivos.
- Adquisición de autocartera.
- Evaluación anual del Consejo y sus Comisiones.
- Remuneración de los Consejeros (incluyendo el sometimiento a la Junta de una Política de Remuneraciones de los Consejeros).

En 2021, el Consejo ha celebrado un total de ocho sesiones, con una duración media aproximada de 5 horas y 30 minutos por reunión (más adelante se exponen datos individualizados de asistencia de los Consejeros a las reuniones del Consejo y sus Comisiones). Adicionalmente, los días 24 y 25 de marzo de 2021 el Consejo de Administración adoptó acuerdos por escrito y sin sesión.

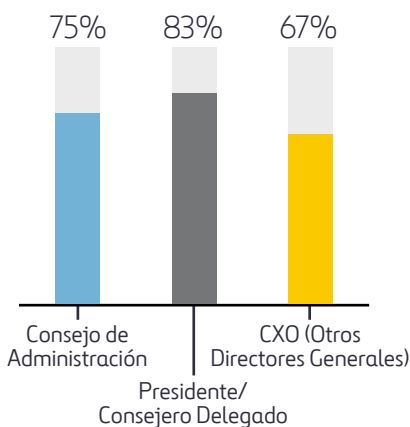
El Consejo evalúa anualmente su funcionamiento y el de sus Comisiones, contando para ello, por séptimo año consecutivo, con el apoyo de un consultor externo de reconocido prestigio. Como resultado del ejercicio de evaluación, el Consejo convino seguir en la línea de su participación en la definición de la estrategia; incrementar el foco en la sostenibilidad, prestando atención a oportunidades de negocio; y continuar mejorando el control de riesgos.

Comisión Ejecutiva

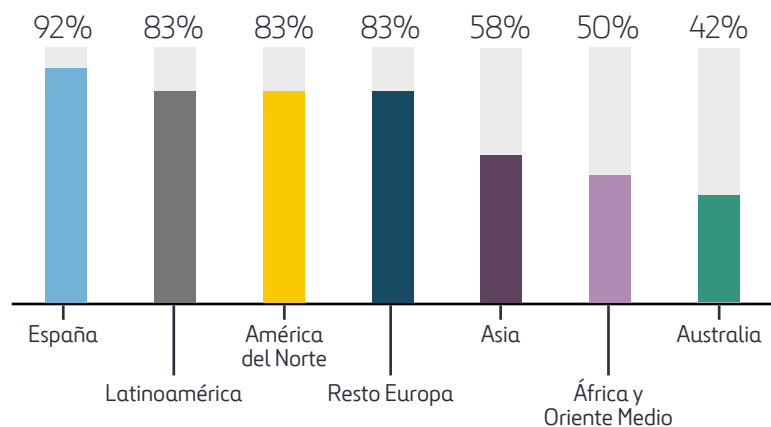
Tiene delegadas todas las facultades del Consejo de Administración, salvo las indelegables legal o estatutariamente. Está compuesta por seis miembros, de los que cuatro son Consejeros Externos, siendo dos de ellos Independientes. Entre otras funciones, ha dado seguimiento a la información financiera del grupo, a la evolución de los principales indicadores de negocio, al impacto de la COVID-19 en los empleados, así como a la situación de los asuntos más relevantes del ejercicio. Igualmente ha aprobado las operaciones de su competencia en cuanto órgano delegado del Consejo de Administración.

EXPERIENCIA DEL CONSEJO

ANTECEDENTES PROFESIONALES



EXPERIENCIA INTERNACIONAL





Comisión de Auditoría y Control

Está compuesta por cuatro Consejeros Independientes* incluido su Presidente, que han sido nombrados teniendo en cuenta sus conocimientos y experiencia en materia de contabilidad, auditoría y gestión de riesgos financieros y no financieros. Tienen, en su conjunto, los conocimientos técnicos pertinentes en relación con el sector en el que opera la Sociedad. Sus competencias se regulan en los artículos 51 de los Estatutos Sociales y 21 del Reglamento del Consejo de Administración (que recoge las recomendaciones de buen gobierno).

La Comisión ha celebrado durante 2021 cinco reuniones. Las actividades que la Comisión ha llevado a cabo durante el ejercicio se encuentran detalladas en el informe sobre su funcionamiento, publicado en la página web de Ferrovial. La Comisión tiene en cuenta en su actividad y funcionamiento las recomendaciones del Código de Buen Gobierno de las Sociedades Cotizadas y las de la Guía Técnica de la CNMV sobre Comités de Auditoría de Entidades de Interés Público.

Comisión de Nombramiento y Retribuciones

La Comisión está compuesta por cuatro Consejeros Externos**, tres de ellos Consejeros Independientes,

incluido su Presidente. Todos han sido nombrados teniendo en cuenta los conocimientos, aptitudes y experiencia adecuados para el desempeño de las funciones de la Comisión. Sus competencias se regulan en los artículos 52 de los Estatutos Sociales y 23 del Reglamento del Consejo de Administración (que recoge las recomendaciones de buen gobierno).

La Comisión ha celebrado durante 2021 cinco reuniones. Adicionalmente, los días 17 de junio y 19 de octubre adoptó acuerdos por escrito y sin sesión. Las actividades que ha llevado a cabo durante el ejercicio se encuentran detalladas en el informe sobre su funcionamiento, publicado en la página web de Ferrovial (www.ferrovial.com). También existe información detallada sobre la actividad de la Comisión en el ámbito retributivo en el Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros, disponible también en la página web de Ferrovial. La Comisión tiene en cuenta en su actividad y funcionamiento las recomendaciones del Código de Buen Gobierno de las Sociedades Cotizadas y las de la Guía Técnica de la CNMV sobre comisiones de nombramientos y retribuciones.

REPRESENTACIÓN FEMENINA

33,33%

(cuatro mujeres de un total de doce miembros)

COMISIÓN DE AUDITORÍA Y CONTROL

100%

independiente (4 consejeros con tal categoría)

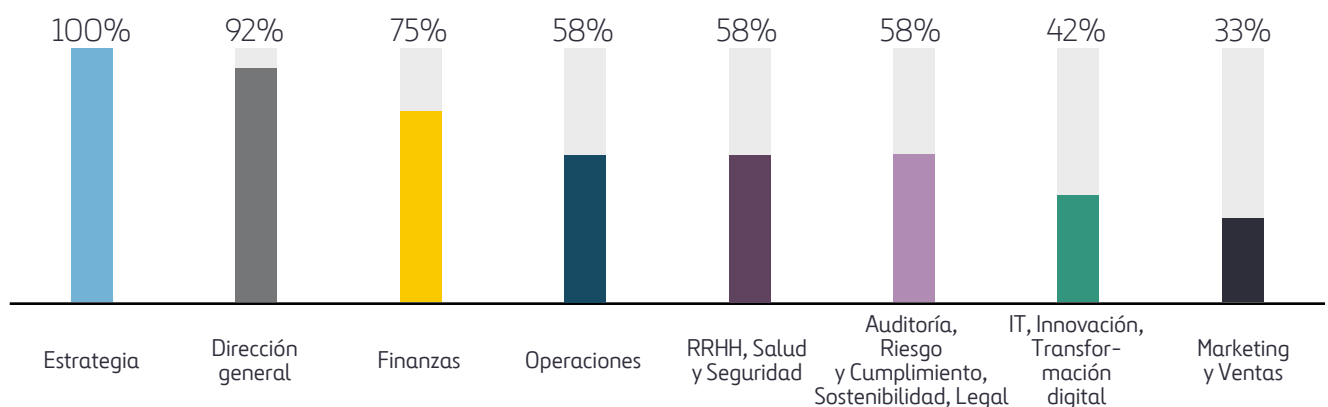
COMISIÓN DE NOMBRAMIENTOS Y RETRIBUCIONES

75%

independiente (3 de los 4 consejeros tienen esta categoría)

EXPERIENCIA DEL CONSEJO

ÁREAS FUNCIONALES



* D^a Alicia Reyes forma parte de la misma desde el 16 de diciembre de 2021.

** D. Gonzalo Urquijo forma parte de la misma desde el 16 de diciembre de 2021.

CARGO	Presidente	Vicepresidente	Consejero Delegado	Vocal	Vocal	Vocal	Vocal	Vocal	Vocal	Vocal	Vocal	Vocal	Vocal
	RAFAEL DEL PINO	ÓSCAR FANJUL	IGNACIO MADRIDEJOS	MARÍA DEL PINO	JOSÉ FERNANDO SÁNCHEZ-JUNCO	PHILIP BOWMAN	HANNE SØRENSEN	BRUNO DI LEO	JUAN HOYOS (Consejero Coordinador)	GONZALO URQUIJO	HILDEGARD WORTMANN	ALICIA REYES	
Consejo de Administración	Ejecutivo	✓		✓									
	Dominical				✓								
	Independiente		✓			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Otros Externos					✓							
Consejo / Comisiones **	Consejo de Administración	(8/8)	(8/8)	(8/8)	(8/8)	(8/8)	(8/8)	(7/8)	(8/8)	(8/8)	(8/8)	(6/6)	(6/6)
	Comisión Ejecutiva	✓P (6/6)	✓ (6/6)	✓ (6/6)	✓ (6/6)	✓ (6/6)				✓ (6/6)			
	Comisión de Auditoría y Control		✓P (5/5)				✓ (5/5)				✓ (5/5)		✓
	Comisión de Nombramientos y Retribuciones					✓ (5/5)		✓ (5/5)	✓P (5/5)		✓		
Participación en el capital social	% capital directo e indirecto	20,27	0,00	0,01	8,14	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Otros datos	Fecha de primer nombramiento	09/01/1992	31/07/2015	30/09/2019	29/09/2006	03/12/2009	29/07/2016	05/04/2017	25/09/2018	02/10/2019	19/12/2019	06/05/2021	06/05/2021
	Nacionalidad	ESPAÑOLA	ESPAÑOLA	ESPAÑOLA	ESPAÑOLA	ESPAÑOLA	AUSTRIANA	DANESA	PERUANA	ESPAÑOLA	ESPAÑOLA	ALEMANA	ESPAÑOLA
	Cargos como consejero en otras entidades cotizadas	0	1	0	0	0	2	4	1	0	2	1	1
	Edad	63	72	56	65	74	69	56	64	69	60	55	50

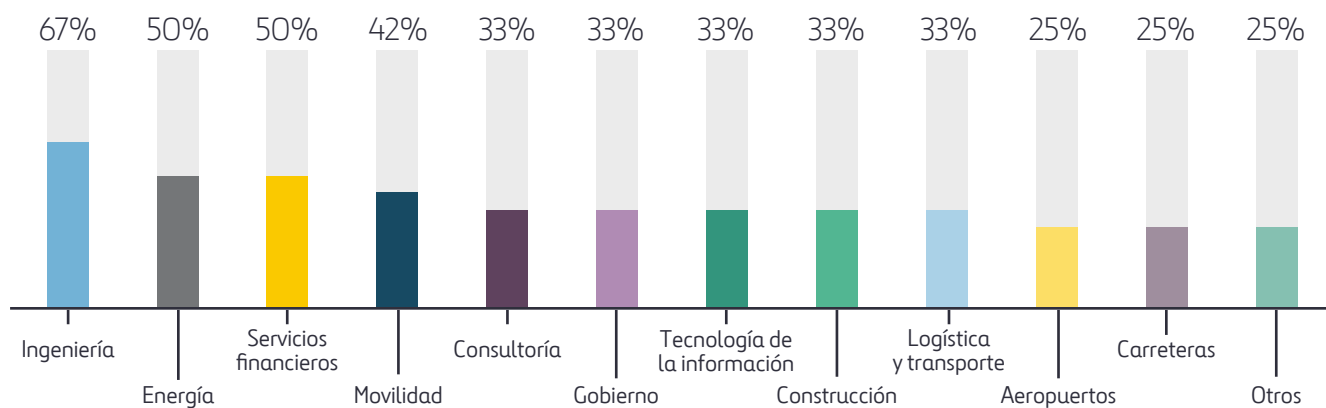
P: Presidente de la Comisión Ejecutiva, Presidente de la Comisión de Auditoría y Control y Presidente Comisión de Nombramientos y Retribuciones.

* Información actualizada a febrero de 2022.

** Las cifras entre paréntesis reflejan la asistencia de cada Consejero a las reuniones del Consejo y sus Comisiones.

EXPERIENCIA DEL CONSEJO

INDUSTRIAS

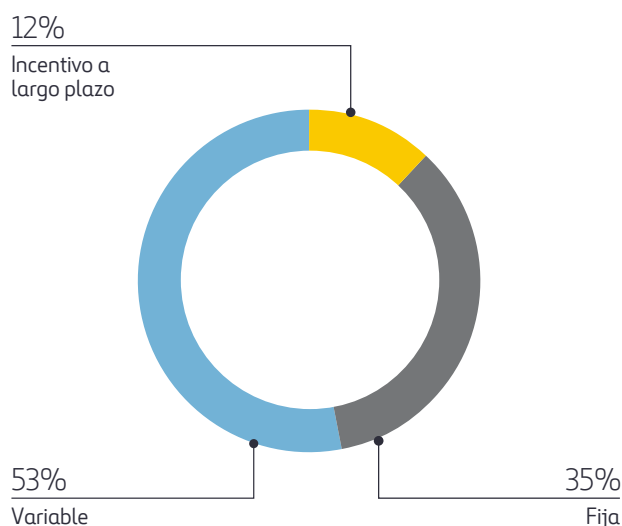


RETRIBUCIONES

Creación de Valor

La retribución del Consejo de Administración de Ferrovial se determina en base a las mejores prácticas del mercado, apoyándose en estudios retributivos elaborados por asesores externos, en la normativa interna y en la normativa legal aplicable.

COMPOSICIÓN DE LA RETRIBUCIÓN DEL PRESIDENTE



La Política de Remuneraciones vigente de los Consejeros de Ferrovial se basa en los siguientes principios y criterios:

- Creación de valor a largo plazo, alineando los sistemas retributivos con el Plan Estratégico, los intereses de los accionistas y el resto de grupos de interés y la sostenibilidad a largo plazo.
- Atracción y retención de los mejores profesionales.
- Competitividad externa en la fijación de las remuneraciones con referencias de mercado a través del análisis con sectores y compañías comparables.
- Participación periódica en planes vinculados a la acción y ligados a la consecución de determinadas métricas de rentabilidad.
- Logro responsable de objetivos de acuerdo con la Política de Gestión de Riesgos.
- Mantenimiento de un equilibrio razonable entre los distintos componentes de la retribución fija y variable (anual y largo plazo), que refleje una adecuada asunción de riesgos combinada con el logro de los objetivos definidos.
- Transparencia en la política y en el informe sobre remuneraciones.

RETRIBUCIONES CONSEJEROS EJECUTIVOS (MILES DE €) ¹	FIJA	VARIABLE	PLANES DE ACCIONES	OTROS ²	TOTAL 2021	TOTAL 2020
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	1.500	2.275	490	9	4.274	4.635
Ignacio Madrdejós Fernández ²	1.100	1.283	0	4	2.387	1.751
TOTAL	2.600	3.558	490	13	6.661	6.386

* Retribuciones por su condición de Consejeros Ejecutivos.

(1) Primas seguro de vida.

(2) Durante 2021, se ha imputado a D. Ignacio Madrdejós, la cantidad de 8 miles de € como retribución en especie correspondiente a un coche de empresa.

RETRIBUCIÓN VARIABLE ANUAL DEL PRESIDENTE

RETRIBUCIÓN VARIABLE ANUAL *TARGET*

125%

de la retribución fija

RETRIBUCIÓN VARIABLE ANUAL MÁXIMA

190%

de la retribución fija

RETRIBUCIÓN VARIABLE ANUAL DEL CONSEJERO DELEGADO

RETRIBUCIÓN VARIABLE ANUAL *TARGET*

100%

de la retribución fija

RETRIBUCIÓN VARIABLE ANUAL MÁXIMA

150%

de la retribución fija

COMPONENTES FIJOS

La retribución fija de los Consejeros Ejecutivos se determina atendiendo a las referencias de mercado de un grupo de comparación de 24 empresas nacionales e internacionales de sus mercados de referencia.

COMPONENTES VARIABLES

Solo los Consejeros Ejecutivos tienen atribuidos elementos de componente variable en la remuneración. Está compuesta por una remuneración variable anual y por planes de incentivo a largo plazo.

a) Remuneración variable anual 2021

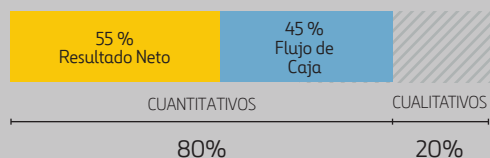
Está vinculada al desempeño individual y a la consecución de objetivos económico-financieros, industriales y operativos concretos, predeterminados, cuantificables y alineados con el interés social y contemplados en los Planes Estratégicos. Todo ello sin perjuicio de la posibilidad de ponderar otros objetivos, en particular, en materia de gobierno corporativo y responsabilidad social corporativa, pudiendo ser de carácter cuantitativo o cualitativo.

El importe objetivo de la retribución variable anual de los Consejeros Ejecutivos, es decir, aquella que se corresponde con un nivel de consecución estándar de los objetivos, es equivalente a un 125% de la retribución fija para el Presidente. Los objetivos cuantitativos tienen asociada una escala que permite recompensar el sobrecumplimiento de objetivos hasta un límite, por lo que la retribución variable anual puede alcanzar hasta un 190% de la retribución fija. Para el Consejero Delegado, D. Ignacio Madrdejós, se ha establecido una retribución variable *target* equivalente a un 100% de la retribución fija y un sobrecumplimiento de objetivos hasta el límite de un 150% de la retribución fija.

Los objetivos cuantitativos se componen de métricas que garantizan el adecuado balance entre los aspectos financieros y operativos de la gestión de la Sociedad. Los objetivos cualitativos están vinculados a la evaluación del desempeño individual de los Consejeros Ejecutivos.

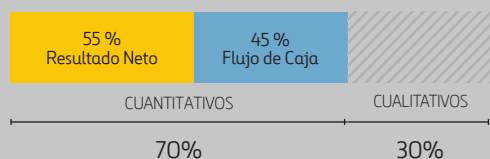
COMPONENTES DE LA RETRIBUCIÓN VARIABLE ANUAL

PRESIDENTE



- Funcionamiento del Consejo y de la Comisión Ejecutiva.
- Plan estratégico.
- Factores ambientales, sociales y de gobierno (ESG):
 - Gobierno Corporativo.
 - Sucesiones.
 - Relaciones Institucionales.

CONSEJERO DELEGADO



- Plan estratégico.
- Factores ambientales, sociales y de gobierno (ESG):
 - Seguridad y salud de los empleados, medido a través de los índices de accidentes de la Sociedad.
 - Impulso a la Innovación y Responsabilidad Social Corporativa-Sostenibilidad.
 - Desarrollo de equipos profesionales que garanticen la estabilidad en la gestión y consecución de los objetivos estratégicos de la organización.
 - Adecuación y seguimiento de los procedimientos vinculados a la asunción de riesgos controlados.
 - Relación con grupos de interés.

Estos objetivos son compartidos en cascada a diferentes miembros de la Alta Dirección. Para una mayor información, consultar el Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros disponible en la página web: www.ferrovial.com.

b) Planes de Incentivo a largo plazo

Los Consejeros Ejecutivos participan en un sistema de retribución variable a largo plazo basado en planes de entrega de acciones. La política retributiva vigente establece un límite del 150 % de la retribución fija como valor del incentivo en el momento de otorgarse.

Se estructuran en ciclos plurianuales (actualmente de tres años) solapados, realizándose asignaciones de unidades cada año, que se convierten en acciones al cabo del final del ciclo (actualmente tres años). Para el plan vigente (periodo 2020-2022), se determinan con el peso relativo de las métricas de la tabla adjunta.

PLAN DE PERFORMANCE SHARES 2020-2022 (Otorgamiento 2021)		% PAGO
FLUJO DE CAJA DE ACTIVIDAD (50%)⁽¹⁾		
Máximo	≥1.932 M€	50%
Mínimo	≤1.126 M€	0%
RETORNO TOTAL PARA EL ACCIONISTA EN COMPARACIÓN CON UN GRUPO DE COMPAÑÍAS (50%)		
Máximo	Posiciones 1 a 3	50%
Mínimo	Posiciones 10 a 18	0%

(1) Se considerará como Flujo de Actividad la suma del Flujo de Operaciones antes de Impuestos y el Flujo neto de Inversión, excluyendo las operaciones de inversión o desinversión no comprometidas a la fecha de inicio del Plan, así como los flujos de operaciones relacionados con dichas inversiones.

REMUNERACIÓN DE LOS CONSEJEROS NO EJECUTIVOS

La retribución de los Consejeros No Ejecutivos viene determinada por una asignación (fija más complementaria) y dietas. Su retribución se sitúa en la mediana de las retribuciones de los consejeros no ejecutivos del Ibex 35.

La normativa interna de Ferrovial establece que la retribución de los Consejeros Externos será la necesaria para remunerar convenientemente la responsabilidad y la dedicación que el cargo exija, sin comprometer su independencia.

Las fórmulas retributivas, consistentes en la entrega de acciones, opciones, instrumentos referenciados al valor de la acción o vinculados al rendimiento de la Sociedad se limitarán a los Consejeros Ejecutivos.

Nueva Política de Remuneraciones de Consejeros

Entre otras cuestiones, y con ánimo de reforzar el alineamiento con las recomendaciones de Gobierno Corporativo, la Junta General de Accionistas aprobó, en su reunión celebrada el pasado 9 de abril de 2021, una nueva Política de Remuneraciones de Consejeros entre los que se incluía una nueva redacción para las cláusulas de tenencia de acciones, cláusulas de reducción y recuperación, e incentivos especiales para la contratación de candidatos externos.

REMUNERACIÓN DE LA ALTA DIRECCIÓN

RETRIBUCIONES DE LA ALTA DIRECCIÓN (MILES DE EUROS)	2021	2020
Retribución fija	5.636	5.317
Retribución variable	5.033	3.657
Plan de entrega de acciones vinculado a objetivos	1.494	4.528
Otros ⁽¹⁾	48	47
Otros ⁽²⁾	6.990	2.291
TOTAL	19.201	15.840

(1) Primas seguro de vida/Consejos en otras sociedades filiales.

(2) Desvinculación de tres miembros de A. Dirección (cifra sujeta a IRPF) y un bonus de incorporación.

Consejo de Administración*



RAFAEL DEL PINO
Presidente
Ejecutivo y Dominical

- Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos (Universidad Politécnica de Madrid, 1981); MBA, MIT Sloan School of Management (1986).
- Presidente de Ferrovial desde 2000 y Consejero Delegado desde 1992. Presidente de Cintra entre 1998 y 2009.
- Miembro del MIT Energy Initiative's External Advisory Board y el MIT Sloan European Advisory Board. También forma parte del *International Advisory Board* de IESE y es miembro de la Real Academia de Ingeniería.
- Ha sido Consejero de Zurich Insurance Group, Banesto y Uralita. También ha sido miembro de MIT Corporation y de Harvard Business School European Advisory Board.

Otra información: D. Rafael del Pino tiene una participación de control en el accionista Rijn Capital B.V.



ÓSCAR FANJUL
Vicepresidente
Externo Independiente

- Consejero de Ferrovial desde 2015.
- Vicepresidente de Omega Capital. Consejero de Marsh & McLennan Companies. Patrono del Centro de Estudios Monetarios y Financieros (Banco de España), del Aspen Institute (España) y de la Fundación Norman Foster.
- Ha sido Presidente fundador y Consejero Delegado de Repsol; Presidente de Hidroeléctrica del Cantábrico; Presidente no ejecutivo de NH Hoteles y de Deoleo; Vicepresidente no ejecutivo de Holcim; Consejero de Acerinox, Unilever, BBVA, London Stock Exchange y Areva.



MARÍA DEL PINO
Externa Dominical

- Licenciada en Ciencias Económicas y Empresariales (Universidad Complutense de Madrid); PDD por el IESE.
- Consejera de Ferrovial desde 2006. Presidenta de la Fundación Rafael del Pino. Representante persona física de Menosmares, S.L., que ocupa los cargos de Presidenta/Vicepresidenta del Consejo de Administración de Casa Grande de Cartagena, S.A.U. de forma rotatoria y de Vicepresidenta del Consejo de Administración de Pacto Gestión, SGILC, S.A.U. Miembro del Patronato Princesa de Asturias.
- Ha sido miembro del Consejo Rector de la Asociación para el Progreso de la Dirección y patrono de la Fundación Codespa y de la Fundación Científica de la Asociación Española contra el Cáncer.

Otra información: D^a. María del Pino es socia mayoritaria, así como Presidenta y Consejera Delegada del accionista Menosmares, S.L.



IGNACIO MADRDEJÓS
Consejero Delegado
Ejecutivo

- Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos (Universidad Politécnica de Madrid); MBA por la Universidad de Stanford.
- Consejero Delegado de Ferrovial desde 2019.
- Ha sido Presidente Regional de CEMEX Estados Unidos; Presidente Regional de CEMEX Norte de Europa; responsable global de las áreas de Energía, Seguridad y Sostenibilidad de CEMEX; Presidente de CEMEX España; y Consejero Delegado de CEMEX Egipto. Anteriormente trabajó en McKinsey y Agroman. Ha sido asimismo Presidente de OFICEMEN (Agrupación de fabricantes de cemento de España), IECA (Instituto Español del Cemento y sus Aplicaciones) y CEMBUREAU (Asociación Europea del Cemento).

*Información actualizada a febrero de 2022.



**JOSÉ FERNANDO
SÁNCHEZ-JUNCO**

Otro Externo

- Ingeniero Industrial (Universidad Politécnica de Barcelona). Graduado ISMP en Harvard Business School. Cuerpo Superior de Ingenieros Industriales del Estado.
- Consejero de Ferrovial desde 2009. Consejero de Cintra entre 2004 y 2009.
- Presidente Honorario de Grupo Maxam; Presidente de la Fundación Maxam y miembro del Patronato del Museo de la Minería y la Industria.
- Ha sido Presidente ejecutivo de Grupo Maxam; Director General de Industrias Siderometalúrgicas y Navales y Director General de Industria del Ministerio de Industria y Energía; Consejero de Dinamia, Uralita y Duro Felguera.

PHILIP BOWMAN



Externo Independiente

- Licenciado con honores en Ciencias Naturales por la Universidad de Cambridge; Máster en Ciencias Naturales por la Universidad de Cambridge; Miembro

del Institute of Chartered Accountants in England & Wales.

- Consejero de Ferrovial desde 2016.
- Presidente no ejecutivo de Tegel Group Holdings Limited, Sky Network Television Limited y Majid Al Futtaim Properties; Consejero no ejecutivo de su sociedad matriz, Majid Al Futtaim Holding LLC y de su sociedad vinculada Majid Al Futtaim Capital LLC; y Consejero no ejecutivo de Kathmandu Holdings Limited y de Better Capital PCC.
- Ha sido Presidente de Potrero Distilling Holdings, Coral Eurobet y Liberty; Presidente no ejecutivo de The Munroe Group (UK); Consejero Delegado de Smiths Group, Scottish Power y Allied Domecq; Consejero de Burberry Group, Berry Bros. & Rudd, Scottish & Newcastle Group, Bass, British Sky Broadcasting Group y Coles Myer.



HANNE SØRENSEN
Externo Independiente

- Máster (MSc) en Economía y Administración de Empresas por la Universidad de Aarhus (Dinamarca).
- Consejera de Ferrovial desde 2017.
- Consejera no ejecutiva de Holcim, Sulzer, Tata Motors, Tata Consulting Services y Jaguar Land Rover Automotive Plc y sus filiales.
- Ha sido Consejera Delegada de Damco y Maersk Tankers; Directora Comercial de Maersk Line; y Directora de Finanzas para la región de Asia de Maersk Line (Grupo A.P. Moller-Maersk). Ha sido asimismo Presidenta de ITOPF, Vicepresidenta de Hoegh Autoliners y Consejera de Delhivery, Axcel e INTTRA.



BRUNO DI LEO

EXTERNO INDEPENDIENTE

- Licenciado en Administración de Empresas por la Universidad Ricardo Palma y título de posgrado de la Escuela Superior de Administración de Negocios, ambos en Lima (Perú).
- Consejero de Ferrovial desde 2018.
- Consejero no ejecutivo de Cummins y de Taiger. Miembro del Consejo Consultivo Internacional del Instituto de Estudios Superiores de la Empresa (IESE) en España y del Consejo Consultivo del Centro Deming de Columbia Business School.
- Ha desarrollado su carrera profesional en el grupo multinacional IBM. Ha sido Vicepresidente Senior de IBM Corporation; Vicepresidente Senior de Mercados Globales; Director General de la División de Mercados en Expansión; Director General de Servicios Globales de Tecnología para el Suroeste de Europa y Presidente para el Noreste del continente europeo; Director General de IBM Latinoamérica y Director General de IBM Brasil.



JUAN HOYOS
Externo Independiente /
Consejero Coordinador

- Licenciado en Ciencias Económicas (Universidad Complutense de Madrid); Máster en Administración de Empresas (MBA), Finanzas y Contabilidad por Columbia Business School.
- Consejero de Ferrovial desde 2019.
- Consejero de Inmoglaciari y Gescobro.
- Ha sido Presidente, Socio Director de McKinsey & Company Iberia y Miembro del Consejo de Accionistas de McKinsey & Company a nivel mundial; Vicepresidente Ejecutivo de Estrategia, Marca y Marketing de Banco Santander Brasil; Presidente Ejecutivo de Haya Real Estate; y Consejero de Banco Santander Chile y Banco Santander Méjico.



GONZALO URQUIJO
Externo Independiente

- Licenciado en Ciencias Económicas y Políticas por la Universidad de Yale (Estados Unidos). Máster en Administración de Empresas (MBA) por el Instituto de Empresa (Madrid).
- Consejero de Ferrovial desde 2019.
- CEO de Talgo; Consejero de Gestamp Automoción; Presidente de la Fundación Hesperia; miembro del Patronato de la Fundación Princesa de Asturias.

- Ha sido Presidente de Abengoa y de ArcelorMittal España; miembro de la dirección general de ArcelorMittal y responsable de los sectores de Productos Largos, Acero Inoxidable, Tubos, Mercados Emergentes; Director General Financiero y responsable del sector de Distribución de Arcelor; Director General Financiero de Aceralia Corporación Siderúrgica. Anteriormente trabajó en Citibank y Crédit Agricole. También ha sido Presidente de la Fundación ArcelorMittal y de UNESID (Unión de Empresas Siderúrgicas); Consejero de Aceralia, Atlantica Yield, Aperam, Vocento y otras sociedades.



HILDEGARD WORTMANN
Externa Independiente

- Licenciada en Administración de Empresas (Universidad de Münster, Alemania); MBA por la Universidad de Londres.
- Consejera de Ferrovial desde 2021.
- Miembro del *Board of Management* de Audi AG como Responsable de Ventas y Marketing; miembro del *Board of Management* de Volkswagen AG como Responsable de Ventas; Consejera no Ejecutiva de Volkswagen Financial Services AG y Consejera no Ejecutiva del Supervisory Board de Porsche Holdings.
- Ha sido Vicepresidenta Ejecutiva de Gestión de Producto, Vicepresidenta Ejecutiva de Marca y CEO para la región de Asia-Pacífico del grupo automovilístico BMW; Directora de Marketing de Unilever para Alemania y EE. UU.



ALICIA REYES
Externa Independiente

- Licenciada en Derecho, Económicas y Administración de Empresas (Universidad Pontificia de Comillas de Madrid, ICADE); Doctora (summa cum laude) en métodos cuantitativos y mercados financieros por la misma Universidad.
- Consejera de Ferrovial desde 2021.
- Consejera Independiente de Banco Sabadell y Consejera No Ejecutiva de su filial TSB Bank; Profesora invitada del Instituto de Finanzas y Tecnología en la Facultad de Ingeniería de la University College London (UCL).
- Ha sido CEO para la región EMEA en Wells Fargo Securities; Responsable global de estructuración en la división de banca de inversión y Responsable global de soluciones de seguros y de derivados estratégicos de renta variable en Barclays Capital; *Country Manager* para España y Portugal en Bearn Stearns; *Chief Investment Officer* del fondo de capital riesgo del grupo Abengoa especializado en tecnología (Telecom Ventures). Anteriormente trabajó en Deutsche Bank.

SANTIAGO ORTIZ VAAMONDE
Secretario

- Abogado del Estado (en excedencia); Doctor en Derecho por la Universidad Complutense de Madrid.
- Secretario General y del Consejo de Administración de Ferrovial desde 2009.
- Ha sido socio de Derecho Procesal y Derecho Público en dos reputadas firmas de abogados; Agente del Reino de España ante el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas; profesor de la Escuela Diplomática y de la Universidad Carlos III.

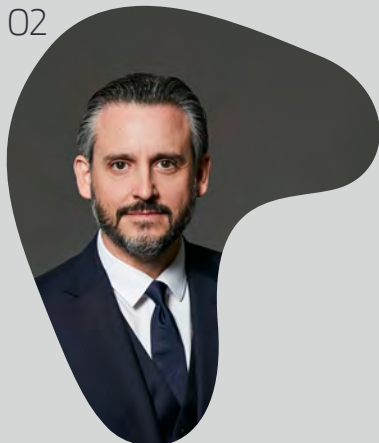


Comité de Dirección

01



02



03



04



05



06



07



08



09



10



1. IGNACIO MADRIDEJÓS Consejero Delegado

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos (Universidad Politécnica de Madrid); MBA por la Universidad de Stanford. Consejero Delegado de Ferrovial desde 2019. Ha sido Presidente Regional de CEMEX Estados Unidos; Presidente Regional de CEMEX Norte de Europa; responsable global de las áreas de Energía, Seguridad y Sostenibilidad de CEMEX; Presidente de CEMEX España; y Consejero Delegado de CEMEX Egipto. Anteriormente trabajó en McKinsey y Agroman. Ha sido asimismo Presidente de OFICEMEN (Agrupación de fabricantes de cemento de España), IECA (Instituto Español del Cemento y sus Aplicaciones) y CEMBUREAU (Asociación Europea del Cemento).

2. DIMITRIS BOUNTOLOS

Director General de Sistemas de Información e Innovación (CIIO)

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad de Granada. Diplomado en diferentes cursos de alta dirección en Stanford, ESADE e IESE. En su trayectoria como emprendedor cabe destacar su participación como fundador y socio en diferentes *startups* en el sector espacio, drones, *employee experience*, etc. como Zero 2 Infinity, Guudjob, BlueSouth e IllusionBox. Ha asumido diferentes puestos de responsabilidad en Iberia, destacando la dirección de transformación y desarrollo del Hub y la vicepresidencia de Experiencia de Cliente, también ha sido **Chief Digital Officer** en Latam Airlines, consejero senior del **Chief Innovation Officer** de la NASA, en Houston; y de transformación digital para el sector de Viajes, Transporte y Logística en la consultora McKinsey.

3. LUKE BUGEJA

Consejero Delegado de Ferrovial Aeropuertos

MBA en Deakin University y Diploma en Turismo por William Angliss College (ambos en Melbourne). Ha pasado la mayor parte de su carrera en la industria de la aviación y de las infraestructuras aeroportuarias, con experiencia operativa, comercial y financiera en aerolíneas, aeropuertos y gestión de inversiones. Más recientemente, fue socio operativo de Hermes GPE y fue responsable de sus inversiones en transporte. Anteriormente, ocupó cargos ejecutivos senior en OMERS (Ontario Municipal Employees Retirement System), Ontario Airport Investments y Macquarie Bank Limited / MAP Airport. Durante un período de 14 años, ha ocupado altos cargos en Changi Airports International en Singapur y en aeropuertos en London City, Bruselas y Bristol. Cuenta con 16 años de experiencia en el negocio de las aerolíneas, habiendo trabajado en Virgin Blue y Qantas Airways. En mayo de 2021 fue nombrado Consejero Delegado de Ferrovial Aeropuertos.

4. CARLOS CEREZO

Director General de Recursos Humanos

Licenciado en Filosofía por la Universidad Complutense de Madrid, Máster en Dirección de RR.HH. por el CEU y Executive MBA por el Instituto de Empresa. Se incorporó a Ferrovial en el año 2006, ocupando desde 2015 el puesto de director de Recursos Humanos y Comunicación de Ferrovial Servicios. Con

anterioridad fue Director de Desarrollo Corporativo de RR.HH. y director de RR.HH. de Corporación. En 2020, fue nombrado Director General de Recursos Humanos. Antes de su incorporación a la compañía, desempeñó diversos puestos de responsabilidad en el ámbito de la consultoría de RR.HH. en IBM y en PWC.

5. IGNACIO GASTÓN

Consejero Delegado de Ferrovial Construcción

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad de Cantabria y MBA por la London Business School. Se incorporó a Ferrovial en 1995 y durante su carrera profesional ha ocupado distintos cargos de responsabilidad en las divisiones de Construcción y Servicios. En 2003 se incorporó a Amey, pasando en 2007 a ocupar la posición de Director de Ferrovial Construcción en el Reino Unido. En 2013 fue nombrado Director General de Ferrovial Servicios España, posición que ocupó hasta ser elegido Consejero Delegado de Ferrovial Construcción en noviembre de 2018.

6. ERNESTO LÓPEZ MOZO

Director General Económico-Financiero

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad Politécnica de Madrid y MBA por The Wharton School de la Universidad de Pensilvania. En octubre de 2009 fue nombrado Director General Económico-Financiero de Ferrovial. Anteriormente ocupó diversos cargos directivos en el Grupo Telefónica, JP Morgan y Banco Santander. Trabajó en Obra Civil antes de obtener el título MBA. Miembro del IFRS Advisory Council (2013-2015). Es Vicepresidente de la Comisión de Auditoría y Control y miembro del Consejo de Administración de Aegon España, S.A.

7. GONZALO NIETO

Consejero Delegado de Infraestructuras Energéticas y Movilidad

Licenciado en Física por la Universidad Complutense de Madrid y MBA por Stern School of Business, (New York University). Se incorporó al departamento de Desarrollo de Negocio de Ferrovial Servicios en 2004. Desempeñó funciones en varias compañías de la división gestionando y desarrollando negocios en varios países de Europa, América y Oriente Medio. Antes de su incorporación a la compañía, trabajó en McKinsey y Merrill Lynch. En octubre de 2021 fue nombrado CEO de Ferrovial Infraestructuras Energéticas y Movilidad.

8. SANTIAGO ORTIZ VAAMONDE

Secretario General

Abogado del Estado (en excedencia); Doctor en Derecho por la Universidad Complutense de Madrid. Secretario General y del Consejo de Administración de Ferrovial desde 2009. Ha sido socio de Derecho Procesal y Derecho Público en dos reputadas firmas de abogados; Agente del Reino de España ante el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas; profesor de la Escuela Diplomática y de la Universidad Carlos III.

9. MARÍA TERESA PULIDO

Directora General de Estrategia Corporativa

Licenciada en Economía por Columbia University y MBA por MIT Sloan School of Management. Ha desarrollado su carrera en Estados Unidos, España y Venezuela. En 2011 se incorporó a Ferrovial como Directora de Estrategia Corporativa. Anteriormente ocupó diversos cargos en Banca en Citi, Deutsche Bank, Bankers Trust, Wolfensohn y en consultoría en McKinsey. Desde 2014 es miembro del Consejo de Administración de Bankinter, desde 2006 es parte del MIT Sloan Executive Board (EMSAEB) y del Consejo de la Fundación Eugenio Mendoza.

10. ANDRÉS SACRISTÁN

Consejero Delegado de Cintra

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad Politécnica de Madrid, Andrés Sacristán se unió a Cintra en 2001. Comenzó su carrera en la compañía en la división de aparcamientos donde tras varias posiciones fue Director de Desarrollo, pasando posteriormente al área de autopistas de Cintra, ocupando el cargo de Director de Operaciones de Eurolink M4 y posteriormente Director General de la Radial 4 en España. En 2010 fue nombrado Director de España y miembro del Comité de Dirección de Cintra. Tres años después, en 2013, fue nombrado director de Europa, asumiendo además desde 2015 el negocio en los nuevos mercados de Australia y Colombia. En 2017 da el salto a Norteamérica, principal mercado de la compañía. Desde entonces, asume nuevas responsabilidades al ser nombrado Consejero Delegado de la autopista 407 ETR, en Toronto (Canadá). En 2020 Andrés Sacristán inicia una nueva etapa, asumiendo la dirección de Cintra en Estados Unidos, donde la empresa tiene cinco Managed Lanes, sus activos más innovadores. En 2021, es nombrado CEO de Cintra.

6





Evolución previsible en 2022

6

Evolución previsible en 2022



Evolución previsible de los negocios

AUTOPISTAS

Durante 2021 se distribuyeron dividendos por 469 millones de euros, comparado con los 340 millones de euros del año pasado. Respecto al impacto a corto y medio plazo del COVID-19 en los principales activos de autopistas, en la medida que la población ya supera el 80% con la pauta completa de vacunación y no aparezcan nuevas variantes donde los gobiernos impongan restricciones a la movilidad, se espera que los tráficos continúen su recuperación de forma más acelerada. La compañía continuará focalizando sus esfuerzos en maximizar la calidad del servicio prestado optimizando sus ingresos y costes, dentro del marco permitido por los contratos de concesión.

- En **Canadá**, la autopista 407 ETR se ha visto impactada por las restricciones a la movilidad impuestas tras la aparición de nuevas variantes de la COVID-19. A pesar de ello, se han registrado los mayores datos de tráfico en el último trimestre de 2021, desde la aparición de la pandemia. Los vehículos pesados han mostrado una mayor recuperación que los vehículos ligeros, impulsados por el crecimiento del comercio electrónico y la logística. En un entorno de recuperación de los impactos causados por la COVID-19, la 407 ETR continuará trabajando en medidas de optimización y control del coste, sin abandonar el desarrollo de su estrategia de generación de valor para el usuario. La autopista seguirá invirtiendo en *el Data Lab*. para conocer mejor el comportamiento de grupos de usuarios y poder personalizar sus propuestas de valor, así como en la mejora de sus sistemas de gestión de clientes, lo que le permitirá dar una atención más personalizada a través de planes de fidelización y ofertas individualizadas. Gracias a estas inversiones estratégicas, la 407 ETR se encontrará en una posición privilegiada para afrontar los nuevos retos que se avecinan.
- En EE. UU, las Managed Lanes se vieron impactadas por las restricciones a la movilidad derivadas de la pandemia de la COVID-19; sin embargo, la recuperación del tráfico ha sido notable en todos los activos en la medida que esas restricciones se han ido relajando en las diferentes jurisdicciones. Esta evolución del tráfico demuestra la solidez de la solución de las Managed Lanes y la fortaleza económica de los entornos en que opera la compañía, lo que ha permitido mitigar la pérdida de ingresos aprovechando la flexibilidad tarifaria con la que cuentan los contratos de Managed Lanes. Adicionalmente, Cintra seguirá con la ejecución de los proyectos en construcción: I-66 y segmento 3C de NTE35W.
- En **Australia**, Cintra continuará con la gestión de la autopista Toowoomba, abierta al tráfico desde septiembre de 2019. Asimismo, en noviembre de 2021 se abrió en su totalidad al tráfico el proyecto *Western Roads Upgrade* (OSARs).
- En los **demás mercados**, Cintra continuará gestionando los activos que se encuentran en operación, incluyendo la autopista D4R7, en Eslovaquia que abrió en su totalidad en octubre de 2021. Asimismo, completará la apertura al tráfico de varios tramos de la Ruta del

Cacao, en Colombia, y seguirá con la ejecución de la construcción de Silvertown, en Reino Unido.

- A pesar de la venta de las concesiones de Norte Litoral y la prevista de Via do Infante (Algarve), Cintra mantendrá un contrato con el fondo de infraestructuras DIF para la gestión de ambos activos hasta el final de las concesiones.
- En diciembre de 2021, Cintra formalizó la compra del 24,86% de participación de la empresa IRB Infrastructure Developers Ltd y su entrada en el mercado asiático. IRB Infrastructure Developers Ltd cotiza en la Bolsa de Bombay y gestiona alrededor de 24 proyectos y 2.000 kilómetros de autopistas en India.

Además, Cintra continuará su actividad de licitación en las regiones objetivo de la compañía (Norteamérica, Europa, Australia, Colombia, Chile y Perú), enfocándose prioritariamente en proyectos *greenfield* complejos, dado su elevado potencial de creación de valor.

AEROPUERTOS

En 2022 se espera una recuperación parcial del tráfico tras los dos últimos años impactados por la COVID-19, estimando un tráfico de 45,5 millones de pasajeros en Heathrow y de 8,8 millones de pasajeros en AGS. En Heathrow no se espera recuperar los niveles de tráfico de 2019 a lo largo del próximo periodo regulatorio, que finaliza en 2026. En el caso de de AGS, no se espera recuperar el nivel de pasajeros de 2019 antes de 2025. Existe una elevada incertidumbre debido al impacto en los tráficos de decisiones gubernamentales o internacionales que restringen o imposibilitan el flujo de pasajeros por lo que cualquier estimación tendrá que ser revisada de forma periódica.

Heathrow y AGS prepararán las operaciones para el aumento estimado de pasajeros con el objetivo de hacerlo de una manera eficiente y segura.

La estrategia de Vertipuertos de cara al ejercicio 2022, está enfocada en el crecimiento, los procesos de certificación y la creación de un equipo innovador, versátil y con experiencia en los distintos sectores que engloban los vertipuertos.

Desde un punto de vista crecimiento, el éxito se materializará en base al número de terrenos que se consigan alquilar para la operación de vertipuertos y en continuar negociando y estrechando relaciones con las empresas de eVTOL a las que Ferrovial les puede aportar valor a través de sus vertipuertos.

En cuanto a los procesos de certificación, Vertipuertos planea continuar desarrollando una relación fluida con los organismos interestatales y estatales que regulan los espacios aéreos y, de esta manera, asegurarse que la certificación, tanto de los vertipuertos como de los eVTOL sigue por buen cauce.

Ferrovial Aeropuertos no ha distribuido dividendos en 2021. En los próximos años, el pago de dividendos dependerá en gran medida de la duración y evolución futura de la pandemia, el tráfico de pasajeros y la evolución del negocio.

Durante 2022 Ferrovial Aeropuertos seguirá analizado las oportunidades de inversión que surjan a nivel mundial, poniendo especial énfasis en aquellas que se identifiquen como infraestructuras sostenibles con alto valor concesional.

CONSTRUCCIÓN

Las perspectivas para 2022, por mercados, son las siguientes:

En **España** se prevé un nivel de ventas similar a 2021 gracias a la estable evolución de la contratación respecto a años anteriores, con impacto no significativo de la pandemia COVID-19. Igualmente se espera una estabilización en los precios de materiales, así como la implementación de cambios y medidas por parte de las Administraciones Públicas para mitigar los impactos derivados de este efecto. En el medio plazo se espera un impulso en la licitación derivado de la recepción de los fondos europeos *Next Generation*, a lo que se suma la buena dinámica de iniciativas públicas en infraestructuras de transporte y sanitarias.

En **mercados internacionales**, se prevé continuar con la senda positiva de rentabilidad de 2020 y 2021, hasta alcanzar progresivamente el objetivo de 3,5% de EBIT marcado en el Plan Estratégico Horizon 24 para el conjunto de Construcción. Esta consolidación de márgenes tiene como pilares la mejora de los procesos operativos en todas las fases del proyecto y las capacidades técnicas diferenciales de la división de Construcción. Todo ello a pesar de no contar con la aportación positiva de los negocios desinvertidos durante 2021, del esperado incremento de costes de licitación por el elevado volumen de proyectos a licitar y de los impactos de procesos inflacionistas. Sin embargo, se espera menor impacto de los procesos inflacionistas al de los trimestres anteriores debido, tanto al ciclo de licitaciones, como a los mecanismos de control de precios implementados mediante la utilización de análisis estadísticos y modelos predictivos basados en inteligencia artificial para la estimación de costes de ofertas, la firma de contratos de suministro a largo plazo con precio cerrado en aquellos proyectos en los que es posible implementarlo, y la introducción de cláusulas de revisión de precios en los contratos.

- En **EE. UU.** y **Canadá** continuará la favorable inversión en infraestructuras de transporte de las provincias y Estados, apoyada por el Plan de Infraestructuras de Canadá y la reciente aprobación del nuevo Plan de Infraestructuras de EE. UU., *Infrastructure Investment & Jobs Act*, que supondrá un impulso adicional a nivel federal. Asimismo, a medio plazo el pipeline continúa siendo elevado, y se destacan proyectos P3/DBF donde Ferrovial es líder junto a Ferrovial Construcción como constructor. Para 2022 se prevé una ligera reducción en el nivel de ventas debido a la terminación de grandes proyectos como el *Grand Parkway*, y el menor ritmo de ejecución de las nuevas contrataciones como la ampliación de I-35 en San Antonio y de una carretera en el condado de Bibb, también en Texas.

- En **Polonia** la licitación pública mantiene buenas perspectivas gracias a los planes nacionales de inversión de carreteras y ferrocarriles hasta 2025-26. Igualmente, se espera un nivel elevado de asignación de fondos bajo el nuevo marco financiero plurianual de 2021-27 de la UE que garantiza estabilidad futura de la inversión en el país. En 2022 se prevé estabilidad en ventas, manteniendo la estrategia marcada por la mayor selectividad en la contratación, priorizando rentabilidad.
- En el **resto de los mercados europeos** destaca Reino Unido en el que, pese a los retrasos en la licitación derivados del Brexit y de la COVID-19, continúa la promoción de grandes obras de infraestructuras vinculada a la licitación de programas de obra pública. Las ventas en 2022 se verán reducidas debido a la terminación de proyectos como la *Northern Line Extension* de Londres o la autopista D4R7 de Bratislava.
- En **Latinoamérica y otros mercados** como Australia, existe un *pipeline* favorable en el que destacan proyectos concesionales junto a otras divisiones de Ferrovial, y otras obras relevantes de metro y túneles, como el recientemente adjudicado nuevo tramo del Metro de Sidney. Para 2022 se espera un fuerte incremento en el nivel de ventas apoyado en la ejecución de contratos adjudicados en años anteriores.

En resumen, se prevé para 2022 un nivel estable de ventas, con buenas oportunidades de licitación a futuro. Por último, se espera la consolidación de los márgenes de rentabilidad, en términos porcentuales, gracias a la disciplina estratégica de selección de proyectos, a la implementación de medidas de control y mejora de procesos operativos y a la gestión activa en la ejecución de las obras.

NUEVOS NEGOCIOS: INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS Y MOVILIDAD

En Movilidad, la previsión es que en 2022 se esté muy cerca de la normalidad, tras un 2021 todavía muy afectado por la COVID-19. La estrategia de Zity pasa por ampliar su presencia en otras ciudades y MaaS Global prevé crecimiento en Europa y Japón. Además, Ferrovial está explorando otras oportunidades en la transición hacia el vehículo eléctrico y en el ecosistema de movilidad en Norteamérica y Europa.

En Infraestructuras Energéticas, en el área de energías renovables, Ferrovial comenzará la ejecución de proyectos *greenfield* en los mercados principales con un enfoque independiente desde el punto de vista tecnológico. Ferrovial también analizará activamente el mercado en busca de adquisiciones rentables y de valor añadido que le ayuden a impulsar su crecimiento y a transitar por la curva de aprendizaje de manera eficiente. En el ámbito de las líneas de transmisión, la compañía continuará centrándose en la expansión de sus activos, principalmente en Latinoamérica, participando en licitaciones públicas y privadas, aprovechando su presencia actual y acelerando su integración en toda la cadena de valor.

Las capacidades y la experiencia de Ferrovial en la innovación y la creación de valor en las infraestructuras de transporte proporcionan una sólida base para participar, dirigir y adaptarse a los cambios en ambos sectores.






Anexo



Anexo

142	Medidas Alternativas de Rendimiento
146	Gestión de la sostenibilidad
148	Principios de reporte
150	Taxonomía
154	Task Force on Climate Related Disclosures
155	Cuadro de mando
156	Contenidos del estado de información no financiera
160	Indicadores SASB
161	Indicadores GRI standards
169	Anexo a indicadores GRI
186	Glosario de términos
189	Informe de Verificación



Medidas alternativas de rendimiento

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

EBITDA = RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN (RBE)

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

por desinversiones en compañías (corresponde con la cifra reportada en la línea "deterioros y enajenación de inmovilizado").

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

CRECIMIENTO COMPARABLE ("LIKE FOR LIKE GROWTH" LFL)

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

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

AJUSTES POR VALOR RAZONABLE

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

DEUDA NETA CONSOLIDADA

- **Definición:** es el saldo neto de tesorería y equivalentes (incluyendo caja restringida a corto y largo plazo), menos deudas financieras a corto y largo plazo (deuda bancaria y bonos), incluyendo el saldo relativo a derivados por tipo de cambio que cubren tanto emisión de deudas en moneda distinta de la moneda de la sociedad emisora como posiciones de caja con riesgo de cambio. El pasivo por arrendamientos (por la aplicación de la norma NIIF 16) no forma parte de la Deuda Neta Consolidada.
- **Reconciliación:** la reconciliación detallada viene desglosada en el apartado en el apartado 5.2 de Deuda Neta Consolidada de las Cuentas Anuales Consolidadas y en la sección Deuda Neta y Reporting Corporativo del Informe de Gestión.

- **Explicación del uso:** es un indicador financiero utilizado por inversores, analistas financieros, agencias de rating, acreedores y otras partes para determinar la posición de endeudamiento de una compañía. Adicionalmente, se desglosa la Deuda Neta en dos categorías:
 - Deuda neta de proyectos de infraestructuras. Es la deuda asegurada (“ring-fenced”) que no posee recurso para el accionista o con recurso limitado a las garantías otorgadas. Es la deuda correspondiente a las sociedades consideradas Proyecto.
 - Deuda neta ex proyectos. Es la deuda neta del resto de los negocios, incluyendo compañías holding del grupo y del resto de negocios que no tengan el tratamiento de sociedades Proyecto. La deuda incluida en este cálculo es con recurso, y es, por lo tanto, la medida utilizada por inversores, analistas financieros y agencias de rating para valorar el apalancamiento, fortaleza financiera, flexibilidad y riesgos de la Compañía.
- **Comparativas:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular la deuda neta es el mismo que el año anterior.

LIQUIDEZ EX PROYECTOS

- **Definición:** es la suma de la tesorería y equivalentes ex proyectos y de las líneas de crédito a corto y largo plazo comprometidas no dispuestas al final del periodo que corresponden a créditos concedidos por entidades financieras que podrán ser dispuestos por la Compañía en los plazos, importe y resto de condiciones acordadas en el contrato.
- **Reconciliación:** la reconciliación detallada viene desglosada en el apartado en el apartado 5.2 de Deuda Neta Consolidada de las Cuentas Anuales Consolidadas.
- **Explicación del uso:** es un indicador financiero utilizado por inversores, analistas financieros, agencias de rating, acreedores y otras partes para determinar la liquidez de la que la compañía dispone para hacer frente a cualquier compromiso.
- **Comparativas:** la compañía no presenta comparativas de años anteriores por no considerar relevante la información.
- **Coherencia:** se establece por primera vez el criterio para explicar la liquidez del Grupo.

CARTERA

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

los contratos del año actual al saldo de la cartera de contratos de finales del año anterior, restando, posteriormente, los ingresos reconocidos en el año actual.

- **Reconciliación:** la cartera se presenta en las secciones Principales cifras de las secciones Servicios y Construcción del Informe de Gestión. No hay ninguna medida financiera comparable en NIIF. Sin embargo, se proporciona una conciliación con la cifra de ventas de construcción detallada en la Nota 4.4 Información relativa a saldos de balance de contratos con clientes y otros desgloses relativos a la NIIF 15 de las Cuentas Anuales Consolidadas. Dicha conciliación se realiza en base a que el valor de cartera de una obra determinada se compone del valor de contratación de la misma menos la obra ejecutada, la cual es el principal componente de la cifra de ventas. La diferencia entre la obra ejecutada y la cifra de ventas de Construcción reportada en los Estados Financieros de Ferrovial se debe a que en la última se añaden los ajustes de consolidación suplidos, venta de maquinaria, ingresos por confirming y otros ajustes. Adicionalmente a las adjudicaciones y a la obra ejecutada, también impacta sobre el movimiento entre la cartera a origen (correspondiente al ejercicio anterior) y la cartera final (del ejercicio en curso), el impacto por tipo de cambio de las adjudicaciones realizadas en el pasado en moneda distinta al euro, las rescisiones (se da si hay finalización anticipada de un control), o los movimientos por cambio de perímetro, tal y como se muestra en las tablas al final del presente documento.
- **Explicación del uso:** La Dirección cree que la cartera es un indicador útil respecto a los ingresos futuros de la compañía, ya que la cartera para una obra determinada será la venta final de dicha obra menos la obra ejecutada neta a origen.
- **Comparativas:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular la cartera es el mismo que el año anterior.

VARIACIÓN DEL FONDO DE MANIOBRA

- **Definición:** es la medida que explica la conciliación entre el RBE y el flujo de caja operativo antes de impuestos. Proviene de la parte del resultado bruto no convertible en efectivo principalmente por cambios en el saldo de deudores y deudas comerciales.
- **Reconciliación:** en la Nota 5.3 Flujo de caja de las Cuentas Anuales Consolidadas, la compañía proporciona una reconciliación entre la variación del capital circulante recogido en el Balance (ver descripción en Sección 4 Capital Circulante de las Cuentas Anuales Consolidadas) y la variación del fondo de maniobra mostrado en el Estado de Flujos de Caja.
- **Explicación del uso:** la variación del fondo de maniobra refleja la capacidad de la compañía para convertir el Resultado bruto de explotación antes de impuestos en caja. Es el resultado de las actividades de la compañía relacionadas con la gestión de existencias, cobro de clientes y pagos a proveedores. Es útil para usuarios e inversores porque permite medir tanto la eficiencia como la situación financiera a corto plazo de la compañía.
- **Comparativas:** la compañía presenta comparables de años anteriores.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular la variación del fondo de maniobra es el mismo que el año anterior.

RETORNO TOTAL PARA EL ACCIONISTA

- **Definición:** es la suma de los dividendos recibidos por el accionista, la revalorización/depreciación de las acciones y otros pagos como entrega de acciones o planes de recompra.
- **Reconciliación:** el retorno total para el accionista se presenta en la sección de la acción del apartado 1.1. del Informe de Gestión. No hay ninguna medida financiera comparable en NIIF.
- **Explicación del uso:** es un indicador financiero utilizado por inversores y analistas financieros, para evaluar el rendimiento que los accionistas han recibido a lo largo del año a cambio de su aportación en capital de la empresa.
- **Comparativas:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular el retorno al accionista es el mismo que el año anterior.

INVERSIÓN GESTIONADA

- **Definición:** la inversión gestionada se presenta en la sección de Autopistas dentro del apartado 1.2. del Informe de Gestión. Durante la fase de construcción es el valor total de la inversión a realizar. Durante la fase de explotación, este importe se incrementa por la inversión adicional. Los proyectos se incluyen una vez firmado el contrato con la Administración correspondiente (cierre comercial), fecha en la que se dispone normalmente de unas condiciones de financiación provisionales que se confirman con posterioridad tras el cierre financiero. Para todos los proyectos, incluyendo los que se integran por puesta en equivalencia, se considera el 100% de inversión, con independencia de la participación de Ferrovial. Los proyectos se excluyen con criterios homogéneos a la salida del perímetro de consolidación.
- **Reconciliación:** La inversión gestionada a cierre de diciembre de 2021 asciende aproximadamente a 22,4 miles de millones de euros (20,8 miles de millones de euros en 2020), y comprende 26 concesiones en 9 países. El desglose de la inversión gestionada por tipo de activo es la siguiente:
 - Proyectos modelo Activo Intangible CINIIF 12 (en explotación), 11.056 millones de euros (7.133 millones de euros a 31 de diciembre de 2020). La inversión gestionada corresponde con el saldo de inversión bruta en estos proyectos incluida en la tabla del apartado 3.3.1 de las Cuentas Anuales Consolidadas excepto por los compromisos futuros de inversión y ajustes de valor razonable: 10.527 millones de euros de I-66, NTE, NTE35W, LBJ e I-77 incluidos en Autopistas USA (5.553 millones de euros en 2020). Adicionalmente se incluyen 713 millones de euros en España (principalmente Autema) y 391 millones de euros de Azores, incluidos en Resto Autopistas.

- Proyectos modelo Activo Intangible CINIIF 12 (en construcción), no existe actualmente ningún proyecto.
- Proyectos modelo Cuenta a Cobrar CINIIF 12: no existe actualmente ningún proyecto.
- Consolidación por puesta en equivalencia, 11.130 millones de euros (13.625 millones de euros a 31 de diciembre 2020). Incluye proyectos tanto en explotación como en construcción que se integran por puesta en equivalencia, como 407ETR y Extensiones 4.582 millones de euros de inversión gestionada al 100% (4.182 millones de euros a 31 de diciembre 2020). En el estado consolidado de situación financiera estos proyectos se integran en el epígrafe de Inversiones en asociadas, por lo que no es posible conciliar la inversión con el saldo de balance.
- **Explicación del uso:** es un dato utilizado por la Dirección para indicar el tamaño de la cartera de activos que gestiona.
- **Comparativas:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular la inversión gestionada es el mismo que el año anterior.

RESULTADOS PROPORCIONALES

- **Definición:** los resultados proporcionales de Ferrovial se calculan de la siguiente manera:
 - Divisiones de infraestructuras (Autopistas y Aeropuertos): los resultados proporcionales de los proyectos de infraestructuras se calculan como la contribución a los resultados consolidados en función del porcentaje de participación que ostenta Ferrovial en dichos proyectos, independientemente del criterio de consolidación utilizado.
 - Resto de divisiones: los resultados proporcionales incluyen las mismas cifras que la cuenta de resultados consolidada, por considerarse que la diferencia de aplicar el método de consolidación proporcional no sería relevante.

Esta información se prepara para las ventas y para el resultado bruto de explotación.

- **Reconciliación:** la reconciliación entre las cifras totales y las cifras proporcionales viene desglosada en el Anexo proporcionado en la web.
- **Explicación del uso:** los resultados proporcionales pueden resultar útiles para inversores y analistas financieros con el objeto de entender cuál es el peso real de las diferentes divisiones del grupo en los resultados operativos del mismo, especialmente teniendo en cuenta el peso que tienen en el valor del grupo determinados activos consolidados por puesta en equivalencia como la autopista 407 ETR en Toronto y el aeropuerto de Heathrow. Es un indicador que presentan otros competidores con participaciones significativas en proyectos de infraestructura consolidados por puesta en equivalencia.
- **Comparativas:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.

- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular los resultados proporcionales es el mismo que el año anterior.

IMPACTO COVID-19

- **Definición:** El impacto de la COVID-19 en los negocios de Ferrovial se ha estimado teniendo en cuenta las siguientes premisas para cada una de ellas:
 - Negocios de Infraestructuras (Autopistas y Aeropuertos). El impacto de la COVID-19 se ha estimado con la caída del tráfico resultante de comparar los volúmenes del presente ejercicio con los del mismo periodo del año 2019 (pre-pandemia). En términos de flujo de caja, se ha considerado como la reducción de dividendos de proyectos de infraestructuras, al compararlos con los recibidos en el año 2019 (pre-pandemia).
 - Divisiones de Construcción y Servicios. Las actividades realizadas por Construcción y Servicios apenas se han visto afectadas por la pandemia durante el 2021.
- **Reconciliación:** se ha incluido un desglose de los impactos en los negocios de infraestructuras en la nota 1.2 de las Cuentas Anuales Consolidadas.
- **Explicación del uso:** Ferrovial incluye el impacto de la COVID-19 para proporcionar una medición más fiable de la rentabilidad recurrente de sus negocios de infraestructuras, teniendo en cuenta que esta se encuentra afectada por el impacto no recurrente directamente relacionado con la pandemia.
- **Comparativas:** Al igual que en el año 2020, la comparativa se realiza frente al ejercicio 2019 (pre-pandemia).
- **Coherencia:** El criterio utilizado para calcular el impacto del Covid-19 en los negocios de infraestructuras es coherente con el del año anterior. En las divisiones de Construcción y Servicios no se ha realizado dicho cálculo al no haberse visto apenas afectadas.

Gestión de la sostenibilidad

Ferrovial entiende la sostenibilidad y la responsabilidad corporativa (RC) como un compromiso voluntario pero imprescindible para participar en el desarrollo económico, social y medioambiental de las comunidades donde opera. La Política de RC se fundamenta en los principios del Pacto Mundial y en acuerdos y resoluciones internacionalmente aceptados relacionadas con la materia. Corresponde al Consejo de Administración de Ferrovial velar por que se cumplan estos principios que voluntariamente ha asumido la compañía. La política está disponible en www.ferrovial.com.

El contenido del presente documento constituye un informe en sí mismo de la Política de Sostenibilidad. Este ofrece a sus grupos de interés datos pormenorizados sobre los instrumentos de apoyo de la política para hacer efectivo su cumplimiento; la Estrategia de Sostenibilidad, formulada en el Plan Estratégico de Sostenibilidad; y las prácticas concretas en materia de sostenibilidad y RC, que se mencionan en sus apartados correspondientes.

COMITÉ

El Comité de Sostenibilidad lo preside el Director de Sostenibilidad y está compuesto por representantes de las áreas de negocio (Autopistas, Aeropuertos, Construcción, Infraestructuras Energéticas y Movilidad) y de las áreas corporativas (Recursos Humanos, Secretaría General, Seguridad y Salud Laboral, Riesgos e Innovación, Responsabilidad Social Corporativa, Estrategia y Relación con Inversores). Con carácter anual, el presidente del comité reporta al Consejo de Administración.

El Comité de Sostenibilidad constituye el nexo entre las áreas de negocio y la corporación con la Alta Dirección, informando sobre los avances y resultados, y proponiendo acciones hacia el Comité de Dirección, así como transmitiendo hacia el resto de la compañía la aprobación de las propuestas y resultados.

El objetivo principal de este comité es definir el Plan Estratégico de Sostenibilidad y velar por su seguimiento. Sus funciones se pueden resumir en las siguientes:

- Diseñar, actualizar y, en su caso, mejorar la Estrategia de Sostenibilidad.
- Supervisar y evaluar el desempeño de la compañía en el ámbito de la sostenibilidad a partir de indicadores y planes de acción establecidos.
- Proponer grupos de trabajo sobre asuntos específicos.
- Compartir buenas prácticas de cada una de las áreas en asuntos de sostenibilidad.
- Proporcionar información para divulgar sobre sostenibilidad (tanto interna como externa).
- Analizar y evaluar las tendencias de sostenibilidad, así como los nuevos riesgos y oportunidades de negocio.

PLAN ESTRATÉGICO

El Plan Estratégico es la herramienta indispensable para garantizar que la RC y la sostenibilidad son efectivas en el cumplimiento de su misión y contribuye al desarrollo del negocio, la generación de confianza entre sus grupos de interés y el cumplimiento de los objetivos en el medio y largo plazo.

El Comité de Sostenibilidad ha impulsado el nuevo Plan, *Sustainability Strategy 2030*, elaborado teniendo en cuenta las principales macro-tendencias globales, el entorno regulatorio y normativo (Agenda 2030 de Naciones Unidas, Cambio Climático y el *European Green Deal*), los principales marcos en materia económico-financiera (*Task Force on Climate-Related Disclosures* (TCFD), *Taxonomy* y el Plan europeo *Next Generation*), los retos de carácter social (nueva agenda urbana, nuevos hábitos de movilidad, efectos post-COVID como el teletrabajo así como el incremento del e-commerce), factores tecnológicos (transición energética y la digitalización), factores medioambientales (cambio climático, escasez del recurso hídrico, pérdida de la biodiversidad o la salud pública), los requerimientos de inversores ESG, los principales marcos de reporting (*Global Reporting Initiative*, *Sustainability Accounting Standards Board* (SASB) y el TCFD), así como informes de tendencias en RC de diversas instituciones de prestigio. Además, el Plan ha sido certificado por AENOR por su contribución a los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas.

Cuenta con áreas de actuación y objetivos concretos para cada año de vigencia, alineados con la estrategia de negocio, el plan Horizon 24, y abarca la cadena de valor de Ferrovial, desde los clientes a los proveedores. Las iniciativas se agrupan en torno a seis macro-tendencias globales que terminarán condicionando irrevocablemente el negocio de cualquier compañía y que, a través de este plan, Ferrovial pretende abordar. Son las siguientes:

- Estrategia de Cambio Climático 2030, Plan de descarbonización.
- Huella hídrica.
- Capital natural.
- Economía circular.
- Movilidad sostenible.
- Inversión en la comunidad e impacto social.
- Innovación alineada con la sostenibilidad.
- Buen gobierno y ética empresarial.
- Recursos Humanos.
- Seguridad y salud.
- Alianzas.

Cada año se realiza un seguimiento del grado de cumplimiento de los objetivos propuestos de contribución a los ODS. La senda de desempeño anual se cumple en todos los objetivos y en aquellos que no se han conseguido se establecen planes de remediación oportunos. El área de Gobierno y ética, pese a obtener porcentajes de formación en anticorrupción por encima del 80% de los empleados, se había fijado un objetivo del 100%. Para su consecución, se han desplegado los cursos de repesca oportunos.



Construcción del Ave de Pedrabiza de la Pradería, España.

Los resultados totales del grado de cumplimiento de 2021 se reflejan en el gráfico siguiente:



ÍNDICES

Ferrovial es periódicamente evaluada por analistas que tienen en cuenta el desempeño ESG de la compañía. En 2021 la compañía formó parte de los principales índices de sostenibilidad:

- *Dow Jones Sustainability Index (DJSI)*: Ferrovial es miembro de este índice selectivo durante los últimos 20 años. Recientemente ha recibido la distinción *Silver* en el *Sustainability Yearbook 2022*.
- *FTSE4Good*: la compañía forma parte de este índice en sus últimas 18 ediciones.
- *CDP (Carbon Disclosure Project)*: máxima calificación “A” por su compromiso en la lucha contra el cambio climático y “B” en *CDP Water*.
- *MSCI*: calificación “A”.
- *SUSTAINALYTICS*: en febrero de 2022, Ferrovial, S.A. recibió una 25,8 puntos en el *ESG Risk Rating* y fue evaluada por *Sustainalytics* como compañía de riesgo medio de experimentar impactos financieros materiales por factores ESG. Además, Ferrovial, S.A. recibió una calificación “*Top-Rated*” dentro del sector de la Construcción e Ingeniería, situándose en el 7% de las empresas mejor valoradas por *Sustainalytics*.
- *VIGEO*: miembro de los selectivos *Euronext-Vigeo Eurozone 120* y *Europe 120*.
- *STOXX*: la compañía forma parte de este índice por séptimo año consecutivo
- *ISS ESG*: categoría Prime.
- *GRESB*: 87 puntos, A.

Principios de Reporte

PERÍMETRO DE LA INFORMACIÓN

Ferrovial está constituida por la sociedad cabecera, Ferrovial S.A. y sus sociedades dependientes. Para obtener una información detallada de las compañías incluidas se puede consultar el perímetro en las Cuentas Anuales Consolidadas.

Durante 2021 se han producido operaciones que han supuesto cambios en el perímetro por la adquisición de compañías, adjudicación de nuevos contratos o inicio de nuevos negocios. También se han producido reestructuraciones de sociedades. Destaca la venta de la división de Medio Ambiente de Ferrovial Servicios en España y Portugal a PreZero por un importe de 1.133 millones de euros. Para más información consultar páginas 48-76 de Evolución de los Negocios.

PROCESO DE CONSOLIDACIÓN

Para el reporte se incluyen todas aquellas empresas en las que Ferrovial tiene el control económico, entendiéndose por ello una participación superior al 50%. En estos casos, se reporta el 100% de la información. El listado de empresas dependientes y asociadas puede consultarse en el Anexo II de las Cuentas Anuales Consolidadas, páginas 281 – 295. Aunque el negocio de Servicios se trata como una actividad clasificada como discontinuada desde el punto de vista financiero al estar disponible para la venta, para dar cumplimiento a los requerimientos de la ley 11/2018 de información no financiera sí incluye en su perímetro esta división, ofreciendo una visión completa de todos los aspectos e impactos del negocio. Por ello, en los casos en que se considere material se desagregarán datos de la división de Servicios.

Asimismo, siguiendo con las indicaciones de la Guía GRI *Sustainability Reporting Standards*, Ferrovial aporta información de los indicadores y aspectos materiales de “fuera de la organización”, cuando estos datos presentan la suficiente calidad, y siempre de forma separada. Ferrovial considera que los impactos más relevantes son los relativos a la autopista 407 ETR en Canadá y los aeropuertos en Reino Unido, entidades en las que su participación en el accionariado no alcanza el 50%. Algunos indicadores de interés asociados a estos activos son los referentes a las emisiones indirectas (scope 3), satisfacción de usuarios, o número de pasajeros que transitan por los aeropuertos.

TRAZABILIDAD

Ferrovial garantiza la trazabilidad de la información relativa al ámbito de la Responsabilidad Corporativa gracias a un sistema de *reporting*, con el que cuenta desde 2007, que permite obtener información detallada hasta el nivel de sociedad, facilitando consolidaciones parciales por geografías o negocios. En 2021 se ha realizado una profunda revisión de la información solicitada para adecuar el sistema a los requerimientos de información de los diferentes grupos de interés de la compañía y las recomendaciones del auditor externo e interno. El software empleado ha facilitado a las direcciones corporativas llevar

a cabo la recogida trimestral de información para la gestión y reporte interno a la Alta Dirección.

En 2021, el sistema de *reporting* permitió la recogida de 640 indicadores cuantitativos y cualitativos, en 108 sociedades, gracias a la colaboración de más de 200 usuarios.

REFORMULACIÓN DE LA INFORMACIÓN

Durante 2021 se han producido una serie de cambios en el perímetro de sociedades que pueden afectar la comparabilidad de los datos contenidos en el Informe, aunque estos no son especialmente relevantes en comparación con el conjunto de la compañía. Con objeto de garantizar la máxima transparencia y comparabilidad de los datos, en el propio cuerpo del informe se indica cuando algún indicador de años anteriores se ha modificado o presenta cambios significativos que afectan a la comparabilidad de la información. El Informe tiene en cuenta la mayoría de los requerimientos sobre el Estado de Información no Financiera realizado de la Comisión Nacional del Mercado de Valores.

GRUPOS DE INTERÉS

Ferrovial está comprometida con la transparencia en la información al mercado, a través de una mejora continua de los cauces de comunicación con todos sus grupos de interés, sobre la base de una información corporativa innovadora que, además de los aspectos financieros, tenga en cuenta las variables medioambiental y social.

La compañía considera grupos de interés (partes interesadas o *stakeholders*) a aquellos individuos o grupos sociales con un interés legítimo, que se ven afectados por las actuaciones presentes o futuras de la empresa. Esta definición incluye tanto a los grupos de interés que forman parte de la cadena de valor de la compañía (accionistas, empleados, inversores, clientes y proveedores), considerados como socios en el desarrollo de los negocios, como a los externos (Administraciones, Gobiernos, medios de comunicación, analistas, sector empresarial, sindicatos, tercer sector y sociedad en general), comenzando por las comunidades locales en las que la compañía desarrolla sus actividades.

Esta relación es dinámica puesto que el entorno cambia de forma cada vez más rápida. El negocio de Ferrovial depende en gran medida de las relaciones con las Administraciones Públicas de los países en que opera. Ferrovial ostenta cargos de decisión en organismos impulsores de la Responsabilidad Corporativa a nivel nacional e internacional como Fundación SERES, Forética, Red Española del Pacto Mundial, Comisión de RSC de la CEO o Asociación Española para la Calidad (AEC). En 2021, Ferrovial ha ostentado la presidencia del Grupo Español de Crecimiento Verde y el Consejero Delegado de Ferrovial ha empezado a formar parte del Comité Ejecutivo de Fundación Seres. Asimismo, la compañía colabora con otros organismos impulsores de la sostenibilidad en



Puente de la Concordia, Madrid, España.

diferentes ámbitos, como *Green Building Council (GBCe)*, *Climate-KIC*, *Corporate Leaders Group*, Pacto por la Economía Circular, *EU Green Growth Group*, Fundación Empresa y Clima, *We Mean Business* o *European Climate Pact*.

Ferrovial se caracteriza por una absoluta neutralidad política, desarrollando sus actividades tanto para Administraciones Públicas como para clientes privados en los países donde opera. La compañía no realiza contribuciones económicas o en especie a partidos políticos o a candidatos electorales. Sin embargo, Ferrovial forma parte de organizaciones de representación empresarial o de fundaciones para el intercambio comercial entre países vinculadas al desarrollo de su actividad o al área geográfica en la que opera. A través de su presencia y colaboración con estas organizaciones, la compañía aspira a contribuir al progreso y al desarrollo de todos aquellos campos de acción en los que está presente. Entre estas contribuciones destaca la realizada a la Asociación de Empresas Constructoras y Concesionarias de Infraestructuras (SEOPAN) o el *World Economic Forum*.

	2019	2020	2021
Actividades de lobby o asociaciones sectoriales	761.440	833.976	1.635.430
Asociaciones comerciales	173.933	99.785	154.875
Contribución total	935.372	933.761	1.790.305

La consideración por parte de Ferrovial de los principios relacionados con el contenido del Informe se desarrolla en el apartado específico sobre la materialidad. Para más información sobre las normas AA1000, GRI y SASB, consultar páginas 160-168.

ASUNTOS MATERIALES

Para Ferrovial se consideran asuntos relevantes todos aquellos que pueden ejercer una influencia sustancial en las evaluaciones y decisiones de los grupos de interés, afectando la capacidad de satisfacer sus necesidades presentes sin comprometer a las generaciones futuras.

La compañía ha establecido un proceso bienal de realización de su estudio de materialidad cuya última edición tuvo lugar en 2020.

En su fase de análisis se consideraron los requerimientos de marcos de *reporting* como GRI y SASB, *World Economic Forum*, consultas de inversores socialmente responsables e índices de sostenibilidad, informes sectoriales relevantes, así como informes específicos sobre la COVID-19 elaboradas por consultoras de prestigio.

Asimismo, se realizó una encuesta *online* a directivos de Ferrovial así como a representantes de los distintos grupos de interés en las principales geografías en las que opera la compañía. En 2021, partiendo de la base del año anterior, se han analizado los asuntos que han resultado más relevantes para la compañía y sus grupos de interés durante el ejercicio. De este modo el Informe ofrece una visión equilibrada y objetiva de aquellos temas que por su naturaleza han afectado a la compañía de manera significativa.

Taxonomía Europea

INTRODUCCIÓN

El 22 de junio de 2020 se publicó el Reglamento (UE) 2020/852 de la Unión Europea para facilitar la reorientación de los flujos de capital hacia actividades más sostenibles. Se pretende responder a iniciativas como el Pacto Verde, el Acuerdo de París o los Objetivos de Desarrollo Sostenible, contribuyendo a la transformación del modelo económico actual hacia uno neutro en carbono.

El reglamento insta una taxonomía, basada en la ciencia, y seis objetivos ambientales a los cuales dichas actividades podrían contribuir. La implementación de la “Taxonomía Ambiental Europea” se aplicará de forma gradual y se le sumará una específica para evaluar la contribución a los objetivos sociales.

Durante diciembre de 2021 se publicaron los desarrollos normativos complementarios. El Reglamento delegado (RD) (UE) 2021/2139 establece los criterios técnicos para considerar que una actividad económica contribuye a la mitigación o a la adaptación al cambio climático y determina si no causa un perjuicio significativo (economía circular, recursos hídricos y marinos, prevención y control de la contaminación y biodiversidad). El RD (UE) 2021/2178 especifica el contenido, la presentación de la información y la metodología que deben divulgar las empresas sujetas a los artículos 19 bis o 29 bis de la Directiva 2013/34/UE.

En este contexto, se distinguen los siguientes conceptos:

- **Elegible:** referido a las actividades con potencial de alineamiento incluidas en el (RD) (UE) 2021/2139 Anexo I (mitigación) y Anexo II (adaptación).
- **No Elegible:** referido a las actividades no incluidas en el (RD) (UE) 2021/2139, ya sea por:
 - Generar un impacto negativo muy significativo en el cambio climático,
 - No tener una contribución sustancial en la mitigación y adaptación al cambio climático,
 - Integración en futuros desarrollos, revisiones de la taxonomía de la UE, o aprobaciones por parte del Parlamento y Consejo Europeo. Es el caso del acto delegado complementario de energía nuclear y gas, que pasara un periodo de escrutinio.
- **Elegibles alineadas:** referido a actividades elegibles que cumplen con los criterios técnicos de selección (CTS) del objetivo medioambiental, garantizan que no perjudican de manera significativa al resto de los objetivos (DNSH) y que se realizan de conformidad con las Líneas Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales y con los Principios rectores de las Naciones Unidas sobre las empresas y los derechos humanos (Salvaguardas Sociales).

- **Elegibles no alineadas:** actividades elegibles que no cumplen con las fases de análisis de alineamiento (CTS, DNSH y Salvaguardas).

Según lo dispuesto en el RD (UE) 2021/2178, para el año 2022, se requiere reportar el porcentaje de INCN (Importe Neto de la Cifra de Negocio), CapEX (“*capital expenditure*”) y OpEX (“*operation expenditure*”), de las actividades de la empresa que son elegibles y no elegibles con información del ejercicio 2021.

POSICIÓN DE FERROVIAL

Según datos de la Comisión Europea, el sector del transporte es responsable de aproximadamente el 23% de las emisiones directas de gases de efecto invernadero, las actividades de construcción de edificios y promoción inmobiliaria consumen el 40 % de la energía y el 36 % de las emisiones de carbono. El suministro de agua, saneamiento, tratamiento de residuos y descontaminación contribuyen a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero^[1].

Ante esta situación, las nuevas infraestructuras sostenibles se hacen más necesarias, por lo que el papel de Ferrovial es clave. La Taxonomía refuerza el Plan Estratégico Horizon 24 centrado en el desarrollo, construcción y operación de infraestructuras sostenibles, así como en la movilidad, gestión de aguas y electrificación.

Las actividades de Ferrovial en construcción, gestión de autopistas, aeropuertos, infraestructuras energéticas y de movilidad suponen una respuesta para la consecución de los objetivos establecidos por la UE. La compañía dispone de la experiencia y capacidades para desarrollar infraestructuras sostenibles que faciliten el transporte hipocarbónico, solucionen la congestión urbana y ofrezcan alternativas de movilidad más innovadoras y limpias.

Ferrovial está incorporando soluciones de digitalización junto a unos compromisos de descarbonización, que coinciden con la búsqueda de la seguridad en el trayecto y la fiabilidad de los tiempos de desplazamiento.

PROCEDIMIENTO DE FERROVIAL

Para asegurar la rigurosidad y calidad de la información, Ferrovial ha designado un modelo de gobierno de Taxonomía formado por las direcciones Económica-Financiera, Comunicación y Responsabilidad Social Corporativa y Sostenibilidad. Además, ha contado con la colaboración de las distintas áreas de negocio.

La compañía ha centrado el proceso de reporte en la identificación de actividades económicas elegibles y no elegibles, teniendo en cuenta todas las Sociedades en las que tiene el control económico, entendiendo por ello una participación superior al 50%. En estos casos, se reporta el 100% de la información. En relación con las

sociedades vendidas durante el ejercicio de 2021, éstas quedarían fuera del alcance del análisis al trabajar con datos consolidados a cierre de año^[2].

Si bien Ferrovial desarrolla actividades que podrían contribuir al objetivo de adaptación al cambio climático, el análisis realizado ha considerado únicamente el objetivo de mitigación del cambio climático, evitando de esta forma la doble contabilidad en el cálculo de los indicadores financieros.

Debido a la atomización de la compañía, para determinar la elegibilidad de las actividades de forma exhaustiva el análisis se ha realizado a nivel de unidad mínima de gestión (contratos) de las Sociedades que consolidan en Grupo. En este sentido, las áreas financieras y de sostenibilidad de las distintas sociedades del Grupo han asignado el porcentaje de INCN, CapEX y OpEX que coincide con la descripción de las actividades listadas en el RD de clima en base a la tipología de contratos, obras o servicios^[3]. Para evitar el computo de operaciones intercompany dichos % han sido aplicados sobre las cifras contables consolidadas de las sociedades objeto del análisis.

A la hora de realizar el análisis de elegibilidad de las actividades económicas desarrolladas por Ferrovial se destacan las siguientes consideraciones y asunciones sobre los descriptivos de las actividades elegibles incluidas en la Taxonomía más relevantes:

- **Infraestructuras que facilitan el transporte hipocarbónico:** construcción y explotación de las infraestructuras que permite el transporte por carretera y el transporte público hipocarbónicos (actividad 6.15), por vías navegables (actividad 6.16) e infraestructuras aeroportuarias hipocarbónicas (actividad 6.17) atendiendo a lo siguiente:
 - Definición de “actividad elegible” que proporciona el Reglamento de Taxonomía, estando estas actividades incluidas en los descriptivos de las actividades del Anexo I de mitigación independientemente de si cumplen alguno o todos los criterios técnicos de selección. En este sentido, se considera, que la construcción de una carretera, autopista o cualquier otra infraestructura asociada (puentes o túneles) que facilite el transporte de vehículos de cero emisiones debería de poder ser considerada como elegible, independientemente del grado de alineamiento o cumplimiento con los criterios de selección que pueda tener en un futuro dicha actividad. Añadido al factor de que el transporte de vehículos de cero emisiones actual no sería posible sin una carretera o autopista que habilite su circulación. La consiguiente consideración de actividad elegible permitiría a las infraestructuras dedicadas a dicho fin, ser susceptibles de incrementar su alineamiento en la medida que se vaya potenciando la movilidad sostenible mediante

- estrategias o paquetes específicos como el “Fit for 55”.
- Así mismo, este argumento se refuerza con el Q&A interpretativo publicado por la Comisión Europea el pasado 2 de febrero de 2022. En su **pregunta 9** se establece que la elegibilidad no depende del cumplimiento de los criterios técnicos de selección, sino sobre la base de la descripción de la actividad y su potencial de alineamiento. Los calificativos, como “hipocarbónico” sólo debe tenerse en cuenta a los efectos de determinar el cumplimiento de los criterios técnicos de selección durante el análisis de alineamiento y, por lo tanto, no son pertinentes para informar sobre la elegibilidad.
- **Construcción de edificios y promoción inmobiliaria:** en donde para las actividades de construcción de nuevos edificios residenciales y no residenciales (actividad 7.1) y renovación de edificios existentes (actividad 7.2) se han descartado aquellas obras destinadas a la construcción o renovación de edificios dedicados al almacenamiento de combustible fósil o edificaciones industriales con fines petroquímicos o de refinación de combustibles.
- **Suministro de agua, saneamientos:** para las obras/servicios relacionadas con la gestión o mantenimiento de ciclos integrales del agua que están relacionados con las actividades taxonómicas de construcción, ampliación y explotación / renovación de sistemas de captación, potabilización y distribución de aguas (actividad 5.1 / actividad 5.2), y la construcción, ampliación y explotación / renovación de los sistemas de recogida y tratamiento de aguas residuales (actividad 5.3 / actividad 5.4), se ha considerado como elegible, la actividad más relevante de la planta por criterio del negocio o por la actividad económica indicada contractualmente.

CÁLCULO Y RESULTADOS POR KPI ANALIZADO

Porcentaje de INCN:

- **Cálculo del numerador:** suma del producto resultante entre los % asociados a actividades taxonómicas con los valores de INCN consolidados de las sociedades analizadas.
- **Cálculo del denominador:** valor contable del INCN total de Ferrovial, en referencia a los ingresos totales de explotación de la nota 2.1 de las Cuentas Anuales Consolidadas.

Porcentaje de CapEX:

- **Cálculo del numerador:** suma del producto resultante entre los % asociados a actividades taxonómicas con los valores de CapEX asociados a las sociedades analizadas que han incluido las inversiones en activos fijos que estén relacionados con activos o procesos asociados a actividades económicas que se ajustan a la taxonomía.

[1] Reglamento delegado (UE) 2021/2139, párrafos 32, 33 y 36.

[2] El listado de empresas dependientes y asociadas puede consultarse en el Anexo II de las Cuentas Anuales Consolidadas.

[3] El ejercicio de asignación de los porcentajes de elegibilidad de INCN, CapEX y OpEX ha sido realizado con los datos de cierre de la compañía al tercer trimestre de 2021 extrapolando posteriormente a cierre del ejercicio 2021, analizando adicionalmente la elegibilidad de aquellas variaciones de perímetro y de cifras significativas producidas en el último trimestre.

- **Cálculo del denominador:** se ha calculado como el CapEX total de las sociedades de Ferrovial dentro del alcance del análisis, que incluye las adiciones de activos tangibles e intangibles durante el ejercicio antes de depreciaciones, amortizaciones y posibles nuevas valoraciones, incluidas las resultantes de revalorizaciones y deterioros de valor, correspondientes al ejercicio pertinente, excluyendo los cambios de valor razonable. Se incluirán también las adiciones a los activos tangibles e intangibles que resulten de combinaciones de negocios. Adiciones reflejadas en los estados financieros en las notas 3.2 Activos intangibles, 3.3 Inversiones en proyectos de Infraestructuras en concreto la 3.3.1 Activos modelo intangible, 3.4 Inmovilizado material y la 3.7 Derechos de uso por activos en arrendamiento y pasivos asociados. Asimismo, para el cálculo del CapEx únicamente se han considerado los costes contabilizados de acuerdo con las normas internacionales de información financiera (NIIF) adoptadas por el reglamento (CE) n.o 1126/2008:
 - NIC 16 Inmovilizado material, párrafo 73, letra e), incisos i) e iii);
 - NIC 38 Activos Intangibles, párrafo 118, letra e), inciso i);
 - NIIF 16 Arrendamientos, párrafo 53, letra h).

Porcentaje de OpEX:

El artículo 8, apartado 2, letra b), del Reglamento (UE) 2020/852 limita el cálculo del OpEx a los costes directos no capitalizados que se relacionan con la investigación y el desarrollo, las medidas de renovación de edificios, los arrendamientos a corto plazo, el mantenimiento y las reparaciones, así como otros gastos directos relacionados con el mantenimiento diario de activos del inmovilizado material, por la empresa o un tercero a quien se subcontraten actividades, y que son necesarios para garantizar el funcionamiento continuado y eficaz de dichos activos. Adicionalmente, las empresas no financieras que apliquen PCGA nacionales y no capitalicen activos por derecho de uso incluirán los costes de arrendamiento en los OpEx.

Cuando los gastos operativos no sean materiales para el modelo de negocio de las empresas no financieras, la norma permite no reportar los costes directos no capitalizados referenciados anteriormente, si se analiza y se explica la falta de materialidad de los gastos operativos en su modelo de negocio.

Ferrovial ha procedido al cálculo comparativo de sus costes operativos totales y los gastos “taxonómicos”. Del total de costes operativos totales del ejercicio 2021 (6.182,6 millones de euros), el denominador del OpEx, tal y como se especifica en el Reglamento, representa un 5,5% (342,8 millones de euros), por lo que se ha considera inmaterial para su reporte. Para el cálculo del denominador del OpEx, se han tenido en cuenta todos los costes directos a nivel de grupo en relación con el mantenimiento y las reparaciones del inmovilizado material, así como los costes de arrendamientos a corto plazo, no obstante, debido a las limitaciones actuales de la contabilidad interna de la compañía, no ha sido posible extraer los costes referenciados anteriormente con “otros gastos” directos relacionados con el mantenimiento diario del inmovilizado material, por lo que han sido excluidos del cálculo del denominador.

A continuación, se muestran los datos de elegibilidad para Ferrovial correspondientes al ejercicio 2021. Cabe destacar que derivado del avance de las posiciones sectoriales, guías de implementación, y la futura publicación del resto de objetivos ambientales podrían llegar a modificar las asunciones y consideraciones adoptadas en cuanto a la interpretación de los criterios que pudieran impactar en los datos presentados. En este supuesto, Ferrovial reexpresará la información del ejercicio 2021 con base a las actualizaciones surgidas.

Este primer año de reporte de Taxonomía se considera un año de transición que sienta las bases del Grupo Ferrovial para preparar la actividad elegible y alineada durante el año fiscal 2022.

Clasificación de las actividades de Ferrovial según la Taxonomía	INCN	CapEx	Actividad de Ferrovial dentro de la Cadena de Valor de la Actividad Taxonómica
A. - Actividades elegibles según la Taxonomía	89,32%	84,57%	
4 - Energía:	2,33%	10,45%	
4.1 Generación de electricidad mediante tecnología solar fotovoltaica	0,12%	4,66%	• Construcción y mantenimiento de instalaciones necesarias para la generación de energía eléctrica a partir de energías renovables
4.2 Generación de electricidad mediante la tecnología de energía solar de concentración	0,00%	0,00%	
4.3 Generación de electricidad a partir de energía eólica	0,34%	0,01%	• Construcción y explotación de líneas de transmisión de electricidad
4.5 Generación de electricidad a partir de energía hidroeléctrica	1,51%	0,05%	• Cogeneración de calor y electricidad a partir de biogás producido en las estaciones depuradoras de aguas residuales
4.9 Transporte y distribución de electricidad	0,35%	5,65%	
4.15 Distribución de calefacción urbana / refrigeración urbana	0,00%	0,08%	
4.20 Cogeneración de calor/frío y electricidad a partir de bioenergía	0,01%	0,00%	
5 - Suministro de agua, ACT.Saneamiento, Gestión Residuos y Descontaminación	8,74%	6,08%	
5.1 Construcción, ampliación y explotación de sistemas de captación, depuración y distribución de agua	1,85%	0,00%	• Construcción, mantenimiento y explotación de sistemas de captación, depuración (potabilizadoras y desaladoras), redes de distribución de agua, sistemas de recogida y tratamiento de aguas residuales
5.2 Renovación de sistemas de captación, depuración y distribución de agua	0,09%	0,00%	
5.3 Construcción, ampliación y explotación de sistemas de recogida y tratamiento de aguas residuales	4,09%	0,00%	• Recogida y transporte de residuos no peligrosos
5.4 Renovación de la recogida y el tratamiento de aguas residuales	0,01%	0,00%	• Compostaje de biorresiduos
5.5 Recogida y transporte de residuos no peligrosos en fracciones segregadas en origen	1,93%	6,08%	• Valorización de materiales no peligrosos
5.8 Compostaje de biorresiduos	0,07%	0,00%	
5.9 Valorización de materiales de residuos no peligrosos	0,69%	0,00%	
5.10 Captura y utilización de gases de vertedero	0,01%	0,00%	
6 - Transporte	65,86%	67,31%	
6.13 Infraestructura para la movilidad personal, logística de la bicicleta	0,30%	0,00%	• Construcción y mantenimiento de infraestructuras para la movilidad personal, logística de la bicicleta, transporte ferroviario, por carretera, por vías navegables, infraestructuras aeroportuarias
6.14 Infraestructura para el transporte ferroviario	14,25%	7,70%	
6.15 Infraestructura que permite el transporte por carretera y el transporte público hipocarbónicos	49,73%	57,01%	• Explotación de infraestructuras para el transporte por carretera
6.16 Infraestructura que permite el transporte hipocarbónico por vías navegables	0,40%	0,00%	
6.17 Infraestructura aeroportuaria hipocarbónica	1,18%	2,60%	
7 - Construcción de edificios y promoción inmobiliaria	12,13%	0,71%	
7.1 Construcción de edificios nuevos	10,32%	0,02%	
7.2 Renovación de edificios existentes	1,03%	0,01%	
7.3 Instalación, mantenimiento y reparación de equipos de eficiencia energética	0,62%	0,01%	
7.4 Instalación, mantenimiento y reparación de estaciones de carga para vehículos eléctricos en edificios (y plazas de aparcamiento adjuntas a edificios)	0,00%	0,00%	• Construcción de edificios residenciales y no residenciales
7.5 Instalación, mantenimiento y reparación de instrumentos y dispositivos para medir, regular y controlar la eficiencia energética de los edificios	0,13%	0,67%	• Servicios energéticos
7.6 Instalación, mantenimiento y reparación de tecnologías de energía renovable	0,03%	0,00%	
8 - Información y comunicación	0,26%	0,01%	
8.1 Proceso de datos, hosting y actividades relacionadas	0,26%	0,01%	• Gestión de cobros en autopistas mediante el proceso de datos y actividades relacionadas
9 - Actividades profesionales, científicas y técnicas	0,00%	0,00%	
9.3 Servicios profesionales relacionados con la eficiencia energética de los edificios	0,00%	0,00%	• Servicios de auditoría y consultoría energética
B. - Actividades no elegibles según la Taxonomía	10,68%	15,43%	
			• Construcciones y mantenimiento relacionados con instalaciones de Gas Natural o Nuclear
			• Construcciones de almacenamiento para combustibles fósiles
			• Otras actividades de construcción y mantenimiento de actividades no elegibles
TOTAL (A+B)	100%	100%	

Task Force on Climate-Related Financial Disclosures (TCFD)

Los contenidos de este Informe Anual Integrado están alineados con las recomendaciones del TCFD. Puede consultarse en este índice la ubicación de los contenidos sugeridos por la iniciativa:

	CONTENIDOS	UBICACIÓN
GOBIERNO	Describir la visión general de la junta directiva sobre los riesgos y las oportunidades relacionados con el clima.	Apartado Estrategia Climática (pág 92-93). Apartado Gobierno Corporativo (pág 120-123).
	Describir el papel de la dirección a la hora de evaluar y gestionar riesgos y oportunidades relacionados con el clima.	Capítulo de Riesgos (pág 110-114). Apartado Estrategia Climática (pág 92-93).
ESTRATEGIA	Describir los riesgos y las oportunidades relacionados con el clima que ha identificado la organización a corto, medio y largo plazo.	Capítulo Estrategia (pág 30-31). Apartado riesgos y oportunidades relacionados con cambio climático (pág 92-93). Capítulo de Riesgos (pág 110-114).
	Describir el impacto que tienen los riesgos y las oportunidades relacionados con el clima sobre los negocios de la organización, la estrategia y la planificación financiera.	Apartado de Estrategia Climática (pág 92-93) y en cada uno de los apartados relacionados cada una de las divisiones de Ferrovial (pág 32-43).
	Describir la resiliencia de la estrategia de la organización, teniendo en cuenta diferentes situaciones climáticas futuras entre las que se incluye una situación de 2 °C o menos.	Apartado riesgos y oportunidades relacionados con cambio climático (pág 92-93).
RIESGOS	Describir los procesos de la organización para identificar y evaluar riesgos relacionados con el clima.	Capítulo de Riesgos (pág 110-114). Apartado riesgos y oportunidades relacionados con cambio climático (pág 92-93).
	Describir los procesos de la organización para gestionar los riesgos relacionados con el clima.	Capítulo de Riesgos (pág 110-114). Apartado riesgos y oportunidades relacionados con cambio climático (pág 92-93).
	Describir cómo se integran los procesos para la identificación, la evaluación y la gestión de riesgos relacionados con el clima con la gestión general de riesgos de la organización.	Capítulo de Riesgos (pág 110-114). Apartado riesgos y oportunidades relacionados con cambio climático (pág 92-93).
MÉTRICAS	Describir las métricas que utiliza la organización para evaluar los riesgos y las oportunidades relacionados con el clima y el proceso de gestión de riesgos.	Capítulo de Riesgos (pág 110-114). Apartado riesgos y oportunidades relacionados con cambio climático (pág 92-93).
	Desglosar las emisiones de GEI, Scope 1, Scope 2 y, si se considera apropiado, las Scope 3, y los riesgos asociados.	Capítulo de Medio Ambiente (pág 91). Anexo de indicadores GRI Standards (pág 169).
	Describir los objetivos que maneja la organización para gestionar riesgos y oportunidades relacionados con el clima y el rendimiento respecto a esos objetivos.	Capítulo de Medio Ambiente (pág 92-94).

Cuadro de mando

Accionistas	2019	2020	2021
Ingresos (M€)	6.054	6.532	6.778
Flujo operaciones excluidas concesionarias (M€)	810	839	607
Dividendos recibidos (M€) ¹	520	377	469
Empleados	2019	2020	2021
Plantilla a cierre	89.968	80.119	63.070
Índice de rotación media total (%)	13,23 %	17,58 %	24,37 %
Índice de frecuencia	10,3	9,2	8,8
Índice de gravedad	0,25	0,26	0,28
Clientes	2019	2020	2021
Cartera por línea de negocio (M€)	-	19.318	20.550
-Servicios	-	8.293	8.373
-Construcción	-	11.025	12.177
Inversión en I+D (M€)	45	52	60
% satisfacción usuario Managed Lanes (NTE y LBJ)	77 %	70-80%	70-80%
Experiencia pasajero HAH (Escala 1-5)	4,17	4,18	4,23
Actividad certificada ISO 9001	86 %	89 %	87 %
Sociedad	2019	2020	2021
Renovación presencia en Índices de sostenibilidad: DJSI, Vigeo FTSE4Good, Sustainalytics, STOXX, ISS ESG, CDP	Sí	Sí	Sí
Intensidad de carbono: reducción de las emisiones de GEI con respecto al año base (2009) ²	59 %	56 %	58 %
Beneficiarios en agua potable y saneamiento ³	223.314	229.639	238.869
Impuestos (M€) ⁴	2.087	1.785	1.810

(1) En dividendo flexible y recompra de acciones.

(2) Scope 1 & 2 con respecto al año base 2009.

(3) Dato acumulado desde el año 2008 (31 proyectos realizados en Colombia, Perú, México, Tanzania, Etiopía, Uganda y Ghana).

(4) Impuestos soportados, pagados y recaudados (criterio de caja).

Contenidos del estado de información no financiera

Contenido de la Ley 11/2018		Estándar GRI*	Ubicación / información adicional
Modelo de Negocio	Descripción del modelo de negocio del grupo	Breve descripción del modelo de negocio del grupo, que incluirá su entorno empresarial, su organización y estructura, los mercados en los que opera, sus objetivos y estrategias, y los principales factores y tendencias que pueden afectar a su futura evolución. 102-2, 102-4, 102-6, 102-7, 102-15	Capítulo Ferroviario en dos minutos (Pág 14-24). Capítulo Estrategia y creación de valor. (Pág 30-32)
Políticas	Políticas aplicadas por el grupo	Políticas que aplica el grupo, que incluya los procedimientos de diligencia debida aplicados de identificación, evaluación, prevención y atenuación de riesgos e impactos significativos, y de verificación y control, así como las medidas que se han adoptado. 103-2 c) i	Capítulo Integridad. (Pág 88-89)
Principales riesgos	Principales riesgos relacionados con las cuestiones vinculadas a las actividades del grupo	Principales riesgos relacionados con las cuestiones vinculadas a las actividades del grupo, entre ellas, cuando sea pertinente y proporcionado, sus relaciones comerciales, productos o servicios que puedan tener efectos negativos en esos ámbitos, y cómo el grupo gestiona dichos riesgos, explicando los procedimientos utilizados para detectarlos y evaluarlos de acuerdo con los marcos nacionales, europeos o internacionales de referencia para cada materia. Debe incluirse información sobre los impactos que se hayan detectado, ofreciendo un desglose de los mismos, en particular sobre los principales riesgos a corto, medio y largo plazo. 102-11, 102-15, 102-30, 201-2.	Capítulo Riesgos. (Pág 110-113)
Contaminación	Efectos actuales y previsibles de las actividades de la empresa en el medio ambiente y en su caso, la salud y la seguridad	102-15, 102-29, 102-31	Capítulo Medio Ambiente, (Pág 92-94) y tabla de Indicadores GRI Standards (GRI 307)
	Procedimientos de evaluación o certificación ambiental	102-11, 102-29 y 102-30	Capítulo Calidad. (Pág 86-87)
	Recursos dedicados a la prevención de riesgos ambientales	102-29	Actualmente 346 personas (372 en 2020) trabajan en los diferentes departamentos de Calidad y Medio Ambiente de Ferroviario y sus filiales, lo que implica un gasto aproximado de 14,22 millones de euros (16,11 en 2020)
	Aplicación del principio de precaución	102-11	Capítulo Riesgos. (Pág 110-113) Capítulo de Medio Ambiente (Pág 92-94)
	Cantidad de provisiones y garantías para riesgos ambientales	307-1	Ver nota 6.3. de las Cuentas Anuales Consolidadas.
	Medidas para prevenir, reducir o reparar las emisiones de CO2 que afectan gravemente al medio ambiente.	103-2, 302-4, 302-5, 305-5, 305-7	Capítulo Medio Ambiente (Pág 92-94) y Anexo a indicadores GRI Standards (GRI 305-7)
	Medidas para prevenir, reducir o reparar las emisiones de cualquier forma de contaminación atmosférica (incluido ruido y contaminación lumínica)	416-1	Capítulo Calidad. (Pág 86-87)
Economía circular y prevención y gestión de residuos	Medidas de prevención de residuos, reciclaje, reutilización y otras formas de recuperación y eliminación de desechos 103-2, 301-1, 301-2, 301-3, 303-3, 306-1, 306-2, 306-3	Capítulo Medio Ambiente. (Pág 94) y tabla de Indicadores GRI Standards (GRI 306)	
Información sobre cuestiones medioambientales	Acciones para combatir el desperdicio de alimentos	No aplica	Debido a la naturaleza de las actividades de Ferroviario, este indicador se considera no material.
	Consumo y suministro de agua de acuerdo con las limitaciones locales	303-1, 303-2, 303-3	Capítulo Medio Ambiente, apartado Huella Hídrica. (Pág 94) y tabla de Indicadores GRI Standards (GRI 303)
	Uso sostenible de los recursos	Consumo de materias primas y medidas adoptadas para mejorar la eficiencia de su uso 301-1, 301-2, 301-3	Tabla de Indicadores GRI Standards (GRI 301). Capítulo Medio Ambiente, apartado Economía Circular, (Pág 94)
	Consumo, directo e indirecto; Medidas tomadas para mejorar la eficiencia energética, uso de energías renovables	302-1, 302-2, 302-3, 302-4, 302-5	Tabla de Indicadores GRI Standards (GRI 302)
	Elementos importantes de las emisiones de gases de efecto invernadero generados como actividad de la empresa (incluidos bienes y servicios que produce)	305-1, 305-2, 305-3, 305-4	Capítulo Medio Ambiente, apartado Estrategia Climática y Shadow Carbon Pricing (Pág 92-93), y tabla de Indicadores GRI Standards (GRI 305)

Cambio climático	Medidas adoptadas para adaptarse a las consecuencias del cambio climático	102-15, 103-2, 201-2, 305-5	Capítulo Medio Ambiente, apartado Estrategia Climática y Shadow Carbon Pricing (Pág 92-93)
	Metas de reducción establecidas voluntariamente a medio y largo plazo para reducir las emisiones GEI y medios implementados a tal fin	103-2	Capítulo Medio Ambiente, apartado Estrategia Climática (Pág 93) y capítulo Aeropuertos (Pág 36-37)
Protección de la biodiversidad	Medidas tomadas para preservar o restaurar la biodiversidad	304-3	Capítulo Medio Ambiente, apartado Biodiversidad (Pág 93-94) y tabla de Indicadores GRI Standards (GRI 304)
	Impactos causados por las actividades u operaciones de áreas protegidas	304-1, 304-2 y 304-4	Capítulo Medio Ambiente, apartado Biodiversidad Capítulo Medio Ambiente, apartado Biodiversidad
Empleo	Número total y distribución de empleados por sexo, edad, país y clasificación profesional	102-7, 102-8, 405-1	Capítulo Personas, (Pág 78-79) Tabla de Indicadores GRI Standards (102-8)
	Número total y distribución de modalidades de contratos de trabajo	102-8	Tabla de Indicadores GRI Standards (102-8)
	Promedio anual de contratos indefinidos, temporales y a tiempo parcial por sexo, edad y clasificación profesional	102-8	Tabla de Indicadores GRI Standards. Se ofrecen datos a cierre. Los sistemas de información de Ferrovial no permiten la segregación de contratos por edad ya que no se considera una información material.
	Número de despidos por sexo, edad y clasificación profesional	401-1	Tabla de Indicadores GRI Standards (401-1)
	Remuneraciones medias y su evolución desagregados por sexo, edad y clasificación profesional	405-2	Tabla de Indicadores GRI Standards (405-2)
	Brecha salarial	405-2	Tabla de Indicadores GRI Standards (405-2)
	Remuneración puestos de trabajo iguales o de media de la sociedad	202-1	Tabla de Indicadores GRI Standards
	Remuneración media de los consejeros y directivos (incluyendo la retribución variable, dietas, indemnizaciones, el pago a los sistemas de previsión de ahorro a largo plazo y cualquier otra percepción disgregada por sexo)	102-35, 102-36, 201-3	Capítulo retribuciones (Pág 124-125) Cuentas Anuales Consolidadas, nota 6.6
	Implantación de políticas de desconexión laboral	402-1	Ferrovial cuenta con una Política interna para el ejercicio del derecho a la desconexión digital en el ámbito laboral, cuyo objeto es regular la política interna de Ferrovial respecto al derecho a la desconexión digital en el ámbito laboral de sus profesionales, así como sus modalidades de ejercicio y las acciones de formación y de sensibilización del personal sobre un uso razonable de las herramientas tecnológicas, en el contexto del ejercicio de tal derecho
	Empleados con discapacidad	405-1	El número de empleados con discapacidad en 2021 ascendió a 1.481 (1.538 en 2020)
Información sobre cuestiones sociales y relativas al personal	Organización del tiempo de trabajo	102-8	La compañía cuenta con las herramientas para adecuar la gestión del tiempo de trabajo a las necesidades de negocio y las demandas de los empleados, con el objetivo de mejorar tanto la competitividad empresarial como el bienestar de su plantilla permitiendo que se genere una cultura de compañía orientada a resultados. Además, se facilita la adopción de medidas de flexibilidad y conciliación en función de las necesidades de cada empleado atendiendo a sus ciclos vitales. Capítulo Personas, (Pág. 78-79)
	Organización del trabajo	Número de horas de absentismo	403-9

	Medidas destinadas a facilitar el disfrute de la conciliación y fomentar el ejercicio corresponsable de estos por parte de los progenitores	401-3	Ferrovial cuenta con una política interna de Flexibilidad y Conciliación, a la que tienen acceso todos los empleados y cuyo objetivo principal es impulsar un adecuado equilibrio entre la vida personal y profesional de sus empleados, a la vez que fomenta la corresponsabilidad
Salud y seguridad	Condiciones de salud y seguridad en el trabajo	103-2, 403-1, 403-3	Capítulo Seguridad y Salud (Pág 80-81)
	Accidentes de trabajo, en particular su frecuencia y gravedad, así como las enfermedades profesionales; desagregado por género.	403-9, 403-10	Tabla de Indicadores GRI Standards. Ferrovial no hace distinción de sus índices de accidentalidad por género, ya que las medidas de seguridad y salud se aplican por igual en la compañía, sin hacer diferencias entre géneros.
Relaciones sociales	Organización del diálogo social, incluidos procedimientos para informar y consultar al personal y negociar con ellos	103-2	Capítulo Derechos Humanos (Pág 90-91)
	Porcentaje de empleados cubiertos por convenio colectivo por país	102-41	Tabla de Indicadores GRI Standards (102-41)
	Balance de los convenios colectivos (particularmente en el campo de la salud y la seguridad en el trabajo)	403-1, 403-4	El número de convenios colectivos de empresa firmados en 2021 fue de 1.052 (629 en 2020). En los convenios colectivos antes indicados existen disposiciones, artículos, capítulos o incluso títulos específicos que regulan diferentes obligaciones en materia de prevención de riesgo laborales, (Seguridad y Salud en el trabajo), dándose con ello cumplimiento y adaptación a la regulación en cada país. En la negociación colectiva mantenida durante el año 2021 las materias y obligaciones relativas a la seguridad y salud en el trabajo se han renovado, o incluso mejorado en algunos casos, como consecuencia del compromiso existente en Ferrovial por el bienestar de sus trabajadores y su seguridad y salud en el trabajo
Formación	Las políticas implementadas en el campo de la formación	404-2	Capítulo Personas (Pág 78-79)
	Cantidad total de horas de formación por categorías profesionales.	404-1	Tabla de Indicadores GRI Standards (404-1)
Accesibilidad	Accesibilidad universal de las personas	103-2	Con el fin de promover la integración laboral, todos los centros de trabajo se adaptan para ser espacios accesibles atendiendo a los compromisos con la estrategia de inclusión así como a demandas particulares que pudieran existir atendiendo a la diversidad de la plantilla
Igualdad	Medidas adoptadas para promover la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres	103-2	Capítulo Derechos Humanos (Pág 90-91)
	Planes de igualdad (Capítulo III de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres)	103-2	Capítulo Derechos Humanos (Pág 90-91)
	Medidas adoptadas para promover el empleo	103-2, 404-2	Capítulos Personas, Derechos Humanos y Comunidad Local, (Pág 78-79, 90-91 y 98-99)
	Política contra todo tipo de discriminación y, en su caso, integración protocolos contra el acoso sexual y por razón de sexo	103-2	Capítulo Derechos Humanos (Pág 90-91)
	Protocolos contra todo tipo de discriminación y, en su caso, de gestión de la diversidad	103-2, 406-1	Capítulo Personas (Pág 78-79) y Derechos Humanos (Pág 90-91)
Información sobre respeto a los derechos humanos	Aplicación de procedimientos de diligencia debida en materia de Derechos Humanos	414-2	Capítulo Derechos Humanos (Pág 90-91)
	Prevención de los riesgos de vulneración de los Derechos Humanos y, en su caso, medidas para mitigar, gestionar y reparar posibles abusos cometidos	410-1, 412-1	Capítulo Integridad (Pág 88-89)
	Denuncias por casos de vulneración de derechos humanos	102-17, 419-1, 411-1	Capítulo Integridad (Pág 89). Ninguna de las denuncias recibidas tuvo relación con casos de vulneración de derechos humanos, ni en 2021 ni en el año anterior. Capítulo Derechos Humanos (Pág 90-91)

Información relativa a la lucha contra la corrupción y la lucha contra el soborno	Promoción y cumplimiento de las disposiciones de los convenios fundamentales de la OIT relacionadas con el respeto por la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva, la eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación, la eliminación del trabajo forzoso u obligatorio y la abolición efectiva del trabajo infantil	103-2	Capítulo Derechos Humanos (Pág 90-91)
	Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno	103-2	Capítulo Integridad (Pág 88-89)
	Medidas para luchar contra el blanqueo de capitales	103-2	Capítulo Gestión Fiscal Responsable (Pág 100-103)
	Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro	103-2, 201-1, 203-2, 415-1	Capítulo Comunidad (Pág 98-99). Las aportaciones a entidades sin ánimo de lucro en 2021 ascendieron a 4,2 millones de euros (5,7 millones de euros en 2020)
Información sobre la sociedad	Impacto de la actividad de la sociedad en el empleo y el desarrollo local, poblaciones locales y el territorio	203-1, 203-2, 204-1, 413-1, 413-2	Capítulo Comunidad (Pág 98-99)
	Las relaciones mantenidas con los actores de las comunidades locales y las modalidades de diálogo con estos	102-43, 413-1	La mayor parte de los proyectos desarrollados por Ferrovial requieren de la realización previa de un estudio de impacto ambiental. Además, en determinados casos, su ejecución lleva aparejados ciertos impactos sobre las comunidades locales donde se llevan a cabo. En estas circunstancias, la compañía fomenta un diálogo bidireccional, comunicando a los afectados las posibles implicaciones de cada una de las fases, y también en la habilitación de canales de comunicación para recoger quejas, sugerencias o denuncias. La compañía también realiza una consulta bienal a sus grupos de interés como parte de su estudio de materialidad, y además tiene a disposición de cualquier persona, en su página web, el Canal Ético
	Las acciones de asociación o patrocinio	102-13, 203-1, 201-1	Todos los proyectos de donación, patrocinio, mecenazgo y asociación son objeto de análisis bajo la normativa interna que establece el Procedimiento para la aprobación y seguimiento de proyectos de Patrocinio, Mecenazgo y Donación. En 2021 las acciones de patrocinio estuvieron vinculadas con el fomento de las artes, la cultura, la innovación o la educación. La compañía forma parte de SEOPAN y de diversas asociaciones del sector de la construcción y las infraestructuras en el ámbito nacional e internacional
	Inclusión de la política de compras de cuestiones sociales, de igualdad de género y ambientales	103-3	Capítulo Cadena de Suministro (Pág 96-97)
Subcontratación y proveedores	Consideración en las relaciones con proveedores y subcontratistas de su responsabilidad social y ambiental	102-9, 308-1, 308-2, 407-1, 409-1, 414-1, 414-2	Capítulo Cadena de Suministro (Pág 96-97)
	Sistemas de supervisión y auditorias y resolución de las mismas	308-1, 308-2, 414-2	Capítulo Cadena de Suministro (Pág 96-97). En 2021 fueron evaluados 12.062 proveedores (10.205 en 2020).
Consumidores	Medidas para la salud y la seguridad de los consumidores	416-1, 416-2, 417-1	Capítulo Autopistas (Pág 32-33) y capítulo Innovación (Pág 82-83)
	Sistemas de reclamación y quejas recibidas y resolución de las mismas	102-17, 418-1	Capítulo Calidad (Pág 86-87) e Integridad (Pág 88-89). En 2021 se registraron 363 (876 en 2020) reclamaciones de clientes, de las cuales el 95% (96% en 2020) fueron resueltas en el año.
Información fiscal	Los beneficios obtenidos país por país	201-1	Cuentas Anuales Consolidadas, nota 2.8.1
	los impuestos sobre beneficios pagados	201-1	Cuentas Anuales Consolidadas, nota 2.8.1
	Las subvenciones públicas recibidas	201-4	Cuentas Anuales Consolidadas, nota 6.1
Requerimientos del Reglamento de Taxonomía (UE) 2020/852			24,150-153

* Para identificar la información relativa a cada indicador GRI deben utilizarse las tablas de Indicadores GRI Standards (Pag 161).

Indicadores Sustainability Accounting Standards Board (SASB)

A continuación, se presentan los indicadores de Sustainability Accounting Standards Board (SASB) correspondientes al sector Engineering and Construction Services.

ASUNTO	INDICADOR	CÓDIGO SASB	REFERENCIA / RESPUESTA DIRECTA
Impactos ambientales del desarrollo de proyectos	Número de incidentes de incumplimiento de permisos, normas y reglamentos ambientales	IF-EN-160a.1	Ver indicador GRI 307-1
	Procesos para evaluar y gestionar los riesgos ambientales asociados con el diseño, la ubicación y la construcción de los proyectos	IF-EN-160a.2	Ver apartado Medio Ambiente, páginas 92-94
Integridad y seguridad estructural	Gastos incurridos por reparación de defectos y e integridad estructural	IF-EN-250a.1	7,87 millones de euros
	Gastos incurridos como consecuencia de procedimientos judiciales relacionados con incidentes relacionados con defectos e integridad estructural	IF-EN-250a.2	25.061,67 euros
Seguridad y salud de trabajadores	1) Índice de incidentes registrables (TRIR) y 2) índice de accidentes mortales para a) empleados directos y b) contratistas	IF-EN-320a.1	Ver Anexo a indicadores GRI, indicadores 403-9 y 403-10
Impacto del ciclo de vida de edificios e infraestructuras	Número de (1) proyectos certificados según una norma de sostenibilidad y (2) proyectos activos que buscan dicha certificación	IF-EN-410a.1	Ver Anexo a indicadores GRI, indicador CRE8
	Proceso para incorporar las consideraciones de eficiencia energética e hídrica de la fase operacional en la planificación y el diseño de proyectos	IF-EN-410a.2	Ver apartado Medio Ambiente, páginas 90-92
Impacto climático de las actividades	Importe de cartera de 1) proyectos relacionados con hidrocarburos y 2) proyectos de energía renovable	IF-EN-410b.1	La cartera de proyectos relacionados con hidrocarburos asciende a 41,9 millones de euros, correspondientes a gasoductos y otras infraestructuras de almacenamiento de combustibles. En cuanto a la cartera de proyectos de energía renovable, ascendió a 1,5 millones de euros. Asimismo, Ferrovial cuenta con las licencias y autorizaciones necesarias para construir y operar una planta fotovoltaica de 50MWp, que entrará en funcionamiento en 2023
	Importe de las cancelaciones de cartera asociados a proyectos relacionados con hidrocarburos	IF-EN-410b.2	No se han registrado cancelaciones de cartera asociadas a proyectos de hidrocarburos
	Importe de cartera asociada a proyectos no energéticos relacionados con la mitigación del cambio climático	IF-EN-410b.3	Ver apartado Taxonomía (páginas 24 y 150-153)
Ética empresarial	1) Número de proyectos activos y 2) cartera en los países que ocupan los 20 lugares más bajos en el Índice de Percepción de la Corrupción de Transparencia Internacional	IF-EN-510a.1	Ferrovial no desarrolla proyectos en ninguno de los 20 países situados en la posición inferior del Índice de Percepción de la Corrupción
	Gastos incurridos como consecuencia de procedimientos judiciales relacionados con acusaciones de: 1) soborno o corrupción y 2) prácticas anticompetitivas	IF-EN-510a.2	Ver Cuentas Anuales Consolidadas, nota 6.5.
	Descripción de las políticas y prácticas para la prevención de (1) soborno y corrupción, y (2) el comportamiento anticompetitivo en los procesos de licitación de proyectos	IF-EN-510a.3	Ver apartado Integridad, páginas 88-89

Indicadores GRI standards

Estándar GRI	Página/referencia	Alcance
FUNDAMENTOS (GRI 101)		
CONTENIDOS GENERALES (GRI 102: CONTENIDOS GENERALES 2016)		
Perfil de la Organización		
102-1 Nombre de la organización	Nota 1.1. de las Cuentas Anuales Consolidadas 2021 de Ferrovial	Ferrovial
102-2 Actividades, marcas, productos y servicios	16-17 y 30	Ferrovial
102-3 Localización de la sede	Nota 1.1. de las Cuentas Anuales Consolidadas 2021 de Ferrovial	Ferrovial
102-4 Ubicación de las operaciones	16-17 y 30	Ferrovial
102-5 Propiedad y forma jurídica	Nota 1.1. de las Cuentas Anuales Consolidadas 2021 de Ferrovial	Ferrovial
102-6 Mercados servidos	16-17 y 30	Ferrovial
102-7 Tamaño de la organización	14-25	Ferrovial
102-8 Información sobre empleados y otros trabajadores	77-78 y Anexo a indicadores GRI	Ferrovial
102-9 Cadena de suministro	96-97 y Anexo a indicadores GRI	Ferrovial
102-10 Cambios significativos en la organización y su cadena de suministro	Nota 1.1.2 y 1.1.3 de las Cuentas Anuales Consolidadas 2021 de Ferrovial	Ferrovial
102-11 Principio o enfoque de precaución	92-94 y 110-114	Ferrovial
102-12 Iniciativas externas	148	Ferrovial
102-13 Afiliación a asociaciones	148	Ferrovial
Estrategia		
102-14 Declaración de altos ejecutivos responsables de la toma de decisiones	9, 30-31	Ferrovial
102-15 Principales impactos, riesgos y oportunidades	9, 110-114	Ferrovial
Ética e integridad		
102-16 Valores, principios, estándares y normas de conducta	31, 88-89 y 98-99	Ferrovial
102-17 Mecanismos de asesoramiento y preocupaciones éticas	88-89	Ferrovial
Gobernanza		
102-18 Estructura de gobernanza	120-123 Apartado C del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2021 de Ferrovial	Ferrovial
102-19 Delegación de autoridad	120-123 y 146-147 Apartado C del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2021 de Ferrovial	Ferrovial
102-20 Responsabilidad a nivel ejecutivo de temas económicos, ambientales y sociales	146-147 Apartado C del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2021 de Ferrovial	Ferrovial
102-21 Consulta a grupos de interés sobre temas económicos, ambientales y sociales	148-149	Ferrovial
102-22 Composición del máximo órgano de gobierno y sus comités	120-123 Apartado C del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2021 de Ferrovial	Ferrovial
102-23 Presidente del máximo órgano de gobierno	120-123 Apartados C.1.2 y C.1.3 del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2021 de Ferrovial	Ferrovial
102-24 Nominación y selección del máximo órgano de gobierno	120-123 Apartados C.1.19 del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2021 de Ferrovial	Ferrovial
102-25 Conflictos de intereses	88-89 Apartado D.6 del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2021 de Ferrovial	Ferrovial
102-26 Función del máximo órgano de gobierno en la selección de propósitos, valores y estrategia	120-123	Ferrovial
102-27 Conocimientos colectivos del máximo órgano de gobierno	El Consejo de Administración es informado periódicamente de los temas relacionados con la gestión medioambiental y seguridad y salud de la compañía así como el seguimiento del Plan estratégico en materia de Responsabilidad Corporativa. Además, el Consejo se reserva, directamente o a través de sus Comisiones, el conocimiento de una serie de materias sobre las que deberá pronunciarse. Entre ellas, aprobar políticas en diversas materias.	Ferrovial

102-28 Evaluación del desempeño del máximo órgano de gobierno	Apartado C.1.18 del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2021 de Ferrovial	Ferrovial
102-29 Identificación y gestión de impactos económicos, ambientales y sociales	120-123 Apartado E del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2021 de Ferrovial	Ferrovial
102-30 Eficacia de los procesos de gestión del riesgo	120-123 Apartado E del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2021 de Ferrovial	Ferrovial
102-31 Evaluación de temas económicos, ambientales y sociales	120-123 Apartado E del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2021 de Ferrovial	Ferrovial
102-32 Función del máximo órgano de gobierno en la elaboración de informes de sostenibilidad	120-123	Ferrovial
102-33 Comunicación de preocupaciones críticas	89 y 148-149	Ferrovial
102-34 Naturaleza y número total de preocupaciones críticas	89 y 148-149	Ferrovial
102-35 Políticas de remuneración	124-125	Ferrovial
102-36 Proceso para determinar la remuneración	124-125	Ferrovial
102-37 Involucramiento de los grupos de interés en la remuneración	124-125	Ferrovial
102-38 Ratio de compensación total anual	Ver Anexo a indicadores GRI	Ferrovial
102-39 Ratio del incremento porcentual de la compensación total anual	Ver Anexo a indicadores GRI	Ferrovial

Participación de los grupos de interés

102-40 Lista de grupos de interés	148-149	Ferrovial
102-41 Acuerdos de negociación colectiva	90, ver Anexo a indicadores GRI y Tabla de contenidos Ley de Información no financiera.	Ferrovial
102-42 Identificación y selección de grupos de interés	2, 148-149	Ferrovial
102-43 Enfoque para la participación de los grupos de interés	146-149	Ferrovial
102-44 Temas y preocupaciones clave mencionados	146-149	Ferrovial

Prácticas para la elaboración de informes

102-45 Entidades incluidas en los estados financieros consolidados	Anexo II de las Cuentas Anuales Consolidadas 2021 de Ferrovial	Ferrovial
102-46 Definición de los contenidos de los informes y las Coberturas del tema	2, 148	Ferrovial
102-47 Lista de temas materiales	149	Ferrovial
102-48 Reexpresión de la información	148	Ferrovial
102-49 Cambios en la elaboración de informes	148	Ferrovial
102-50 Periodo objeto del informe	Ejercicio 2021	Ferrovial
102-51 Fecha del último informe	Ejercicio 2020	Ferrovial
102-52 Ciclo de elaboración de informes	Anual	Ferrovial
102-53 Punto de contacto para preguntas sobre el informe	Contraportada	Ferrovial
102-54 Declaración de elaboración del informe de conformidad con los estándares GRI	Este informe se ha elaborado de conformidad con la opción Exhaustiva de los Estándares GRI	Ferrovial
102-55 Índice de contenidos GRI	161-168	Ferrovial
102-56 Verificación externa	189-193	Ferrovial

Estándar GRI	Indicador y descripción	Página/referencia	Alcance
ASPECTOS ECONÓMICOS MATERIALES	103-1 Explicación de asunto material y sus limitaciones	149	Ferrovial
	103-2 Enfoque de gestión y componentes	30, 149	Ferrovial
	103-3 Evaluación del enfoque de gestión	30, 149	Ferrovial
CONTENIDOS TEMÁTICOS			
Desempeño económico			
GRI 201: Desempeño Económico 2016	201-1 Valor económico directo generado y distribuido	Ver Anexo a indicadores GRI	Ferrovial
	201-2 Implicaciones financieras y otros riesgos y oportunidades derivados del cambio climático	92-94, 110-113 Adicionalmente, Ferrovial informa públicamente sobre los riesgos y oportunidades en el informe CDP. La información relativa a 2021 estará disponible a lo largo de 2022	Ferrovial
	201-3 Obligaciones del plan de beneficios definidos y otros planes de jubilación	Nota 6.6.4 de Cuentas Anuales Consolidadas 2021 de Ferrovial Nota 6.2 de Cuentas Anuales Consolidadas 2021 de Ferrovial	Ferrovial
	201-4 Asistencia financiera recibida del gobierno	Nota 6.1 de Cuentas Anuales Consolidadas 2021 de Ferrovial Nota 6.4 de Cuentas Anuales Consolidadas 2021 de Ferrovial	Ferrovial

Presencia en el mercado			
GRI 202: Presencia en el mercado 2016	202-1 Ratio del salario de categoría inicial estándar por sexo frente al salario mínimo local	La relación entre el salario inicial y el salario mínimo local en los países con presencia significativa por género (Hombre/Mujer) es la siguiente: España: 1,12 / 1,12 (1,28 / 1,28 en 2020) Reino Unido: 1,74 / 1,46 (1,3 / 1,3 en 2020) Estados Unidos: 1,66 / 1,66 (1,66 / 1,66 en 2020) Polonia: 1 / 1 (1 / 1 en 2020) Chile: 1 / 1 (1 / 1 en 2020)	Ferrovial
	202-2 Proporción de altos ejecutivos contratados de la comunidad local	En 2021, la proporción de directivos locales ha sido del 83,9% (84,3% en 2020)	Ferrovial
Impactos económicos indirectos			
GRI 203: Impactos económicos indirectos 2016	203-1 Inversiones en infraestructuras y servicios apoyados	98-99	Ferrovial
	203-2 Impactos económicos indirectos significativos	16-17, 22-23, 32-36, 42, 76, 98-99	Ferrovial
Prácticas de adquisición			
GRI 204: Prácticas de adquisición 2016	204-1 Proporción de gasto en proveedores locales	96	Ferrovial
Anticorrupción			
GRI 205: Anticorrupción 2016	205-1 Operaciones evaluadas para riesgos relacionados con la corrupción	88-89	Ferrovial
	205-2 Comunicación y formación sobre políticas y procedimientos anticorrupción	88-89	Ferrovial
	205-3 Casos de corrupción confirmados y medidas tomadas	88-89	Ferrovial
Competencia desleal			
GRI 206: Competencia desleal 2016	206-1 Acciones jurídicas relacionadas con la competencia desleal, las prácticas monopólicas y contra la libre competencia	En el ejercicio 2021, se encontraban abiertos dos expedientes y litigios relacionados con las prácticas monopólicas (dos en 2020). Nota 6.5 de Cuentas Anuales Consolidadas 2021 de Ferrovial	Ferrovial
GRI 207: Fiscalidad	GRI 207-1 Enfoque fiscal.	100-103	Ferrovial
	GRI 207-2 Gobernanza fiscal, control y gestión de riesgos.	100-103	Ferrovial
	GRI 207-3 Participación de grupos de interés y gestión de inquietudes en materia fiscal.	100-103	Ferrovial
	GRI 207-4 Reporte país por país.	100 Anexo tablas GRI Standards	Ferrovial
Estándar GRI			
Estándar GRI	Indicador y descripción		Alcance
ASPECTOS ECONÓMICOS MATERIALES	103-1 Explicación de asunto material y sus limitaciones	149	Ferrovial
	103-2 Enfoque de gestión y componentes	92-94	Ferrovial
	103-3 Evaluación del enfoque de gestión	92-94	Ferrovial
Materiales			
GRI 301: Materiales 2016	301-1 Materiales utilizados por peso o volumen	Ver Anexo a Indicadores GRI. Se informa del material consumido más representativo de cada división. El material más significativo puede cambiar cada año por lo que no es comparable.	Ferrovial
	301-2 Materiales reciclados consumidos	Ver Anexo Indicadores GRI	Ferrovial
	301-3 Productos reutilizados y materiales de envasado	La actividad de Ferrovial no incluye la producción de bienes destinados a la venta con embalajes.	Ferrovial

Energía			
	302-1 Consumo energético dentro de la organización	Ver Anexo Indicadores GRI.	Ferrovial
	302-2 Consumo energético fuera de la organización	Ver Anexo Indicadores GRI	Ferrovial
GRI 302: Energía 2016	302-3 Intensidad energética	La intensidad energética es de 619,18 GJ/M€ (726,99 GJ/M€ en 2020). El denominador incluye la cifra de ventas de actividades continuadas y discontinuadas. Se han recalculado los datos de 2020 debido a la desconsolidación de parte de la actividad de Servicios	Ferrovial
	302-4 Reducción del consumo energético	El consumo energético con respecto a 2020 ha disminuido un 8,22% (543.466 GJ)	Ferrovial
	302-5 Reducción de los requerimientos energéticos de productos y servicios	92-94	Ferrovial
Agua			
	303-1 Interacción con el agua como recurso compartido	92-94	Ferrovial
GRI 303: Agua y efluentes 2018	303-2 Gestión de los impactos relacionados con los vertidos de agua	92-94	Ferrovial
	303-3 Captación de agua	Ver Anexo Indicadores GRI	Ferrovial
	303-4 Vertido de aguas residuales	Ver Anexo Indicadores GRI	Ferrovial
	303-5 Consumo de agua	Ver Anexo Indicadores GRI	Ferrovial
Biodiversidad			
	304-1 Centros de operaciones en propiedad, arrendados o gestionados ubicados dentro de o junto a áreas protegidas o zonas de gran valor para la biodiversidad fuera de áreas protegidas	En 2021, Ferrovial trabajó en 5 nuevos proyectos (18 en 2020) sometidos a Declaración de Impacto Ambiental (o figuras equivalentes), según el marco legal de cada país.	Ferrovial
GRI 304: Biodiversidad 2016	304-2 Impactos significativos de las actividades, los productos y los servicios en la biodiversidad	Los impactos más significativos en la biodiversidad han sido contemplados en las respectivas Declaraciones de Impacto Ambiental o figuras equivalentes, según el marco legal de cada país, de las actividades que así lo requieren. Asimismo, se llevan a cabo actuaciones de compensación en aquellos casos en los que así haya sido requerido según lo dispuesto en dichas declaraciones o figuras equivalentes.	Ferrovial
	304-3 Hábitats protegidos o restaurados	Ferrovial realiza la restauración ecológica de los habitats afectados por la construcción y operación de sus infraestructuras de acuerdo con lo establecido por la normativa vigente en cada país, introduciendo siempre que es posible mejoras sobre los requisitos mínimos así como criterios de restauración ecológica que aseguren unos mejores resultados a largo plazo.	Ferrovial
	304-4 Especies que aparecen en la Lista Roja de la UICN y en listados nacionales de conservación cuyos habitats se encuentren en áreas afectadas por las operaciones	Ver Anexo Indicadores GRI	Ferrovial
Emisiones			
	305-1 Emisiones directas de GEI (alcance 1)	92. Ver Anexo Indicadores GRI	Ferrovial
	305-2 Emisiones indirectas de GEI al generar energía (alcance 2)	92. Ver Anexo Indicadores GRI	Ferrovial
	305-3 Otras emisiones indirectas de GEI (alcance 3)	92. Ver Anexo Indicadores GRI. Las emisiones del Scope 3 están limitadas al alcance descrito en la tabla 305-3 del Anexo Indicadores GRI	Ver Anexo Indicadores GRI
GRI 305: Emisiones 2016	305-4 Intensidad de las emisiones de GEI	La intensidad de emisiones de efecto invernadero es de 67,48 tCO ₂ /M€ en 2021, (72,01 tCO ₂ /M€ en 2020)	Ferrovial
	305-5 Reducción de las emisiones de GEI	92-93. Ver Anexo Indicadores GRI.	Ferrovial
	305-6 Emisiones de sustancias que agotan la capa de ozono (SAO)	Este dato no se considera material debido a que Amey ya no tiene control operacional sobre los centros que usan equipos de refrigeración, que emplean refrigerantes basados en gases fluorados o sustancias que agotan la capa de ozono.	Ferrovial
	305-7 Óxidos de nitrógeno (NOX), óxidos de azufre (SOX) y otras emisiones significativas al aire	Ver Anexo a Indicadores GRI	Ferrovial

Efluentes y residuos			
GRI 306: Residuos 2020	306-1 Generación de residuos e impactos significativos relacionados con los residuos	93-94	Ferrovial
	306-2 Gestión de impactos significativos relacionados con los residuos	93-94	Ferrovial
	306-3 Residuos generados	Ver Anexo a Indicadores GRI	Ferrovial
	306-4 Residuos no destinados a eliminación	Ver Anexo a Indicadores GRI	Ferrovial
	306-5 Residuos destinados a eliminación	Ver Anexo a Indicadores GRI	Ferrovial
Cumplimiento ambiental			
GRI 307: Cumplimiento ambiental 2016	307-1 Incumplimiento de la legislación y normativa ambiental	El importe de las sanciones más significativas abonadas en el ejercicio 2021 por incumplimiento de la legislación medioambiental ha sido de 17.002€ (19.228€ en 2020), correspondiente a cinco expedientes impuestos durante el ejercicio 2021, y 33.961 € correspondientes a dos expedientes impuesto en ejercicios anteriores (76.551 € en 2020)	Ferrovial
Evaluación ambiental de proveedores			
GRI 308: Evaluación ambiental de proveedores 2016	308-1 Nuevos proveedores que han pasado filtros de evaluación y selección de acuerdo con los criterios ambientales	96-97	Ferrovial
	308-2 Impactos ambientales negativos en la cadena de suministro y medidas tomadas	96-97 En Construcción, se ha analizado el impacto negativo en el plano ambiental, como riesgos potenciales y trabajos deficientes. Las medidas adoptadas en todos los casos han ido desde expulsión de la obra y/o rechazo del proveedor, hasta apercebimientos para la adopción de mejoras en los casos menos relevantes. En la división de Servicios, se llevan a cabo auditorías presenciales a una muestra de proveedores.	Ferrovial
Estándar GRI	Indicador y descripción	Alcance	
ASPECTOS ECONÓMICOS MATERIALES	103-1 Explicación de asunto material y sus limitaciones	149	Ferrovial
	103-2 Enfoque de gestión y componentes	78-81	Ferrovial
	103-3 Evaluación del enfoque de gestión	78-81	Ferrovial
Empleo			
GRI 401: Empleo 2016	401-1 Nuevas contrataciones de empleados y rotación de personal	Anexo a indicadores GRI	Ferrovial
	401-2 Beneficios para los empleados a tiempo completo que no se dan a los empleados a tiempo parcial o temporales	Los beneficios sociales de cada país y negocio, se ofrecen por igual a los empleados con jornada completa y con jornada parcial pero, en algunos casos, es necesario tener una antigüedad mínima de un año para acceder a determinadas prestaciones sociales.	Ferrovial
	401-3 Permiso parental	Ferrovial considera que este no es un aspecto de riesgo debido a que los países en los que está presente cuentan con legislación que garantiza los derechos del trabajador al respecto y, por ello, no se gestiona de forma específica esta información.	Ferrovial
Relaciones trabajador-empresa			
GRI 402: Relaciones trabajador-empresa 2016	402-1 Plazos de aviso mínimos sobre cambios operacionales	Ferrovial sigue los periodos de preaviso establecidos en la normativa laboral o los recogidos, en su caso, en los convenios aplicables a cada negocio, no habiéndose definido periodos mínimos de preaviso a nivel corporativo.	Ferrovial

Salud y Seguridad en el trabajo				
GRI 403: Salud y Seguridad en el trabajo 2018	403-1 Sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo	80-81	Ferrovial	
	403-2 Identificación de peligros, evaluación de riesgos e investigación de incidentes	80-81	Ferrovial	
	403-3 Servicios de salud en el trabajo	80-81	Ferrovial	
	403-4 Participación de los trabajadores, consultas y comunicación sobre salud y seguridad en el trabajo	80-81	Ferrovial	
	403-5 Formación de trabajadores sobre salud y seguridad en el trabajo	80-81	Ferrovial	
	403-6 Fomento de la salud de los trabajadores	80-81	Ferrovial	
	403-7 Prevención y mitigación de los impactos en la salud y la seguridad de los trabajadores directamente vinculados mediante relaciones comerciales.	El riesgo de desarrollar enfermedades en el trabajo se detecta en las evaluaciones de riesgos realizadas por el departamento de Seguridad y Salud y se controla mediante la vigilancia de la salud, en la que se definen y aplican los protocolos correspondientes en función de los riesgos a los que están expuestos los trabajadores.		Ferrovial
	403-8 Trabajadores cubiertos por un sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo.	Ver Anexo Indicadores GRI		Ferrovial
	403-9 Lesiones por accidente laboral	Ver Anexo Indicadores GRI		Ferrovial
	403-10 Dolencias y enfermedades laborales	Ver Anexo Indicadores GRI		Ferrovial
Formación y enseñanza				
GRI 404: Formación y enseñanza 2016	404-1 Media de horas de formación al año por empleado	Ver Anexo Indicadores GRI	Ferrovial	
	404-2 Programas para mejorar las aptitudes de los empleados y programas de ayuda a la transición	Todos los programas de formación y desarrollo se encaminan a la mejora de la empleabilidad del candidato, en los casos en los que se establecieran planes de prejubilación o reorganizaciones (i.e.ERTE) se pueden negociar planes específicos de formación como otros planes de acompañamiento al empleo (outplacement).	Ferrovial	
	404-3 Porcentaje de empleados que reciben evaluaciones periódicas del desempeño y desarrollo profesional	78 El porcentaje de empleados que reciben evaluaciones regulares del desempeño y de desarrollo profesional de Ferrovial es de un 29,41% (31,94 % en 2020)	Ferrovial	
Diversidad e igualdad de oportunidades				
GRI 405: Diversidad e igualdad de oportunidades 2016	405-1 Diversidad en órganos de gobierno y empleados	Ver Anexo Indicadores GRI Apartado C del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2021	Ferrovial	
	405-2 Ratio del salario base y de la remuneración de mujeres frente a hombres	Ver Anexo Indicadores GRI	Ferrovial	
No discriminación				
GRI 406: No discriminación 2016	406-1 Casos de discriminación y acciones correctivas emprendidas	89 Se informa de las denuncias recibidas a través del Canal Ético	Ferrovial	
Libertad de asociación y negociación colectiva				
GRI 407: Libertad de asociación y negociación colectiva 2016	407-1 Operaciones y proveedores cuyo derecho a la libertad de asociación y negociación colectiva podría estar en riesgo	96-97	Ferrovial	
Trabajo infantil				
GRI 408: Trabajo infantil 2016	408-1 Operaciones y proveedores con riesgo significativo de casos de trabajo infantil	96-97	Ferrovial	
Trabajo forzoso u obligatorio				
GRI 409: Trabajo forzoso u obligatorio 2016	409-1 Operaciones y proveedores con riesgo significativo de casos de trabajo forzoso u obligatorio	96-97	Ferrovial	
Prácticas en materia de seguridad				

GRI 410: Prácticas en materia de seguridad 2016	410-1 Personal de seguridad capacitado en políticas o procedimientos de derechos humanos	Los vigilantes de seguridad de la sede de Ferrovial son contratados a través de una empresa que ha certificado que dichas personas han recibido la formación correspondiente.	Sede Ferrovial
Derechos de los pueblos indígenas			
GRI 411: Derechos de los pueblos indígenas 2016	411-1 Casos de violaciones de los derechos de los pueblos indígenas	Durante el ejercicio 2020 y 2021, no se han detectado casos de violación de los derechos de los pueblos indígenas.	Ferrovial
Evaluación de derechos humanos			
GRI 412: Evaluación de derechos humanos 2016	412-1 Operaciones sometidas a revisiones o evaluaciones de impacto sobre los derechos humanos	90-91	Ferrovial
	412-2 Formación de empleados en políticas o procedimientos sobre derechos humanos	88	Ferrovial
	412-3 Acuerdos y contratos de inversión significativos con cláusulas sobre derechos humanos o sometidos a evaluación de derechos humanos	88-91,98-99	Ferrovial
Comunidades locales			
GRI 413: Comunidades locales 2016	413-1 Operaciones con participación de la comunidad local, evaluaciones del impacto y programas de desarrollo	98-99	Ferrovial
	413-2 Operaciones con impactos negativos –reales o potenciales– en las comunidades locales	Durante 2020 y 2021, no se han detectado situaciones en las que las actividades de Ferrovial hayan generado efectos negativos significativo en las comunidades locales.	Ferrovial
Evaluación social de los proveedores			
GRI 414: Evaluación social de los proveedores 2016	414-1 Nuevos proveedores que han pasado filtros de selección de acuerdo con los criterios sociales	96-97	
	414-2 Impactos sociales negativos en la cadena de suministro y medidas tomadas	96-97	
Política pública			
GRI 415: Política pública 2016	415-1 Contribuciones a partidos y/o representantes políticos	149	Ferrovial
Salud y seguridad de los clientes			
GRI 416: Salud y seguridad de los clientes 2016	416-1 Evaluación de los impactos en la salud y seguridad de las categorías de productos o servicios	86-87	Ferrovial
	416-2 Casos de incumplimiento relativos a los impactos en la salud y seguridad de las categorías de productos y servicios	En el ejercicio 2021 no se han cerrado con sanción expedientes y litigios relacionados con la seguridad de los trabajadores, subcontratistas y usuarios (0 en 2020). Nota 6.3 de Cuentas Anuales Consolidadas 2021 de Ferrovial Nota 6.5 de Cuentas Anuales Consolidadas 2021 de Ferrovial	Ferrovial
Marketing y etiquetado			
GRI 417: Marketing y etiquetado 2016	417-1 Requerimientos para la información y el etiquetado de productos y servicios	86-87	Ferrovial
	417-2 Casos de incumplimiento relacionados con la información y el etiquetado de productos y servicios	En 2020 y 2021, no se han identificado incumplimientos en esta materia.	Ferrovial
	417-3 Casos de incumplimiento relacionados con comunicaciones de marketing	En 2020 y 2021, no se han identificado incumplimientos en esta materia.	Ferrovial
Privacidad del cliente			
GRI 418: Privacidad del cliente 2016	418-1 Reclamaciones fundamentadas relativas a violaciones de la privacidad del cliente y pérdida de datos del cliente	En 2020 y 2021, no se han identificado incumplimientos en esta materia.	Ferrovial
Cumplimiento socioeconómico			

GRI 419: Cumplimiento socioeconómico 2016	419-1 Incumplimiento de las leyes y normativas en los ámbitos social y económico	En el ejercicio 2021 no se han cerrado con sanción expedientes y litigios relacionados con la seguridad de los trabajadores, subcontratistas y usuarios (0 en 2020). Nota 6.3 de Cuentas Anuales Consolidadas 2021 de Ferrovial Nota 6.5 de Cuentas Anuales Consolidadas 2021 de Ferrovial	Ferrovial
---	--	--	-----------

PRINCIPIOS DE REPORTE

Norma AA1000 AP2018

La norma se basa en cuatro principios fundamentales:

- **Inclusividad:** Se analiza si la compañía ha identificado y comprendido los aspectos relevantes de su desempeño sostenible y presenta una información suficiente en calidad y cantidad. Para más información véase el apartado Asuntos Materiales de este capítulo.
- **Relevancia:** la información debe ser la requerida por las partes interesadas. Es decir, asegura que se informa de todos aquellos aspectos materiales cuya omisión o distorsión pudiera influir en las decisiones o acciones de sus grupos de interés. Para más información véase la Tabla de Indicadores GRI Standards.
- **Capacidad de respuesta:** a lo largo del presente informe se incluye la información relativa a la respuesta dada por Ferrovial a las expectativas de los grupos de interés.
- **Impacto:** la compañía monitoriza el impacto de su actividad sobre su entorno, no solo en términos económicos sino también desde un punto de vista social y ambiental. Además lleva a cabo una evaluación del retorno de la inversión de sus programas de acción social. Para más información, consultar los apartados En dos minutos, medio ambiente y comunidad.

Guía GRI STANDARDS

Los principios de la Guía GRI aplicados:

Definición del contenido de Informe:

- **Materialidad:** aspectos que reflejen los impactos significativos, sociales, ambientales y económicos de la organización o que podrían ejercer una influencia sustancial en las decisiones de los grupos de interés.
- **Participación de los grupos de interés:** identificar a los grupos de interés y describir en la memoria cómo ha dado respuesta a sus expectativas e intereses.
- **Contexto de sostenibilidad:** presentar el desempeño dentro del contexto más amplio de la sostenibilidad.
- **Exhaustividad:** la cobertura debe permitir que los grupos de interés puedan evaluar el desempeño de la organización informante.

Definición de la calidad del Informe:

- **Equilibrio:** el informe debe reflejar tanto los aspectos positivos como negativos del desempeño de la compañía.
- **Comparabilidad:** la información debe ser comparable en el tiempo y con otras empresas por parte de los grupos de interés.
- **Precisión:** la información publicada tiene que ser precisa y detallada.
- **Claridad:** la información se debe exponer de una manera comprensible y accesible para todos.
- **Fiabilidad:** los datos deben ser de calidad y establecer la materialidad de la compañía.

Anexo a indicadores GRI

102-8. Información sobre empleados y otros trabajadores

Número de empleados a cierre por tipo de jornada y género

	Total		2020	2021
Jornada Completa	50.109	Hombres	49.712	37.156
		Mujeres	16.670	12.953
Jornada Parcial	12.961	Hombres	4.452	3.237
		Mujeres	9.285	9.724

Número de empleados a cierre por tipo de contrato laboral y género

	Total		2020	2021
Contrato Temporal	11.315	Hombres	12.804	7.494
		Mujeres	6.055	3.820
Contrato Indefinido	51.756	Hombres	41.359	32.899
		Mujeres	19.901	18.856

Número medio de empleados por género, tipo de contrato y categoría profesional

Categoría	Fijos		Eventuales		Total		Total 2021	Total 2020
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres		
Executives	125,9	12,9	8,0	2,0	133,9	14,9	148,9	167,0
Senior Manager	601,3	115,1	14,6	2,7	615,9	117,8	733,7	653,6
Manager	3.143,3	855,5	136,3	16,8	3.279,5	872,3	4.151,9	4.117,8
Senior Professional / Supervisor	2.432,5	1.060,0	110,1	43,0	2.542,6	1.102,9	3.645,5	3.493,4
Professional	6.391,8	2.150,0	580,9	301,8	6.972,8	2.451,7	9.424,5	10.583,0
Administratives / Support	560,9	998,0	140,5	189,1	701,4	1.187,0	1.888,4	2.686,1
Blue Collar	29.727,8	15.166,6	8.937,7	4.709,4	38.665,5	19.875,9	58.541,4	62.604,8
Total	42.983,5	20.358,0	9.928,1	5.264,7	52.911,5	25.622,6	78.534,2	84.305,7

Pueden consultarse los datos de 2020 en el Informe Anual Integrado 2020, página 153.

Número de empleados a cierre por región y género

	2020	Hombres	Mujeres	2021
				Total
España	42.892	15.059	15.640	30.698
Reino Unido	15.245	9.939	4.222	14.161
EE.UU.	5.946	4.480	674	5.154
Canada	783	705	60	765
Polonia	6.368	4.557	1.442	5.999
Latinoamérica	4.732	4.464	518	4.982
Resto	4.153	1.190	121	1.311
TOTAL	80.119	40.394	22.677	63.070

102-9. Cambios significativos en la organización y su Cadena de suministro

Debido a la diversidad de actividades que realiza Ferrovial, la tipología de cadena de suministro es distinta para cada uno de los negocios. En torno al 97% de los proveedores se concentran en Construcción y Servicios, registrándose en ellos los mayores volúmenes de pedidos. El Comité de Compras Global, compuesto por los máximos representantes de compras de los negocios, coordina esta actividad, buscando posibles sinergias y compartir mejores prácticas.

En el área de Construcción la gran mayoría de las compras tienen como destino las obras en ejecución en cada momento. Una mínima parte va a las oficinas, departamentos y servicios que dan soporte a la ejecución de las mismas. La cadena de suministro está integrada por suministradores (fabricantes y distribuidores) y subcontratistas.

Las características específicas de la cadena de suministro de Construcción son: elevado número de proveedores; grado de subcontratación importante, que varía dependiendo del tipo y dimensión de la obra y del país en el que se realiza; elevado porcentaje de proveedores locales, al estar el sector está muy ligado al país/zona en el que se ejecuta cada obra; tipología de proveedores muy variada, desde grandes multinacionales con implantación global y altamente tecnificadas, hasta pequeños proveedores (principalmente subcontratistas) locales para trabajos menos cualificados; y necesidad de adaptación a los requerimientos de cada mercado local.

En el negocio de Servicios la cadena de suministro incluye a todos los proveedores principales y secundarios (proveedores de materias primas, suministros industriales o energía; proveedores de bienes de equipo, maquinaria y producto terminado) así como a los subcontratistas y prestadores de servicios involucrados en las actividades de la compañía, evaluándolos para asegurar una capacitación adecuada. En España, desde el departamento de Aprovisionamiento y Flota, se marcan las pautas a las diferentes áreas de negocio en lo relativo a la contratación con terceros y se gestionan todos los proveedores críticos involucrados en la prestación de servicios y suministro de productos para la compañía. En la parte internacional, cada país tiene su procedimiento de compras, basado en el Procedimiento de Compras Global definido por el Comité de Compras Global. En Reino Unido, la tipología de la cadena de suministro es muy diversa debido a la amplia gama de actividades que se llevan a cabo.

102-38. Ratio de compensación total anual

	2019	2020	2021
TOTAL Ferrovial	117,05	143,60	142,84
EE.UU.	7,39	8,59	8,61
España	26,18	29,41	24,93
Polonia	30,97	30,21	17,95
Reino Unido	21,76	25,59	22,99
Chile	15,09	16,34	16,69

102-39. Ratio del incremento porcentual de la compensación total anual

	2019	2020	2021
TOTAL Ferrovial	-15,91 %	-0,69 %	-5,85 %
EE.UU.	-8,91 %	-1,64 %	-0,66 %
España	19,38 %	-2,22 %	18,64 %
Polonia	-14,75 %	1,71 %	38,81 %
Reino Unido	7,81 %	-2,26 %	2,34 %
Chile	5,41 %	-0,07 %	18,54 %

102-41. PORCENTAJE DE EMPLEADOS CUBIERTOS EN LOS ACUERDOS DE NEGOCIACIÓN COLECTIVA

	Total plantilla	Empleados representados	% 2021	% 2020
España	30.698	30.478	99,3 %	99,6 %
Reino Unido	14.161	3.829	27,0 %	25,5 %
EE.UU.	5.154	351	6,8 %	5,8 %
Canada	765	152	19,9 %	20,8 %
Polonia	5.999	4.907	81,8 %	81,1 %
Latinoamérica	4.982	3.130	62,8 %	66,9 %
Resto*	1.311	133	10,1 %	32,2 %
TOTAL	63.070	42.980	68,1 %	70,8 %

201-1. Valor económico directo generado y distribuido

VALOR ECONOMICO GENERADO(M€)	2019	2020	2021
a) Ingresos:			
Cifra de ventas	6.054	6.532	6.778
Otros ingresos de explotación	2	2	1
Ingresos financieros	101	43	24
Enajenaciones de inmovilizado	423	16	
Beneficios puesta en equivalencia	269	-424	1.197
TOTAL	6.849	6.169	8.000
VALOR ECONOMICO DISTRIBUIDO (M€)	2019	2020	2021
b) Consumos y gastos (1)			
Consumo	949	990	1.077
Otros gastos de explotación	3.959	3.926	3.815
c) Salarios y beneficios a empleados			
Gastos de personal	1.027	1.212	1.209
d) Gastos financieros y dividendos			
Dividendos a los accionistas	238	119	190
Operaciones de autocartera (2)	282	259	434
Gastos financieros	328	243	334
e) Impuestos			
Impuesto sobre sociedades	39	-34	-9
TOTAL	6.822	6.715	7.050
VALOR ECONÓMICO RETENIDO (M€)	27	-546	950

(1) Los gastos de acción social del Grupo, registrados en el epígrafe Otros Gastos de Explotación se detallan en el Capítulo Comunidad.

(2) Reducción de capital mediante amortización de acciones en autocartera. Para más información consultar nota 5.1. Patrimonio Neto de las Cuentas Anuales Consolidadas.

207-4. Fiscalidad: reporte país por país

La siguiente tabla refleja las cantidades pagadas por Ferrovial en 2020 en euros.

Se publican los datos relativos a 2020 y no los de 2021, en coherencia con la obligación de comunicación del Informe de País por País a la Agencia Tributaria española (en el mes de noviembre de cada año se comunica el informe correspondiente al año previo).

Jurisdicción ¹	Número de empleados ²	2020 (M€)			Resultado antes de Impuesto sobre Beneficios ³	Impuesto sobre Beneficios (pagado) ³	Impuesto sobre Beneficios (devengado) ³	Activos Tangibles ³
		Terceros	Vinculados	Total				
Alemania	872	46,31	0,00	46,31	5,42	-0,93	-0,99	0,07
Arabia Saudí	416	15,16	0,32	15,48	-2,56	0,00	0,00	0,34
Australia	49	883,42	4,92	888,35	-1,98	0,00	-1,46	0,24
Brasil	1	0,37	0,00	0,37	0,31	-0,11	-0,08	0,00
Canadá	518	268,77	1,09	269,86	168,68	-13,46	-6,01	5,28
Chile	4.524	224,52	1,01	225,53	6,33	-9,58	-6,56	88,20
Colombia	241	60,18	0,00	60,18	-0,22	-4,36	-0,57	4,39
Emiratos Árabes Unidos	0	0,00	0,00	0,00	0,02	0,00	0,00	0,00

Eslovaquia	188	240,68	0,19	240,87	-17,30	0,00	-0,28	4,85
España	37.517	2.814,55	216,98	3.031,54	12,47	3,12	-4,87	1.225,91
Estados Unidos	6.082	2.717,78	18,64	2.736,42	-80,82	-0,78	-1,62	5.630,55
Francia	32	52,63	0,00	52,63	12,24	-5,72	-3,52	0,18
Grecia	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01
India	0	0,01	0,00	0,01	-0,03	0,00	0,00	0,00
Irlanda	3	0,02	7,06	7,07	6,70	-1,05	-1,54	0,00
Islas Mauricio	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Italia	2	0,32	0,00	0,32	0,21	0,00	0,00	0,00
Luxemburgo	0	2,44	0,00	2,44	1,86	0,00	0,00	0,00
Lituania	33	25,37	0,00	25,37	-34,70	0,00	0,00	0,06
Malasia	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Marruecos	1	0,00	0,00	0,00	-3,48	0,00	-0,02	0,00
México	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Nueva Zelanda	0	0,00	0,02	0,02	0,01	0,00	0,00	0,89
Omán	14	1,56	0,15	1,71	0,41	0,00	0,00	0,00
Países Bajos	15	37,79	12,64	50,43	-406,18	0,70	-0,55	0,00
Perú	12	3,64	0,00	3,64	-1,85	-0,07	-0,10	0,26
Polonia	6.339	1.808,12	0,07	1.808,19	187,98	-70,03	-63,16	545,09
Portugal	2.139	150,47	1,48	151,95	-19,66	-1,14	-1,97	305,38
Puerto Rico	194	38,64	0,54	39,18	1,11	-0,94	-0,28	0,93
República Dominicana	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Qatar	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Reino Unido	14.057	3.004,88	1,37	3.006,25	-517,75	6,86	-0,07	125,94
Singapur	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Túnez	1	0,00	0,00	0,00	-0,03	0,00	0,00	0,00
Total	73.250	12.397,66	266,48	12.664,14	-682,82	-97,48	-93,67	7.938,57

(1) En las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2021, Anexo II, se detallan las entidades integrantes del grupo mercantil, su residencia, así como las actividades que desarrollan.

(2) En cuanto al número de empleados, se ha efectuado un cálculo aproximado del número total de empleados en equivalencia a tiempo completo. La información es homogénea en todas las jurisdicciones y no se modifica de un año a otro.

(3) Para los ingresos, resultados e impuestos en moneda extranjera se utiliza el tipo de cambio medio del ejercicio y para los activos tangibles el tipo de cambio de cierre del ejercicio.

Impuesto sobre Beneficios: tipo legal vs tipo efectivo por jurisdicción

La siguiente tabla refleja la explicación cualitativa de las diferencias existentes entre los tipos impositivos legales y efectivos en el Impuesto sobre Beneficios respecto a las jurisdicciones en las que Ferrovial ha pagado dicho Impuesto en 2020 y 2019. A diferencia de la tabla anterior, la siguiente tabla sólo refleja lo relativo a las cantidades pagadas en concepto de Impuesto sobre Beneficios por sociedades consolidadas por integración global.

2020				
Impuesto sobre Beneficios				
Jurisdicción	Tipo legal	Tipo efectivo	Diferencia	Explicación
Alemania	25 %	18 %	7 %	Tipo efectivo y nominal están alineados.
Arabia Saudí	20 %	0 %	20 %	País en el que se han generado pérdidas por lo que no se genera impuesto a pagar.
Australia	30 %	-74 %	104 %	A pesar de las pérdidas globales generadas en el ejercicio, se registra impuesto corriente por sociedades que generan impuesto a pagar.
Brasil	34 %	27 %	7 %	Tipo efectivo y nominal están alineados.

Canadá	27 %	4 %	23 %	El tipo efectivo es inferior al nominal por incluirse en su base de cálculo ingresos exentos (dividendos).
Chile	27 %	77 %	-50 %	Existen empresas con beneficios (fundamentalmente FC Chile, SA) que tributan por el importe que se ha devengado, y otras que se encuentran en pérdidas y no devengan gasto por impuesto corriente. Dichos beneficios y pérdidas no se compensan fiscalmente provocando que el tipo efectivo sea más elevado que el nominal.
Colombia	32 %	-260 %	292 %	A pesar de la pérdida antes de impuestos, se genera gasto por impuesto corriente por la limitación de deducibilidad fiscal de gastos financieros y otros ajustes fiscales.
Emiratos Árabes Unidos	0 %	0 %	0 %	Tipo efectivo y nominal están alineados.
Eslovaquia	21 %	-2 %	-23 %	A pesar de las pérdidas globales generadas en el ejercicio, se registra impuesto corriente por sociedades que generan impuesto a pagar.
España	25 %	39 %	-14 %	Si del total del gasto excluimos el impacto de las retenciones soportadas en el extranjero, la tasa resulta por debajo de la nominal por la aplicación de créditos fiscales.
Estados Unidos	21%*	-2 %	23 %	A pesar de las pérdidas generadas en el ejercicio, se registra impuesto corriente por los impuestos estatales.
Francia	29 %	29 %	0 %	Tipo efectivo y nominal están alineados.
Grecia	29 %	0 %	29 %	País en el que se han generado pérdidas por lo que no se genera impuesto a pagar.
India	30 %	-1 %	31 %	A pesar de las pérdidas generadas en el ejercicio, se registra impuesto corriente por los impuestos locales.
Irlanda	25%**	23 %	2 %	Tipo efectivo y nominal están alineados. Tipo efectivo del 25% de las rentas de inversión.
Islas Mauricio	15 %	0 %	15 %	País en el que no se ha desarrollado actividad.
Italia	28 %	0 %	28 %	El tipo efectivo es menor al nominal porque se incluyen en su base de cálculo pérdidas no activadas en contabilidad.
Lituania	15 %	0 %	15 %	País en el que se han generado pérdidas por lo que no se genera impuesto a pagar.
Luxemburgo	25 %	0 %	25 %	Existen ajustes fiscales que hacen que no exista base imponible.
Malasia	24 %	0 %	24 %	País en el que no se ha desarrollado actividad.
Marruecos	30 %	-1 %	31 %	A pesar de las pérdidas generadas en el ejercicio, se registra impuesto corriente por el impuesto mínimo.
México	30 %	0 %	30 %	País en el que no se ha desarrollado actividad.
Nueva Zelanda	28 %	0 %	28 %	El tipo efectivo es menor al nominal porque se incluyen en su base de cálculo pérdidas no activadas en contabilidad.
Omán	15 %	0 %	15 %	El tipo efectivo es menor al nominal porque se incluyen en su base de cálculo pérdidas no activadas en contabilidad.
Países Bajos	25%***	0 %	25 %	El tipo efectivo es muy inferior al nominal porque se incluyen en su base de cálculo las provisiones de cartera que no son deducibles fiscalmente.
Perú	29,5 %	-6 %	36 %	Los Consorcios en Perú tributan de manera independiente por el impuesto de sociedades. El gasto devengado corresponde a un Consorcio de Construcción con base imponible positiva.
Polonia	19 %	34 %	-15 %	El tipo efectivo es muy superior al tipo nominal por incluir en su base de cálculo gastos no deducibles fiscalmente que constituyen diferencias permanentes.
Portugal	23 %	-10 %	33 %	A pesar de la pérdida antes de impuestos, se genera gasto por impuesto corriente por la limitación de deducibilidad fiscal de gastos financieros y la limitación en el uso de pérdidas fiscales.
Puerto Rico	29 %	25 %	4 %	Tipo efectivo y nominal están alineados.
Qatar	10 %	0 %	10 %	País en el que no se ha desarrollado actividad.
Reino Unido	19 %	0 %	19 %	País en el que se han generado pérdidas por lo que no se genera impuesto a pagar.
República Dominicana	27 %	0 %	27 %	El tipo efectivo es menor al nominal porque se incluyen en su base de cálculo pérdidas no activadas en contabilidad.

Túnez	25 %	0 %	25 %	País en el que se han generado pérdidas por lo que no se genera impuesto a pagar.
* Se considera el tipo impositivo federal/nacional.				
** Las rentas de inversión tributan a un tipo del 25%.				
*** Los primeros 200 mil euros se gravan al tipo impositivo del 20%.				

301-1. Materiales utilizados por peso o volumen

	2019	2020	2021
Papel (kg)	706.053	325.575	349.310
Madera (m3)	31.861	14.832	85.027
Betún (t)	250.806	182.067	464.342
Hormigón (t)	5.951.699	6.145.987	7.178.860
Acero corrugado (t)	180	173369.7	182.651

301-2. Materiales reciclados consumidos

	2019	2020	2021
Total de material reciclado (t)	2.541.258	2.395.827	2.514.949

302-1. Consumo energético dentro de la organización

		2009	2019	2020	2021	
Combustibles utilizados en fuentes Estacionarias y Móviles (total) (GJ)	Estacionarias					
		Diésel	851.446	1.403.343	1.528.742	1.202.402
		Fuel	344.186	137.269	100.551	77.191
		Gasolina	13.447	7.328	7.236	8.397
		Gas Natural	400.727	207.710	144.565	86.015
		Carbón	0	361.701	268.802	309.389
		Queroseno	4.097	1.995	1.559	807
		Propano	17.540	22.793	20.972	35.733
		LPG	175	58	2	64
		Móviles				
		Diésel	3.629.217	2.825.602	2.683.716	2.501.469
		Fuel	219	0	0	0
		Gasolina	664.171	557.001	622.083	645.343
		Gas Natural	473.922	94.895	93.218	87.629
		Etanol	0	0	0	3.177
	LPG	932	4.542	3.258	2.919	
	TOTAL	6.400.080	5.624.238	5.474.704	4.960.535	
Consumo de Electricidad procedente de Fuentes No Renovables (GJ)	Construcción	761.769	261.867	218.961	130.383	
	Corporación	5.359	4.239	3.837	3.926	
	Infraestructuras	230.072	61.360	18.901	10.817	
	Aeropuertos	30	4	0	0	
	Servicios	360.101	148.033	98.511	98.934	
	TOTAL	1.357.331	475.503	340.210	244.060	
Consumo de Electricidad procedente de Fuentes Renovables (GJ)	Construcción	599	313.748	297.444	315.124	
	Corporación	0	0	0	0	
	Infraestructuras	0	4.058	28.356	33.150	
	Aeropuertos	0	0	0	0	
	Servicios	25.772	438.589	469.646	514.025	
	TOTAL	26.371	756.395	795.445	862.299	

Consumo energético por región (GJ)	Origen no renovable	Origen renovable
España	1.978.369	582.961
Estados Unidos	1.061.270	33.150
Reino Unido	594.005	231.884
Polonia	796.533	0
Latinoamérica	383.602	0
Otros	390.805	14.303
TOTAL	5.204.585	862.299

ENERGÍA PRODUCIDA (GJ)	2019	2020	2021
Energía eléctrica por recuperación de biogás	207.541	378.689	377.889
Energía térmica por valorización de biogás	31.349	62.459	56.214
Energía eléctrica generada en plantas de Tratamiento de Agua	120.155	110.829	143.106
Energía eléctrica generada en secado térmico	285.752	368.328	408.248
Energía generada en plantas de incineración	763.254	734.500	732.135
TOTAL	1.408.051	1.654.805	1.717.593

302-2. Consumo energético fuera de la organización

	2019	2020	2021	
Consumo de Energía adquirida según fuentes primarias (GJ)	Carbón	111.796	97.800	85.913
	Gasoil	34.287	30.009	26.450
	Gas	115.668	101.266	89.234
	Biomasa	11.651	10.387	9.079
	Residuos	3.311	2.901	2.559
	Resto	410.503	362.591	319.662
	TOTAL	687.216	604.955	532.897

303-3. Extracción de agua

	2019		2020		2021*	
	Extracción total de agua	Extracción de agua en zonas con estrés hídrico	Extracción total de agua	Extracción de agua en zonas con estrés hídrico	Extracción total de agua	Extracción de agua en zonas con estrés hídrico
Agua de lluvia (m3)	65.796	65.796	43.592	43.592	30.968	30.968
Agua de origen residual (m3)	38.504	38.504	57.556	55.955	26.092	26.092
Agua dulce superficial (m3)	160.067	160.067	309.488	309.488	293.027	293.027
Cadagua Agua dulce superficial (m3)	2.414	2.414	23	23	95	95
Agua pretratada en Cadagua (m3)	2.601.519	2.601.519	2.518.935	2.518.935	2.585.563	2.585.563
Red de suministro (m3)	2.546.235	1.777.071	2.442.426	1.987.990	2.280.905	1.716.305
Agua subterránea (m3)	338.730	182.103	184.178	184.178	172.412	172.412
TOTAL (m3)	5.753.266	4.827.475	5.556.198	5.100.161	5.389.061	4.824.461

*Los datos reportados de 2021 incluyen estimaciones en función de la mejor información disponible a la fecha de preparación del Informe. Los principales consumos se han estimado a partir de precios medios de consumo de agua por país.

303-4 Vertidos de agua

	2019		2020		2021	
	Vertido total de agua	Vertido de agua en zonas con estrés hídrico	Vertido total de agua	Vertido de agua en zonas con estrés hídrico	Vertido total de agua	Vertido de agua en zonas con estrés hídrico
TOTAL (m3)	1.084.985	840.240	923.361	684.811	978.121	751.952

Nota: Los datos de vertido se han calculado a partir de indicadores estándares de vertido para ciertas actividades publicados por diversas fuentes, no constituyendo mediciones reales de vertido.

303-5. Consumo de agua

	2019	2020	2021
Consumo total de agua (m3)	4.668.281	4.632.838	4.410.941
Consumo de agua de zonas con estrés hídrico (m3)	3.987.234	4.415.350	4.072.509

304-4. Especies que aparecen en la Lista Roja de la UICN y en listados nacionales de conservación cuyos hábitats se encuentren en áreas afectadas por las operaciones

Estado de conservación de las especies	Lista Roja UICN	Lista regional
En peligro crítico de extinción (CR)	2	
En peligro de extinción (EN)	13	
Vulnerable (VU)	33	
Casi amenazada (NT)	35	
Preocupación menor (LC)	375	
Otras categorías		39
TOTAL	458	39

305-1. Emisiones directas de GEI (alcance 1) (tCO₂ eq)

POR NEGOCIO	2009 (año base)	2019	2020	2021
Infraestructuras	6.024	2.053	2.018	1.784
Construcción	163.232	192.325	192.539	169.737
Aeropuertos	41	17	13	13
Corporación	375	219	151	166
TOTAL sin Servicios	169.672	194.614	194.722	171.699
Servicios	722.624	694.356	600.795	589.614
TOTAL con Servicios	892.296	888.971	795.517	761.314

POR FUENTE	2009 (año base)	2019	2020	2021
Móviles	338.830	249.539	243.264	231.445
Estacionarias	223.316	288.449	289.668	257.863
Fugitivas	185	128	136	243
Difusas	329.965	350.855	262.449	271.764
TOTAL	892.296	888.971	795.517	761.314

Biogenic CO ₂ (tCO ₂ /eq)	2009 (base-year)	2019	2020	2021
Construction	768	54.678	128.792	62.404
Servicios	729.776	733.912	941.046	649.827
TOTAL	730.544	788.590	1.069.838	712.231

305-2. Emisiones indirectas de GEI al generar energía (alcance 2)

	2009 (Año base)	2019	2020	2021
Infraestructuras	20.006	7.563	1.936	886
Construcción	88.143	35.126	31.335	21.836
Aeropuertos	4	1	0	0
Corporación	521	360	365	373
TOTAL sin Servicios	108.674	43.049	33.636	23.095
Servicios	42.286	17.512	13.639	13.657
TOTAL con Servicios	150.959	60.562	47.276	36.752

Emisiones de GEI (Scope 1 + Scope 2) (tCO₂ eq/facturación (M€))

	Año base (2009)	2019	2020	2021
Emisiones relativas (tCO ₂ eq/M€)	162,36	75,55	72,01	67,48

305-3. Otras emisiones indirectas de GEI (alcance 3)

Las actividades, productos y servicios incluidas en el Scope 3 son las siguientes:

- **Purchased goods and services:** Incluyen las emisiones relacionadas con el ciclo de vida de los materiales comprados por Ferrovial que han sido utilizados en productos o servicios que la empresa ofrece. Esto se limita a las emisiones derivadas de la compra de papel, madera, agua y otros materiales relevantes (hormigón y asfalto) descritas en el indicador 301-1. No se incluyen datos de subcontratistas.
- **Capital goods:** Incluye todas las emisiones aguas arriba (es decir, de la cuna a la puerta) de la producción de bienes de equipo comprados o adquiridos por la compañía en el año, en función de la información recogida en las Cuentas Anuales Consolidadas.
- **Fuel and energy related activities:** dentro de este apartado se considera la energía que es necesaria para producir los combustibles y electricidad que la empresa consume y la pérdida de electricidad en el transporte.
- **Upstream transportation and distribution:** incluye las emisiones procedentes del transporte y la distribución de los principales productos adquiridos en el ejercicio.
- **Waste generated in operations:** Las emisiones en este apartado están relacionadas con los residuos generados por la actividad de la empresa.
- **Business travel:** Se incluyen las emisiones asociadas a viajes de empresa: tren, avión y taxis reportados por la principal agencia de viajes con las que trabaja el grupo en España.
- **Employee commuting:** Incluye emisiones procedentes del desplazamiento de los empleados desde sus domicilios hasta sus puestos de trabajo en las oficinas centrales en España.
- **Investments:** De las inversiones participadas se contabilizan las emisiones relacionadas con las inversiones en aeropuertos británicos y autopistas sobre las que no se tiene control operacional. Todos los aeropuertos llevan a cabo una verificación externa independiente de sus emisiones, a fecha de publicación de este informe no se dispone de los datos correspondientes a 2021 por lo que se han considerado las emisiones de 2020.
- **Use of sold products:** Ferrovial calcula las emisiones procedentes del uso de las infraestructuras de transporte terrestre gestionadas por Cintra.
- **End of life treatment of sold products:** Esta categoría incluye exclusivamente las emisiones procedentes de la eliminación de residuos generados al final de la vida útil de los productos vendidos por Ferrovial en el año de reporte. Se han tenido en consideración exclusivamente las emisiones derivadas de los productos (madera, papel, asfalto y hormigón) reportados en la categoría Purchased goods and services.
- **Upstream leased assets:** Incluye las emisiones relacionadas con el consumo de electricidad de aquellos edificios de los clientes en los que Amey lleva el mantenimiento y limpieza y gestiona el consumo.

	2012 (Año base)	2019	2020	2021
Investments	1.364.372	864.782	774.570	445.526
Purchased goods and services	1.756.724	1.102.148	1.021.375	1.144.190
Use of sold product	478.824	499.904	209.022	249.853
Capital Goods	569.407	118.081	411.535	191.884
Upstream transportation and distribution	560.420	477.374	476.642	552.731
Waste generated in operations	191.948	141.389	125.990	99.220
Fuel and energy related activities	191.927	136.217	121.965	102.406

End of life treatment of sold products	57.368	31.667	23.152	59.894
Business travel	6.606	7.232	1.796	2.515
Upstream leased	1.405	0	0	0
Employee commuting	792	1.763	1.645	1.673
TOTAL	5.179.792	3.380.558	3.167.692	2.849.892

305-5. Reducción de las emisiones de GEI

	2019	2020	2021
EMISIONES EVITADAS POR ACTIVIDAD DE TRIAJE Y CAPTACION BIOGAS			
GEI evitadas por la actividad de triaje (t CO2eq)	899.577	827.682	936.992
GEI evitadas por la captación de biogás (t CO2eq)	778.721	872.055	792.742
GEI evitadas por la captación de biogás en plantas de tratamiento(t CO2eq)	422.724	406.842	502.028
EMISIONES EVITADAS POR GENERACION DE ENERGIA			
En vertederos (t CO2eq)	18.760	35.490	35.410
En plantas de tratamiento de Agua (t CO2eq)	34.429	45.533	52.435
En plantas de incineración de residuos (t CO2eq)	54.191	47.567	43.182
EMISIONES EVITADAS POR COMPRA DE ELECTRICIDAD PROCEDENTE DE FUENTES RENOVABLES			
Electricidad comprada a terceros (t CO2eq)	55.891	62.184	67.567
TOTAL	2.264.293	2.297.354	2.430.356

305-7. Óxidos de nitrógeno (NO_x), óxidos de azufre (SO_x) y otras emisiones significativas al aire

	NO _x (Tn)	CO (t)	COVNM (t)	SO _x (t)	Partículas (t)
Emisiones procedentes de calderas	65,03	25,65	5,95	79,16	15,60
Emisiones procedentes de vehículos de automoción	863,53	2.218	270,89		100,84
Emisiones procedentes de Electricidad	39,55	15,35	0,31	61,93	3,37
	NO _x (g/Kg)	CO (g/Kg)	COVNM (g/Kg)	SO _x (g/kg)	Partículas (g/Kg)
Emisiones procedentes de maquinaria móvil utilizada en obras de construcción	898,87	204,17	61,44		73,84

Pueden consultarse los datos de 2020 en el Informe Anual Integrado 2020, página 162.

306-3. Residuos generados

306-4. Residuos no destinados a eliminación

306-5. Residuos destinados a eliminación

Tipo de residuo	Tratamiento	2019	2020	2021
Residuos de construcción y demolición	VALORIZACIÓN (t)	2.077.954	1.920.764	2.252.047
	Reutilización (t)	124.314	222.575	352.495
	Reciclaje (t)	1.664.996	1.409.544	1.899.552
	Otras valorizaciones (t)	288.645	288.645	0
	ELIMINACIÓN o tratamiento desconocido	449.903	641.204	550.947
	Vertedero (t)	442.665	633.966	550.947
	Otras eliminaciones o tratamiento desconocido (t)	7.238	7.238	0
Residuos no peligrosos	VALORIZACIÓN (t)	441.627	287.762	260.545
	Reciclaje (t)	0	0	192.061
	Otras valorizaciones (t)	441.627	287.762	68.484
	ELIMINACIÓN o tratamiento desconocido	243.691	131.762	33.122
	Vertedero (t)	56	109	4.427
	Incineración (t)	0	0	582
	Otras eliminaciones o tratamiento desconocido (t)	243.635	131.652	28.113
Residuos peligrosos	VALORIZACIÓN (t)	33	24	2.357
	Reciclaje (t)	0	0	2.173
	Otras valorizaciones (t)	33	24	184
	ELIMINACIÓN o tratamiento desconocido	24.118	24.993	12.545
	Otras eliminaciones o tratamiento desconocido (t)	24.118	24.993	12.545
TOTAL	VALORIZACIÓN (t)	2.519.614	2.208.550	2.514.949
	Reutilización (t)	124.314	222.575	352.495
	Reciclaje (t)	1.664.996	1.409.544	2.093.786
	Otras valorizaciones (t)	730.304	576.431	68.668
	ELIMINACIÓN o tratamiento desconocido	717.713	797.959	596.613
	Vertedero (t)	442.721	634.075	555.374
	Incineración (t)	0	0	582
	Otras eliminaciones o tratamiento desconocido (t)	274.992	163.883	40.657
Tierras	2019	2020	2021	
Tierras movidas (m3)	31.132.853	19.030.312	26.237.981	
Tierra reutilizadas (m3)	30.576.926	18.292.732	24.576.583	

CRE8. TIPO Y NÚMERO DE CERTIFICACIONES, CLASIFICACIONES Y SISTEMAS DE ETIQUETADO EN MATERIA DE SOSTENIBILIDAD PARA LAS NUEVAS CONSTRUCCIONES, GESTIÓN, OCUPACIÓN Y RECONSTRUCCIÓN.

Certificaciones de construcciones sostenibles obtenidas en España, Polonia y Chile:

DESCRIPCIÓN	REGIÓN	CERTIFICACIÓN
Sede Pº Pereda Banco Santander	España	BREEAM
81 Viviendas El Peral Valladolid	España	BREEAM
160 Viviendas Rivus Rc8 River Park Madrid	España	BREEAM
14 Unifamiliares y 58 Viviendas. Nolita Kronos. Fase I	España	BREEAM
Edificio Hotelero Fractal Rivas	España	BREEAM
58 Viviendas en Paseo De La Habana	España	BREEAM
Puerto Seco UTE	España	BREEAM
Plataforma Logística Marchamalo 2	España	LEED
Hotel Giralda Center Sevilla	España	LEED

Edificio Velázquez 88 Madrid	España	LEED
Edificio Oficinas Citrus Pozuelo	España	LEED
Rehabilitación Oficinas Claudio Coello	España	LEED
Oficinas Bensell Manoteras	España	LEED Y WELL
Edificio Cen Chile	Chile	LEED
Edificio Comercial y de Oficinas IKEA Poznań	Polonia	BREEAM

401-1. Nuevas contrataciones de empleados y rotación de personal

A lo largo de 2021, el número total de nuevas contrataciones ha sido de 28.676 (33.616 en 2020), lo cual se corresponde con una tasa de contratación total del 45,47% (41,96% en 2020), con respecto a la plantilla a cierre del ejercicio. El desglose por país, género y edad es el siguiente:

		<30	30 - 45	>45	Subtotal	TOTAL
España	Hombres	1.947	2.552	2.243	6.742	12.835
	Mujeres	1.519	1.890	2.685	6.093	
Reino Unido	Hombres	407	441	391	1.239	1823
	Mujeres	200	195	189	584	
EE.UU	Hombres	1.034	1.393	1.166	3.593	4.098
	Mujeres	108	219	178	505	
Canadá	Hombres	111	191	353	655	697
	Mujeres	10	16	16	42	
Polonia	Hombres	240	302	159	701	909
	Mujeres	119	74	15	208	
Latinoamérica	Hombres	2.020	2.452	1.368	5.840	6.176
	Mujeres	112	168	56	336	
Resto de países	Hombres	554	830	583	1.967	3.047
	Mujeres	377	366	337	1.080	
TOTAL	Hombres	6.073	7.859	6.104	20.036	28.676
	Mujeres	2.326	2.854	3.461	8.640	
	Subtotal	8.398	10.713	9.565		

El índice de rotación voluntario y forzado (%) de 2021 desglosado por categoría profesional, edad y género es el siguiente

	Voluntaria						Involuntaria*						Total						Total por categoría
	Hombres			Mujeres			Hombres			Mujeres			Hombres			Mujeres			
	<30	30-45	>45	<30	30-45	>45	<30	30-45	>45	<30	30-45	>45	<30	30-45	>45	<30	30-45	>45	
Executives	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00	0,02
Senior Manager	0,00	0,02	0,05	0,00	0,01	0,01	0,00	0,01	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02	0,06	0,00	0,01	0,01	0,11
Manager	0,02	0,24	0,19	0,01	0,06	0,03	0,00	0,05	0,04	0,00	0,01	0,01	0,02	0,29	0,23	0,01	0,07	0,04	0,66
Senior Professional / Supervisor	0,04	0,13	0,10	0,02	0,07	0,03	0,01	0,05	0,07	0,00	0,02	0,01	0,05	0,18	0,17	0,02	0,08	0,04	0,55
Professional	0,33	0,56	0,38	0,15	0,20	0,08	0,04	0,13	0,11	0,02	0,03	0,02	0,37	0,69	0,49	0,17	0,23	0,09	2,04
Administratives / Support	0,09	0,04	0,02	0,08	0,06	0,07	0,04	0,05	0,01	0,05	0,05	0,02	0,13	0,08	0,04	0,13	0,11	0,09	0,57
Blue Collar	1,94	2,55	1,86	0,56	0,72	0,66	2,54	4,23	3,57	0,39	0,66	0,74	4,48	6,78	5,43	0,94	1,38	1,40	20,42
Subtotal por edad	2,42	3,53	2,60	0,82	1,12	0,87	2,64	4,51	3,83	0,46	0,76	0,80	5,06	8,04	6,43	1,27	1,89	1,67	
Subtotal por género	8,55			2,81			10,98			2,02			19,53			4,83			24,37
Total	11,37						13,00						24,37						

*El número total de despidos de 2021 fue de 10.208 (7.593 en 2020).

Nota: se ofrecen los datos de rotación únicamente como ratios ya que estos representan de manera fidedigna las variaciones de plantilla registradas durante el año.

403-1. Representación de los trabajadores en comités formales trabajador-empresa de salud y seguridad

	2019	2020	2021
Trabajadores representados en Comités de Seguridad y Salud (%)	70,3	67,5	74,6

403-8 Trabajadores cubiertos por un sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo

	2019	2020	2021
Trabajadores cubiertos por un sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo (%)	92	93	93

403-9. Lesiones por accidente laboral

403-10 Dolencias y enfermedades laborales

	2019	2020	2021
Índice de Frecuencia	10,3	9,2	8,8
Índice de Frecuencia (incluyendo contratistas)	7,7	7,2	6,7
Índice de frecuencia total recordable	2,3	2,0	1,9
Índice de frecuencia total recordable (incluyendo contratistas)	1,8	1,6	1,4
Índice de Gravedad	0,25	0,26	0,28
Tasa de absentismo	5,54	7,13	6,64
Índice de frecuencia de enfermedades profesionales	0,39	0,26	0,29
Horas de absentismo (mill.horas)	9,52	10,85	9,28
Número de accidentes fatales de empleados	5	2	2
Número de accidentes fatales de contratistas	9	3	6

Índice de frecuencia = número accidentes con baja*1,000,000/nº horas trabajadas

Índice de frecuencia total recordable= número accidentes total recordable*200,000/nº horas trabajadas

Índice de gravedad = nº jornadas perdidas * 1,000/nº horas trabajadas

Nota: se ofrecen los datos de accidentalidad únicamente como ratios ya que estos representan de manera fidedigna el desempeño de la compañía en el ámbito de la seguridad y la salud

404-1 MEDIA DE HORAS DE FORMACIÓN TOTALES Y MEDIA DE HORAS DE FORMACIÓN AL AÑO POR EMPLEADO

	2019	2020	2021								Horas empl. y categ. 2021	Horas por división 2021	
			Executives	Senior Manager	Manager	Senior Profesional/ Supervisor	Profesional	Admin / Support	Blue Collar	Subtotal			
Corporación	19453	9.209	Hombres	391	785	1.163	6.395	338	6	0	9.078	37,8	43,1
			Mujeres	51	576	1.465	6.703	341	558	0	9.692	49,5	
Autopistas	14.446	6.819	Hombres	12	1.051	1.326	831	976	79	2.840	7.115	22,7	20,6
			Mujeres	0	455	303	801	543	377	35	2.514	16,3	
Aeropuertos	2.518	630	Hombres	144	311	249	74	0	0	0	778	25,9	22,0
			Mujeres	1	176	10	39	0	9	0	235	14,7	
Construcción	200.800	186.602	Hombres	1.322	7.592	13.288	16.379	25.283	7.415	21.885	93.164	6,5	6,9
			Mujeres	195	423	3.861	6.101	8.671	5.578	864	25.693	9,1	
Servicios	648.730	517.926	Hombres	432	2.513	13.767	26.501	34.436	3.192	385.804	466.644	18,3	14,1
			Mujeres	252	1.165	7.963	11.416	8.494	4.365	134.964	168.619	8,7	
Subtotal			Hombres	2.301	12.252	29.793	50.181	61.033	10.692	410.529	576.779	14,3	12,4
			Mujeres	499	2.794	13.602	25.059	18.049	10.887	135.863	206.753	9,1	
TOTAL	885.947	721.186				783.532						12,4	

405-1. Diversidad en órganos de gobierno y empleados

		2020								
		Executives	Senior Manager	Manager	Senior Professional / Supervisor	Professional	Administratives / Support	Blue Collar	Subtotal	TOTAL
Corporación	Hombres	41	43	27	115	9	5	0	240	436
	Mujeres	10	23	30	100	12	21	0	196	
Autopistas	Hombres	2	34	50	39	35	4	149	313	467
	Mujeres	0	8	17	29	34	20	46	154	
Aeropuertos	Hombres	1	8	12	4	5	0	0	30	46
	Mujeres	0	3	1	3	4	5	0	16	
Construcción	Hombres	69	296	1.756	1.279	2.258	490	8.160	14.308	17.134
	Mujeres	4	30	376	545	1.134	481	256	2.826	
Servicios	Hombres	18	224	1.329,85	951,97	4.299,77	130	18.549,01	25.503	44.987
	Mujeres	4	49	424	320,95	1.195,54	559,77	16.931,44	19.485	
TOTAL	Hombres	131	605	3.175	2.389	6.607	629	26.858	40.394	63.070
	Mujeres	18	113	848	998	2.380	1.087	17.233	22.677	

Pueden consultarse los datos de 2020 en el Informe Anual Integrado 2020, página 165..

405-2 Ratio del salario base y de la remuneración de mujeres frente a hombres

Brecha salarial 2021 (expresado en moneda local). Datos a 31.12.2021 - Salario base + complementos salariales:

País	Género	% de empleados	Salario mediano	Salario medio	% brecha salarial (salario mediano)	% brecha salarial (salario medio)
España	Mujeres	50,9 %	22.030 €	25.393 €	21,69 %	20,78 %
	Hombres	49,1 %	28.131 €	32.055 €		
Reino Unido	Mujeres	29,9 %	£21.583	£23.614	35,53 %	34,34 %
	Hombres	70,1 %	£33.475	£35.963		
EE.UU. y Canadá	Mujeres	13,2 %	68.812 \$	73.406 \$	-16,97%	(1,42) %
	Hombres	86,8 %	58.828 \$	72.376 \$		
Polonia	Mujeres	24,0 %	96.480 zł	111.202 zł	-22,19%	1,22 %
	Hombres	76,0 %	78.960 zł	112.575 zł		
Chile	Mujeres	8,8 %	14.521.201 CLP	16.136.709 CLP	-11,83%	-8,30 %
	Hombres	91,2 %	12.984.501 CLP	14.899.985 CLP		

Brecha salarial 2021 (expresado en moneda local) por categoría profesional. Datos a 31.12.21 -Salario base + complementos salariales:

País	Categoría Profesional	Género	% Empleados	Salario medio
España	Executives/Senior Manager/Manager	Mujeres	19,2 %	80.197 €
		Hombres	80,8 %	104.622 €
	Senior Professionals/Supervisors	Mujeres	33,3 %	44.628 €
		Hombres	66,7 %	50.819 €
	Professionals	Mujeres	25,7 %	35.328 €
		Hombres	74,3 %	43.432 €
	Administratives/Support	Mujeres	37,4 %	31.112 €
		Hombres	62,6 %	31.521 €
	Blue Collars	Mujeres	54,1 %	23.858 €
		Hombres	45,9 %	25.133 €
	TOTAL 2021	Mujeres	50,9 %	25.393 €
		Hombres	49,1 %	32.055 €
	TOTAL 2020	Mujeres	40,5 %	27.861 €
		Hombres	59,5 %	33.006 €
Reino Unido	Executives/Senior Manager/Manager	Mujeres	22,5 %	£50.891
		Hombres	77,5 %	£61.413
	Senior Professionals/Supervisors	Mujeres	21,7 %	£31.739
		Hombres	78,3 %	£35.035
	Professionals	Mujeres	20,8 %	£32.957
		Hombres	79,2 %	£37.280
	Administratives/Support	Mujeres	82,6 %	£22.753
		Hombres	17,4 %	£23.117
	Blue Collars	Mujeres	37,1 %	£11.769
		Hombres	62,9 %	£23.405
	TOTAL 2021	Mujeres	29,9 %	£23.614
		Hombres	70,1 %	£35.963
	TOTAL 2020	Mujeres	29,0 %	£30.724
		Hombres	71,0 %	£40.725
EE. UU. y Canadá	Executives/Senior Manager/Manager	Mujeres	23,5 %	146.893 \$
		Hombres	76,5 %	194.795 \$
	Senior Professionals/Supervisors	Mujeres	22,5 %	96.259 \$
		Hombres	77,5 %	119.233 \$
	Professionals	Mujeres	28,0 %	76.537 \$
		Hombres	72,0 %	90.050 \$
	Administratives/Support	Mujeres	66,2 %	55.525 \$
		Hombres	33,8 %	73.032 \$
	Blue Collars	Mujeres	6,0 %	51.978 \$
		Hombres	94,0 %	58.929 \$
	TOTAL 2021	Mujeres	13,2 %	73.406 \$
		Hombres	86,8 %	72.376 \$
	TOTAL 2020	Mujeres	12,3 %	69.424 \$
		Hombres	87,7 %	71.662 \$

Polonia	Executives/Senior Manager/Manager	Mujeres	17,8 %	181.583 zł
		Hombres	82,2 %	214.446 zł
	Senior Professionals/Supervisors	Mujeres	40,7 %	143.242 zł
		Hombres	59,3 %	164.705 zł
	Professionals	Mujeres	45,9 %	88.151 zł
		Hombres	54,1 %	93.926 zł
	Administratives/Support	Mujeres	72,9 %	63.300 zł
		Hombres	27,1 %	71.591 zł
	Blue Collars	Mujeres	1,2 %	44.812 zł
		Hombres	98,8 %	52.851 zł
	TOTAL 2021	Mujeres	24,0 %	111.202 zł
		Hombres	76,0 %	112.575 zł
	TOTAL 2020	Mujeres	22,6 %	101.465 zł
		Hombres	77,4 %	116.029 zł
Chile	Executives/Senior Manager/Manager	Mujeres	21,1 %	67.013.233 CLP
		Hombres	78,9 %	91.218.955 CLP
	Senior Professionals/Supervisors	Mujeres	14,9 %	26.276.995 CLP
		Hombres	85,1 %	31.642.239 CLP
	Professionals	Mujeres	19,9 %	20.438.597 CLP
		Hombres	80,1 %	21.357.040 CLP
	Administratives/Support	Mujeres	43,4 %	12.334.353 CLP
		Hombres	56,6 %	12.357.158 CLP
	Blue Collars	Mujeres	6,6 %	12.219.487 CLP
		Hombres	93,5 %	13.358.640 CLP
	TOTAL 2021	Mujeres	8,8 %	16.136.709 CLP
		Hombres	91,2 %	14.899.985 CLP
	TOTAL 2020	Mujeres	8,1 %	16.380.451 CLP
		Hombres	91,9 %	15.120.235 CLP

Brecha salarial 2021 (expresado en moneda local) por tramos de edad. Datos a 31.12.21 -Salario base + complementos salariales:

País	Tramos Edad	Género	% Empleados	Salario medio	
España	0-30	Mujeres	44,1 %	22.624 €	
		Hombres	55,9 %	23.042 €	
	30-45	Mujeres	44,1 %	26.317 €	
		Hombres	55,9 %	30.323 €	
	>45	Mujeres	56,6 %	25.257 €	
		Hombres	43,4 %	35.476 €	
	TOTAL 2021	Mujeres	50,9 %	25.393 €	
		Hombres	49,1 %	32.055 €	
	Reino Unido	0-30	Mujeres	32,4 %	£25.847
			Hombres	67,6 %	£27.630
30-45		Mujeres	31,7 %	£32.945	
		Hombres	68,3 %	£39.275	
>45		Mujeres	28,0 %	£25.629	
		Hombres	72,0 %	£39.323	
TOTAL 2021		Mujeres	29,9 %	£23.614	
		Hombres	70,1 %	£35.963	

EEUU y Canadá	0-30	Mujeres	12,3 %	62.510 \$
		Hombres	87,7 %	52.393 \$
	30-45	Mujeres	15,6 %	75.976 \$
		Hombres	84,4 %	78.679 \$
	>45	Mujeres	11,1 %	76.609 \$
		Hombres	88,9 %	79.053 \$
	TOTAL 2021	Mujeres	13,2 %	73.406 \$
		Hombres	86,8 %	72.376 \$
	Polonia	0-30	Mujeres	36,6 %
Hombres			63,4 %	74.574 zł
30-45		Mujeres	25,6 %	116.405 zł
		Hombres	74,4 %	126.315 zł
>45		Mujeres	10,7 %	162.675 zł
		Hombres	89,3 %	108.257 zł
TOTAL 2021		Mujeres	23,8 %	111.202 zł
		Hombres	76,2 %	112.575 zł
Chile		0-30	Mujeres	8,8 %
	Hombres		91,2 %	11.100.124 CLP
	30-45	Mujeres	9,7 %	17.717.368 CLP
		Hombres	90,3 %	14.547.569 CLP
	>45	Mujeres	7,2 %	12.320.251 CLP
		Hombres	92,8 %	16.738.389 CLP
	TOTAL 2021	Mujeres	8,8 %	16.136.709 CLP
		Hombres	91,2 %	14.899.985 CLP

Glosario de términos

ACI: Airports Council International. Es el único representante mundial de los aeropuertos. Creado en 1991, ACI representa los intereses de los aeropuertos con gobiernos y organizaciones internacionales como la ICAO, desarrolla estándares, políticas y prácticas recomendadas para aeropuertos, y brinda información y oportunidades de capacitación para elevar los estándares en todo el mundo.

AGS: Aberdeen, Glasgow y Southampton. AGS Airports es el propietario en el Reino Unido de los aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton. La compañía se formó en septiembre de 2014 por Ferrovial y Macquarie Group. En diciembre de 2014, la compañía adquirió de Heathrow Airport Holdings los aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton.

Alineamiento: se considera como actividad alineada según la Taxonomía de la UE a aquella que demuestra hacer una contribución sustancial a uno de los seis objetivos ambientales de la UE sin tener un impacto perjudicial en ninguno de los otros cinco, y que además cumple con las salvaguardas sociales mínimas y con los criterios técnicos de selección.

ASQ: Encuesta de calidad del servicio del aeropuerto. Airport Service Quality es el programa de evaluación comparativa reconocido a nivel mundial que mide la satisfacción de los pasajeros mientras viajan a través de un aeropuerto. El programa proporciona las herramientas de investigación y la información de gestión para comprender mejor las opiniones de los pasajeros y lo que quieren de los productos y servicios de un aeropuerto.

APP: Alianza Público Privada. Es un acuerdo entre al menos un actor del sector público y al menos un actor del sector privado para la prestación de un servicio público.

BAME: acrónimo en inglés de black, Asian and minority ethnic.

BIM: Es una metodología de trabajo colaborativa para la creación y gestión de un proyecto de construcción (tanto de edificación como de infraestructuras). Su objetivo es centralizar toda la información del proyecto en un modelo de información digital creado por todos los agentes. El uso de BIM va más allá de las fases de diseño, abarcando la ejecución del proyecto y extendiéndose a lo largo del ciclo de vida del edificio, permitiendo la gestión del mismo y reduciendo los costes de operación.

BuildUp!: Es una iniciativa de Ferrovial para fomentar el talento emprendedor y dar soluciones sostenibles a las necesidades internas de la empresa.

BWI: Business Water Index. Está relacionado con el consumo de agua y su vertido llevado a cabo en las actividades desarrolladas por Ferrovial.

CAA: Civil Aviation Authority. La Autoridad Civil de Aviación es la corporación estatal cuyo propósito es supervisar y regular todos los aspectos de la aviación civil en el Reino Unido.

CAC: Comisión de Auditoría y Control. Está compuesta por cuatro consejeros independientes y externos. Se encarga de la supervisión de cuentas, auditoría interna, información financiera y control de riesgos.

CDP: Carbon Disclosure Project. Organización con sede en el Reino Unido que respalda a empresas y ciudades para divulgar el impacto ambiental de las principales corporaciones. Su objetivo es hacer que los informes medioambientales y la gestión de riesgos sean una norma comercial, e impulsar la divulgación, el conocimiento y la acción hacia una economía sostenible.

CIIO: Chief Information and Innovation Officer. Principal responsable de gestionar el proceso de innovación y gestión del cambio en una organización. En algunos casos es la persona que origina nuevas ideas, reconociendo también ideas innovadoras generadas por otras personas.

CNMV: Comisión Nacional del Mercado de Valores. Órgano responsable de la supervisión e inspección de los mercados de valores españoles y de la actividad de todos los que participan en ellos. El objetivo de la CNMV es garantizar la transparencia de los mercados de valores españoles y la correcta formación de precios, así como la protección de los inversores.

CPS: Current Policies Scenario. Considera el impacto de aquellas políticas y medidas que están firmemente consagradas en la actualidad.

Este escenario supondría un aumento de la temperatura global de +3-4 °C a 2100.

CRM: Customer Relationship Management. Es un término de la industria de la información que se aplica a metodologías, software y, en general, a las capacidades de Internet que ayudan a una empresa a gestionar las relaciones con sus clientes de una manera organizada.

CSIC: Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Es la institución pública más grande dedicada a la investigación en España y la tercera más grande de Europa. Perteneciente al Ministerio de Economía y Competitividad de España a través de la Secretaría de Estado de Investigación, Desarrollo e Innovación, su principal objetivo es desarrollar y promover investigaciones que contribuyan al progreso científico y tecnológico, y está preparado para colaborar con españoles y extranjeros.

DBFOM: Siglas en inglés de Diseño, Construcción, Financiación, Operación y Mantenimiento.

DBF: Siglas en inglés de Diseño, Construcción y Financiación.

DJSI: Los Índices de Sostenibilidad Dow Jones (DJSI), lanzados en 1999, son una familia de índices que evalúan el desempeño sostenible de miles de compañías que cotizan en bolsa y un socio estratégico de los índices Dow Jones de S & P. Son los puntos de referencia de sostenibilidad global más antiguos del mundo y se han convertido en el punto de referencia clave en la inversión en sostenibilidad para inversores y empresas. El DJSI se basa en un análisis del desempeño económico, ambiental y social de las empresas, y evalúa cuestiones como el gobierno corporativo, la gestión de riesgos, la creación de marcas, la mitigación del cambio climático, los estándares de la cadena de suministro y las prácticas laborales.

EBITDA: Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, and Amortization. Medida contable calculada utilizando las ganancias netas de una empresa, antes de sustraer los gastos por intereses, impuestos, depreciación y amortización, como un indicador de la rentabilidad operativa actual de una empresa (es decir, la cantidad de ganancias que obtiene con sus activos actuales y sus operaciones en el productos que produce y vende, además de proporcionar un proxy para el flujo de efectivo).

EIT KICs: Knowledge and Innovation Communities (Innovation Communities) son asociaciones que reúnen empresas, centros de investigación y universidades. EIT Innovation Communities son asociaciones dinámicas y creativas que aprovechan la innovación y el espíritu empresarial europeos para encontrar soluciones a los principales desafíos sociales en áreas con alto potencial de innovación y crear puestos de trabajo y crecimiento de calidad.

Elegibilidad: se considera como actividad elegible según la Taxonomía de la UE a aquella que demuestra hacer una contribución sustancial a uno de los seis objetivos ambientales de la UE sin tener un impacto perjudicial en ninguno de los otros cinco.

EPD: Environmental Product Declaration. Una Declaración Ambiental de Producto proporciona un perfil ambiental fiable, relevante, transparente, comparable y verificable que permite destacar un producto respetuoso con el medio ambiente, basado en información del ciclo de vida (ACV) conforme a normas internacionales y datos ambientales cuantificados.

FRM: Ferrovial Risk Management. La gestión de riesgos de Ferrovial (FRM) es un proceso de identificación y evaluación, supervisado por el Consejo de Administración y el Comité de Dirección, que se implementa en todas las áreas de negocio. Este proceso permite prevenir los riesgos; una vez que se han analizado y evaluado en función de su posible impacto y probabilidad, se toman las medidas de gestión y protección más adecuadas, según la naturaleza y la ubicación del riesgo.

FTSE4Good: La serie de índices FTSE4Good está diseñada para medir el desempeño de las empresas que demuestran prácticas sólidas en materia ambiental, social y de gobierno (ESG).

GECV: Grupo Español de Crecimiento Verde. Asociación empresarial cuyo objetivo es transferir a la sociedad y a la administración pública su visión de un modelo de crecimiento económico que sea compatible con el uso eficiente de los recursos naturales.

GEI: Gas de Efecto Invernadero. Gas en una atmósfera que absorbe y emite energía radiante dentro del rango infrarrojo térmico.

GRI: Global Reporting Initiative. GRI ayuda a empresas y gobiernos de todo el mundo a comprender y comunicar su impacto en cuestiones críticas de sostenibilidad, como el cambio climático, los derechos humanos, la gobernanza y el bienestar social. Esto permite una acción real para crear beneficios sociales, ambientales y económicos para todos. Los Estándares de Informes de Sostenibilidad de GRI están desarrollados con verdaderas contribuciones de múltiples partes interesadas y arraigados en el interés público.

GWT: Global Water Tool. Es un recurso gratuito y de acceso público para identificar riesgos y oportunidades corporativas de agua que proporciona un acceso y análisis fácil de datos críticos. Incluye un libro de trabajo (entrada de datos, inventario por sitio, indicadores clave de informes, cálculos de métricas), una función de mapeo para trazar sitios con conjuntos de datos y una interfaz de Google Earth para visualización espacial.

HAH: Heathrow Airport Holdings. Anteriormente BAA es el operador con sede en el Reino Unido del aeropuerto de Heathrow. Se formó por la privatización de British Airports Authority como BAA plc como parte de las medidas de Margaret Thatcher para privatizar activos propiedad del gobierno. BAA plc fue comprada en 2006 por un consorcio liderado por Ferrovial.

IAGC: Informe Anual de Gobierno Corporativo.

IoT: Internet of Things. Internet de las cosas (IoT) es la red de dispositivos físicos, vehículos, electrodomésticos y otros elementos integrados con componentes electrónicos, software, sensores, actuadores y conectividad de red que permite que estos objetos se conecten e intercambien datos.

ISO: Organización Internacional de Normalización. Organización internacional independiente y no gubernamental con una membresía de 162 organismos nacionales de normalización y estandarización. A través de sus miembros, reúne a expertos para compartir conocimientos y desarrollar normas internacionales voluntarias, basadas en el consenso y relevantes para el mercado que respalden la innovación y brinden soluciones a los desafíos mundiales.

Managed Lanes: activos desarrollados por Ferrovial en Estados Unidos, consistentes en un carril o carriles de peaje adicionales a los ya existentes, en los que se garantiza una velocidad mínima a sus usuarios. Las tarifas se ajustan a las condiciones de circulación, regulándose los niveles de captación.

MBA: Máster en Administración y Dirección de Empresas (Master in Business Administration) es un título académico de postgrado en negocios.

MIT: Massachusetts Institute of Technology. Es una institución educativa enfocada en la excelencia y la investigación, fundada en 1861 en Boston, Massachusetts (EE. UU.). La misión del MIT es avanzar en el conocimiento y educar a los estudiantes en ciencia, tecnología y otras áreas del saber. El Instituto es una universidad independiente, mixta y privada, organizada en cinco escuelas (arquitectura y planificación, ingeniería, humanidades, artes y ciencias sociales, gestión y ciencia). Tiene un claustro de alrededor de 1.000 miembros, más de 11.000 estudiantes de pregrado y postgrado, y más de 130.000 ex alumnos vivos.

NIIF: Normas Internacionales de Información Financiera. Generalmente denominadas Normas NIIF, son normas emitidas por la Fundación IFRS y el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (IASB) para proporcionar un lenguaje global común para asuntos comerciales, de modo que las cuentas de la empresa sean comprensibles y comparables a través de fronteras internacionales.

NPS: New Policies Scenario. No sólo incorpora el anuncio de las políticas y medidas anunciadas si no también los efectos de la implantación de las mismas. Este escenario supondría un aumento de la temperatura global de +2-3°C a 2.100.

ODS: Objetivos De Desarrollo Sostenible. Colección de 17 objetivos globales establecidos por las Naciones Unidas. Los ODS cubren una amplia gama de cuestiones de desarrollo social y económico. Estos incluyen la pobreza, el hambre, la salud, la educación, el cambio climático, la igualdad de género, el agua, el saneamiento, la energía, el medio ambiente y la justicia social.

OIT: Organización Internacional del Trabajo. Única agencia 'tripartita' de la ONU, la OIT reúne a gobiernos, empleadores y trabajadores de 187 Estados miembros a fin de establecer las normas del trabajo, formular políticas y elaborar programas promoviendo el trabajo decente de todos.

OMEGA: Optimización del Mantenimiento de Equipos y Gestión de Activos.

PAB: Private Activity Bonds. "Bonos de actividad privada". Bonos exentos de impuestos, emitidos por o en nombre del gobierno local o estatal con el propósito de proporcionar condiciones especiales de financiación para proyectos específicos. Generalmente la financiación se destina a un proyecto ejecutado por un inversor privado y el gobierno no compromete su crédito. Estos bonos se utilizan para atraer inversiones privadas para proyectos que tienen algún beneficio público. Hay reglas estrictas sobre qué proyectos se pueden acoger a este tipo de bonos.

RBE: Resultado Bruto de Explotación. Véase EBITDA.

RCE: Risk Control Effectiveness.

RTA: Retorno Total al Accionista. El rendimiento total para los accionistas (TSR) (o simplemente el retorno total) es una medida del rendimiento de las acciones y participaciones de diferentes compañías a lo largo del tiempo. Combina la apreciación del precio de las acciones y los dividendos pagados para mostrar el rendimiento total para el accionista expresado como un porcentaje anualizado.

SASB: Sustainability Accounting Standards Board. Es una organización sin fines de lucro que establece normas de información financiera. SASB fue fundada en 2011 para desarrollar y difundir estándares de contabilidad de sostenibilidad.

SBTi: Science Based Targets. Los objetivos basados en la ciencia brindan a las empresas un camino claramente definido para un crecimiento a prueba del futuro al especificar cuánto y qué tan rápido necesitan reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero.

SDS: Sustainable Development Scenario. Este escenario es consistente con la dirección necesaria de descarbonización de la economía para alcanzar el Acuerdo de París. Incluye un pico en las emisiones que será alcanzado lo antes posible seguido de un descenso. Se considera un incremento de las temperaturas con respecto a niveles preindustriales de 2°C o menos.

STEM: Science, Technology, Engineering and Maths. CTIM es el acrónimo que sirve para designar las disciplinas académicas de ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas. Es el equivalente en español de STEM, un acrónimo en inglés de science, technology, engineering y mathematics. Este término se usa generalmente al abordar las políticas educativas y las opciones de currículo en las escuelas para mejorar la competitividad en el desarrollo de la ciencia y la tecnología.

Taxonomía de la UE: es un nuevo sistema de clasificación diseñado por la Comisión Europea para describir si una actividad o inversión empresarial puede considerarse o no sostenible desde el punto de vista de la adaptación o la mitigación del cambio climático.

TCFD: Task Force on Climate-related Financial Disclosures. El Grupo de Trabajo FSB sobre Divulgaciones Financieras Relacionadas con el Clima (TCFD) desarrolla divulgaciones de riesgos financieros voluntarias y consistentes relacionadas con el clima para ser utilizadas por las compañías en el suministro de información a inversionistas, prestamistas, aseguradoras y otras partes interesadas. El Grupo de trabajo considera los riesgos físicos, de responsabilidad y de transición asociados con el cambio climático y lo que constituye la divulgación financiera efectiva en todas las industrias.

TIR: Tasa Interna de Retorno. Medida utilizada en el presupuesto de capital para estimar la rentabilidad de las inversiones potenciales. La tasa interna de rendimiento es una tasa de descuento que hace que el valor presente neto (VAN) de todos los flujos de efectivo de un proyecto en particular sea igual a cero.

UTE: Unión Temporal de Empresas.

WAI: Water Access Index. Está relacionado con los proyectos de abastecimiento de agua dentro del Programa de Acción Social.

WBCSD: World Business Council For Sustainable Development. Organización global dirigida por un CEO, con más de 200 empresas líderes que trabajan juntas para acelerar la transición a un mundo sostenible. Ayudamos a que nuestras compañías miembro sean más exitosas y sostenibles al enfocarse en el máximo impacto positivo para los accionistas, el medioambiente y las sociedades.

WFM: Water Footprint Assessment Manual. El manual cubre un conjunto completo de definiciones y métodos para la contabilidad de la huella hídrica. Muestra cómo se calculan las huellas hídricas para los procesos y productos individuales, así como para los consumidores, las naciones y las empresas. Incluye métodos para la evaluación de la sostenibilidad de la huella hídrica y una biblioteca de opciones de respuesta a la huella hídrica.

WRI: World Resources Institute. Organización sin fines de lucro de investigación global que se estableció en 1982. La misión de la organización es promover la sostenibilidad ambiental, las oportunidades económicas y la salud y el bienestar humanos. La IRG se asocia con gobiernos locales y nacionales, empresas privadas, corporaciones públicas y otras organizaciones sin fines de lucro, y ofrece servicios que incluyen temas de cambio climático global, mercados sostenibles, protección del ecosistema y servicios de gobernanza ambiental responsable.

WTI: Water Treatment Index. Está relacionado con el impacto que sobre el recurso tiene la actividad de tratamiento de agua (EDAR, Estación Depuradora de Aguas Residuales; EDARi, Estación Depuradora de Aguas Residuales Industriales; ETAP, Estación de Tratamiento de Agua Potable; e IDAM, Instalaciones Desaladoras de Agua de Mar).

Informe de Verificación

Informe de Verificación Independiente de la información no financiera
incluida en el Informe de Gestión Consolidado correspondiente al
ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2021

FERROVIAL, S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES



Ernst & Young, S.L.
Calle de Raimundo Fernández Villaverde, 65
28003 Madrid

Tel: 902 365 456
Fax: 915 727 238
ey.com

INFORME DE VERIFICACIÓN INDEPENDIENTE DE LA INFORMACIÓN NO FINANCIERA INCLUIDA EN EL INFORME DE GESTIÓN CONSOLIDADO

A los accionistas de Ferrovial, S.A.:

De acuerdo al artículo 49 del Código de Comercio hemos realizado la verificación, con el alcance de seguridad limitada, de la información no financiera correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2021, de Ferrovial, S.A. y sociedades dependientes (en adelante, Ferrovial) que forma parte del Informe de Gestión consolidado adjunto de Ferrovial.

El contenido del Informe de Gestión incluye información adicional a la requerida por la normativa mercantil vigente en materia de información no financiera que no ha sido objeto de nuestro trabajo de verificación. En este sentido, nuestro trabajo se ha limitado exclusivamente a la verificación de la información identificada en la tabla "Contenidos del estado de información no financiera" y en la tabla "Indicadores GRI *Standards*" incluidas en el Informe de Gestión adjunto.

Responsabilidad de los Administradores

La formulación de la información no financiera incluida en el Informe de Gestión consolidado de Ferrovial (en adelante, IGC), así como el contenido del mismo, es responsabilidad de los Administradores de Ferrovial, S.A. La información no financiera incluida en el IGC se ha preparado de acuerdo con los contenidos recogidos en la normativa mercantil vigente y siguiendo los criterios de los *Sustainability Reporting Standards* de *Global Reporting Initiative* (estándares GRI) en su opción exhaustiva, los principios recogidos en la Norma AA1000AP (2018) emitida por *AccountAbility (Institute of Social and Ethical Accountability)* así como aquellos otros criterios descritos de acuerdo a lo mencionado para cada materia en la tabla "Contenidos del estado de información no financiera" y en la tabla "Indicadores GRI *Standards*" del citado IGC.

Esta responsabilidad incluye asimismo el diseño, la implantación y el mantenimiento del control interno que se considere necesario para permitir que la información no financiera incluida en él esté libre de incorrección material, debida a fraude o error.

Los administradores de Ferrovial, S.A. son también responsables de definir, implantar, adaptar y mantener los sistemas de gestión de los que se obtiene la información necesaria para la preparación de la información no financiera incluida en el IGC.

Nuestra independencia y control de calidad

Hemos cumplido con los requerimientos de independencia y demás requerimientos de ética del Código de Ética para Profesionales de la Contabilidad emitido por el Consejo de Normas Internacionales de Ética para Profesionales de la Contabilidad (IESBA, por sus siglas en inglés) que está basado en los principios fundamentales de integridad, objetividad, competencia y diligencia profesionales, confidencialidad y comportamiento profesional.

Nuestra firma aplica la Norma Internacional de Control de Calidad 1 (NICCC 1) y mantiene, en consecuencia, un sistema global de control de calidad que incluye políticas y procedimientos documentados relativos al cumplimiento de requerimientos de ética, normas profesionales y disposiciones legales y reglamentarias aplicables.

El equipo de trabajo ha estado formado por profesionales expertos en revisiones de Información no Financiera y, específicamente, en información de desempeño económico, social y medioambiental.



Nuestra responsabilidad

Nuestra responsabilidad es expresar nuestras conclusiones en un informe de verificación independiente de seguridad limitada basándonos en el trabajo realizado. Hemos llevado a cabo nuestro trabajo de acuerdo con los requisitos establecidos en la Norma Internacional de Encargos de Aseguramiento 3000 Revisada en vigor, "Encargos de Aseguramiento distintos de la Auditoría o de la Revisión de Información Financiera Histórica" (NIEA 3000 Revisada) emitida por el Consejo de Normas Internacionales de Auditoría y Aseguramiento (IAASB) de la Federación Internacional de Contadores (IFAC) y con la Guía de Actuación sobre encargos de verificación del Estado de Información No Financiera emitida por el Instituto de Censores Jurados de Cuentas de España y con la Norma AA1000AS V3 bajo un encargo de aseguramiento moderado tipo 2.

En un trabajo de seguridad limitada los procedimientos llevados a cabo varían en su naturaleza y momento de realización, y tienen una menor extensión, que los realizados en un trabajo de seguridad razonable y, por lo tanto, la seguridad que se obtiene es sustancialmente menor.

Nuestro trabajo ha consistido en la formulación de preguntas a la Dirección, así como a las diversas unidades de Ferrovial que han participado en la elaboración de la información no financiera incluida en el IGC, en la revisión de los procesos para recopilar y validar la información presentada en la información no financiera incluida en el IGC y en la aplicación de ciertos procedimientos analíticos y pruebas de revisión por muestreo que se describen a continuación:

- ▶ Reuniones con el personal de Ferrovial para conocer el modelo de negocio, las políticas y los enfoques de gestión aplicados, los principales riesgos relacionados con esas cuestiones y obtener la información necesaria para la revisión externa.
- ▶ Análisis del alcance, relevancia e integridad de los contenidos incluidos en la información no financiera incluida en el IGC del ejercicio 2021 en función del análisis de materialidad realizado por Ferrovial y descrito en el apartado "Principios de Reporte", considerando contenidos requeridos en la normativa mercantil en vigor.
- ▶ Análisis de los procesos para recopilar y validar los datos presentados en la información no financiera incluida en el IGC del ejercicio 2021.
- ▶ Revisión de la información relativa a los riesgos, las políticas y los enfoques de gestión aplicados en relación a los aspectos materiales presentados en la información no financiera incluida en el IGC del ejercicio 2021.
- ▶ Comprobación, mediante pruebas, en base a la selección de una muestra, de la información relativa a los contenidos incluidos en la información no financiera incluida en el IGC del ejercicio 2021 y su adecuada compilación a partir de los datos suministrados por las fuentes de información.
- ▶ Obtención de una carta de manifestaciones de los Administradores y la Dirección.

Asimismo, se ha realizado una revisión de la adecuación de la estructura y contenidos de acuerdo a los principios recogidos en la Norma AA1000AP (2018), bajo un encargo de aseguramiento moderado tipo 2.

Párrafo de énfasis

El Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo de 18 de junio de 2020 relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles establece la obligación de divulgar información sobre la manera y la medida en que las actividades de la empresa se asocian a actividades económicas que se consideren medioambientalmente sostenibles en relación con los objetivos de mitigación del cambio climático y adaptación al cambio climático por primera vez para el ejercicio 2021 siempre que el Estado de Información No Financiera se publique a partir del 1 de enero de 2022. En consecuencia, en el Informe de Gestión adjunto no se ha incluido información comparativa sobre esta cuestión. Adicionalmente, se ha incorporado información para la que los administradores de Ferrovial, S.A. han optado por aplicar los criterios que, en su opinión, mejor permiten dar cumplimiento a la nueva obligación y que están definidos en el apartado "Taxonomía Europea" del Informe de Gestión adjunto. Nuestra conclusión no ha sido modificada en relación con esta cuestión.

Conclusión

Basándonos en los procedimientos realizados en nuestra verificación y en las evidencias que hemos obtenido no se ha puesto de manifiesto aspecto alguno que nos haga creer que la información no financiera incluida en el IGC de Ferrovial correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2021 no ha sido preparada, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con los contenidos recogidos en la normativa mercantil vigente y siguiendo los criterios de los estándares GRI en su opción exhaustiva, descritos de acuerdo a lo mencionado para cada materia en la tabla "Contenidos del estado de información no financiera" y en la tabla "Indicadores GRI *Standards*" del citado Informe de Gestión.

Sobre la aplicación de la Norma de Principios de *AccountAbility* AA1000AP (2018) no se ha puesto de manifiesto ningún aspecto que nos indique que Ferrovial no haya aplicado los principios de inclusividad, relevancia, capacidad de respuesta e impacto, según lo detallado en el apartado "Principios de Reporte".

Recomendaciones

Hemos presentado a la Dirección de Ferrovial nuestras recomendaciones relativas a las áreas de mejora en relación con la aplicación de los principios de la Norma AA1000AP (2018). Las recomendaciones más significativas se refieren a:

- ▶ **Inclusividad:** Ferrovial continúa profundizado en la identificación y diagnóstico a través del modelo de gestión de sus grupos de interés, incluyendo las sociedades participadas, de acuerdo a su modelo de gestión específico para estas sociedades. Se recomienda seguir actualizando los colectivos de forma alineada con la actualización de las prioridades estratégicas y continuar realizando procesos de información y consulta a comunidades locales a fin de mejorar la gestión de los grupos de interés locales.
- ▶ **Relevancia:** Ferrovial realiza el proceso de identificación y valoración de asuntos materiales que son relevantes para sus grupos de interés, que le ha servido para definir su Plan Estratégico Horizon 24 centrado en la promoción, construcción y gestión de infraestructuras sostenibles. Teniendo en cuenta el contexto social y de mercado tan cambiante, se recomienda reevaluar periódicamente los asuntos materiales para reforzar la inclusión de los aspectos relevantes en el Plan de Sostenibilidad 2030 enmarcado en dicho Plan Estratégico.



- ▶ **Capacidad de Respuesta:** Ferrovial monitoriza a través de su Plan de Sostenibilidad 2030 sus áreas de actuación y objetivos concretos para cada año de vigencia, alineándose con los asuntos relevantes de la organización. Se recomienda seguir incorporando las expectativas de los grupos de interés locales en ejercicios futuros, centrandos los esfuerzos en el seguimiento de las iniciativas que Ferrovial pretende abordar. Por otro lado, y dada la complejidad del proceso de consolidación y *reporting* de información procedente de un gran número de sociedades dependientes, recomendamos seguir fortaleciendo los sistemas de control interno de información no financiera con el objetivo de asegurar la calidad e integridad de la información reportada.
- ▶ **Impacto:** El Plan de Sostenibilidad 2030 de Ferrovial sirve de apoyo a las iniciativas que se agrupan en torno a sus seis macrotendencias globales, que complementan el desarrollo de su Plan Estratégico *Horizon 24* según sus cuatro prioridades estratégicas. Recomendamos avanzar en la medición y análisis del valor a largo plazo creado por Ferrovial, desarrollando un proceso para evaluar y gestionar los impactos reales y potenciales de la organización en las distintas áreas en las que tiene influencia, así como seguir optimizando las metodologías de cálculo de huella de carbono y huella hídrica que miden el impacto de su actividad.

Uso y distribución

Este informe ha sido preparado en respuesta al requerimiento establecido en la normativa mercantil vigente en España, por lo que podría no ser adecuado para otros propósitos y jurisdicciones.

Este informe se corresponde con el sello distintivo nº 01/22/03444 emitido por el Instituto de Censores Jurados de Cuentas de España

ERNST & YOUNG, S.L.

Alberto Castilla Vida

24 de febrero de 2022



Cuentas Anuales Consolidadas





EXPRESS EXITS
DFW Airport
ROUTE 121 TO NORTH ENTRY
ROUTE 183 TO SOUTH ENTRY

EXPRESS EXIT
↑

KeHE

INDICE

A	ESTADO CONSOLIDADO DE SITUACIÓN FINANCIERA DE LOS EJERCICIOS 2021 Y 2020	<u>198</u>
B	CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA DE LOS EJERCICIOS 2021 Y 2020	<u>199</u>
C	ESTADO CONSOLIDADO DE RESULTADO GLOBAL DE LOS EJERCICIOS 2021 Y 2020	<u>200</u>
D	ESTADO CONSOLIDADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DE LOS EJERCICIOS 2021 Y 2020	<u>201</u>
E	ESTADO CONSOLIDADO DE FLUJO DE CAJA DE LOS EJERCICIOS 2021 Y 2020	<u>202</u>
F	NOTAS A LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS DEL EJERCICIO 2021	<u>203</u>
<hr/>		
	SECCIÓN 1: BASES DE PRESENTACIÓN Y PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN	<u>203</u>
1.1.	BASES DE PRESENTACIÓN, ACTIVIDADES DE LA SOCIEDAD Y PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN	<u>204</u>
1.2.	IMPACTO COVID-19	<u>210</u>
1.3.	POLÍTICAS CONTABLES	<u>212</u>
1.4.	TIPO DE CAMBIO	<u>220</u>
1.5.	INFORMACIÓN POR SEGMENTOS	<u>220</u>
	SECCIÓN 2: RESULTADOS DEL EJERCICIO	<u>221</u>
2.1.	INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	<u>222</u>
2.2.	OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN	<u>222</u>
2.3.	GASTOS DE PERSONAL	<u>222</u>
2.4.	RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN Y RESULTADO DE EXPLOTACIÓN ANTES DE DETERIOROS Y ENAJENACIONES	<u>223</u>
2.5.	DETERIOROS Y ENAJENACIONES	<u>223</u>
2.6.	RESULTADO FINANCIERO	<u>224</u>
2.7.	PARTICIPACIÓN EN BENEFICIOS DE SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA	<u>225</u>
2.8.	GASTO POR IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES E IMPUESTOS DIFERIDOS	<u>225</u>
2.9.	RESULTADO DE ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	<u>229</u>
2.10.	RESULTADO DE MINORITARIOS	<u>230</u>
2.11.	RESULTADO NETO Y RESULTADO POR ACCIÓN	<u>230</u>
	SECCIÓN 3: ACTIVO NO CORRIENTE	<u>231</u>
3.1.	FONDO DE COMERCIO Y ADQUISICIONES	<u>232</u>
3.2.	ACTIVOS INTANGIBLES	<u>232</u>
3.3.	INVERSIONES EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	<u>233</u>
3.4.	INMOVILIZADO MATERIAL	<u>234</u>
3.5.	INVERSIONES EN ASOCIADAS	<u>235</u>
3.6.	ACTIVOS FINANCIEROS NO CORRIENTES	<u>239</u>
3.7.	DERECHOS DE USO POR ACTIVOS EN ARRENDAMIENTO Y PASIVOS ASOCIADOS	<u>240</u>
	SECCIÓN 4: CAPITAL CIRCULANTE	<u>241</u>
4.1.	EXISTENCIAS	<u>242</u>
4.2.	DEUDORES Y OTRAS CUENTAS A COBRAR A CORTO PLAZO	<u>242</u>
4.3.	ACREEDORES Y OTRAS CUENTAS A PAGAR A CORTO PLAZO	<u>242</u>
4.4.	INFORMACIÓN RELATIVA A SALDOS DE BALANCE DE CONTRATOS CON CLIENTES Y OTROS DESGLOSES RELATIVOS A LA NIIF 15	<u>243</u>
	SECCIÓN 5: ESTRUCTURA DE CAPITAL Y FINANCIACIÓN	<u>245</u>
5.1.	PATRIMONIO NETO	<u>246</u>
5.2.	DEUDA NETA CONSOLIDADA	<u>249</u>
5.3.	FLUJO DE CAJA	<u>256</u>
5.4.	GESTIÓN DE RIESGOS FINANCIEROS Y CAPITAL	<u>258</u>
5.5.	DERIVADOS FINANCIEROS A VALOR RAZONABLE	<u>260</u>
	SECCIÓN 6: OTROS DESGLOSES	<u>265</u>
6.1.	INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	<u>265</u>
6.2.	DÉFICIT DE PENSIONES	<u>265</u>
6.3.	PROVISIONES	<u>265</u>
6.4.	OTRAS DEUDAS A LARGO PLAZO	<u>267</u>
6.5.	PASIVOS Y ACTIVOS CONTINGENTES Y COMPROMISOS	<u>267</u>
6.6.	RETRIBUCIONES DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN Y DE LA ALTA DIRECCIÓN	<u>272</u>
6.7.	SISTEMAS RETRIBUTIVOS VINCULADOS A ACCIONES	<u>274</u>
6.8.	INFORMACIÓN SOBRE OPERACIONES CON PARTES VINCULADAS	<u>274</u>
6.9.	SITUACIONES DE CONFLICTO DE INTERÉS	<u>276</u>
6.10.	HONORARIOS AUDITORES	<u>276</u>
6.11.	ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE	<u>276</u>
6.12.	ANEXOS	<u>276</u>

A. ESTADO CONSOLIDADO DE SITUACIÓN FINANCIERA DE LOS EJERCICIOS 2021 Y 2020

Activo (millones de euros)	Nota	2021	2020 (*)
Activos no corrientes		15.794	10.814
Fondo de comercio de consolidación	3.1	420	220
Activos intangibles	3.2	126	96
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	3.3	11.185	6.356
Activos modelo intangible		11.016	6.189
Activos modelo cuenta a cobrar		169	167
Inversiones inmobiliarias		0	2
Inmovilizado material	3.4	348	341
Derechos de uso	3.7	156	137
Inversiones en Asociadas	3.5	1.838	1.727
Activos financieros no corrientes	3.6	879	856
Préstamos otorgados a sociedades asociadas		227	163
Caja restringida en proyectos de infraestructura y otros activos financieros	5.2	579	654
Resto de cuentas a cobrar		73	39
Impuestos diferidos	2.8	549	604
Derivados financieros a valor razonable largo plazo	5.5	293	475
Activos corrientes		9.102	12.277
Activos clasificados como mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas	1.1.3	1.761	3.502
Existencias	4.1	405	699
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes		78	111
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	4.2	1.317	1.367
Clientes por ventas y prestaciones de servicios		1.045	1.019
Otras cuentas a cobrar a corto plazo		272	348
Otros activos financieros a corto plazo		11	0
Tesorería y equivalentes	5.2	5.515	6.526
Sociedades de proyectos de infraestructuras		207	148
Caja restringida		47	33
Resto de tesorería y equivalentes		160	115
Sociedades exproyectos		5.308	6.378
Derivados financieros a valor razonable corto plazo	5.5	15	72
TOTAL ACTIVO		24.896	23.091

Pasivo y patrimonio neto (millones de euros)	Nota	2021	2020 (*)
Patrimonio neto	5.1	5.839	3.790
Patrimonio neto atribuible a los accionistas		4.048	3.150
Patrimonio neto atribuible a los socios externos		1.791	640
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	6.1	1.402	1.282
Pasivos no corrientes		11.078	9.584
Déficit de pensiones	6.2	3	4
Provisiones a largo plazo	6.3	421	442
Pasivo por arrendamientos largo plazo	3.7	108	93
Deuda financiera	5.2	9.512	8.084
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		7.362	5.192
Obligaciones y deudas de sociedades exproyectos		2.150	2.892
Otras deudas	6.4	69	63
Impuesto diferidos	2.8	670	451
Derivados financieros a valor razonable	5.5	295	447
Pasivos Corrientes		6.577	8.435
Pasivos clasificados como mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas	1.1.3	1.478	2.476
Pasivo por arrendamientos corto plazo	3.7	51	68
Deuda financiera	5.2	1.074	1.678
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		47	48
Deudas con entidades de crédito sociedades ex-proyectos		1.027	1.630
Derivados financieros a valor razonable	5.5	110	52
Pasivos por impuesto sobre las ganancias corrientes		69	94
Acreeedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	4.3	2.793	3.115
Acreeedores comerciales		1.535	1.445
Anticipos de clientes y obra certificada por anticipado		885	1.350
Otras cuentas a pagar a corto plazo		373	320
Provisiones para operaciones de tráfico	6.3	1.002	952
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO		24.896	23.091

B. CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA DE LOS EJERCICIOS 2021 Y 2020

Cuenta de Pérdidas y Ganancias (millones de euros)	Nota	2021			2020 (***)		
		Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable (*)	Total 2021	Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable (*)	Total 2020
Cifra de ventas		6.778	0	6.778	6.532	0	6.532
Otros ingresos de explotación		1	0	1	2	0	2
TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	2.1	6.779	0	6.779	6.534	0	6.534
Consumos		1.077	0	1.077	990	0	990
Otros gastos de explotación	2.2	3.896	1	3.897	3.926	0	3.926
Gastos de personal	2.3	1.209	0	1.209	1.212	0	1.212
TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN		6.182	1	6.183	6.128	0	6.128
Resultado bruto de explotación	2.4	597	-1	596	406	0	406
Dotaciones a la amortización de inmovilizado		259	0	259	233	0	233
Resultado de explotación antes de deterioro y enajenación de inmovilizado	2.4	338	-1	337	173	0	173
Deterioros y enajenación de inmovilizado (**)	2.5	38	1.101	1.139	1	15	16
Resultado de explotación		376	1.100	1.476	174	15	189
Resultado financiero financiación		-220	0	-220	-244	0	-244
Resultado derivados y otros resultados financieros		-4	-84	-87	-2	39	37
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras		-224	-84	-307	-246	39	-207
Resultado financiero financiación		-26	0	-26	-8	0	-8
Resultado derivados y otros resultados financieros		-1	1	-1	-33	5	-28
Resultado financiero sociedades ex-proyectos		-27	1	-27	-41	5	-36
Resultado financiero	2.6	-251	-83	-334	-287	44	-243
Participación en beneficios de sociedades puesta en equivalencia	2.7	-174	-3	-178	-323	-50	-373
Resultado consolidado antes de impuestos		-49	1.014	964	-436	9	-427
Impuesto sobre sociedades	2.8	-12	21	10	48	-13	34
Resultado consolidado procedente de actividades continuadas		-61	1.035	974	-388	-4	-393
Resultado operaciones discontinuadas		361	0	361	19	0	20
Resultado consolidado del ejercicio		300	1.035	1.335	-369	-4	-373
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	2.10	-153	15	-138	-42	-9	-51
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante		147	1.050	1.197	-411	-13	-424
Resultado neto por acción atribuido a la sociedad dominante (en euros)	2.11		Básico	1,62		Básico	-0,59
			Diluido	1,62		Diluido	-0,59

(*) Corresponde a resultados por variación en el valor razonable de derivados y otros activos y pasivos financieros (Nota 5.5), deterioro de activos y pasivos (Nota 2.5) y el impacto de ambos conceptos dentro del epígrafe Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia (Nota 2.7).

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

(***) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

Las Notas 1.1 a 6.12 forman parte de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias consolidada de los ejercicios 2021 y 2020.

C. ESTADO CONSOLIDADO DE RESULTADO GLOBAL DE LOS EJERCICIOS 2021 Y 2020

(millones de euros)	Nota	2021	2020 (**)
a) Resultado consolidado del ejercicio total		1.335	-373
Atribuidos a la Sociedad dominante		1.197	-424
Atribuidos a socios externos		138	51
b) Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	5.1	180	-399
Sociedades Integración Global		132	-225
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	5.5	11	-185
Impacto en reservas de planes de prestación definida (*)	6.2	0	0
Diferencias de conversión		115	-88
Efecto impositivo		6	48
Sociedades Mantenidas para la venta		27	10
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura		4	0
Impacto en reservas de planes de prestación definida (*)		0	0
Diferencias de conversión		24	10
Efecto impositivo		-1	0
Sociedades Puesta en Equivalencia		21	-184
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura		45	-28
Impacto en reservas de planes de prestación definida (*)		33	-38
Diferencias de conversión		-32	-132
Efecto impositivo		-25	14
c) Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias	5.1	1	46
Sociedades Integración Global		12	0
Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias		16	0
Efecto impositivo		-4	0
Sociedades Mantenidas para la venta		3	43
Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias		4	53
Efecto impositivo		-1	-10
Sociedades Puesta en Equivalencia		-14	3
Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias		-14	4
Efecto impositivo		0	-1
a+b+c) TOTAL RESULTADO GLOBAL		1.516	-726
Atribuidos a la Sociedad dominante		1.394	-725
Atribuidos a socios externos		122	-1

(*) El impacto en reservas de planes de prestación definida es la única partida de los Ingresos y Gastos reconocidos directamente en el patrimonio que no puede ser posteriormente objeto de transferencia a la cuenta de pérdidas y ganancias (ver Nota 5.1).

(**) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

Las Notas 1.1 a 6.12 forman parte del Estado Consolidado de Resultado Global de los ejercicios 2021 y 2020.

D. ESTADO CONSOLIDADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DE LOS EJERCICIOS 2021 Y 2020

(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
							0		0
Saldo a 01.01.21	147	647	-13	506	-1.496	3.359	3.150	640	3.790
Resultado consolidado del ejercicio	0	0	0	0	0	1.197	1.197	138	1.335
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	0	0	0	0	196	0	196	-16	180
Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias	0	0	0	0	1	0	1	0	1
Total ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio	0	0	0	0	197	1.197	1.394	122	1.516
Acuerdo dividendo flexible	3	3	0	0	0	-34	-29	0	-29
Otros dividendos	0	0	0	0	0	0	0	-270	-270
Operaciones de autocartera	-3	-432	-111	0	0	111	-434	0	-434
Retribución al accionista	0	-429	-111	0	0	77	-463	-270	-733
Ampliaciones/reducciones capital	0	0	0	0	0	0	0	28	28
Sist. retrib. Vinculados a la acción	0	0	0	0	0	-22	-22	0	-22
Otros movimientos	0	0	0	0	0	-4	-4	1	-3
Otras transacciones	0	0	0	0	0	-26	-26	29	3
Emisiones de obligaciones perpetuas subordinadas	0	0	0	1	0	-8	-7	0	-7
Variaciones de perímetro	0	0	0	0	0	0	0	1.270	1.270
Saldo a 31.12.2021	147	218	-124	507	-1.299	4.599	4.048	1.791	5.839

(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 31.12.19	147	995	-75	505	-1.195	3.928	4.305	783	5.088
							0	0	0
Saldo a 01.01.20	147	995	-75	505	-1.195	3.928	4.305	783	5.088
Resultado consolidado del ejercicio	0	0	0	0	0	-424	-424	51	-373
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	0	0	0	0	-347	0	-347	-52	-399
Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias	0	0	0	0	46	0	46	0	46
Total ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio	0	0	0	0	-301	-424	-725	-1	-726
Acuerdo dividendo flexible	3	-92	0	0	0	-29	-119	0	-119
Otros dividendos	0	0	0	0	0	0	0	-134	-134
Operaciones de autocartera	-3	-256	62	0	0	-62	-258	0	-258
Retribución al accionista	0	-348	62	0	0	-91	-377	-134	-511
Ampliaciones/reducciones capital	0	0	0	0	0	0	0	15	15
Sist. retrib. Vinculados a la acción	0	0	0	0	0	-9	-9	0	-9
Otros movimientos	0	0	0	0	0	-19	-19	1	-18
Otras transacciones	0	0	0	0	0	-28	-28	16	-12
Emisiones de obligaciones perpetuas subordinadas	0	0	0	1	0	-8	-7	0	-7
Variaciones de perímetro	0	0	0	0	0	-18	-18	-24	-42
Saldo a 31.12.2020 (*)	147	647	-13	506	-1.496	3.359	3.150	640	3.790

Las Notas 1.1 a 6.12 forman parte del Estado Consolidado de Cambios en el Patrimonio Neto de los ejercicios 2021 y 2020

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5).

E. ESTADO CONSOLIDADO DE FLUJO DE CAJA DE LOS EJERCICIOS 2021 Y 2020

(Millones de euros)	NOTA	2021	2020 (*)
Resultado Neto atribuible a la sociedad dominante		1.197	-424
Ajustes al resultado		-255	1.011
Minoritarios		138	-51
Resultado neto operaciones discontinuadas		-361	-20
Impuesto		-10	-34
Resultado por equivalencia		178	373
Resultado financiero		334	243
Deterioro y enajenación inmovilizado		-1.139	-16
Amortizaciones		259	233
RBE operaciones discontinuadas	2.9	346	283
Resultado Bruto de explotación (RBE) incluyendo operaciones discontinuadas		942	587
Pago de Impuesto		-155	-101
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	4.0	-249	308
Cobro dividendos proyectos Infraestructuras	3.5	272	299
Flujo de operaciones		810	1.093
Inversión en inmovilizado material/inmaterial		-124	-116
Inversión proyectos Infraestructuras	3	-239	-128
Préstamos otorgados a sociedades asociadas/ adquisición de sociedades		-923	-152
Intereses recibidos	2.6	3	25
Inversión caja restringida largo plazo		119	253
Desinversión proyectos Infraestructuras		0	0
Desinversión/venta sociedades	1.1.4	1.621	501
Flujo de inversión		457	383
Flujo antes de financiación		1.267	1.476
Flujo de capital procedente de socios externos	5.1	57	19
Dividendo flexible		-31	-122
Compra de Autocartera		-432	-256
Remuneración al accionista	5.1	-463	-378
Dividendos a minoritarios de sociedades participadas	5.1	-270	-133
Otros movimientos de fondos propios	5.1	0	-24
Flujo financiación propia		-676	-516
Intereses pagados	2.6	-295	-274
Pagos por arrendamientos		-131	-89
Aumento endeudamiento financiero		603	2.209
Disminución endeudamiento financiero		-1.671	-804
Variación neta endeudamiento actividades discontinuadas		-51	-96
Flujo de financiación		-2.221	430
Impacto tipo de cambio en tesorería y equivalentes		99	-133
Variación tesorería y equivalentes por cambios en el perímetro de consolidación		-109	-6
Variación tesorería y equivalentes por operaciones discontinuadas	5.3	-47	24
Variación tesorería y equivalentes	5.3	-1.011	1.791
Tesorería y equivalentes al inicio del periodo		6.526	4.735
Tesorería y equivalentes al final del periodo		5.515	6.526

Las Notas 1.1 a 6.12 forman parte del Flujo de Caja Consolidado de los ejercicios 2021 y 2020.

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

F. NOTAS A LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS DEL EJERCICIO 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 las Cuentas Anuales de Ferrovial.

BASES DE PRESENTACIÓN Y NUEVAS NORMAS CONTABLES

Las Cuentas Anuales consolidadas de Ferrovial han sido elaborados conforme a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF en adelante) aplicables en la Unión Europea. En la Nota 1.3 de esta sección se desglosan las políticas contables aplicadas.

Actividades de la sociedad

Dentro de los desgloses que se presentan en estas Cuentas Anuales, destacan por su relevancia todos los relativos a la separación entre sociedades de proyectos de infraestructuras y resto (ver Nota 1.1.2 para su definición). Igualmente destacan los relativos a dos de los principales activos del Grupo, la participación en el 25% del capital de Heathrow Airports Holdings (HAH), sociedad titular del aeropuerto de Heathrow, y la participación en el 43,23% de la sociedad titular de la autopista ETR 407 en Toronto (Canadá).

Actividades discontinuadas

Como se desarrolla en más detalle en la nota 1.1.3, en el ejercicio 2021 se han producido avances relevantes en el proceso de desinversión de la División de Servicios, principalmente en España, Reino Unido y Estados Unidos. Los activos y pasivos que aún posee Ferrovial continúan siendo reportados como actividades discontinuadas.

Dentro de estas desinversiones destaca la venta, el 1 de diciembre de 2021, del negocio de servicios de medioambiente en España y Portugal a PreZero (empresa del Grupo Schwarz). El precio de las acciones vendidas recibido por Ferrovial ascendió a 1.032 millones de euros, generando una plusvalía neta consolidada de 335 millones de euros.

Adicionalmente, en noviembre de 2021 se ha vendido el negocio de servicios en Estado Unidos relacionado con el mantenimiento de infraestructuras de la industria de gas y petróleo.

Ya en el año 2022, se ha materializado la venta del negocio de conservación y mantenimiento de infraestructuras en España a Portobello Capital, y se ha firmado el acuerdo para la venta de una pequeña área de actividad dentro del negocio de servicios en Reino Unido, relacionada con el mantenimiento de infraestructuras energéticas y agua.

Dentro del negocio de Construcción también se ha cerrado en el ejercicio 2021 la venta del negocio inmobiliario en Polonia que realizaba Budimex a través de su filial Budimex Nieruchomości, que había sido clasificada como discontinuada.

Finalmente, se han reclasificado a actividades continuadas determinadas contratos incluidos en la división de Servicios que no van a ser objeto de desinversión. Esta reclasificación ha implicado también la reexpresión de la información de 2020 (ver notas 1.1.3 y 1.1.5).

Cambios en el perímetro de consolidación

En la Nota 1.1.4 se da información detallada de las principales variaciones en el perímetro de consolidación del presente ejercicio, destacando fundamentalmente la adquisición de un 5,704% adicional en el capital de la sociedad concesionaria I-66 Express Mobility Partners Hold. LLC (en adelante I-66). Con esta adquisición, la participación total del Ferrovial se sitúa en el 55,704%, lo que supone que Ferrovial pasa a tener la mayoría de los derechos de voto y por lo tanto, a controlar la compañía. Ello implica pasar a consolidar la sociedad por consolidación global, y valorar a valor razonable la participación previa que Ferrovial tenía en esta concesión (50%), lo que ha supuesto el reconocimiento de un resultado por dicha revalorización por importe de 1.117 millones de euros.

Adicionalmente, el pasado 29 de diciembre de 2021 Ferrovial completó la adquisición del 24,86% de la sociedad india IRB Infrastructure Developers Limited, mediante la subscripción de una ampliación de capital preferente por importe de 369 millones de euros. IRB es una de las principales compañías dedicadas al desarrollo y posterior explotación de autopistas de peaje en la India.

El 20 de septiembre de 2021 Ferrovial adquirió el 100% de los activos de la sociedad Parque Solar Casilla S.L.U., propietaria de los permisos para construir una planta solar fotovoltaica de 49,9 MWp, en Gerena (Sevilla).

Finalmente, también hay que destacar la venta de la participación financiera en la autopista portuguesa Norte Litoral, así como varias operaciones de desinversión realizadas en la División de Construcción, que se mencionan en la nota 1.1.4.

Impacto del COVID-19

En la nota 1.2 se incluye un análisis del impacto que la evolución de la pandemia ha tenido para Ferrovial en el ejercicio 2021. Las actividades realizadas por Construcción y Servicios apenas se han visto afectadas por la pandemia durante el 2021, y también es reseñable que la recuperación del tráfico de las principales autopistas en las que opera Ferrovial ha sido muy rápida desde los momentos en el que los distintos países han levantado restricciones a lo largo del año. En sentido contrario, el negocio de Aeropuertos es el que está experimentando mayores dificultades, con una recuperación más lenta debido a las mayores restricciones en cuanto al tráfico aéreo, agravadas a final de año por la variante ómicron.

Juicios y estimaciones

En esta sección se incluyen también las principales estimaciones que Ferrovial ha utilizado para valorar sus activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos (ver Nota 1.2.4).

Impacto de tipo de cambio

Aunque la moneda funcional de Ferrovial es el euro, una parte significativa de sus actividades se realizan en países situados fuera de la zona euro. En la nota 1.3 se analiza el impacto en las Cuentas Anuales de la evolución de las principales divisas de dichos países.

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

1.1.1. Bases de presentación

Las cuentas anuales consolidadas se presentan de acuerdo con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación al Grupo, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera, de los resultados y de los flujos de efectivo del Grupo. El marco normativo es el establecido en las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) establecidas por el Reglamento (CE) nº 1606/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de julio de 2002.

1.1.2 Actividades de la Sociedad

Ferrovial está constituido por la sociedad dominante Ferrovial, S.A, constituida en España, y sus sociedades dependientes, que se detallan en el Anexo II. El domicilio social se encuentra en Madrid en la calle Príncipe de Vergara, 135.

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

- **Construcción:** Diseño y ejecución de todo de tipo de obras tanto públicas como privadas, destacando la ejecución de infraestructuras públicas.
- **Autopistas:** Desarrollo, financiación y explotación de autopistas de peaje.
- **Aeropuertos:** Desarrollo, financiación y explotación de aeropuertos.

Además de estas tres líneas de actividad, Ferrovial participa en otros negocios clasificados en la información por segmentos dentro de "Otras actividades" en las que se incluyen, el desarrollo de Infraestructuras Energéticas (líneas de transmisión y plantas de generación de energía renovable), la Movilidad (a través de la participación en Zity), Plantas de Tratamiento de Residuos en el Reino Unido y el resto de negocios de Servicios que siguen en proceso de desinversión, tal y como se comenta en la Nota 1.1.3.

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

A efectos de la comprensión de estas Cuentas Anuales, 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.

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

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

También es importante destacar que dos de los principales activos del Grupo corresponden a la participación del 25% en Heathrow Airport Holdings (HAH), sociedad titular del aeropuerto de Heathrow en Londres (Reino Unido), y al 43,23% en ETR 407, sociedad titular de la autopista ETR 407 en Toronto (Canadá), que se consolidan por el método de puesta en equivalencia desde los ejercicios 2011 y 2010, respectivamente. Con el objeto de dar una información detallada de ambas sociedades, 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 ambas compañías, que se completa con información que se considera de interés en otras notas de la memoria.

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

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

Actividades discontinuadas

En el ejercicio 2021 se han producido avances relevantes en el proceso de desinversión de la División de Servicios, principalmente en España, Reino Unido y Estados Unidos.

En noviembre 2021 se materializó el acuerdo de venta del negocio de servicios en Estados Unidos relacionado con el mantenimiento de infraestructuras de la industria de gas y petróleo, por un precio de 16 millones de dólares (14 millones de euros).

El 1 de diciembre de 2021 se materializó el acuerdo de venta alcanzado entre Ferrovial y PreZero (empresa del Grupo Schwarz) el pasado 26 de julio, 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 Ferrovial ascendió a 1.032 millones de euros, generando esta transacción un resultado positivo de 335 millones de euros.

Con fecha 31 de enero de 2022, se ha materializado el acuerdo de venta entre Ferrovial y Portobello Capital para la adquisición del negocio de conservación y mantenimiento de infraestructuras en España, una vez que se cumplieron todas las condiciones suspensivas a las que estaba sujeta la operación. El precio de las acciones vendidas recibido por Ferrovial ascendió a 171 millones de euros. Conforme a lo dispuesto en el contrato de compraventa, una filial de Ferrovial ha adquirido el 24,99% del capital de la sociedad compradora por un precio de 17,5 millones de euros.

Adicionalmente, en febrero de 2022, se ha alcanzado un acuerdo para la venta de una pequeña área de actividad dentro del negocio de Amey (servicios Reino Unido), relacionada con el mantenimiento de infraestructuras energéticas y agua.

Adicionalmente, tal y como se menciona en la Nota 1.1.5, en el ejercicio 2021 se han reclasificado como actividades continuadas el negocio de tratamiento de residuos en el Reino Unido (reportado dentro de otras actividades), 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 determinadas contratos incluidos en la división de Servicios podrían encajar estratégicamente en otras divisiones del Grupo, facilitando la ejecución de los procesos de desinversión. De esta forma, se ha decidido excluir del perímetro de venta dichos contratos, y conforme a lo establecido en la normativa contable, al incluir estas actividades como actividad continuada se ha reexpresado la información de 2020.

Respecto al resto de actividades, tal y como se indicó en la Junta General de Accionistas celebrada el pasado 9 de abril de 2021, el Grupo sigue a fecha de emisión de estas Cuentas Anuales comprometido con la venta de la división de Servicios.

En este sentido, la compañía sigue activamente trabajando en su venta, considera altamente probable que se produzca dicha desinversión, y sus activos se encuentran en condiciones para su venta de forma inmediata, existiendo distintos mandatos de asesores en vigor y manteniéndose conversaciones con potenciales inversores, siendo el objetivo vender dichos activos a un precio que sea razonable de acuerdo con su actual valor de mercado.

Valoración de los activos a valor razonable

Conforme a la normativa aplicable, los activos y pasivos de cada una de las unidades incluidas en las actividades discontinuadas tienen que ser valorados al menor de su valor contable o su valor razonable.

A efectos de determinar el valor razonable, se ha tenido en cuenta la información de las últimas ofertas indicativas recibidas.

Respecto al valor contable, es importante considerar que, tal y como se indica en el siguiente apartado, el resultado del ejercicio no incluye la amortización de los activos fijos.

Impacto en la presentación de las Cuentas Anuales

La reclasificación de la actividad de Servicios como actividad discontinuada tiene los siguientes impactos en las presentes Cuentas Anuales:

- El resultado después de impuestos generado por la actividad de Servicios no se reporta en cada una de las líneas de la cuenta de resultados, sino que se reporta en una única línea denominada "Resultado operaciones discontinuadas", tanto para el ejercicio 2021 como para el ejercicio 2020 (ver Nota 2.9). Conforme a lo establecido en la NIF 5, dicho resultado no incluye la amortización de estos activos. Dicho epígrafe también recoge los posibles resultados por deterioros derivados de la actualización al valor razonable de los activos, así como el resultado final generado en el momento de la venta.
- A efectos de balance, se han reclasificado todos los activos y pasivos asignables a la actividad de Servicios a las líneas denominadas "Activos/Pasivos clasificados como mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas".
- En la Nota 6.5 de Activos y Pasivos contingentes y compromisos de inversión, la información desglosada incluye la correspondiente a las actividades discontinuadas.
- En la siguiente tabla se puede ver la composición por naturaleza de los diferentes activos y pasivos que están clasificados como actividades discontinuadas a diciembre 2021 y diciembre 2020:

División Servicios (Millones de euros)	2021.DEC	2020.DEC (*)	VAR.
Activos no corrientes	1.001	1.965	-964
Fondo de comercio	117	678	-561
Activos intangibles	96	115	-19
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	66	251	-185
Inmovilizado material	86	315	-230
Derecho de uso	268	273	-4
Impuestos Diferidos	205	254	-49
Otros activos no corrientes	163	80	84
Activos corrientes	732	1.351	-619
Existencias	14	18	-4
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	537	1.022	-485
Tesorería y equivalentes	139	300	-161
Otros activos corrientes	42	11	31
TOTAL Activos clasif. como act. Discontinuadas	1.733	3.316	-1.583

División Servicios (Millones de euros)	2021.DEC	2020.DEC (*)	VAR.
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	0	2	-2
Pasivos no corrientes	338	838	-499
Provisiones a largo plazo	26	256	-231
Pasivo por arrendamiento a largo plazo	94	111	-17
Deuda financiera	52	161	-110
Impuestos diferidos	148	227	-79
Otros pasivos no corrientes	19	82	-63
Pasivos corrientes	1.140	1.550	-411
Pasivo por arrendamiento a corto plazo	45	42	3
Deuda financiera	27	62	-35
Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	880	1.153	-273
Provisiones para operaciones de tráfico	101	212	-111
Otros pasivos corrientes	86	81	6
TOTAL Pasivos clasif. como act. Discontinuadas	1.478	2.390	-912

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

La disminución en las partidas del balance con respecto a 2020 viene motivada principalmente por las ventas de los negocios de servicios de medioambiente en España y Portugal, y de servicios de mantenimiento de infraestructuras de la industria de gas y petróleo en Estados Unidos, completadas a finales del presente ejercicio.

Activos y pasivos mantenidos para la venta

El saldo neto de los activos y pasivos mantenidos para la venta a diciembre 2021 asciende a 28 millones de euros. Dicho saldo lo compone principalmente el 20% de la autopista portuguesa Vía do Infante, integrada por puesta en equivalencia.

A diciembre 2020 el saldo neto de activos y pasivos mantenidos para la venta ascendía a 101 millones de euros.

La disminución con respecto al 2020 viene motivada por las ventas producidas durante el ejercicio 2021 del 20% de la autopista portuguesa Norte Litoral y de las participaciones que el Grupo tenía en la Concesionaria de Prisiones Figueras, S.A.U y de Urbs Iudex Et Causidicus, S.A. tal y como se comenta en la Nota 1.1.4.

A diferencia de las actividades discontinuadas, los resultados generados por los activos mantenidos para la venta se siguen reportando en las líneas correspondientes de la cuenta de resultados, al no tratarse de un segmento o actividad de negocio.

En la siguiente tabla se puede ver la composición por naturaleza de los diferentes activos y pasivos que están clasificados como mantenidos para la venta a diciembre 2021:

Activos mant. para la venta (Millones de euros)	2021.DEC	2020.DEC (*)	VAR.
Activos no corrientes	28	170	-142
Inmovilizado en proyectos de	0	96	-96
Inmovilizado material	2		2
Inversiones en Asociadas	26	68	-42
Impuestos Diferidos	0	5	-5
Activos corrientes	0	16	-16
Deudores y otras cuentas a	0	5	-5
Tesorería y equivalentes	0	11	-11
TOTAL Activos clasif. como	28	186	-158

Pasivos mant. para la venta (Millones de euros)	2021.DEC	2020.DEC (*)	VAR.
Pasivos no corrientes	0	82	-82
Deuda financiera	0	56	-56
Otras deudas	0	8	-8
Derivados financieros a valor	0	18	-18
Pasivos corrientes	0	3	-3
Deuda financiera	0	2	-2
Pasivos por impuestos sobre las	0	1	-1
TOTAL Pasivos clasif. como	0	85	-85

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

1.1.4. Cambios en el perímetro de consolidación y otras desinversiones en participadas

A continuación, se describen los cambios más significativos en el perímetro de consolidación en el año 2021.

Autopistas

Adquisición y toma de control en I-66

Cintra, filial de Ferrovial y titular indirecto del 50% del capital de la sociedad concesionaria I-66 Express Mobility Partners Hold. LLC (en adelante 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, mediante el ejercicio de su derecho de adquisición preferente ("right of first refusal") sobre el 10% del capital social puesto a la venta por uno de los socios (John Laing), junto con un compromiso de inyectar capital adicional hasta que se complete la construcción (aproximadamente, 36 millones de euros). Los otros dos socios también han ejercido su derecho de adquisición preferente. El pago ha sido realizado en efectivo.

Con esta adquisición, la participación total del 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, cuya construcción está previsto que finalice en diciembre de 2022, momento a partir del cual se iniciará el periodo de explotación, hasta 2066.

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. Por tanto, 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, dado que ejercíamos influencia significativa, 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 a 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 el resto de accionistas minoritarios. El valor razonable del 50% preexistente así calculado (precio ofrecido por el tercero extrapolado, más prima de control) asciende a 1.448 millones de euros (1.628 millones de dólares). La prima de control supone un mayor valor del 2% sobre el precio de referencia de la transacción.

Esta valoración ha supuesto el reconocimiento de un resultado de 1.101 millones de euros (1.237 millones de dólares) 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 deterioros y enajenación del inmovilizado.

Ferrovial había registrado hasta la fecha en reservas, las diferencias de conversión (positivas) derivadas de la integración de esta participación por puesta en equivalencia, que ascendían a 16 millones de euros en el momento de la compra. Siguiendo lo dispuesto en NIIF 3 y NIC 28, la ganancia acumulada en patrimonio neto se ha reclasificado a la cuenta de pérdidas y ganancias, en el epígrafe de deterioros y enajenación del inmovilizado, generando un impacto positivo por este importe. Por lo tanto, el resultado total de la operación alcanza los 1.117 millones de euros.

Integración global de la sociedad concesionaria y valoración a valor razonable de sus activos y pasivos

La NIIF 3.18 determina que la sociedad adquirente medirá los activos adquiridos identificables y los pasivos asumidos a sus valores razonables en la fecha de adquisición. Asimismo, NIIF 3.32 establece que la adquirente reconocerá un fondo de comercio en la fecha de adquisición medido como la diferencia entre (a) la suma de (i) la contraprestación pagada, (ii) el importe de la participación minoritaria medida a valor razonable y (iii) el importe de la participación anteriormente tenida por el adquirente en el patrimonio de la adquirida, valorada también a valor razonable y (b) el importe neto de los activos adquiridos identificables y de los pasivos asumidos, también medidos a valor razonable.

La norma contable establece un periodo de valoración de un año a partir de la fecha de adquisición, durante el que la adquirente reconocerá activos y pasivos adicionales si se obtiene nueva información sobre hechos y circunstancias que existían en la fecha de adquisición. En este sentido, la valoración realizada por la compañía se considera provisional.

La siguiente tabla refleja los estados financieros consolidados de la sociedad concesionaria I-66 Express Mobility Partners Hold, antes de la compra, los ajustes de valor razonable realizados y los estados financieros resultantes (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	AJUSTES VALOR		EEFF CONSOLIDADOS A VR
	2021.DEC	RAZONABLE	
ACTIVO NO CORRIENTE	2.613	1.819	4.432
Inmovilizado en proyectos de infraestructura	2.613	1.819	4.432
ACTIVO CORRIENTE	109	0	109
Deudores y otras cuentas a cobrar cp	108		108
Tesorería y equivalentes	1	0	1
TOTAL ACTIVO	2.722	1.819	4.542
FONDOS PROPIOS	696	2.201	2.897
Patrimonio neto atribuido a los accionistas	679	934	1.614
Capital	689	0	689
Reservas	-25	-166	-192
Ajustes cambios de valor	16	-16	0
Resultado del ejercicio	0	1.117	1.117
Patrimonio neto atribuido a los socios externos	16	1.267	1.283
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	65	-65	0
PASIVO NO CORRIENTE	1.844	-317	1.527
Deuda financiera LP	1.844	-317	1.527
PASIVO CORRIENTE	118	0	118
Deuda financiera CP	27	0	27
Acreedores y otras cuentas a pagar	90	0	90
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO	2.722	1.819	4.542

Los ajustes de valor razonable realizados se explican brevemente a continuación:

a. Inmovilizado en proyectos de infraestructura: El valor razonable de este activo se obtiene a partir del equity value correspondiente al 100% de la sociedad (2.897 millones de euros, incluyendo la prima de control), calculado mediante el descuento de los flujos del proyecto concesional a un WACC de mercado del 9%. A este importe se le añade la deuda financiera valorada a valor razonable, se le deduce la caja y el working capital y se obtiene el valor razonable del activo intangible por importe de 4.432 millones de euros.

b. Ingresos a distribuir en varios ejercicios procedentes de una subvención. Esta partida de balance no representa una obligación actual para la sociedad, y por tanto, de acuerdo con NIIF 3, se ha considerado que su valor razonable es nulo, y se ha ajustado su importe (65 millones de euros).

c. Deuda financiera: Con el objetivo de financiar la construcción de la autopista, la sociedad concesionaria firmó dos contratos de deuda en noviembre de 2018, un préstamo senior que se compone de cuatro bonos cotizados a tipo fijo con interés pagadero semestral, 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 el préstamo TIFIA, según valoración por descuento de flujos. El ajuste resultante reduce el valor contable de la deuda en 317 millones de euros.

d. El valor en libros del resto de activos y pasivos es equivalente 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, por tanto, en la sociedad matriz (Cintra 2166 Express Mobility Partners LLC) son 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 valor 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). Dicho impuesto diferido se irá traspasando a resultados 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 1.819 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 serán traspasados a resultados a medida que vaya amortizándose el activo.

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

No se han reconocido ni activos ni pasivos contingentes derivados de esta combinación de negocios. Adicionalmente, la adquisición, dado que se ha producido en una fecha muy próxima al cierre del ejercicio y a que la concesión está en fase de construcción y, por tanto, se activan los gastos en los que incurre, habría tenido el mismo impacto en resultados si se hubiera materializado el 1 de enero de 2021.

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

A continuación en la siguiente tabla se muestra el impacto en el balance y en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidadas del Grupo, derivado de la integración global de la sociedad I66, considerando además los impactos reconocidos en su sociedad matriz.

	2021.DEC	2021.DEC	
	Total Grupo pre adquisición I66	I66 + Holding	Total
ACTIVO NO CORRIENTE	11.454	4.339	15.794
Fondo de comercio	166	254	420
Inmovilizado en proyectos de infraestructura	6.753	4.432	11.185
Inversiones en Asociadas	2.186	-348	1.838
Otros activos no corrientes	2.350	1	2.350
ACTIVO CORRIENTE	9.155	-53	9.102
Deudores y otras cuentas a cobrar cp	1.210	108	1.317
Tesorería y equivalentes	5.676	-161	5.515
Otros activos corrientes	2.269	0	2.269
TOTAL ACTIVO	20.609	4.287	24.896
FONDOS PROPIOS	3.455	2.384	5.839
Patrimonio neto atribuido a la soc dominante	2.947	1.101	4.048
Resultado del ejercicio	80	1.117	1.197
Reservas y diferencias de conversión	2.867	-16	2.851
Patrimonio neto atribuido a los soc externos	507	1.283	1.791
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	1.402	0	1.402
PASIVO NO CORRIENTE	9.294	1.784	11.078
Deuda financiera a largo plazo	7.986	1.527	9.512
Pasivo por impuesto diferido	413	258	670
Otros pasivos no corrientes	896	0	896
PASIVO CORRIENTE	6.459	118	6.577
Deuda financiera a corto plazo	1.047	27	1.074
Acreedores y otras cuentas a pagar	2.702	90	2.793
Otros pasivos corrientes	2.710	0	2.710
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO	20.609	4.287	24.896

	2021.DEC	2021.DEC	
	Total Grupo pre adquisición I66	I66 + Holding	Total
TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	6.779	0	6.779
TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN	6.183	0	6.183
Resultado bruto de explotación	596	0	596
Fixed assets depreciation and	260	0	260
Resultado de explotación antes de deterioro y enajenación de inmovilizado	337	0	337
Impairment and disposals of fixed	22	1.117	1.139
Resultado de explotación	359	1.117	1.476
Resultado financiero	-1.451	1.117	-334
Participación en beneficios de sociedades puesta en equivalencia	-178	0	-178
Resultado consolidado antes de impuestos	-153	1.117	964
Impuesto sobre sociedades	10	0	10
Resultado consolidado procedente de actividades continuadas	-143	1.117	974
Resultado operaciones discontinuadas	361	0	361
Resultado consolidado del ejercicio	218	1.117	1.335
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	-138	0	-138
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	80	1.117	1.197

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

Adquisición e influencia significativa

El 29 de diciembre de 2021, Ferrovial completó la adquisición, a través de su filial holandesa Cintra INR Investments BV, del 24,86% de la sociedad india IRB Infrastructure Developers Limited, mediante la suscripción de una ampliación de capital preferente. El importe desembolsado al cierre del ejercicio ascendió a 369 millones de euros. El precio de la transacción se ha fijado de acuerdo con la normativa aplicable, teniendo en cuenta el precio medio de mercado ponderado por el volumen de las dos semanas anteriores a la fecha de cálculo.

IRB Infrastructure Developers, sociedad cotizada en la bolsa de Bombay, fue fundada en 1998 y es una de las principales compañías de infraestructuras de la India. Cuenta con 23 concesiones de autopistas que representan una cuota de alrededor del 20% del denominado Golden Quadrilateral, red viaria que une los principales polos de desarrollo económico del país. Entre sus activos destaca la autopista Mumbai-Pune, considerada una de las principales de la India. En el pasado ejercicio sus ingresos ascendieron a 630 millones de euros, situándose su EBITDA en 310 millones. Su división de construcción, que en la actualidad trabaja exclusivamente para los proyectos de concesiones propios, cuenta con una trayectoria de 14.000 kilómetros ejecutados.

Virendra D. Mhaskar (su familia y su sociedad holding) es el accionista mayoritario de IRB Infrastructure Developers y seguirá gestionando la sociedad. Por tanto, la participación adquirida por Ferrovial no le otorga el control sobre la misma. No obstante, el porcentaje adquirido de la sociedad junto con la presencia de Ferrovial en su Consejo de Administración determinan la existencia de influencia significativa en IRB (IAS 28.5 y 28.6), y por tanto, de acuerdo con lo establecido en IAS 28.10, la participación adquirida será integrada por el método de puesta en equivalencia.

Estados financieros de IRB y contabilización posterior

Los últimos estados financieros disponibles de IRB son los de septiembre de 2021, que se muestran a continuación. A 31 de diciembre de 2021 no integramos resultado, puesto que la adquisición tuvo lugar el día 29 de diciembre de 2021.

Millones de euros	Septiembre 2021
Inmovilizado material	14
Inmovilizado intangible	3.252
Activos financieros no corrientes	973
Impuestos diferidos	12
Otros activos corrientes	8
ACTIVO NO CORRIENTE	4.258
Existencias	37
Activos financieros corrientes	578
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes	11
Otros activos corrientes	89
ACTIVO CORRIENTE	715
TOTAL ACTIVO	4.974
FONDOS PROPIOS	839
Deuda financiera a largo plazo	1.997
Otros pasivos no corrientes	1.448
PASIVO NO CORRIENTE	3.445
Deuda financiera a corto plazo	322
Acreedores y otras cuentas a pagar	77
Otros pasivos corrientes	278
Pasivos por impuesto sobre las ganancias corrientes	14
PASIVO CORRIENTE	690
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO	4.974

Además, dado que apenas han transcurrido dos días entre la fecha de adquisición de IRB y la fecha de cierre del ejercicio, no se han realizado ajustes al valor de la inversión por los resultados generados por IRB con posterioridad a la fecha de adquisición, por considerarlos inmateriales.

Finalmente, la identificación y asignación de las diferencias que pudieran existir entre el valor de la inversión y la proporción correspondiente de los activos netos de la compañía valorados a valor razonable, se realizará en los doce meses siguientes a la adquisición de la inversión.

La cotización de la acción de IRB a 31/12/21 (227,4 rupias por acción) fue superior al precio de compra (211,8 rupias por acción).

Construcción

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 PLN (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 de operaciones 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

Tal y como se comenta en la nota de Resultados de Actividades Discontinuadas (nota 2.9), en 2021 se han materializado acuerdos de venta de los negocios de servicios de medioambiente en España y Portugal y de mantenimiento de infraestructuras de la industria del gas y el petróleo en Estados Unidos.

Otros Negocios: Energía

Adquisición del 100% de la sociedad Parque Solar Casilla

Adquisición y toma de control

El 20 de septiembre de 2021 Ferrovial, a través de su filial Ferrovial Infraestructura Energéticas, adquirió el 100% de los activos de la sociedad 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, será destinada al mercado mayorista de este ámbito geográfico. El importe de la inversión ha ascendido a 10,3 millones de euros.

Integración global de la sociedad concesionaria y valoración a valor razonable de sus activos y pasivos

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) asciende 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 esta última.

1.1.5. Reexpresión de los Estados Financieros comparativos

Como se indica en la Nota 1.1.3, en el ejercicio 2021 se ha decidido tratar como actividad continuada el negocio de tratamiento de residuos en el Reino Unido, ya que aunque el Grupo continuará con su proceso de desinversión en el futuro, es previsible que ese proceso dure más de 12 meses.

Adicionalmente, se ha reclasificado como actividad continuada 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), así como el negocio de mantenimiento de infraestructuras en Norteamérica, y el negocio de servicios de eficiencia energética (ambos reportados dentro de la actividad de Construcción).

La información de 2020 de todas estas actividades que han sido reclasificadas a actividad continuada ha sido reexpresada.

En el primer trimestre de 2021 se reclasificó como actividad discontinuada el negocio inmobiliario del Grupo en Polonia, por lo que de acuerdo con la NIIF 5, p.4.1, se ha reexpresado la cuenta de resultados del periodo comparativo. Dicha venta se formalizó el 5 de junio, tal y como se comenta en la Nota 1.1.4.

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

	2020.DEC		2020.DEC
(Millones de euros)	Auditado	Ajuste	Reexpresado
Activo no corriente	10.462	352	10.814
Activos intangibles	60	36	96
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	6.200	156	6.356
Inmovilizado material	272	69	341
Impuestos Diferidos	586	18	604
Inversiones en sociedades asociadas	1.710	17	1.727
Otros activos no corrientes	1.634	56	1.690
Activo corriente	12.666	-389	12.277
Activos clasificados como mantenidos para la venta	4.071	-569	3.502
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	1.292	75	1.367
Tesorería y equivalentes	6.432	94	6.526
Otros activos corrientes	871	11	882
TOTAL ACTIVO	23.128	-37	23.091

	2020.DEC		2020.DEC
(Millones de euros)	Auditado	Ajuste	Reexpresado
Patrimonio neto	3.827	-37	3.790
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	1.245	37	1.282
Pasivos no corrientes	9.320	264	9.584
Deuda financiera	7.970	114	8.084
Otras deudas LP	16	47	63
Impuestos diferidos	428	23	451
Derivados financieros a valor razonable	419	28	447
Otros pasivos no corrientes	487	52	539
Pasivos corrientes	8.736	-301	8.435
Pasivos clasificados como mantenidos para la venta	2.958	-482	2.476
Deuda financiera	1.657	21	1.678
Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	3.029	86	3.115
Provisiones para operaciones de tráfico	892	60	952
Otros pasivos corrientes	200	14	214
TOTAL PASIVO	23.128	-37	23.091

	2020.DEC		2020.DEC
	Auditado	Ajuste	Reexpresado
(Millones de euros)			
Ingresos de explotación	6.344	190	6.534
Total gastos de explotación	-5.935	-193	-6.128
Resultado bruto de explotación	409	-3	406
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	198	35	233
Resultado de explotación antes de deterioros y enajenaciones de inmovilizado	211	-38	173
Resultado por deterioros y enajenaciones de inmovilizado	15	1	16
Resultado de explotación	226	-37	189
Resultado financiero	-232	-11	-243
Participación en beneficios de sociedades asociadas	-378	5	-373
Resultado consolidados antes de impuestos	-384	-43	-427
Impuesto de sociedades	28	6	34
Resultado procedente de actividades continuadas	-356	-37	-393
Resultado neto operaciones discontinuadas	-3	23	20
Resultado consolidados del	-359	-14	-373
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	-51	0	-51
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	-410	-14	-424

1.2. IMPACTO COVID-19

Casi dos años después de que la Organización Mundial de la Salud declarara el COVID-19 pandemia global, el avance hacia la inmunidad de grupo gracias a la vacunación ha permitido que los distintos países en los que opera Ferrovial hayan ido levantando parcialmente las restricciones a la movilidad y a la actividad económica que han estado vigentes casi desde el inicio de la pandemia, si bien a un ritmo desigual dependiendo del país, y con altibajos provocados por las sucesivas olas, con especial impacto negativo de la variante ómicron en las últimas semanas del año. Esto ha permitido por tanto avances en la recuperación de la demanda de servicios ofrecidos por Ferrovial, si bien de forma desigual y con incertidumbre en cuanto al final de la ola provocada por ómicron, como se explica a continuación.

Las actividades realizadas por Construcción y Servicios apenas se han visto afectadas por la pandemia durante el 2021, y también es reseñable que la recuperación del tráfico de las principales autopistas en las que opera Ferrovial ha sido muy rápida desde los momentos en el que los distintos países han levantado restricciones a lo largo del año. En sentido contrario, el negocio de Aeropuertos es el que está experimentando mayores dificultades, con una recuperación más lenta debido a las mayores restricciones en cuanto al tráfico aéreo, agravadas a final de año por la variante ómicron.

Con el objeto de presentar de forma global el impacto que ha supuesto el desarrollo de la pandemia y en línea con las recomendaciones realizadas por ESMA, se presenta en esta nota una explicación sobre el impacto que ha tenido en las Cuentas Anuales del 2021 (centrado en los negocios de infraestructuras), una descripción del análisis realizado para concluir que la sociedad puede seguir operando bajo el principio de empresa en funcionamiento, un análisis realizado sobre el impacto que el COVID-19 puede tener en el posible deterioro de activos y una evaluación del posible impacto en los principales riesgos financieros, incluyendo un análisis sobre el riesgo de incumplimiento de covenants en los contratos de financiación.

1.2.1 Impacto en las Cuentas Anuales del ejercicio 2021 y medidas mitigantes adoptadas

Los efectos del COVID-19 sobre los resultados de los negocios de Ferrovial han sido los siguientes:

División Aeropuertos

En el ejercicio 2021 el volumen de pasajeros tanto en Heathrow como en AGS (sociedad titular de los aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton), sociedades que se consolidan por puesta en equivalencia, se ha mantenido en niveles muy por debajo de los existentes antes del comienzo de la pandemia, como se aprecia en la siguiente tabla:

Evolución pasajeros (*)	mar-21	jun-21	sep-21	dic-21	2021 (**)
Heathrow	-92%	-87%	-62%	-53%	-76%
Aberdeen	-74%	-64%	-51%	-46%	-62%
Glasgow	-97%	-86%	-66%	-50%	-77%
Southampton	-98%	-90%	-74%	-74%	-85%
TOTAL AGS	-92%	-82%	-64%	-52%	-74%

(*) En comparación con el mismo mes del 2019

(**) En comparación con 2019

No obstante, es reseñable que el volumen de pasajeros de 2021 mejoró en términos generales con respecto a 2020, salvo en el primer trimestre del año (dado que en 2020 aún no se había iniciado la pandemia). La evolución se puede ver a continuación:

Evolución pasajeros (*)	mar-21	jun-21	sep-21	dic-21	2021 (**)
Heathrow	-83%	173%	105%	173%	-12%
Aberdeen	-50%	118%	74%	87%	11%
Glasgow	-92%	1057%	102%	411%	7%
Southampton	-88%	338%	153%	524%	-11%
TOTAL AGS	-81%	312%	97%	249%	6%

(*) En comparación con el mismo mes del 2020

(**) En comparación con 2020

La evolución de los pasajeros en el año ha estado directamente relacionada con la evolución de la pandemia:

- Los primeros meses de 2021 se vieron afectados negativamente por los rebrotes experimentados en determinadas geografías.
- No obstante, a partir del segundo trimestre, tras el éxito de las campañas de vacunación y la reapertura de fronteras, Heathrow y AGS experimentaron un aumento continuo del tráfico a medida que se levantaban las restricciones a la movilidad y se simplificaban los requisitos de entrada. Concretamente, en el mes de mayo, el gobierno inglés inició un proceso de apertura gradual del tráfico aéreo internacional, estableciendo un sistema de semáforos que calificaba los países de origen del tráfico en tres categorías, verde, ámbar o rojo, en función de la evolución del proceso de vacunación, niveles de infección e incidencia de variantes de especial preocupación en los mismos.
- El 4 de octubre, el gobierno inglés anunció la desaparición de este sistema, lo que supuso una significativa mejora del volumen de pasajeros desde dicho mes, que se ha mantenido hasta diciembre, cuando el miedo a la expansión de la nueva variante ómicron llevó al gobierno inglés a aumentar significativamente las restricciones.

El volumen de pasajeros del aeropuerto de Heathrow en el año ha ascendido a 19,4 millones. Por su parte, los pasajeros de AGS han sido 3,5 millones, repartidos entre 2,1 millones en Glasgow, 1,1 millones de Aberdeen y 0,3 millones en Southampton.

Esta evolución ha tenido un efecto negativo en el resultado de Ferrovial, con una contribución de la división de Aeropuertos de -254 millones de euros, correspondiendo -238 millones al aeropuerto de Heathrow.

División Autopistas

Autopistas el tráfico se ha ido recuperando en 2021 a medida que las restricciones de movilidad se han ido levantando, sin bien los tráficos de la última quincena del año se han resentido tras la rápida expansión de la variante ómicron. En términos generales, la evolución ha sido más positiva en las autopistas americanas, especialmente en la zona de Dallas, debido al rápido levantamiento de las restricciones desde el mes de marzo, estando los niveles de tráfico en el mes de diciembre por encima de los niveles de 2019 (pre-pandemia) en las autopistas NTE y NTE 35W, con la LBJ todavía por debajo.

En la autopista 407 de Canadá la recuperación fue más lenta en el primer semestre del año, debido al confinamiento existente en Toronto hasta finales de mayo, con una rápida mejora a partir de junio, una vez se fue avanzando en el levantamiento de restricciones, si bien el retraso en la vuelta a la oficina en determinados sectores ha supuesto un nuevo revés a la recuperación desde el mes de agosto.

La evolución del tráfico en las principales autopistas de Norte América en el año 2021 (en comparación con niveles pre-pandemia de 2019) ha sido la siguiente:

Evolución tráficos (*)	mar-21	jun-21	sep-21	dic-21	2021 (**)
407 ETR	-47%	-42%	-21%	-23%	-38%
NTE	1%	6%	8%	5%	-1%
LBJ	-17%	-14%	-22%	-19%	-24%
NTE 35W	18%	19%	11%	8%	9%

(*) En comparación con el mismo mes del 2019

(**) En comparación con 2019

La evolución con respecto al año anterior se puede ver a continuación:

Evolución tráficos (*)	mar-21	jun-21	sep-21	dic-21	2021 (**)
407 ETR	-13%	37%	27%	50%	13%
NTE	47%	55%	36%	31%	34%
LBJ	18%	59%	36%	36%	24%
NTE 35W	53%	42%	24%	20%	28%

(*) En comparación con el mismo mes del 2020

(**) En comparación con 2020

La evolución de los tráficos de la División de Autopistas ha sido desigual, con activos como NTE 35W o NTE prácticamente o por encima de los niveles pre pandemia de 2019, mientras que LBJ y 407 ETR se encuentran aún por debajo. En cambio, con respecto al 2020, todas las autopistas mencionadas han tenido un volumen de tráfico ampliamente superior. Esto ha provocado que el resultado bruto de explotación, que ha ascendido a 415 millones de euros, haya mejorado sustancialmente el de 2020, de 280 millones de euros, si bien no se ha alcanzado el resultado del mismo periodo del año 2019 (pre-pandemia) de 436 millones de euros. En el mismo sentido, la aportación de los negocios que se integran por puesta en equivalencia, entre los que destaca la 407 ETR con una contribución de 52 millones de euros, se sitúa por encima del 2020 (33 millones de euros), pero por debajo de los 153 millones de euros de 2019.

Impacto en el flujo de caja

El impacto de la pandemia en el flujo de caja de los negocios de infraestructuras se cuantifica por la evolución en los dividendos recibidos (principalmente por los activos 407ETR y Heathrow). A continuación, se muestra la evolución de los dividendos desde el periodo de 2019, anterior a la pandemia, donde se puede ver que el volumen global de dividendos se sitúa por encima de 2020, si bien por debajo de 2019, principalmente por los dividendos que se han dejado de recibir de la división de Aeropuertos.

Dividendos recibidos	2021	2020	2019	2021 vs	
				2020	2019
407 ETR	164	160	309	4	-145
HAH	0	29	145	-29	-145
LBJ	167	109	0	57	167
NTE	53	25	166	28	-112
M-203	73	0	0	73	73
Other	92	134	109	-42	-16
TOTAL	550	458	729	92	-179

1.2.2 Evaluación del principio de empresa en funcionamiento

Ferrovial afronta el ejercicio 2022 con una posición de liquidez muy elevada. En diciembre de 2021, ex-proyectos de infraestructuras, la liquidez alcanza los 6.421 millones de euros, incluyendo 132 millones de euros correspondientes a la antigua División de Servicios, así como las líneas de liquidez disponibles a nivel ex proyectos por valor de 991 millones de euros. La posición neta de caja ex infraestructuras se situó en 2.182 millones de euros al cierre de diciembre de 2021 (incluyendo la División de Servicios). Es destacable igualmente que el conjunto de activos y pasivos a corto plazo, incluyendo la caja y la deuda, tiene un saldo positivo a cierre de diciembre de 2021.

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 en los ejercicios 2022 y 2023, incluyendo adicionalmente un escenario pesimista que contempla una serie de hipótesis estrés sobre la evolución de la caja de la compañía entre las que destacan:

- Asunción de no recepción de dividendos adicionales en 2022 ni en 2023 procedentes de proyectos de infraestructuras.
- Empeoramiento de las proyecciones de caja en el negocio de Construcción en los años 2022 y 2023, calculado como un empeoramiento del 50% de la evolución del fondo de maniobra de 2021 (excluyendo provisiones y pagos de arrendamientos), estimado en unos -100 millones de euros al año.
- Retraso de los procesos de venta actualmente en curso hasta más allá de 2023.

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.

1.2.3 Impacto en el deterioro de activos

Tal y como se ha comentado previamente, los negocios de Construcción y Servicios no se han visto apenas afectados por la pandemia en el ejercicio 2021. Adicionalmente, las buenas perspectivas en el negocio de Autopistas sitúan los posibles riesgos de deterioro en la División de Aeropuertos.

No obstante, hay que destacar que, a diciembre de 2021, el valor de la participación en Heathrow ha quedado reducido a cero (el valor de la inversión en AGS también es nulo desde diciembre de 2020), como consecuencia de la absorción de pérdidas (ver nota 5.4), no cabiendo por tanto, un deterioro adicional.

1.2.4 Impacto en riesgos financieros

En línea con lo comentado en el epígrafe anterior, los riesgos financieros se centran en la División de Aeropuertos.

En el aeropuerto de Heathrow, para fortalecer su posición de liquidez, se han emitido 1.600 millones de libras de deuda desde principios de año. Su posición de liquidez y sus planes de reducción de costes han sido reconocidos por Standards and Poor's y Fitch, quienes confirmaron sus calificaciones crediticias en marzo de 2021, si bien en enero de 2022 Moody's emitió un credit opinion de Heathrow Finance como parte de su revisión anual con un outlook negativo.

En AGS, el pasado 18 de junio se cerró un acuerdo de modificación y extensión del contrato de préstamo ("Facility Agreement") suscrito en febrero de 2017, por importe de 757 millones de libras (importe dispuesto en su totalidad), con un sindicato de bancos. Las principales condiciones de dicho acuerdo se explican en la nota 5.4.

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 2021

Las políticas contables utilizadas en la preparación de estas cuentas anuales consolidadas son las mismas que las aplicadas en las cuentas anuales consolidadas del ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2020, ya que ninguna de las normas, interpretaciones o modificaciones que son aplicables por primera vez en este ejercicio ha tenido impacto significativo en las políticas contables del Grupo.

La reforma del tipo de interés de referencia tiene por objeto la sustitución de los índices utilizados como referencia del interés promedio al que un determinado número de entidades financieras se concederían financiación interbancaria no garantizada en diferentes plazos y divisas, como el LIBOR. La reforma se estructuró en dos fases:

- Las modificaciones de la primera fase, efectiva desde el 1 de enero de 2020, permitan continuar aplicando la contabilidad de coberturas a las relaciones de cobertura afectadas por la reforma.
- Las modificaciones de la segunda fase, aprobadas en agosto de 2020 y aplicables desde el 1 de enero de 2021, permiten que los cambios realizados en instrumentos financieros siempre que sean necesarios para adaptarlos a la reforma y que las nuevas bases para calcular los flujos de caja sean económicamente equivalentes a las anteriores, se contabilicen ajustando el tipo de interés efectivo de dichos instrumentos referenciados a tipo de interés variable. También permiten que la contabilidad de coberturas se pueda seguir aplicando.

Los instrumentos financieros afectados por la reforma de la tasa de interés de referencia son, por tipo de cobertura, los siguientes:

Benchmark	Instrumentos financieros derivados		pasivos financieros	
	Notional (MEUR)	Notional (M Local Currency)	Notional (MEUR)	Notional (M Local Currency)
Libor GBP	742	624	742	624
IRS	742	624	742	624
Libor USD	483	549	227	258
IRS	483	549	227	258

1.3.1.b) Nuevas normas, modificaciones e interpretaciones de aplicación obligatoria en ejercicios posteriores a 31 de diciembre 2021:

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 2021 son las siguientes:

Norma, interpretación o modificación	Fecha de publicación diario oficial UE	Fecha de aplicación en la UE	Fecha de aplicación del IASB
Modificación a la NIIF 4 Contratos de seguro - diferimiento de la NIIF 9	16 diciembre 2020	1 enero 2021	1 enero 2021
NIIF 17 - Contratos de seguro	Pendiente	Pendiente	1 enero 2023
Modificación a la NIC 1 Presentación de estados financieros: clasificación de pasivos financieros como corrientes o no corrientes	Pendiente	Pendiente	1 enero 2024
Modificaciones a la NIC 1 Presentación de prácticas de las NIIF 2: revelación de políticas contables	12 febrero 2021	1 enero 2023	1 enero 2023
Modificaciones a la NIC 8 políticas contables, cambios en las estimaciones contables y errores: definición de estimaciones contables	Pendiente	Pendiente	1 enero 2023
Modificaciones a la NIC 12 Impuesto sobre las ganancias: Impuestos diferidos relacionados con activos y pasivos derivados de una única transacción	Pendiente	Pendiente	1 enero 2023
Modificaciones a: NIIF 3 Combinaciones de negocios NIC 16 Propiedad planta y equipo NIC 37 Provisiones, pasivos contingentes y activos contingentes Mejoras anuales 2018 - 2020	Pendiente	Pendiente	1 enero 2022
Modificaciones a la NIIF 9, NIC 39, NIIF 7, NIIF 4 y NIIF 16: Reforma al tipo de interés de referencia - fase 2	Pendiente	Pendiente	1 enero 2021

Aunque el Grupo está actualmente analizando su impacto, los análisis realizados hasta la fecha indican que su aplicación inicial no tendrá un impacto significativo sobre sus cuentas anuales consolidadas, excepto por las modificaciones emitidas a la NIIF 9, NIC 39, NIIF 7, NIIF 4 y NIIF 16: Reforma al tipo de interés de referencia - fase 2.

1.3.2. Criterios de consolidación

Durante los ejercicios 2021 y 2020, 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 en cada entidad del Grupo de control sobre la misma, control conjunto o una influencia significativa, 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 bajo control conjunto, 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): 407ETR (43,23%), Eslovaquia (35%), Toowoomba (40%) y OSARs (50%).

Se consolidan por el método de integración proporcional aquellos contratos ejecutados mediante Uniones Temporales de Empresas 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, gastos y responsabilidad solidaria. Este tipo de negocios aportan al Grupo consolidado una cifra de activos, resultado y ventas de 65, -27 y 1.127 millones de euros, respectivamente (29, -126 y 1.074 millones de euros en 2020). Destacan por su importancia relativa (ventas superiores al 0,5% de las ventas consolidadas) las siguientes sociedades que corresponden a proyectos de ejecución de obras de construcción:

PROYECTO	ACTIVIDAD	% PARTICIP	VENTAS (M€)
Northern Line / Thames Tideway Tunnel	Diseño y construcción del túnel Thames Tideway y extensión Northern Line del metro de Londres	50 %	162
HS2 Enabling Works	Trabajos previos de adecuación y acondicionamiento de línea de alta velocidad HS2 en Reino Unido	37 %	124
Autopista Bucaramanga (Ruta del Cacao)	Ingeniería, procura y construcción del proyecto denominado Bucaramanga-Barrancabermeja-Yondó	70 %	43
Tokamak Iter	Construcción del reactor Tokamac localizado en Cadarache (Francia)	30 %	17
Presa y Central Hidroeléctrica de Daivóes	Construcción de presa y central de aprovechamiento hidroeléctrico de Daivóes	50 %	38
Riverlinx	Diseño, construcción, financiación, operación y mantenimiento del túnel Silvertown, en el este de Londres.	40 %	57
HS2 Main works	Trabajos en la HS2 con 80 km entre Chilterns y Warwickshire , incluyendo 15 viaductos, 5 km de túneles verdes, 22 km de desvíos de carreteras, 67 puentes y 30 millones de metros cúbicos de excavación	15 %	122
TOTAL			563

Se consolidan por el método de puesta en equivalencia, aquellas sociedades sobre las que Ferrovial S.A. mantiene influencia significativa o control conjunto 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 II.

También se consolidan por puesta en equivalencia determinadas sociedades en las que se tiene una posición en el accionariado inferior al 20% (directamente o indirectamente), siempre y cuando Ferrovial pueda nombrar a algún miembro dentro del Consejo de Administración de las mismas.

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 la no eliminación de estas transacciones ha sido de 6 millones de euros después de impuestos y minoritarios (-19 millones de euros en 2020). El detalle de las operaciones que no son objeto de eliminación, en base a lo indicado anteriormente, aparece desglosado en la nota 6.8 sobre operaciones con entidades vinculadas.

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

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 financiero 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 su especificidad del sector en el que opera o por su importancia relativa.

1.3.3.1. Inmovilizado Material, Inversiones Inmobiliarias y Activos Intangibles

- Con posterioridad al reconocimiento inicial, los elementos incluidos en los epígrafes “Activos intangibles”, “Inversiones inmobiliarias” 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”, “Inversiones inmobiliarias” 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
Elementos de transporte	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 CINIIF 12 (fundamentalmente autopistas), cuya retribución consiste en un derecho incondicional a recibir efectivo u otro activo o en el derecho a cobrar las correspondientes tarifas en función del grado de utilización del servicio 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 (elementos de transporte, mobiliario, equipos informáticos...), al no ser objeto de reversión a la administración concedente. Este tipo de activo se contabiliza en el epígrafe de inmovilizado material y se amortiza en función de su vida útil, siguiendo un criterio que refleje su uso 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 una provisión 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 ver compensadas 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.

Para la parte proporcional de la mejora o ampliación de capacidad que sí se prevea recuperar 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 se corresponden con las estimaciones de tráfico y de inversiones de reposición, que se realizan anualmente por departamentos técnicos.

Se detallan a continuación los principales contratos de concesión de autopistas de peaje existentes a los que se aplica el modelo de activo intangible, así como su duración, estado y método de consolidación aplicado:

Concesiones de Autopistas Modelo Intangible:

SOCIEDAD CONCESIONARIA	PAÍS	ESTADO	AÑO DE INICIO (*)	AÑO FIN	MÉTODO CONS.
NTE Mobility Partners , LLC	USA	Explotación	2014	2061	Global
NTE Mobility Partners Seg 3 LLC	USA	Explotación	2018	2061	Global
LBJ Infr. Group LLC	USA	Explotación	2014	2061	Global
I-66 Mobility Partners LLC	USA	Construcción	2016	2066	Global
I-77 Mobility Partners LLC	USA	Explotación	2019	2069	Global
Euroscut Azores	Portugal	Explotación	2011	2036	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

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

(**) En 2021 se ha clasificado 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 activo del balance como un préstamo o cuenta a cobrar.

Para el cálculo del importe debido por la entidad concedente se considera el valor de los servicios de construcción, explotación y/o mantenimiento 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 devengados de forma regular y periódica.

A 31 de diciembre de 2021 y 2020 el importe de la remuneración financiera recogida como ventas asciende a 15 y 18 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 22 millones de euros en 2021 y 26 millones de euros en 2020.

Se detallan a continuación los principales contratos de concesión de autopistas a los que se aplica el método de cuenta a cobrar, así como su duración, estado y método de consolidación aplicado:

Concesiones de Autopistas que aplican el Modelo Cuenta a Cobrar

SOCIEDAD CONCESIONARIA	PAÍS	ESTADO	AÑO DE INICIO (*)	AÑO FIN	MÉTODO CONS.
Auto-Estradas Norte Litoral (***)	Portugal	Explotación	2006	2031	PEE
Autoestrada do Algarve, S.A. (***)	Portugal	Explotación	2004	2030	PEE
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 Infrastructure Group (407 East Phase 2)	Canadá	Explotación	2019	2047	PEE
Ruta del Cacao S.A.S	Colombia	Construcción	2015	2040	PEE
Zero Bypass Ltd.	Slovakia	Construcción	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).

(**) Participada en un 20% a través de Cintra y un 20% a través de Arey

(***) Vendidas durante el ejercicio 2021.

Resto de contratos a los que se aplica el Modelo Cuenta a Cobrar

El resto de contratos a los que se aplica el Modelo Cuenta a Cobrar se encuentra en la división de Construcción. Detallamos a continuación los más significativos:

SOCIEDAD CONCESIONARIA	PAÍS	ESTADO	AÑO DE INICIO (*)	AÑO FIN	MÉTODO CONS.
Concesionaria de Prisiones Lledoners	España	Explotación	2008	2038	Global
Conc. Prisiones Figueras S.A.U. (**)	España	Explotación	2011	2040	Global
Depusa Aragón, S.A.	España	Construcción	2017	2037	Global
Aparcamiento Wrocław Budimex	Polonia	Explotación	2012	2042	Global
Urbica Ciudad de la Justicia (**)	España	Explotación	2008	2039	PEE
Concesionaria Vía Olmedo Pedralba	España	Explotación	2013	2041	PEE
FBSerwis SA - IM009 DDS	Polonia	Explotación	2016	2021	Global

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

(**) Vendidas durante el ejercicio 2021.

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

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. 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 entrada 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 de entrada 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

La NIIF9 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 CNIIF 12. Para su cálculo, el Grupo ha desarrollado una metodología por la 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 CNIIF 12). Dichos porcentajes reflejan la probabilidad de que ocurra un incumplimiento de las obligaciones de pago y el porcentaje de pérdida, que, una vez producido el impago, resultaría finalmente incobrable.

La asignación de los rating y la evolución de dichos porcentajes es supervisado por el departamento de riesgos financieros, que anualmente, para cada cierre del ejercicio, actualiza 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 (sólo 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 provisiona el total del saldo del cliente. Para ello, el Grupo tiene establecidos unos plazos por tipología de cliente que determinan el incumplimiento y, por lo tanto, el registro de la provisión.

Para el caso de las cuentas a cobrar bajo modelo de CNIIF 12 (ver Nota 3.3.2), el cálculo de la provisión por pérdida esperada se hace 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 realiza por un importe igual a las pérdidas crediticias esperadas en los próximos 12 meses. Se considera que el riesgo no se ha incrementado de forma significativa, si la entidad concedente está por encima del 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 NIIF9 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.

Contabilidad de coberturas. NIIF9 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 (véase 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, asignándose a la misma línea de amortizaciones. Desde el punto de vista del flujo de caja, el importe de las subvenciones cobradas en el ejercicio se presenta neteando el importe de las inversiones realizadas.

Acreeedores Comerciales

Se clasifican dentro de la partida de acreedores comerciales los saldos pendientes de pago a proveedores que se realizan mediante contratos de confirming con entidades financieras.

Dichos saldos se clasifican como acreedores comerciales y los pagos relativos a los mismos como flujos de operaciones, ya que el pago se realiza a las entidades financieras en las mismas condiciones acordadas con el proveedor, sin que la sociedad que ostenta la obligación de pago al mismo acuerde con las entidades financieras una extensión sobre los vencimientos acordados con el proveedor y no existen garantías especiales otorgadas como prenda de los pagos a realizar.

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 general, las obligaciones de desempeño en las actividades de Construcción y de Servicios 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 entidad 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”), que se aplica siempre y cuando a través del contrato y durante la ejecución se pueda medir el avance de los trabajos ejecutados.

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 “ouput method”) por el cual 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 en la ejecución de las unidades realizadas, así como aquellos previstos en el futuro que deban ser imputados a las unidades de obra ejecutadas a la fecha (ver nota 1.3.3.4. v) relativa a provisiones por gastos diferidos).

Por su parte, en el caso de servicios recurrentes y rutinarios (los servicios son sustancialmente iguales), como mantenimiento o limpieza, 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 reconocerán 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 reconocerá 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 ingresos de forma proporcional al total de ingresos esperados. Como se ha indicado anteriormente, este método sólo se aplica en aquellos contratos complejos 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, 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 autopista, por ejemplo, la constructora actúa como principal si es la responsable última del cumplimiento del compromiso de ejecutar la obra de acuerdo con las especificaciones del contrato de concesión y en caso de reclamación o retraso es la que asume las obligaciones contractuales.

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

Se entiende por modificaciones, los cambios en el alcance del trabajo distintos de los contemplados en el contrato original, que puede llevar a una modificación de los ingresos vinculados a dicho 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 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 los trabajos estén aprobados pero la valoración esté pendiente, 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, revisión de inflación legalmente obligatoria) sujeta a un procedimiento de solicitud directamente al cliente. El criterio seguido por el Grupo respecto a las reclamaciones es aplicar el mencionado anteriormente para el caso de modificaciones, cuando dichas reclamaciones no estén amparadas en el contrato, o de contraprestación variable, cuando las mismas estén amparadas en el contrato pero sea necesaria su cuantificación.

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 los ingresos reconocidos anteriormente se cancelarán, 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 disputa, podrá reconocerse ingreso hasta el límite del importe de los costes soportados.

iii) Determinación del precio de la transacción

El objetivo de la entidad a la hora de asignar el precio de la transacción es la asignación de un precio 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 cumplir el objetivo de asignación, se asigna el precio de transacción de 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 por el 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, en aquellos casos en los que 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 es superior al año. Dicho componente se trata como ingreso financiero.

Para las obligaciones de desempeño en las que entre el momento en que la entidad transfiere un bien comprometido con el cliente 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 financiero 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 licitadora de preferencia (preferred bidder).

Los costes que se hayan soportado con independencia de la obtención del contrato se reconocen como gasto, excepto 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 normalmente en la empresa si el contrato no se hubiera obtenido. 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 a la finalización de un contrato, tales como 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 existente, indicada en el contrato, basada en que, probablemente, la empresa aplicará recursos al cumplimiento de la obligación cuyo importe puede ser estimado de forma fiable. Las provisiones se constituyen sobre la base de las mejores estimaciones posibles de gastos totales. Pueden determinarse como porcentaje del total de los ingresos esperados del contrato si existe información histórica de contratos similares.

Respecto a las obligaciones de garantía incluidas en este tipo de provisiones, no se tratarán como una obligación de desempeño separada, salvo que el cliente tenga la opción de contratar la misma de forma separada, por lo que se registrará conforme a lo indicado en la NIC 37 sobre provisiones.

- Provisiones por pérdidas presupuestadas. Estas provisiones se reconocen tan pronto como sea evidente que los gastos totales previstos a incurrir en un contrato exceden los ingresos previstos totales del mismo. A efectos de determinar, en su caso, la cuantía de la provisión, se aplica el criterio establecido en párrafo 14 (b) de la NIC 37. De esta forma se incluyen dentro de la estimación del presupuesto total del contrato aquellos ingresos previstos que se consideran probables.

Este criterio es distinto al establecido por la NIIF 15 comentado anteriormente en la Nota 1.2.3.4 “Reconocimiento de Ingresos”, en base al cual dichos 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.

v) Criterios específicos de reconocimiento de ingresos por segmento

Actividad de Construcción

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.

Como se ha comentado anteriormente, el método elegido por el Grupo como preferente es el de “unidad valorada de obra” dentro del método de producto (“output method”), que se aplica siempre y cuando durante la ejecución se pueda medir el avance de los trabajos realizados y exista una asignación de precios a cada unidad de obra.

Sólo en aquellos contratos donde no se puede determinar el precio unitario a las unidades a ejecutar, se permite la aplicación del método de recursos utilizados (“input method”) denominado “grado de avance sobre costes”.

Actividad de Servicios

En el caso de la actividad de servicios no existe una única tipología de contrato debido a la gran diversidad de servicios prestados. En general, los contratos incluyen diversas tareas y precios unitarios donde los ingresos son registrados en la cuenta de resultados cuando los servicios son prestados basado en el tiempo transcurrido (“time elapsed”), esto es, cuando el cliente recibe y consume de forma simultánea los beneficios aportados por el desempeño del servicio a medida que se produce. Esto sucede, por ejemplo, para los servicios recurrentes o rutinarios como la gestión de instalaciones, limpieza de las calles o servicios de recogida de basuras.

En determinados contratos se incluyen distintos tipos de actividades sujetos a tablas de tarifas fijas unitarias para la prestación de los servicios que se entregan y que forman parte del contrato completo. En los mismos el cliente solicita cada servicio mediante órdenes de trabajo, que se consideran una obligación de desempeño independiente, y dependiendo de los requisitos específicos establecidos en dicho contrato para su aprobación se realizará el reconocimiento de ingresos asociado.

En el caso de los contratos a largo plazo complejos que incluyen la prestación de varios servicios que suponen distintas obligaciones de desempeño (construcción, mantenimiento, operación, etc.), cuyo pago se realiza de forma periódica y en los que el precio correspondiente a las mencionadas obligaciones se indica en el contrato o puede ser determinado, el reconocimiento de ingresos se realiza para los servicios recurrentes siguiendo el método de tiempo transcurrido y siguiendo el criterio de grado de avance para aquellas obligaciones de desempeño de mayor complejidad en las que no es posible la asignación de precios a cada una de las unidades ejecutadas.

Por último, mencionar que determinados contratos se encuentran dentro del ámbito de aplicación de la CINIIF 12, en los que el reconocimiento de ingresos se realiza de acuerdo a los criterios descritos en la Nota 1.3.3.2.

Actividad de Autopistas

Los contratos incluidos dentro de esta área de actividad se registran atendiendo a lo establecido en la CINIIF 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) (ver Nota 1.3.3.2).

Para el caso de los contratos que se clasifican como activo intangible, 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 es directamente observable, se estima en base a la mejor estimación posible, aplicando el margen esperado para esa actividad.

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 regulados en un momento determinado. Mencionar que determinados contratos se encuentran dentro del ámbito de aplicación de la CINIIF 12, en los que el reconocimiento de ingresos se realiza de acuerdo a los criterios descritos en la Nota 1.3.3.2.

Actividad de Distribución de Energía

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 tendrán una obligación de desempeño que se transfiere a lo largo del tiempo y los ingresos se reconocen aplicando el método del producto (“output method”).

1.3.3.5 Activos no corrientes mantenidos para la venta

Los activos no corrientes se clasifican como activos mantenidos para la venta si se considera que su importe en libros se recuperará a través de una operación de venta en vez de a través del uso continuado.

Esta condición se considera cumplida únicamente cuando, se está trabajando activamente en la venta, la venta es altamente probable, y está disponible para su venta inmediata en su condición actual, y previsiblemente se completará en el plazo de un año desde la fecha de clasificación, pudiéndose alargar el periodo si el retraso viene causado por hechos y circunstancias fuera del control de la sociedad y hay evidencias suficientes del compromiso con el plan de venta. El total de dichos activos se presenta registrado en una única línea, y valorado al menor importe entre su valor contable y el valor razonable minorado por los costes necesarios para su enajenación, y no están sujetos a amortización desde el momento de su clasificación como mantenidos para la venta. El resultado aportado por dichos activos al resultado consolidado del Grupo se registra en la cuenta de resultados en función de su naturaleza.

Una entidad que esté comprometida en un plan de venta, que implique la pérdida de control de una subsidiaria, clasificará todos los activos y pasivos de esa subsidiaria como mantenidos para la venta cuando se cumplan los criterios establecidos en el párrafo anterior, independientemente de que la entidad retenga después de la venta una participación no controladora en su anterior subsidiaria.

1.3.3.6 Operaciones discontinuadas

Se registran como actividades discontinuadas aquellas que han sido enajenadas, se ha dispuesto de ellas por otra vía o han sido clasificadas como mantenidas para la venta y representan un segmento completo para el Grupo consolidado, o forman parte de un plan único o es una filial adquirida exclusivamente con vistas a su reventa. El resultado generado por las actividades discontinuadas, tanto para el ejercicio actual como para aquellos que se presenten junto con este, se presenta en una línea específica en la cuenta de resultados neto de impuestos, comprendiendo el total de los siguientes importes:

- Resultado después de impuestos de las actividades y/o operaciones discontinuadas.
- Resultado después de impuestos reconocido por la medición a valor razonable menos costes de venta, o por la desinversión.

1.3.4. Estimaciones y juicios contables

En las cuentas anuales consolidadas correspondientes al ejercicio 2021 se han utilizado estimaciones para valorar algunos de los activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos que figuran registrados en ellas. Básicamente, estas estimaciones se refieren a:

- i. La estimación realizada para calcular el valor razonable de la compra adicional del 5,704% de la I-66 (ver nota 1.1.4).
- ii. Las estimaciones relativas al reconocimiento de ingresos en contratos con clientes (ver Nota 1.3.3.4) donde destacan las relacionadas con:

- determinar si existen derechos exigibles para reconocer ingresos;
 - determinar si una modificación de contrato ha sido aprobada;
 - establecer si se cumplen los criterios para reconocer un ingreso bajo contraprestación variable;
 - reconocimiento de ingresos en relación a una modificación, reclamación o a una disputa;
 - establecer si hay una obligación de desempeño o varias, así como el precio asignable a cada una de ellas;
 - definir para cada obligación de desempeño el método aplicable para reconocer los ingresos en función del tiempo, teniendo en cuenta que conforme a la política contable establecida por la compañía el método preferido es el método de examen de trabajo ejecutado “output method” (relación valorada, o la basada en el tiempo transcurrido “time elapsed”), siendo el método de grado de avance en costes “input method” aplicado en aquellos casos en los que los servicios prestados no corresponden a servicios recurrentes y rutinarios y en los que no se puede determinar el precio unitario de las unidades a ejecutar.
 - para el caso de contratos registrados bajo el criterio de examen del trabajo ejecutado, la medición de las unidades realizadas y el precio asignable a las mismas;
 - para el caso de los contratos registrados según el método de grado de avance en costes “input method”, definir grado de avance en costes y margen previsto del contrato;
 - determinar la capitalización de los costes de licitación y los costes de movilización;
 - evaluación sobre si se actúa como principal o agente;
 - estimaciones relacionadas con el cálculo de la provisión por pérdidas esperadas y gastos diferidos.
- iii. El juicio sobre el cumplimiento de las condiciones para clasificar los activos y pasivos de la división de Servicios como operaciones discontinuadas según la NIIF 5, y la estimación del valor razonable de dichos activos (ver nota 1.1.3).
 - iv. Estimaciones realizadas a efectos de determinar el principio de Empresa en Funcionamiento (ver nota 1.2)
 - v. Estimaciones realizadas en el ejercicio respecto al impacto del Covid 19 (ver nota 1.2)

- vi. Evaluación de posibles contingencias por riesgos legales y fiscales (ver Notas 6.5 de pasivos contingentes y 6.3 de provisiones).
- vii. Registro contable del bono híbrido garantizado subordinado (ver Nota 5.1.2. instrumentos de patrimonio)
- viii. Estimaciones relativas a valoración de derivados y flujos previstos vinculados con los mismos para determinar la existencia de coberturas contables (ver Nota 5.5 de derivados financieros a valor razonable).
- ix. La evaluación de posibles pérdidas por deterioro de determinados activos, especialmente en el ejercicio 2021 en relación a los activos del negocio de Aeropuertos (ver Notas 2.1 Impacto COVID, 3.1 de Fondo de Comercio, 3.6. Activos financieros no Corrientes y 3.5 de Inversiones en Asociadas).
- x. Las proyecciones de evolución de los negocios que afectan a la estimación sobre activación de créditos fiscales y a la posible recuperabilidad de los mismos (ver Nota 2.8 de situación fiscal).
- xi. Estimaciones que tienen en cuenta los tráficos futuros de las autopistas a efectos de la elaboración de información financiera de las mismas conforme a la CINIF 12 (ver Notas 3.3 de inversiones en proyectos de infraestructuras y 6.3 de provisiones)
- xii. Las hipótesis empleadas en el cálculo actuarial de los pasivos por pensiones y otros compromisos con el personal (ver Nota 6.2 de déficit de pensiones).
- xiii. La valoración de los planes de entrega de acciones (ver Nota 6.7 de sistemas retributivos vinculados a las acciones).
- xiv. Estimación para la determinación del plazo de los contratos de arrendamiento cuando existen opciones de cancelación o ampliación, o valoración de si es razonablemente cierto el ejercicio de dichas opciones que afectan al valor del activo por derecho de uso y el pasivo por arrendamiento (ver Nota 1.2.1.a).

Estas estimaciones se realizaron en función de la mejor información disponible al 31 de diciembre de 2021 sobre los hechos analizados. No obstante, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a modificarlas, lo que se haría, en su caso, de manera prospectiva conforme a lo establecido en la NIC 8.

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.

Partidas de balance (tipos de cambio de cierre de diciembre de 2021 y diciembre de 2020 para el periodo comparativo):

Tipo de cambio de cierre	2021	2020	Variación 21/20 (*)
Libra esterlina	0,8413	0,8956	-6,05 %
Dólar americano	1,1370	1,2225	-6,99 %
Dólar canadiense	1,4373	1,5609	-7,92 %
Dólar australiano	1,5647	1,5888	-1,52 %
Zloty Polaco	4,5869	4,5678	0,42 %
Peso Chileno	968,9800	868,6600	11,55 %

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

Partidas de la cuenta de resultados y del flujo de caja (tipos medios acumulados a diciembre de 2021 y diciembre de 2020 para el periodo comparativo):

Tipo de cambio medio	2021	2020	Variación 21/20 (*)
Libra esterlina	0,8590	0,8887	-3,39 %
Dólar americano	1,1796	1,1465	2,89 %
Dólar canadiense	1,4790	1,5377	-3,82 %
Dólar australiano	1,5785	1,6593	-4,87 %
Zloty Polaco	4,5656	4,4673	2,20 %
Peso Chileno	901,4610	906,6242	-0,57 %

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

Como se puede comprobar en las anteriores tablas, durante el ejercicio 2021 las principales monedas en las que opera Ferrovial se han apreciado respecto al euro.

El impacto registrado en fondos propios atribuibles a la sociedad dominante por este motivo es de 106 millones de euros (ver Nota 5.1.1 Variaciones del Patrimonio Neto). En la Nota 5.4 se explica la gestión del riesgo de tipo de cambio.

Adicionalmente, se detalla el impacto por tipo de cambio en aquellas notas en las que éste es relevante.

1.5. INFORMACIÓN POR SEGMENTOS

En el Anexo III se presentan los estados de situación financiera y la cuenta de resultados por segmento de negocio, tanto para el ejercicio 2021 como para el periodo comparativo.

Adicionalmente, se incluye el desglose por segmentos en aquellos apartados en los que esta información sea relevante o sea requerida por la normativa contable.

SECCIÓN 2: RESULTADOS DEL EJERCICIO

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

El resultado neto del ejercicio que asciende a 1.197 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, como consecuencia de la revalorización de la participación preexistente tras la adquisición de un 5,704% adicional. 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.

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 y la autopista pasa a integrarse por el método de consolidación global, ya que se produce la toma de control. Esta operación supone el reconocimiento de una plusvalía de 1.101 millones de euros, recogido en la línea “deterioro y enajenaciones” derivada de valorar a valor razonable el 50% de la participación que Ferrovial ya tenía en la sociedad, junto con el resultado positivo registrado por el reciclaje de las diferencias de conversión por 16 millones de euros (ver nota 1.1.4.), lo que supone un impacto total de 1.117 millones de euros.

Adicionalmente, el resultado neto del ejercicio se ha visto afectado por el resultado de actividades discontinuadas por un total de 361 millones de euros (299 millones de euros de impacto en 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 (ver notas 1.1.3 y 2.9) 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, tal y como se comenta en la Nota 1.1.4, que genera un impacto de 335 millones de euros.

– El resultado de la venta del negocio inmobiliario en Polonia del Grupo Budimex (BNI), que fue vendido el pasado 22 de febrero, lo que ha generado una plusvalía, antes de minoritarios, de 107 millones de euros, incluida dentro de la línea de actividades discontinuadas, 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 Urbisca y la desinversión de Figueras.

Eliminando todos estos impactos, junto a otros relativos a la valoración de derivados no eficientes y a la regularización de impuestos de ejercicios anteriores, el resultado del grupo quedaría en -226 millones de euros, tal y como se desglosa en la tabla adjunta.

Este resultado se sigue viendo afectado por el impacto del Covid 19 en el negocio de Aeropuertos, destacando el impacto relativo al Aeropuerto de Heathrow (HAH), cuya inversión en la línea de activos por puesta en equivalencia a 31 de diciembre de 2020 (205 millones de euros), ha quedado reducida a cero tras el registro de las pérdidas del ejercicio, y el impacto de los aeropuertos de AGS, donde se han reconocido unas pérdidas de 20 millones de euros, y donde la inversión en el capital ha quedado también reducida a cero.

Por último, es de destacar la mejora operativa respecto a 2020 en los negocios de Autopistas y de Construcción, tal y como se comenta con más detalle en el Informe de Gestión.

Impactos no recurrentes	Saldos a 31/12/2021	
	Rdo. antes impuestos	Resultado Neto
Resultado del ejercicio	964	1.197
Plusvalía I-66 (nota 2.5)	1.117	1.117
Actividades discontinuadas	0	299
Otras Plusvalías	21	14
Otros impactos	-116	-7
Resultado del ejercicio tras impactos no recurrentes	-58	-226

NOTAS SOBRE RESULTADOS DE ACTIVIDADES CONTINUADAS

2.1. INGRESOS DE EXPLOTACIÓN

El detalle de los ingresos de explotación del Grupo a 31 de diciembre de 2021 se desglosa a continuación:

(Millones de euros)	2021	2020 (*)
Cifra de Ventas	6.778	6.532
Otros ingresos de explotación	1	3
Total ingresos de explotación	6.779	6.534

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

La cifra de ventas del Grupo a 31 de diciembre de 2021 relacionada con contratos con clientes según la interpretación de la NIIF 15 asciende a 6.678 millones de euros (Ver Nota 4.4).

En la cifra de ventas se encuentra recogida la remuneración financiera de los servicios prestados por las sociedades concesionarias que siguen el método de cuenta a cobrar por 15 millones de euros en 2021 (18 millones de euros en 2020).

Dentro de otros ingresos de explotación se recoge el impacto de las subvenciones de explotación recibidas en el ejercicio por 1 millón de euros (3 millones de euros en 2020).

La distribución de la cifra de ventas por segmentos y su comparación con el ejercicio anterior es la siguiente:

(Millones de euros)	2021			
	Ventas externas	Ventas entre segmentos	Total	Var. %
Construcción	5.044	1.033	6.077	2 %
Autopistas	587	1	588	34 %
Aeropuertos	1	1	2	100 %
Resto actividades	129	148	277	18 %
Ajustes	0	-166	-166	31 %
Total	5.761	1.017	6.778	4 %

(Millones de euros)	2020		
	Ventas externas	Ventas entre segmentos	Total
Construcción	4.955	1.029	5.984
Autopistas	438	1	439
Aeropuertos	1	0	1
Resto actividades	115	120	235
Ajustes	0	-127	-127
Total	5.508	1.024	6.532

Las ventas entre segmentos que no son eliminadas en el consolidado del Grupo son las correspondientes a las ventas de la división de Construcción a las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras (ver Nota 1.2.2 y Nota 6.8).

Las ventas de "Otras actividades" corresponden a los negocios de desarrollo de Infraestructuras Energéticas, Movilidad y Plantas de Tratamiento de Residuos, tal y como se menciona en la Nota 1.1.2.

El detalle de las ventas por segmento geográfico el siguiente:

(Millones de euros)	2021	2020 (*)	Var. 21/20
E.E.U.U.	2.639	2.558	81
Polonia	1.735	1.726	9
España	1.092	981	111
Reino Unido	644	524	120
Canadá	80	87	-7
Resto	589	656	-67
TOTAL	6.778	6.532	246

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

Las ventas del Grupo ferroviario en sus cinco principales mercados alcanzan el 91 % del total.

2.2. OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN

En el epígrafe de otros gastos de explotación se incluyen principalmente trabajos realizados por otras empresas y la variación de provisiones del ejercicio:

Millones de euros	2021	2020	Var.
Trabajos realizados por otras empresas	2.824	2.922	-98
Arrendamientos	228	235	-7
Reparación y conservación	66	68	-2
Servicios de profesionales independientes	323	276	46
Variación provisiones de pasivo (Nota 6.3)	51	157	-106
Otros gastos de explotación	404	267	137
Total otros gastos de explotación	3.897	3.926	-30

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

2.3. GASTOS DE PERSONAL

La composición de los gastos de personal es la siguiente:

(Millones de euros)	2.021	2020 (*)	VAR.
Sueldos y salarios	1.036	1.025	-11
Seguridad Social	142	143	1
Aportaciones a planes de pensiones	10	10	-1
Pagos basados en entrega acciones	-10	10	20
Otros gastos sociales	30	24	-6
TOTAL	1.208	1.212	3

(*) Datos reexpresados (Ver Nota 1.1.5)

Respecto al año anterior, destaca el impacto en la cuenta de resultados en relación a los sistemas retributivos basados en entrega de acciones, que ha generado un ingreso de 10 millones de euros (-10 millones de euro de gastos en 2020) con contrapartida en patrimonio neto. El reconocimiento de este ingreso se debe a la reversión parcial de la provisión dotada en ejercicios anteriores, ya que tanto en el plan que venció en 2021 como el que vence en 2022, el grado de cumplimiento de las condiciones que dan derecho a la percepción de la retribución ha sido inferior al que inicialmente se había considerado.

La evolución del número de trabajadores a 31 de diciembre de 2021 frente a 2020 por categoría profesional y separando entre hombres y mujeres se muestra diferenciada entre actividades continuadas y discontinuadas en las siguientes tablas:

ACT. CONTINUADAS CATEGORÍA	31/12/2021			VAR. 21/20
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	
Consejeros ejecutivos	2	0	2	0 %
Alta dirección	12	1	13	0 %
Ejecutivos	99	13	112	17 %
Gerentes/Profesionales/ Supervisores	6.178	2.386	8.564	129 %
Administrativos/Soporte	500	536	1.036	42 %
Operarios	8.623	330	8.953	-88 %
TOTAL	15.414	3.266	18.680	-1 %

ACT. CONTINUADAS	31/12/2020 (*)		
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Consejeros ejecutivos	2	0	2
Alta dirección	13	1	14
Ejecutivos	143	10	153
Gerentes/Profesionales/Supervisores	6.562	2.319	8.881
Administrativos/Soporte	554	585	1.139
Operarios	8.459	276	8.735
TOTAL	15.733	3.191	18.924

(*) Datos reexpresados (Ver Nota 1.15)

ACT. DISCONTINUADAS	31/12/2021			VAR. 21/20
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	
Consejeros ejecutivos	0	0	0	0 %
Alta dirección	0	0	0	0 %
Ejecutivos	18	4	22	-21 %
Gerentes/Profesionales/ Supervisores	6.598	1.952	8.550	-3 %
Administrativos/Soporte	129	551	680	-44 %
Operarios	18.235	16.903	35.138	-31 %
TOTAL	24.980	19.410	44.390	-27 %

ACT. DISCONTINUADAS	31/12/2020 (*)		
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Consejeros ejecutivos	0	0	0
Alta dirección	0	0	0
Ejecutivos	23	5	28
Gerentes/Profesionales/Supervisores	6.502	2.353	8.855
Administrativos/Soporte	356	862	1.218
Operarios	31.549	19.546	51.095
TOTAL	38.430	22.766	61.196

(*) Datos reexpresados (Ver Nota 1.15)

El número de trabajadores a 31 de diciembre de 2021 que presentan una discapacidad igual o superior al 33% asciende a 2.963 empleados, incluyendo actividades continuadas y discontinuadas, lo que supone un 4,7 % del total de la plantilla de cierre.

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

NEGOCIO	31/12/2021			VAR. 21/20
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	
Construcción	14.344	2.777	17.121	2 %
Autopistas	316	152	469	-3 %
Aeropuertos	32	14	46	-5 %
Resto	743	257	1.000	-3 %
TOTAL ACT. CONTINUADAS	15.435	3.200	18.636	1 %
TOTAL ACT. DISCONTINUADAS	37.476	22.424	59.899	-9 %
TOTAL	52.911	25.624	78.535	-7 %

NEGOCIO	31/12/2020 (*)		
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Construcción	14.132	2.722	16.853
Autopistas	328	154	482
Aeropuertos	31	18	49
Resto	773	254	1.027
TOTAL ACT. CONTINUADAS	15.264	3.148	18.411
TOTAL ACT. DISCONTINUADAS	42.298	23.596	65.895
TOTAL	57.562	26.744	84.306

(*) Datos reexpresados (Ver Nota 1.15)

2.4. RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN Y RESULTADO DE EXPLOTACIÓN ANTES DE DETERIOROS Y ENAJENACIONES

El resultado bruto de explotación asciende a 31 de diciembre de 2021 a 596 millones de euros (406 millones de euros a 31 de diciembre de 2020), lo que supone un incremento de 47% con respecto al ejercicio anterior, debido principalmente a las mejoras en los negocios de Autopistas y de Construcción.

El gasto por amortización del año 2021 es de 259 millones de euros, frente a los 233 millones de euros del ejercicio anterior.

En el Informe de Gestión, se presenta un análisis detallado de la evolución de estos epígrafes por negocios.

2.5. DETERIOROS Y ENAJENACIONES

A continuación, se presenta el desglose de los principales resultados relativos a deterioros y enajenaciones:

Resultados reconocidos en 2021:

El importe reconocido en la línea de deterioros y enajenaciones en el ejercicio 2021 ha sido de 1.139 millones de euros, y corresponde fundamentalmente a las siguientes operaciones:

- Adquisición por parte de Cintra de un 5,704% adicional en la sociedad concesionaria I-66 Express Mobility Partners Hold. LLC (ver nota 1.1.4.). Con esta adquisición, su participación alcanza el 55,704% y la autopista pasa a integrarse por el método de consolidación global ya que se produce la toma de control. Esta operación supone el reconocimiento de una plusvalía de 1.101 millones de euros, derivada de valorar a valor razonable el 50% de participación que Ferrovial ya tenía en la sociedad. El resultado total de la operación es 1.117 millones, ya que incluye 16 millones de reciclaje de diferencias de conversión.
- Plusvalía por la desinversión de la participación del 19,86% que Ferrovial Construcción S.A tiene sobre Nalanda a Nadina Luxco S.A.R.L., por importe de 17 millones de euros (17 millones en el Resultado Neto).
- Materialización de la venta de la participación del 22% que tenía Ferrovial Construcción S.A en Urbicsa, generando una plusvalía de 16 millones de euros (16 millones de euros en el Resultado Neto).
- Minusvalía por la desinversión de Figueras por -9 Millones de euros producida en el mes de septiembre 2021. Hasta el mes de agosto Figueras estaba clasificada como mantenido para la venta.

(Millones de euros)	Impacto en resultado antes de impuestos			Impacto en resultado neto
	Antes Ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable	Total 2021	
Adquisición 5,704% I-66	16	1.101	1.117	1.117
Venta de Nalanda	17	0	17	17
Venta de Urbisca	17	0	17	17
Venta de Nevasa	1	0	1	1
Venta de Figueras	-9	0	-9	-9
Resultado por plusvalías y enajenaciones	41	1.101	1.141	1.141
Deterioros Inmovilizados FB Serwis	-3	0	-3	-3
Resultado por deterioros	-3	0	-3	-3
TOTAL DETERIOROS Y ENAJENACIONES	38	1.101	1.139	1.139

En el ejercicio 2020 el resultado por deterioros y enajenaciones correspondió fundamentalmente a los siguientes conceptos:

(Millones de euros)	Impacto en resultado antes de impuestos			Impacto en resultado neto
	Antes Ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable	Total 2020 (*)	
Venta participación Zity	2	5	7	7
Venta participación autopistas Portuguesas	-2	0	-2	-1
Resultado por plusvalías y enajenaciones	0	5	5	6
Autema	0	10	10	6
Resultado por deterioros	0	10	10	6
TOTAL DETERIOROS Y ENAJENACIONES	0	15	15	12

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

2.6. RESULTADO FINANCIERO

La siguiente tabla muestra en detalle la variación del resultado financiero por conceptos en 2021 y 2020. Se presenta separado el resultado de proyectos de infraestructuras del de otras sociedades (ver definición en Nota 1.1.2) 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.

Millones de euros	2021	2020 (*)	Variación (%)
Ingresos financieros por financiación de proyectos de infraestructuras	0	8	-100 %
Gastos financieros por financiación de proyectos de infraestructuras	-220	-252	13 %
Resultado financiero por financiación de proyectos de infraestructuras	-220	-244	10 %
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable proyectos de infraestructuras (*)	-84	39	287 %
Resto de resultado financiero proyectos de infraestructuras	-3	-2	-50 %
Resto resultado financiero proyectos de infraestructuras	-87	37	305 %
Total Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-307	-207	-43 %
Ingresos financieros por financiación de resto de sociedades	24	43	-44 %
Gastos financieros por financiación de resto de sociedades	-50	-51	2 %
Resultado financiero por financiación de resto de sociedades	-26	-8	-225 %
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable resto de sociedades (*)	1	5	-80 %
Resto de resultado financiero resto de sociedades	-2	-33	-97 %
Resto resultado financiero resto de sociedades	-1	-28	-100 %
Total Resultado financiero de resto de sociedades	-27	-36	-28 %
RESULTADO FINANCIERO	-334	-243	-33 %

(*) Incluidos en la columna de valor razonable de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada en resultado financiero por un total de -83 millones de euros en 2021 y 44 millones de euros en 2020.

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

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)	2021	2020 (*)
Gasto financiero devengado	-257	-270
Gasto activado en periodo de construcción	37	26
Gasto financiero en PyG	-220	-244

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

La variación en el resultado por financiación se explica principalmente por la mayor activación frente al 2020 (11 millones de euros), de los que 7 millones corresponden a la concesionaria I-66, que hasta el momento se integraba por puesta en equivalencia, y tras la toma de control por la adquisición de un 5,704% adicional pasa a integrarse por integración global.

- El principal impacto registrado en el epígrafe de resultado por derivados y otros ajustes por valor razonable de proyectos de infraestructuras, corresponde a la parte especulativa del derivado de inflación (ILS) asociado al proyecto Autema, registrado como valor razonable por -84 millones de euros (-64 millones de euros en resultado neto).
- El resultado por financiación de las sociedades ex-proyectos asciende en el ejercicio a -26 millones de euros (-8 millones de euros a 31 de diciembre de 2020), correspondientes al coste de la deuda externa por -50 millones de euros y a los ingresos financieros obtenidos principalmente de las inversiones financieras realizadas por 24 millones de euros. La variación frente al ejercicio 2020 se debe fundamentalmente a la menor rentabilidad de la caja disponible en Canadá frente al ejercicio anterior.

- El resto de resultado financiero de sociedades ex-proyecto incluye los impactos por derivados y otros ajustes de valor razonable, correspondientes fundamentalmente al impacto de los derivados que no se consideran de cobertura, entre los que destacan los equity swaps, que el Grupo tiene contratados para cubrir el impacto patrimonial de los sistemas de retribución variable vinculados a la acción (ver Nota 6.7), con un impacto en el año de 14 millones de euros, derivado de la positiva evolución de la cotización de la acción durante el 2021, así como el impacto negativo por las coberturas de tipo de cambio que el Grupo tiene contratadas en dólares canadienses, libras y dólar americano.

Excluyendo el impacto por derivados, el resto del resultado financiero de las sociedades ex- proyecto corresponde a:

Resto resultado financiero de sociedades ex proyecto (Millones de euros)	2021	2020 (*)	Var. 21/20
Coste de avales	-29	-27	-2
Provisión financiera IFRS-9	-1	0	-1
Intereses demora	6	9	-3
Diferencias de cambio	12	-27	39
Intereses actas fiscales	-6	-7	1
Ingresos fianzas con Asociadas	12	19	-7
Otros	5	0	5
TOTAL	-1	-33	32

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

La principal variación frente al ejercicio anterior se debe a las diferencias de cambio (39 millones de euros), originado fundamentalmente por la caja que la compañía dispone en dólares americanos, y en concreto, al impacto negativo en 2020 como consecuencia de la depreciación del dólar y a su evolución durante ese mismo ejercicio. Este año 2021 este impacto ha sido positivo, por la apreciación del dólar frente al euro (ver Nota 1.4). En el subepígrafe de "Otros", se recoge en 2021 el importe de la facturación de avales a los proyectos que se integran por puesta en equivalencia (5 millones de euros)

Impacto en flujo de caja: como se puede comprobar en la siguiente tabla, la diferencia entre el resultado financiero por financiación y el flujo por intereses declarado en el estado de flujo de caja es de 12 millones de euros.

	RESULTADO FINANCIERO POR FINANCIACIÓN SIN ACTIVACIONES	FLUJO DE INTERESES	DIFERENCIA
Proyectos de Infraestructura	-257	-253	-4
Ex - Proyectos	-26	-42	16
TOTAL	-283	-295	12

Esta diferencia a nivel de proyectos tiene su origen principalmente en las autopistas americanas (NTE, LBJ, NTE Segment 3, I-77 e I-66), en las que los contratos de financiación permiten la capitalización de los intereses en los primeros años de la concesión, de forma que se acumulan al principal y no suponen salida de caja en el ejercicio así como intereses devengados no pagados.

2.7. PARTICIPACIÓN EN RESULTADOS DE SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA

La participación en los beneficios de las sociedades puestas en equivalencia del ejercicio 2021 asciende a -178 millones de euros (-373 millones de euros en 2020). El detalle de las sociedades más significativas es el siguiente:

Resultado sociedades puestas en equivalencia (Millones de euros)	2021	2020
HAH	-238	-396
407 ETR	52	33
AGS	-20	-51
Resto	28	41
TOTAL	-178	-373

El resultado negativo aportado por HAH a Ferrovial (-238 millones de euros), no se corresponde con el 25% del resultado reportado por HAH como consecuencia de la aplicación de la NIC28, que indica que si la participación en pérdidas de la asociada iguala o excede su participación en ésta, el inversor dejará de reconocer su participación en las pérdidas adicionales, salvo que existan obligaciones legales o implícitas que justifiquen el registro de un pasivo por las pérdidas adicionales, una vez reducido el valor de la inversión a cero.

Respecto a la 407 ETR, se ha producido una mejora frente a diciembre 2020 (19 millones de euros) por el impacto en los tráficos del levantamiento paulatino a lo largo del ejercicio de las restricciones a la movilidad provocadas por el Covid 19.

El resultado negativo del año de AGS, -20 millones de euros (-51 millones de euros en el 2020) corresponde a la inyección de capital de 17,5 millones de libras realizada tras el cierre del acuerdo de modificación y extensión del contrato de préstamo ("Facility Agreement") del pasado 18 de junio, por el que los accionistas se comprometieron a realizar aportaciones de capital y préstamos en proporción a su porcentaje de participación (50%).

Del resultado de la línea de "Resto" por 28 millones de euros, hay que destacar los resultados de la autopista eslovaca Zero-Bypass (5 millones de euros) y la australiana Netflow OSARs (4 millones de euros), así como por el contrato de mantenimiento de Madrid Calle 30 (5 millones de euros) y los servicios de limpieza y mantenimiento del aeropuerto de Doha en Catar (4 millones de euros). El resto de proyectos tienen un impacto de 10 millones de euros.

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

2.8. GASTO POR IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES E IMPUESTOS DIFERIDOS

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

En el ejercicio 2021 se ha registrado un ingreso por impuesto sobre sociedades de 9 millones de euros (ingreso de 34 millones de euros en 2020).

Para explicar la razonabilidad de este ingreso por impuesto es necesario considerar dos efectos:

- Gastos o ingresos por impuesto de sociedades que no están relacionados con el resultado del ejercicio. Eliminando estos impactos, llegaríamos al gasto por impuesto ajustado del ejercicio (26 millones de euros).

- Resultados que no generan impacto fiscal. Eliminando estos efectos, llegaríamos al Resultado Fiscal del año (-84 millones de euros).

Gasto por impuesto ajustado

- Se excluye un gasto de 17 millones de euros (ingreso de 44 millones de euros en 2020), que corresponde a conceptos que no tienen relación con el resultado del ejercicio, y a regularizaciones de impuestos de ejercicios anteriores (incluyendo regularización de impuestos diferidos activos y pasivos) y provisiones de litigios fiscales.

Excluyendo estos impactos, el ingreso por impuesto sobre sociedades ajustado respecto a los resultados del ejercicio sería de 26 millones de euros.

Resultado Fiscal

Excluyendo del resultado antes de impuestos (964 millones de euros) el resultado de las sociedades integradas por el método de puesta en equivalencia (pérdida neta de -178 millones de euros), el resultado positivo por actualización a valor razonable del 50% de I-66 Express Mobility Partners por importe de 1.117 millones de euros (ver nota 1.1.4) que no tiene impacto fiscal y el resto de diferencias permanentes (-109 millones de euros), llegaríamos a un resultado fiscal de -84 millones de euros.

Respecto a las diferencias permanentes comentadas, estas corresponden fundamentalmente a gastos o ingresos del ejercicio que, conforme a la normativa fiscal aplicable en cada uno de los países, no son deducibles (gastos) o tributables (ingresos) en el ejercicio, ni se espera que vayan a ser deducibles o tributables en ejercicios futuros. El saldo acumulado por este concepto es de -109 millones de euros, siendo los ajustes más significativos los que se indican a continuación:

- Pérdidas generadas principalmente en proyectos de Construcción en la actividad internacional sobre las que, siguiendo un criterio de prudencia, no se ha reconocido crédito por impuesto (28 millones de euros).
- Ingresos no tributables por la utilización de bases imponibles negativas de años anteriores, por importe de -46 millones de euros.
- Plusvalías exentas generadas por la venta de participaciones, principalmente en la división de Construcción (Urbicsa, Nalanda, Figueras) por importe de -39 millones de euros (Nota 1.1.4).
- Resultados de Consolidación sin impacto fiscal. Corresponde a resultados derivados de la aplicación de criterios de consolidación contable que no tienen repercusión fiscal. El saldo acumulado por este concepto es de -38 millones de euros, que corresponde principalmente a resultados negativos por sociedades de proyectos concesionales en Estados Unidos y Canadá, que son consolidados 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.

Este Resultado Fiscal de -84 millones de euros, compararía con un ingreso por impuesto sobre sociedades del ejercicio ajustado de 26 millones de euros, resultando una tasa efectiva de impuesto sobre sociedades del 31 %, que está en línea con la tasa aplicable en los principales países en los que Ferrovial está presente.

DECEMBER 2021 (Million euros)	SPAIN	UNITED KINGDOM	UNITED STATES	POLAND	CANADA	REST OF COUNTRIES	TOTAL
Beneficio antes de impuestos	-86	-263	1.144	123	62	-17	964
Resultado sociedades integradas por puesta en equivalencia	-8	253	0	0	-54	-14	178
Compra del 5,704% de I66 Express Mobility Partners LLC			-1.117				-1.117
Otros Ajustes	-39	-17	-42	-20	1	6	-109
Resultado Fiscal	-132	-26	-15	104	10	-25	-84
Gasto por impuesto del ejercicio	57	6	10	-19	-3	-41	9
Cambio en la estimación del impuesto de ejercicios anteriores y otros ajustes	-23	-1	-6	0	0	47	17
Gasto por impuesto ajustado	34	5	4	-20	-3	6	26
Tipo efectivo sobre resultado fiscal	25 %	20 %	25 %	19 %	26 %	24 %	31 %
Tipo efectivo del país (*)	25 %	19 %	23 %	19 %	26,5 %		

(*)Tipo efectivo del país es el resultado de una tasa combinada que incorpora los diferentes porcentajes impositivos e impuestos (federal, estatal y municipal) aplicables en cada país.

En la tabla siguiente se incluye el detalle del cálculo de la tasa impositiva efectiva del ejercicio 2020:

2020 (Millones de euros)	ESPAÑA	REINO UNIDO	EE.UU.	POLONIA	CANADÁ	RESTO PAÍSES(*)	TOTAL
Beneficio antes de impuestos	-72	-460	-76	115	45	21	-427
Resultado sociedades integradas por puesta en equivalencia	-9	447	0	0	-35	-31	373
Diferencias permanentes	-1	18	13	28	4	36	98
Resultados de consolidación sin impacto fiscal	0	0	20	0	2	8	30
Resultado fiscal	-82	5	-44	143	16	35	74
Gasto por impuesto del ejercicio	56	0	23	-25	-5	-14	34
Cambio en la estimación del impuesto de ejercicios anteriores	-37	-1	-11	-2	1	6	-44
Gasto por impuesto ajustado	20	-1	11	-27	-4	-9	-10
Tipo efectivo sobre resultado fiscal	24 %	19 %	26 %	19 %	25 %	25 %	13 %
Tipo efectivo del país	25 %	19 %	23 %	19 %	27 %		

(*)Tipo efectivo del país es el resultado de una tasa combinada que incorpora los diferentes porcentajes impositivos e impuestos (federal, estatal y municipal) aplicables en cada país.

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

El detalle del gasto por impuesto correspondiente a los años 2021 y 2020 se presenta diferenciando la parte correspondiente al impuesto corriente, al impuesto diferido y a los cambios por la reestimación realizada sobre la recuperabilidad de activos por impuestos diferidos, considerando probable dicha recuperación en base al saldo total de pasivos por impuestos diferidos en cada jurisdicción (ver nota 2.8.1).

(Millones de euros)	2021	2020
Gasto por impuesto del ejercicio	9	34
Gasto por impuesto corriente	-31	-70
Gasto por impuesto diferido	44	66
Efecto impositivo ajustes consolidación a patrimonio	6	-6
Cambio en estimación del impuesto de ejercicios anteriores	-10	44

El importe pagado en el ejercicio tanto para las actividades continuadas como las discontinuadas en concepto de impuesto de sociedades asciende a 155 millones de euros, tal y como se muestra en la nota de flujo de caja (Nota 5.3).

2.8.3. Movimiento de activos y pasivos diferidos

A continuación, se detallan los movimientos de los activos y pasivos diferidos durante el ejercicio 2021:

ACTIVO

(Millones de euros)	2020	Ejercicios anteriores, trasposos y otros	Carga/ abono cuenta de resultado	Carga/ abono patrimonio neto	Efecto tipo de cambio	2021
Créditos fiscales	129	5	47	0	9	191
Dif. Criterio fiscal/contable	348	-19	-21	-8	2	305
Dif. valoraciones patrimonio	110	4	4	-29	0	90
Otros conceptos	16	9	-61	0	1	-36
TOTAL	604	-1	-31	-36	13	549

PASIVO

(Millones de euros)	2020	Ejercicios anteriores, trasposos y otros	Carga/ abono cuenta de resultado	Carga/ abono patrimonio neto	Efecto tipo de cambio	2021
Diferidos fondo de comercio	35	7	-12	-11	1	21
Diferido ajuste fair value I-66	0	257	0	0	-3	255
Dif. Criterio fiscal/contable	317	0	-59	1	14	271
Dif. Valoraciones patrimonio	66	4	0	-26	0	45
Otros conceptos	33	49	-4	0	1	80
TOTAL	451	318	-75	-36	13	670

Los impuestos diferidos existentes a 31 de diciembre de 2021 provienen fundamentalmente de:

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 191 millones de euros, de los que 189 millones corresponden a créditos por bases imponibles negativas y 2 millones de euros a otros créditos fiscales.

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

Actividades continuadas	Base imponible negativa	Período de prescripción	Crédito fiscal máximo	Crédito fiscal activado
(Millones de euros) País				
Grupo Consolidado Fiscal Español	508	No prescriben	127	0
Grupo Consolidado Fiscal EE.UU	1.091	No prescriben	229	146
Canadá	105	2023-2042	28	11
Reino Unido	208	No prescriben	39	16
Portugal	72	2025-2032	16	2
Resto	254	2022-No prescriben	60	14
Total	2.238		500	189

Actividades discontinuadas

(Millones de euros) País	Base imponible negativa	Período de prescripción	Crédito fiscal máximo	Crédito fiscal activado
Reino Unido	616	No prescriben	117	0
Resto	4	No prescriben	1	1
Total	619		118	1

Grupo consolidado fiscal español:

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 el ejercicio 2021, a diferencia del 2020, no da lugar a reconocimiento contable de créditos fiscales que se permitiría en aplicación de lo establecido por la NIC 12, al no existir exceso de diferencias temporales de pasivo frente a las diferencias temporales de activo (31 millones de euros en 2020).

Grupo consolidado fiscal EEUU:

De modo análogo a lo señalado en el párrafo anterior, para 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 se ha decidido registrar y provisionar la diferencia entre activos y pasivos diferidos. No obstante, en el ejercicio 2021 y, de acuerdo a 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 17 millones de euros (14 millones de euros en el 2020).

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 16 millones en actividades continuadas.

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 (182 millones de euros).
- Diferidos originados como consecuencia de diferencias fiscales y contables en el reconocimiento de ingresos por importe de 134 millones de euros, principalmente en la división de Construcción.
- Amortizaciones contablemente aceleradas (4 millones de euros).

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 activo por derivados financieros, cuyo importe es de 90 millones de euros.

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.

b) Impuestos diferidos por ajuste fair value I-66 Mobility Partners

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

- 218 millones de euros reconocidos por la diferencia entre valores fiscales y contables tras la revalorización en los activos de la autopista I-66.
- 37 millones de euros reconocidos como consecuencia de valorar la deuda de la concesión a valor razonable.

Estos 220 millones y los 37 millones han sido registrados, tal y como indica el párrafo 66 de la NIC 12, teniendo como contrapartida un fondo de comercio por el mismo importe (Ver nota 1.1.4).

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 (176 millones de euros).
- Diferidos originados como consecuencia de diferencias fiscales y contables en el reconocimiento de ingresos derivados de la norma internacional IFRIC12, por importe de 54 millones de euros, principalmente en la división de Autopistas.

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 pasivo por derivados financieros cuyo importe es de 45 millones de euros.

Impuestos diferidos por otros conceptos**e) Impuestos diferidos de pasivo relativos a dividendos pendientes de distribuir en sociedades participadas**

El Grupo tiene reconocidos 41 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.

A continuación, se detallan los movimientos de los activos y pasivos diferidos durante el ejercicio 2020:

ACTIVO

(Millones de euros)	2019	Ejercicios anteriores, trasposos y otros	Carga/ abono cuenta de resultado	Carga/ abono patrimonio o neto	Efecto tipo de cambio	2020
Créditos fiscales	54	15	67	0	-6	129
Dif. Criterio fiscal/ contable	337	14	15	0	-19	348
Dif. valoraciones patrimonio	115	-4	0	0	-1	110
Otros conceptos	-3	15	5	3	-1	16
TOTAL	502	39	87	3	-27	604

PASIVO

(Millones de euros)	2019	Ejercicios anteriores, trasposos y otros	Carga/ abono cuenta de resultado	Carga/ abono patrimonio o neto	Efecto tipo de cambio	2020
Diferidos fondo de comercio	38	2	-2	0	-2	35
Dif. Criterio fiscal/ contable	311	-5	26	1	-16	317
Dif. Valoraciones patrimonio	115	-1	0	-47	0	66
Otros conceptos	12	28	-2	-4	0	33
TOTAL	475	23	21	-50	-18	451

2.8.4. 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 la actualidad el grupo consolidado no está siendo objeto de comprobación inspectora por parte de las autoridades tributarias españolas, ni se ha notificado comunicación de inicio alguna.

En el ámbito internacional, están en curso las siguientes actuaciones inspectoras.

– Las autoridades fiscales canadienses han iniciado un procedimiento inspector respecto del Impuesto sobre Sociedades de los ejercicios 2013 a 2017 de la entidad 4352238 Canada Inc. La Inspección canadiense cuestiona la deducibilidad en Canadá de los cargos intragrupo realizados por Cintra Servicios (España) por la prestación de servicios financieros, recalificando la operación como dividendo. El importe estimado de la regularización pendiente de pago asciende a EUR 5,73 millones de euros (8.3 millones de dólares canadienses) incluyendo la no deducibilidad del gasto, la retención conforme al convenio, intereses y sanciones. Actualmente el procedimiento de reclamación por la vía judicial canadiense se encuentra suspendido a la espera de la resolución del Mutual Agreement Procedure iniciado.

– La Administración Fiscal holandesa cuestiona la existencia del grupo de consolidación fiscal horizontal de Ferrovial en Holanda durante el ejercicio 2019 y los dos primeros meses de 2020. El potencial impacto de una regularización si se considerase que todas las entidades holandesas del Grupo tributan por el régimen individual se ha estimado en 2,7 millones de euros (Impuesto Sociedades 2020).

– Las autoridades fiscales chilenas han iniciado un procedimiento de comprobación de la entidad chilena Transchile Charrua Transmisión SA respecto a los ejercicios 2018 y 2019 en el que cuestionan la deducibilidad de los gastos financieros derivados de la financiación de terceros, que se traslada al socio a través de un préstamo intragrupo, sin que exista actualmente una propuesta estimada de regularización.

A 31 de diciembre de 2021 se encuentran sujetos a revisión por las autoridades fiscales los ejercicios no prescritos y que no han sido objeto de inspección, tanto del Impuesto sobre Sociedades como del resto de los principales impuestos que son de aplicación a las sociedades del grupo de consolidación fiscal. En España 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. Por su parte, las entidades extranjeras están sujetas al período de prescripción que, en la mayoría de los países en los que el grupo tiene presencia, se encuentra entre los 3 y 5 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

2.9. RESULTADO DE ACTIVIDADES DISCONTINUADAS

El resultado de actividades discontinuadas del ejercicio asciende a 361 millones de euros (20 millones de euros en 2020), correspondiendo fundamentalmente a las divisiones de Servicios (246 millones de euros) y de Construcción (115 millones de euros).

División Servicios

Como se comenta en la Nota 1.1.3, a 31 de diciembre de 2021, y al igual que el ejercicio precedente, se clasifica la División de Servicios como actividad discontinuada, implicando que el impacto en la cuenta de resultados de dicha área de negocio se reporte en una única línea denominada “Resultado neto operaciones discontinuadas”. En dicha línea se incluye también el resultado por deterioro por la diferencia entre el valor razonable estimado de los activos y su valor contable.

El principal impacto recogido en el resultado de actividades discontinuadas es el relacionado con las desinversiones del negocio de Medio Ambiente en España y Portugal, completada a finales del ejercicio 2021, que ha generado una plusvalía neta de 335 millones de euros, tal y como se comenta en la Nota 1.1.4. Esta cifra incluye 119 millones de euros relativos al resultado generado en el año por esta actividad.

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 la actividad discontinuada:

(Millones de euros)	2021	2020 (*)	VAR.
Cifra de ventas	5.079	5.528	-448
Resultado de explotación	265	-70	335
Resultado financiero	-25	-40	15
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	9	9	-1
Resultado consolidado antes de impuestos	248	-101	349
Impuesto sobre beneficios	-48	-25	-23
Resultado después de impuestos	200	-126	326
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	-3	-2	-1
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	197	-129	326
Ajustes actividades discontinuadas	49	113	-63
Resultado operaciones discontinuadas	246	-16	262

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

La comparabilidad de los los diferentes componentes del resultado de la actividad discontinuada respecto al 2020 se ve afectada, por un lado, porque el 2020 sólo integra 6 meses del negocio de Servicios Australia, y por el otro, porque 2021 no integra todo el año de los negocio de servicios de Medio Ambiente y de servicios de mantenimiento de infraestructuras relacionadas con la industria de extracción de gas y petróleo en Estados Unidos, vendidos a finales del ejercicio 2021.

División Construcción

El pasado 22 de febrero se acordó la venta del negocio inmobiliario del grupo Budimex (B.N.I.), pasando a clasificarse como actividad discontinuada.

El resultado generado de 115 millones de euros incorpora tanto el resultado hasta la salida de la sociedad del perímetro de consolidación (8 millones de euros), como la plusvalía generada por la operación de venta (130 millones de euros) en la línea de deterioros 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.

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:

División Construcción (Millones de euros)	2021.DEC	2020.DE C (*)
Cifra de ventas	56	151
Resultado bruto de explotación	9	44
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	0	-1
Resultado explotación antes deterioro y enajenación inmovilizado	9	43
Deterioros y enajenación de inmovilizado	130	0
Resultado de explotación	139	43
Resultado financiero	0	1
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	0	0
Resultado consolidado antes de impuestos	139	44
Impuesto sobre beneficios	-24	-9
Resultado después de impuestos	115	35
Resultado operaciones discontinuadas	115	35

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

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

2.10. RESULTADO DE MINORITARIOS

En el ejercicio 2021 el resultado atribuido a socios minoritarios asciende a -138 millones de euros (-51 millones de euros a diciembre de 2020).

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 corresponden a sociedades que generan pérdidas y las cifras que se representan en negativo, corresponden a sociedades que generan ganancias.

(Millones de euros)	2021	2020	VAR. 21/20	% EXTERNOS
Grupo Budimex	-109	-54	-56	44,9 %
Autop.Terrasa Manresa, S.A.	14	-11	25	23,7 %
LBJ Infrastructure Group	2	20	-18	45,4 %
NTE Mobility Partners	-25	-12	-13	37,0 %
NTE Mobility Partners Segments 3 LLC	-20	-8	-12	46,3 %
FAM Construction LLC	7	16	-10	30,0 %
Sugar Creek Construction LLC	-1	8	-9	30,0 %
Resto sociedades	-2	-6	5	
TOTAL actividades continuadas	-134	-48	-86	
TOTAL actividades discontinuadas	-3	-3	0	
TOTAL	-138	-51	-87	

La principal variación con respecto al año anterior corresponde a la mejora de los resultados del Grupo Budimex (56 millones de euros), tanto por la venta de la parte inmobiliaria del negocio (BNI) como por la tendencia favorable del negocio de obra civil. También destaca la evolución favorable de las autopistas americanas, al mejorar los tráfico a medida que las restricciones de movilidad se han ido levantando. Todo esto se ve compensado en parte por el empeoramiento de resultados registrados en Autema (25 millones de euros de impacto negativo) por la menor valoración del derivado de inflación, registrándose en la cuenta de resultados la parte especulativa de la misma (37%).

2.11. RESULTADO NETO Y RESULTADO POR ACCIÓN

A continuación, se presenta el cálculo del resultado por acción atribuido a la sociedad dominante:

(Millones de euros)	2021	2020 (*)
Resultado neto atribuible a la sociedad dominante (millones euros)	1.197	-424
Coste neto bonos perpetuos subordinados	-8	-8
Resultado neto atribuible a la sociedad dominante ajustado (millones euros)	1.189	-432
Número medio ponderado de acciones en circulación (miles acciones)	736.882	739.102
Menos número medio acciones propias (miles de acciones)	-5.110	-6.826
Número medio de acciones para determinar el beneficio básico por acción	731.772	732.277
Resultado básico por acción (euros)	1,62	-0,59
Resultado neto ajustado Actividades Continuas	966	-401
Resultado básico por acción Actividades Continuas (euros)	1,32	-0,55
Resultado neto Actividades Discontinuas	361	20
Resultado básico por acción Actividades discontinuadas (euros)	0,49	0,03

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5).

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 (ver Nota 5.1.2.d), 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 descritos en la Nota 6.7 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.

El resultado por segmento de negocio aparece en el Anexo III.

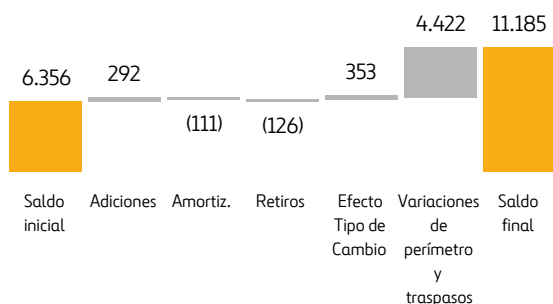
SECCIÓN 3: ACTIVO NO CORRIENTE

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 del activo no corriente a diciembre de 2021 en Ferrovial son la partida “Inmovilizado en proyectos de infraestructuras” por 11.185 millones de euros, que supone un 71% del total del activo no corriente (ver Nota 3.3) y las “Inversiones en Asociadas” por 1.838 millones de euros (relativas fundamentalmente a las inversiones en HAH y 407ETR) que representa el 12% del total del activo no corriente (ver Nota 3.5). El “Fondo de Comercio de consolidación” (420 millones de euros) representa el 3% del total del activo no corriente.

La principal variación en el “activo no corriente” del ejercicio tiene su origen en la toma de control de la autopista I-66 (ver nota 1.1.4) que ha supuesto la integración del activo por global y la revalorización a valor razonable de sus activos netos. Esta operación implica un aumento del Inmovilizado de Proyectos de Infraestructuras por valor de 4.432 millones de euros, donde también destacan las adiciones del ejercicio (292 millones de euros), que se han producido principalmente 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.

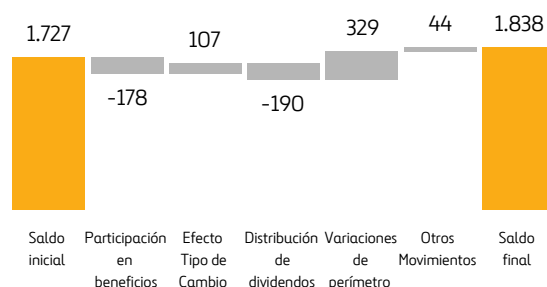
Variación de Inmovilizado de Proyectos



Adicionalmente a la incorporación de la I-66, las otras variaciones respecto al ejercicio anterior se deben principalmente al impacto de tipo de cambio del euro frente al dólar americano.

Respecto a la evolución de la partida de inversiones en asociadas, se produce un incremento de 111 millones de euros, originada por las variaciones de capital debido a la adquisición del 24,86% de la sociedad IRB Infrastructure Developers Limited (374 millones de euros), y por el cambio del método de integración de la autopista I66, que ha pasado a integrarse por global (-45 millones de euros), por la participación en las pérdidas de estas sociedades (-178 millones de euros), las distribuciones de dividendos por importe de -190 millones de euros, principalmente de 407 ETR y el efecto del tipo de cambio (107 millones de euros), debido a la depreciación del euro frente a la libra esterlina y el dólar canadiense.

Variaciones en Inversiones en Asociadas



En relación con la evolución del fondo de comercio, se produce un incremento de 201 millones de euros, debido principalmente a la adquisición del 5,704% adicional de la autopista I-66 (254 millones de euros).

3.1. FONDO DE COMERCIO Y ADQUISICIONES

A continuación, se presenta un cuadro con la evolución del Fondo de Comercio durante el ejercicio 2021:

(Millones de euros)	SALDOS AL 31/12/2020 (*)	OTROS	TIPO DE CAMBIO	SALDOS AL 31/12/2021
Construcción	169	-60	6	115
Budimex	64	0	0	64
Webber	105	-60	6	50
Autopistas	0	254	-3	251
I-66 Express Mobility Partners Hold. LLC	0	254	-3	251
Eficiencia Energética	39	0	3	42
Transchile	39	0	3	42
Servicios	12	0	1	13
Ferrovial Services Infrastructure, Inc	12	0	1	13
TOTAL	220	194	6	420

(*) Datos reexpresados (Ver nota 1.1.5)

3.1.1. Movimientos en el ejercicio

Se detallan a continuación las principales variaciones en función de la naturaleza del movimiento:

Otros

El principal impacto en la columna de "Otros", corresponde al fondo de comercio que se ha generado por la valoración a valor razonable del activo concesional tras la adquisición de un 5,704% adicional de la sociedad concesionaria I-66 Express Mobility Partners Hold. LLC, el 17 de diciembre de 2021 (ver nota 1.1.4). El fondo de comercio identificado en la adquisición, que asciende a 254 millones de euros, surge como contrapartida de los impactos fiscales explicados en la nota 1.1.4 y nota 2.8, tal y como establece el párrafo 66 de la NIC 12.

Adicionalmente, y como resultado de la venta de una planta de asfalto propiedad de la sociedad Shouthern Crushed Concrete (SCC) de Webber, se ha producido una disminución del fondo de comercio por importe de 60 millones de euros.

Tipo de cambio

Las demás variaciones corresponden al tipo de cambio, principalmente en el negocio de Construcción, derivado de la apreciación del dólar americano respecto al euro (ver nota 1.4).

3.1.2. Test de deterioro de los fondos de comercio

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

El importe de los fondos de comercio de Webber (Estados Unidos) y Budimex (Polonia) asciende, al 31 de diciembre de 2021, a 50 y 64 millones de euros respectivamente (105 y 64 millones de euros al 31 de diciembre de 2020).

De acuerdo con la normativa contable, se han realizado los análisis pertinentes y se ha concluido que no hay indicios de deterioro.

Metodología

En el caso de Webber, el test de deterioro realizado indica que no ha habido cambios significativos en las hipótesis operativas del negocio o en los factores determinantes del valor razonable, por lo que se estima un nivel de holgura similar a los de pasados ejercicios.

En el caso de Budimex, al ser una sociedad cotizada en la bolsa de Varsovia, el análisis de una posible pérdida en el valor del fondo de comercio se ha realizado comprobando que el valor de cierre de cotización de la compañía a 31 de diciembre de 2021 es superior a su valor contable más el valor del fondo de comercio asignado, sin que dicho análisis haya puesto de manifiesto la existencia de un deterioro.

Resultados del test de deterioro:

El valor de cotización de Budimex a 31 de diciembre de 2021 es un 445% superior a su valor contable, que asciende a 122 millones de euros (frente al 716% del año anterior).

B. Fondos de comercio de Transchile:

Existe otro fondo de comercio en Transchile, sociedad titular de líneas de transmisión de electricidad en Chile.

En base al resultado del test de deterioro de dicho fondo de comercio, la holgura es de un 99% frente a su valor en libros (58% en 2020), que asciende a 60 millones de euros. El coste del equity al que se han descontado los flujos asciende a 6,7% (7,4% antes de impuestos), que es consistente con el usado en el cálculo del deterioro del fondo de comercio en 2020.

C. Fondos de comercio de Ferrovial Services Infrastructure Inc.

Además de los fondos de comercio relativos a Budimex, Webber y Transchile, también existe otro fondo de comercio relativo a la sociedad Ferrovial Services Infrastructure Inc, dedicada al mantenimiento de infraestructuras en Norteamérica y que en el ejercicio 2021 se ha reclasificado a actividad continuada, reportándose dentro del segmento de Construcción.

En base al resultado del test de deterioro de dicho fondo de comercio, la holgura existente es de un 196% frente a su valor en libros, que asciende a 40 millones de euros. La tasa de descuento a la que se han descontado los flujos es de 6,8% (7,0% antes de impuestos).

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

Dado que la revalorización de la participación ha tenido lugar a la fecha de la adquisición (17 de diciembre de 2021), no hay indicios de que el valor recuperable de ese fondo de comercio esté por debajo del valor asignado con motivo de dicha revalorización.

3.2. ACTIVOS INTANGIBLES

El saldo a cierre de 2021 de los activos intangibles distintos de los proyectos de infraestructuras asciende a 126 millones de euros (96 millones de euros en 2020).

En este epígrafe se recogen:

- "Derechos sobre concesiones", se recogen aquellos derechos de explotación de las concesiones que no tienen la calificación de Proyectos (ver definición en Nota 1.1.2). A 31 de diciembre de 2021 presenta un valor neto contable de 24 millones de euros (25 millones a 31 de diciembre de 2020) correspondiente a la actividad de Tratamiento de Residuos en Reino Unido.
- "Aplicaciones informáticas" por un valor neto de 16 millones de euros (6 millones a 31 de diciembre de 2020) que proviene fundamentalmente de Ferrovial Corporación S.A.
- "Contratos con clientes y relaciones comerciales", relacionados con el valor neto de la cartera comercial, bases de datos de clientes y otros activos intangibles, cuyo importe asciende a 33 millones de euros (37 millones a 31 de diciembre de 2020), proveniente fundamentalmente de la actividad de servicios de Budimex, incluida dentro de la división de Construcción (25 millones de euros).
- "Otro inmovilizado intangible", recoge principalmente las licencias de la planta fotovoltaica Parque Solar Casilla por importe de 9,1 millones de euros, así como las servidumbres de las líneas de transmisión eléctrica de Chile por 33 millones de euros (18 millones a 31 de diciembre de 2020) y otro intangible correspondiente a la actividad de Tratamiento de Residuos en Reino Unido (10 millones de euros).

- Asimismo, durante el ejercicio no se han producido bajas significativas de activos totalmente amortizados.

El impacto en el flujo de caja (Nota 5.3) por las adiciones de activos intangibles ha ascendido a -36 millones de euros.

3.3. INVERSIONES EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

3.3.1. Activos modelo intangible

(Millones de euros)	SALDO 01/01	TOTAL ADICIONES	TOTAL RETIROS	EFFECTO TIPO DE CAMBIO	VAR. DE PERÍMETRO Y TRASP.	OTROS	SALDO 31/12
Autopistas España	715	0	-5	0	3	0	713
Autopistas USA	5.553	292	-118	369	4.432	0	10.527
Resto Autopistas	391	0	0	0	0	0	391
Inversión Autopistas	6.658	292	-123	369	4.435	0	11.632
Amortización acumulada	-484	-111	0	-21	-2	0	-617
Inversión neta Autopistas	6.174	181	-123	348	4.433	0	11.014
Inversión resto Proyectos de infraestructura	15	0	0	0	-12	-3	0
Amortización resto Proyectos de infraestructura	0	0	0	0	0	0	0
Total inversión neta resto proyectos de infraestructura	15	0	0	0	-12	-3	0
TOTAL INVERSIÓN	6.674	292	-123	369	4.421	-3	11.632
TOTAL AMORTIZACIÓN Y PROVISIÓN	-484	-111	0	-21	-2	0	-617
TOTAL INVERSIÓN NETA	6.190	181	-123	348	4.419	-3	11.014

- Las variaciones más significativas en 2021 son las siguientes:
- La evolución del tipo de cambio ha supuesto una variación de los saldos de balance de estos activos de 348 millones de euros (-471 millones en 2020), en su totalidad provocada por la evolución del cambio del euro frente al dólar en las autopistas americanas (Ver Nota 1.4).
- En las Autopistas de Estados Unidos, y como se ha mencionado anteriormente, destaca el incremento registrado en la sociedad I-66 Express Mobility Partners LLC, que durante el ejercicio ha pasado de integrarse por puesta en equivalencia a integrarse por global, por importe de 4.432 millones de euros (ver nota 1.1.4).
- Se producen adiciones brutas en Autopistas de 292 millones de euros correspondientes a las autopistas americanas. De ellas, las más significativas se concentran en la autopista North Tarrant Express Extension por 224 millones de euros (128 millones de euros en 2020), en la autopista I-77 Mobility Partners LLC por 18 millones de euros (7 millones de euros en 2020) y en la autopista I-66 Express Mobility Partners LLC por 48 millones de euros.

En el caso de las sociedades proyecto, todos sus activos concesionales están garantizando la deuda existente (ver Nota 5.2). Los intereses activados al respecto en el año 2021 aparecen detallados en la Nota 2.6.

El movimiento de estos activos durante 2020 fue el siguiente:

(Millones de euros)	SALDO AL 01/01	TOTAL ADICIONES	TOTAL RETIROS	EFFECTO TIPO DE CAMBIO	VAR. DE PERÍMETRO Y TRASP.	SALDO 31/12 (*)
Autopistas España	0	0	0	0	715	715
Autopistas USA	5.905	141	-4	-490	0	5.553
Resto Autopistas	391	0	-0	-0	0	391
Inversión Autopistas	6.296	141	-4	-490	715	6.658
Amortización acumulada	-305	-66	1	20	-135	-484
Inversión neta Autopistas	5.991	76	-2	-469	580	6.174
Inversión resto Proyectos de infraestructura	5	12	0	-2	0	15
Amortización resto Proyectos de infraestructura	0	0	0	0	0	0
Total inversión neta resto proyectos de infraestructura	5	12	0	-2	0	15
TOTAL INVERSIÓN	6.301	153	-4	-492	715	6.674
TOTAL AMORTIZACIÓN Y PROVISIÓN	-305	-66	1	20	-135	-484
TOTAL INVERSIÓN NETA	5.996	88	-2	-471	580	6.190

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5).

3.3.2. Activos modelo cuenta a cobrar

En los activos sujetos al modelo de cuenta a cobrar derivados de la aplicación de la CINIIF 12, 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. Se detallan a continuación los movimientos al 31 de diciembre de 2021 y 31 de diciembre 2020:

MOVIMIENTOS (Millones de euros)	CUENTAS A COBRAR PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS 2021	CUENTAS A COBRAR PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS 2020 (*)
SALDO A INICIO DEL EJERCICIO	166	883
Adiciones	0	6
Retiros	-4	-9
Trasposos y otros	0	-689
Efecto tipo de cambio	5	-5
Otros	1	0
Recla.mantenido para la venta	1	-19
SALDO A FINAL DEL EJERCICIO	169	166

Nota: saldos presentados netos de provisiones

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5).

Se ha reformulado el ejercicio comparativo 2020 debido al traspaso entre actividad discontinuada y continuada del negocio de Tratamiento de Residuos en Reino Unido, por importe neto de 76 millones de euros.

SOCIEDAD CONCESIONARIA	SALDOS A 31/12/2021		
	CUENTA A COBRAR A LARGO PLAZO	CUENTA A COBRAR A CORTO PLAZO	TOTAL
(Millones de euros)	(Nota 4.2) 2021		
Concesionaria de Prisiones Lledoners	56	1	57
Depusa Aragón	24	1	24
Budimex Parking Wrocław	10	0	10
CONSTRUCCIÓN	90	2	92
AmeyCespa WM (East), Ltd.	80	0	80
RESIDUOS UK	80	0	80
TOTAL GRUPO	170	2	172

SOCIEDAD CONCESIONARIA	SALDOS A 31/12/2020 (*)		
	CUENTA A COBRAR A LARGO PLAZO	CUENTA A COBRAR A CORTO PLAZO	TOTAL
(Millones de euros)	(Nota 4.2)		2020
Concesionaria de Prisiones Lledoners	57	2	59
Depusa Aragón	24	1	25
Budimex Parking Wroctaw	10	0	10
CONSTRUCCIÓN	92	3	95
AmeyCespa WM (East), Ltd.	76	0	76
RESIDUOS UK	76	0	76
TOTAL GRUPO	168	3	171

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

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 -239 millones de euros (Nota 5.3), el cual difiere de las adiciones en balance principalmente por las siguientes razones:

- En los proyectos de modelo intangible, por diferencias entre devengo y pago, así como a activaciones en 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 a los ingresos por los servicios prestados, que tampoco suponen una entrada de caja.
- El impacto registrado en flujo de caja recoge los movimientos asociados a la actividad discontinuada, que por el contrario, no son reflejados en balance debido a su reclasificación a mantenidos para la venta.

3.4. INMOVILIZADO MATERIAL

El movimiento de los saldos que componen el epígrafe de Inmovilizado Material del estado consolidado de situación financiera ha sido el siguiente:

Movimientos durante 2021 (Millones de euros)	Terrenos y Construcciones	Instalaciones Técnicas y Maquinarias	Otras Instalaciones utilillaje y mobiliario	Total
Inversión: Saldo al 01.01.2021 (*)	104	479	255	838
Altas	4	43	61	108
Bajas	-12	-114	-42	-168
Variaciones de perímetro y traspasos	-2	-7	-7	-16
Efecto tipo de cambio	4	10	12	26
Saldos al 31.12.2021	98	411	279	788
Amortización acumulada y deterioros al 01.01.2021 (*)	-22	-313	-162	-497
Dotación amortización	-6	-28	-25	-59
Bajas	0	70	49	119
Variaciones de perímetro y traspasos	0	6	4	10
Efecto tipo de cambio	-1	-4	2	-3
Deterioros Inmovilizado Material	0	0	-10	-10
Saldos al 31.12.2021	-29	-269	-142	-440
Valor neto Contable 31.12.2021	69	142	137	348

(*) Datos reexpresados ver Nota 1.1.5)

Las variaciones más significativas en 2021 son las siguientes:

Adiciones:

Del total de adiciones por importe de 108 millones de euros, las más significativas se han producido en el área de Construcción, por 73 millones de euros, en relación con adquisiciones de maquinaria y otras instalaciones, utillaje y mobiliario.

El detalle por segmento de negocio de las adiciones de inmovilizado material ha sido el siguiente:

(Millones de Euros)	2.021	2.020
Construcción	73	63
Autopistas	2	3
Otros	33	3
TOTAL	108	69

Impacto en flujo de caja: El impacto en el flujo de caja por las adiciones de inmovilizado material ha ascendido a -121 millones de euros, de los cuales -50 millones de euros corresponden al área de Construcción, y -66 millones de euros se producen en la división de Servicios. Tal y como se comenta en la Nota 5.3, el flujo de caja reportado incluye el flujo de operaciones, inversión y financiación de las actividades discontinuadas y mantenidos para la venta.

Bajas por ventas o retiros:

El importe de las bajas por ventas o retiros asciende a -168 millones de euros. De este importe, aproximadamente 83 millones de euros corresponde a ventas de inmovilizado material producidas, por un lado, en la sociedad Webber, que alcanzó un acuerdo para la venta de una parte sustancial de los activos de su filial Southern South Concrete (SCC) por importe de 43 millones de euros, y por otro lado, destaca la venta de una tuneladora en Ferrovial Construcción S.A por importe de 43 millones de euros. El resto del importe, corresponde fundamentalmente a bajas o retiros de elementos 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 inmovilizado no afecto a explotación no es relevante en los saldos finales consolidados. Existe una provisión por deterioro de otro inmovilizado por 6 millones de euros (15 millones en 2020), asociado a la división de Construcción.

El Grupo tiene formalizadas pólizas de seguros para cubrir los posibles riesgos a 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 detalle del inmovilizado en curso asciende a 55 millones de euros (14 millones de euros en 2020).

A 31 de diciembre de 2021 no existen inmovilizaciones materiales significativas sujetas a restricciones de titularidad o pignorados como garantía de pasivos.

A continuación, se muestran los movimientos del año 2020:

Movimientos durante 2020 (Millones de euros)	Terrenos y Construcciones	Instalaciones Técnicas y Maquinarias	Otras Instalaciones utillaje y mobiliario	Total
Inversión: Saldo al 01.01.2020	84	485	204	773
Altas	2	37	30	69
Bajas	-17	-73	-26	-116
Variaciones de perímetro y trasposos	39	54	49	142
Efecto tipo de cambio	-5	-21	-7	-33
Saldos al 31.12.2020	103	482	250	835
acumulada y deterioros al 01.01.2020	-20	-316	-137	-473
Dotación amortización	-3	-24	-20	-47
Bajas	9	56	22	87
Variaciones de perímetro y trasposos	-8	-41	-25	-74
Efecto tipo de cambio	1	9	4	14
Saldos al 31.12.2020	-22	-316	-156	-493
Valor neto Contable 31.12.2020	82	166	94	341

3.5. INVERSIONES EN ASOCIADAS

El detalle de la inversión en sociedades puestas en equivalencia al cierre del ejercicio 2021 y su evolución en el año se presenta en la siguiente tabla. Dada su relevancia se presenta de forma separada la participación en la 407 ETR (43,23%), Heathrow Airport Holdings (HAH - 25%), AGS (50%) e IRB (24,86%).

2021 (Millones de euros)	HAH (25%)	407ETR (43,23%)	AGS (50%)	IRB (24,86%)	OTROS	TOTAL
Saldo 31.12.20 (*)	205	1.205	0	0	317	1.727
Participación en el resultado	-238	52	-20	0	28	-178
Dividendos	0	-175	0	0	-15	-190
Diferencias de cambio	5	100	0	4	-2	107
Pensiones	23	0	0	0	0	23
Variaciones de perímetro	0	0	0	369	-45	324
Otros	5	0	20	5	-4	26
Saldo 31.12.21	0	1.181	0	378	280	1.838

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

Dentro del epígrafe de Variaciones de Perímetro, se produce un impacto de 324 millones de euros por la compra de una participación de un 24,86% de la compañía india IRB Infrastructure Developers por 369 millones de euros, minorado por el efecto del cambio de método de consolidación de la I-66 por -45 millones de euros, tras la compra de un 5,704% adicional de dicha compañía, lo que ha supuesto su integración por global.

En los movimientos del año destacan también los resultados negativos integrados de HAH, como se ha indicado en la nota 2.7. En el año 2021, la inversión en dicho proyecto se ha reducido a cero, al superar las pérdidas generadas en el ejercicio a la inversión registrada por dicha participación.

Impacto en flujo de caja: La diferencia entre los 190 millones de dividendos que aparecen en la anterior tabla y los 272 millones de euros que se desglosan el estado de flujo de caja (Nota 5.3), corresponde fundamentalmente a intereses cobrados de préstamos otorgados a sociedades puestas en equivalencia, clasificados dentro del epígrafe de Activos Financieros no Corrientes del Balance (Nota 3.6), al efecto de determinadas coberturas de tipo de cambio relacionadas con los dividendos cobrados, así como por el cobro de dividendos de los proyectos de Servicios.

El movimiento de los saldos de este epígrafe del balance de situación durante el ejercicio 2020 fue el siguiente:

2020 (Millones de euros)	HAH (25%)	407ETR (43,23%)	AGS (50%)	OTROS	TOTAL
Saldo 31.12.19	690	1.422	57	405	2.575
Participación en el resultado	-396	33	-51	42	-373
Dividendos	-29	-158	0	-17	-205
Diferencias de cambio	-33	-92	-3	-5	-133
Pensiones	-30	0	-1	0	-31
Variaciones de perímetro	0	0	0	-160	-160
Otros	3	0	-2	52	53
Saldo 31.12.20 (*)	205	1.205	0	317	1.727

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

3.5.1. Detalles de información relativa a HAH

a. Evolución Balance de Situación y Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2021-2020

Dada la importancia de esta inversión, se presentan a continuación, de forme resumida, el Balance y la cuenta de Pérdidas y Ganancias, homogeneizados a los principios contables de Ferrovial, relativos a este Grupo de sociedades, y comentarios sobre su evolución a lo largo del ejercicio 2021.

Los datos de Balance que se desglosan corresponden al 100% de los saldos de HAH y se presentan en libras esterlinas. Los tipos de cambio utilizados en 2021 son 1 EUR=0,841330 GBP (0,895550 en 2020) para saldos de balance y 1 EUR=0,858575 GBP (0,888733 en 2020) para Pérdidas y Ganancias.

Balance de Situación 2021/2020

HAH (100%) Millones de GBP	2021.12	2020.12	Var.
Activos no corrientes	16.373	16.823	-450
Fondo de comercio	2.753	2.753	0
Inmov. en Proj. de infraestructuras	12.542	13.076	-534
Derechos de uso por activos en arrendamiento	270	285	-15
Activos financieros no corrientes	44	42	2
Activos por superávit de pensiones	343	12	332
Impuestos diferidos	0	0	0
Derivados financieros	421	656	-235
Otros activos no corrientes	0	0	0
Activos corrientes	3.144	4.572	-1.427
Clientes y cuentas a cobrar	186	462	-276
Derivados financieros	24	146	-122
Tesorería y equivalentes	2.920	3949	-1.029
Otros activos corrientes	13	14	-1
TOTAL ACTIVO	19.517	21.395	-1.877

HAH (100%) Millones de GBP	2021.12	2020.12	Var.
Patrimonio neto	-2.914	-1.586	-1.328
Pasivos no corrientes	21.057	20.637	420
Provisiones para pensiones	30	31	-1
Deuda financiera	18.031	18.461	-430
Impuestos diferidos	434	652	-218
Derivados financieros	2.226	1.134	1.092
Otros pasivos no corrientes	337	359	-22
Pasivos corrientes	1.374	2.344	-970
Deuda financiera	1.000	1.921	-921
Deudas operaciones de tráfico	352	386	-35
Derivados financieros	19	21	-2
Otros pasivos corrientes	4	16	-12
TOTAL PASIVO	19.517	21.395	-1.877

Patrimonio Neto

Como se ha indicado anteriormente la inversión de esta sociedad ha quedado registrada a 0, al haber superado las pérdidas del ejercicio en la sociedad y al no existir compromisos de inyección de fondos adicionales (conforme a lo establecido en NIC 28).

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.

2021 (Millones de euros)	HAH (25%)
Saldo 31.12.20	205
Participación en el resultado	-238
Pensiones	23
Diferencias de cambio	5
Otros	5
Saldo 31.12.21 bajo NIC 28	0
Resultado no incorporado bajo NIC 28	-246
Otros impactos en patrimonio no incorporados bajo NIC 28	70
Saldo 31.12.21 sin NIC 28	-176

Deuda financiera

La deuda financiera de HAH (corto y largo plazo) se sitúa a 31 de diciembre de 2021 en 19.031 millones de libras, lo que supone una disminución de 1.351 millones de libras respecto al ejercicio anterior (20.382 millones de libras a 31 de diciembre de 2020). Esta variación se debe principalmente a los siguientes efectos:

- Se completó el plan de financiación de 1.600 millones de libras para 2021 a principios de octubre, con un retiro de 325 millones de dólares canadienses del bono de clase A a 12 años emitido a principios de año y una colocación privada de clase B de 50 millones de libras. Estas exitosas transacciones demuestran la continua confianza de los inversores en la fortaleza y resistencia del aeropuerto. La financiación adicional significa que pueden cubrir las obligaciones previstas hasta febrero de 2023, en el escenario de estrés extremo de ausencia de ingresos, o hasta bien entrado el año 2025 según la previsión de tráfico actual. Esto incluye los costes operativos previstos y las inversiones de capital, los costes del servicio de la deuda, los vencimientos de la deuda y los reembolsos. Esta posición de liquidez tiene en cuenta 2.625 millones de libras en recursos de efectivo, así como la deuda no dispuesta y la liquidez de Heathrow Finance plc a 31 de diciembre de 2021.
- Amortización y emisión de bonos por importe de -1.119 millones y 1.582 millones de libras, respectivamente, así como una variación neta de -1.526 millones de libras de deuda bancaria.
- Decremento de -351 millones de libras como consecuencia de ajustes de valor razonable y tipo de cambio de los bonos emitidos en divisa.
- Otros movimientos por 62 millones de libras (intereses devengados no pagados y comisiones, principalmente).

Derivados financieros a valor razonable

La cartera de derivados de HAH cuenta a 31 de diciembre de 2021 con unos notacionales totales de 18.634 millones de libras, entre los que se incluyen derivados de tipo de interés (IRS) por un notional de 7.500 millones de libras (cobertura de deuda a tipo variable), cross currency swaps (cobertura de bonos emitidos en moneda extranjera) por un notional de 5.427 millones de libras, y derivados indexados a la inflación (ILS) por un notional de 5.707 millones. Los derivados de inflación tienen por objeto convertir la deuda a tipo fijo a deuda variable a la inflación, con el objeto de servir de cobertura a las variaciones en el activo regulatorio (RAB) provocadas por variación de dicha inflación.

Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2021-2020

En la tabla adjunta se presenta la evolución de la cuenta de resultados de HAH en los ejercicios 2021 y 2020.

HAH (100%) Millones de GBP	2021	2020	Var.
Ingresos de explotación	1.214	1.175	39
Gastos de explotación	-858	-1.087	229
Resultado bruto de explotación	357	89	268
Dotaciones a la amortización	-828	-848	20
Resultado de explotación antes de deterioro y enajenaciones	-472	-759	288
Deterioros y enajenación de inmovilizado	0	0	0
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	-472	-759	288
Resultado financiero	-1.509	-855	-654
Resultado antes de impuestos	-1.981	-1.614	-367
Impuesto sobre beneficios	319	206	113
Resultado operaciones continuadas	-1.662	-1.408	-254
Resultado operaciones discontinuadas	0	0	0
Resultado neto	-1.662	-1.408	-254
25% Resultado asignable a Ferrovial (Mill. Euros)	-484	-396	-88
Resultado asignable a Ferrovial bajo NIC 28 (Mill. Euros)	-238	-396	158

En la nota 2.7 y en el Informe de Gestión se explican en detalle los diferentes componentes que explican los resultados de HAH, correspondiendo a Ferrovial, antes de la aplicación de la NIC 28, unas pérdidas por importe de -484 millones de euros.

3.5.2. Detalles de información relativa a 407 ETR

Al igual que en HAH, dado que en el momento en que se produjo la pérdida de control de la participación de Ferrovial en la 407 ETR fue revalorizada y se consideró la existencia implícita de un fondo de comercio, en cumplimiento de lo establecido en el p.40 y siguientes de la NIC 28, anualmente se realiza un análisis sobre la posible existencia de indicios de deterioro.

a. Análisis de deterioro

La evolución de este activo en el ejercicio 2021 ha sido positiva, con un crecimiento de ingresos del 13 % y del resultado bruto de explotación (EBITDA) del 16 %. En 2021, el tráfico de vehículos ha continuado impactado por el COVID-19 (ver nota 1.2), si bien la evolución ha sido positiva a medida que se iban levantando las restricciones y la situación mejoraba, a pesar de las nuevas variantes. El mes de diciembre de 2021 fue un +49,7% mejor que el de 2020, pero todavía lejos del año 2019 (-23,0%).

La valoración que realiza Ferrovial de esta concesión, que incluye los efectos estimados de la pandemia, presenta una holgura muy elevada frente al valor en libros. Se han realizado sensibilidades al crecimiento de ingresos y a la tasa de descuento, manteniéndose una amplia holgura.

Para calcular el valor recuperable de una sociedad concesionaria con una estructura financiera independiente y una duración limitada, se realiza una valoración descontando los flujos de caja para el accionista esperados hasta el final de la concesión, año 2098 en el caso de la 407 ETR. El Grupo cree que para reflejar el valor en uso deben utilizarse modelos que consideren toda la vida concesional al tratarse de un activo con fases muy diferenciadas de inversión y crecimiento, y existe visibilidad para utilizar un plan económico financiero específico durante la vida de la concesión.

Se ha estimado el Coste de los Recursos Propios (o coste del Equity) conforme al modelo CAPM. Para determinar la tasa de descuento se ha utilizado una tasa libre de riesgo que toma como referencia el bono a 30 años en Canadá, una beta que considera el nivel de apalancamiento y riesgo del activo y una prima de mercado del 6,0% (misma que en el ejercicio anterior). El resultado es una tasa de descuento (coste del equity o Ke) después de impuestos del 6,0% (7,4% antes de impuestos).

En base a la valoración y a las sensibilidades realizadas (principalmente crecimiento de ingresos y aumento de la tasa de descuento), no se han identificado indicios de deterioro.

b. Evolución Balance de Situación y Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2021-2020.

Estos datos corresponden al 100% de la compañía y están presentados en millones de dólares canadienses. Los tipos de cambio utilizados en 2021 son 1 EUR=1,43726 CAD (1,56087 en 2020) para saldos de balance y 1 EUR=1,47898 CAD (1,53765 en 2020) para pérdidas y ganancias.

Balance de Situación 2021-2020

407 ETR (100%) Mill. CAD	2021	2020	Var.
Activos no corrientes	4.574	4.598	-24
Inmov. en Proy. de infraestructuras	3.995	4.016	-20
Activos financieros no corrientes	522	580	-59
Impuestos diferidos	57	2	55
Activos corrientes	767	1054	-288
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	229	173	56
Tesorería y equivalentes	537	881	-344
Total Activo	5.341	5.652	-312
Patrimonio neto	-5.092	-4.703	-388
Pasivos no corrientes	9.918	10.154	-236
Deuda financiera	9.354	9.603	-249
Impuestos diferidos	564	551	12
Pasivos corrientes	514	201	313
Deuda financiera	427	124	302
Acreeedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	87	77	11
Total Pasivo	5.341	5.652	-312

Se describen a continuación las principales variaciones experimentadas en el balance de situación de la 407 ETR a 31 de diciembre de 2021, frente al ejercicio anterior:

Patrimonio neto

El patrimonio neto experimenta una reducción de 388 millones de dólares respecto al ejercicio anterior, correspondiendo a la incorporación del resultado positivo del ejercicio por 212 millones de dólares y a la reducción consecuencia del pago del dividendos a los accionistas por importe de 600 millones de dólares.

El 43,23% de los fondos propios de la participada no se corresponden 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.. De esta manera, para obtener el valor en libros consolidado de Ferrovial, es necesario incrementar el 43,23% de los fondos propios anteriormente presentados (-2.201 millones de dólares canadienses), en los importes de la mencionada revalorización y del fondo de comercio (2.579 y 1.319 millones de dólares canadienses, respectivamente) que supone un total de 1.697 millones de dólares canadienses, que convertidos al tipo de cambio de cierre (1 EUR = 1,43726 CAD) equivalen a los 1.181 millones de euros de participación.

Deuda financiera

El conjunto de deuda financiera (corto y largo plazo) aumenta con respecto a diciembre de 2020 en 54 millones de dólares, como consecuencia del incremento de la inflación que se ha producido en los instrumentos de deuda vinculados a la misma.

Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2021-2020

En la tabla adjunta se presenta la evolución de la cuenta de resultados de 407 ETR en los ejercicios de diciembre 2021 y diciembre 2020:

407 ETR (100%) Mill. CAD	2021	2020	Var.
Ingresos de explotación	1.023	909	115
Gastos de explotación	-164	-169	5
Resultado bruto de explotación	859	740	119
Dotaciones a la amortización	-102	-97	-5
Resultado de explotación	757	642	114
Resultado financiero	-465	-441	-24
Resultado antes de impuestos	291	201	90
Impuesto sobre beneficios	-79	-53	-26
Resultado neto	212	148	65
Resultado asignable a Ferrovial (Millones de CAD)	92	64	28
Ajuste amortización Intangible (Millones CAD)	-15	-13	-1
Resultado ajustado asignable a Ferrovial (43,23% Millones CAD)	77	51	26
Resultado ajustado asignable a Ferrovial (43,23% Millones EUR)	52	33	19

La principal variación en la cuenta de resultados se produce en la línea del Ingresos de Explotación (115 millones de dólares) como consecuencia de la evolución positiva del tráfico a lo largo del año a medida que se iban levantando las restricciones, a pesar de las nuevas variantes.

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 acaecida en la venta de 2010 y mencionada anteriormente.

De esta manera, al 43,23% del resultado local (92 millones de dólares), sería necesario deducirle -15 millones de dólares de amortización, de forma que el importe resultante de 77 millones de dólares, por el tipo de cambio medio (1 EUR = 1,47898 CAD), se obtendrían los 52 millones de euros asignables a Ferrovial en 2021 (ver Nota 2.7). A 2020 (1 EUR = 1,53765 CAD), se obtendrían los 33 millones de euros asignables a Ferrovial el año anterior (ver Nota 2.7).

3.5.3. Detalles de información relativa a AGS

Dentro del resto de activos consolidados por puesta en equivalencia destaca la participación en el 50% del capital 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, como se comenta en la nota 1.2, el volumen de pasajeros ha aumentado ligeramente (6%) respecto a 2020.

La integración de los resultados negativos derivados de estos impactos ha dejado reducido a cero el valor de la participación tanto a diciembre de 2020 como a diciembre de 2021. Aunque durante en el mes de junio y fruto del proceso de renegociación de deuda, Ferrovial ha incrementado su aportación en el capital de dicha compañía por importe de 17,5 millones de libras, dicho incremento ha sido íntegramente deteriorado de acuerdo con lo establecido en el párrafo 36 de NIC 28 (“Si la parte que corresponde a una entidad en las pérdidas de una asociada o un negocio conjunto iguala o excede a su participación en esa asociada o ese negocio conjunto, dejará de reconocer la parte que le pudiera corresponder en ulteriores pérdidas”).

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.

2021 (Millones de euros)	AGS (50%)
Saldo 31.12.20	0
Participación en el resultado	-20
Otros	20
Saldo 31.12.21 bajo NIC 28	0
Resultado no incorporado bajo NIC 28	-71
Otros impactos en patrimonio no incorporados bajo NIC 28	10
Saldo 31.12.21 sin NIC 28	-60

Adicionalmente, y tal y como se indica en la nota 3.6, la compañía tiene otorgados préstamos subordinados por parte de Ferrovial por un nominal de 123 millones de libras con vencimiento en Junio 2024, sin considerar la provisión por pérdidas esperadas, dotada de acuerdo a la NIIF9 por importe acumulado de 9,8 millones de libras. Los accionistas tenían el compromiso de conceder financiación adicional por un importe, cada uno, de 25 millones de libras, que fueron aportados en 2021 (ver punto iii. posterior).

Acuerdo de modificación y extensión del préstamo sindicado de AGS

El pasado 18 de junio 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. Las principales condiciones de dicho acuerdo son las siguientes:

- El importe del préstamo se reduce al importe dispuesto.
- Se retrasa el vencimiento hasta junio de 2024.
- Los accionistas se comprometen a realizar aportaciones de capital y préstamos en proporción a su porcentaje de participación (50%). En el caso de Ferrovial, estos compromisos implican para su 50% una inyección de capital de 17,5 millones de libras y un préstamo de accionistas del mismo importe. Como resultado, el valor total de los préstamos otorgados por Ferrovial alcanza los 123 millones de libras: 98 millones de libras iniciales, más los 17,5 millones de libras adicionales resultantes del proceso de la financiación, unido a los intereses devengados del periodo, que ascienden a 7 millones de libras (ver nota 8.1.1 sobre la recuperabilidad del mismo).

iv. AGS repaga con fecha 18 de junio el préstamo de 50 millones de libras (25 millones para Ferrovial) otorgado en noviembre de 2020 y dispuesto en el primer trimestre de 2021.

v. Un compromiso de inyección adicional de hasta 15 millones de libras (para cada accionista), para hacer frente al cumplimiento de ciertas condiciones de liquidez hasta el vencimiento del préstamo otorgado, que se producirá en 2024. Es importante indicar que este es el único compromiso de aportación adicional de capital por parte de Ferrovial.

vi. Se establece un requisito de liquidez mínima con carácter mensual.

vii. Se revisan los tipos de interés, que quedan referenciados a SONIA, más unos márgenes durante el periodo de extensión de la deuda.

viii. Se dispensa el cumplimiento de los covenants financieros a 30 junio 2021, 31 diciembre 2021 y 30 de Junio 2022.

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

3.5.4 integración de IRB

El pasado 29 de diciembre de 2021 Ferrovial completó la adquisición, a través de su filial holandesa 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 desembolsado en la operación ascendió a 369 millones de euros.

En la Nota 1.1.4. se pueden ver los estados financieros de IRB a Septiembre de 2021.

3.5.5. Otros desgloses relativos a sociedades asociadas

a) Movimiento de resto de asociadas

El desglose de las sociedades asociadas, con el detalle del porcentaje consolidado de las mismas y sus principales magnitudes, puede consultarse en el Anexo II.

El movimiento durante el ejercicio de la participación sobre estas sociedades ha sido el siguiente:

2020	RESTO
Saldo 31.12.20	317
Participación en el resultado (Nota 2.7)	28
Dividendos	-15
Diferencias de cambio	-2
Variación de perímetro	-45
Otros	-3
SALDO 31.12.21	280

Dentro de la participación en el resultado destaca la aportación de las joint ventures de autopistas portuguesas (28 millones de euros), y el resultado del contrato de mantenimiento y limpieza del aeropuerto de Doha (FMM Company, 4 millones de euros), minorado por la aportación de la actividad de movilidad (-6 millones de euros).

Los dividendos cobrados, por su parte, corresponden a Autopistas por 12 millones de euros (principalmente de Empresa de Mantenimiento y Explotación M-30, S.A., EuroScut Algarve, S.A., y A66 Benavente-Zamora), y de Aeropuertos, por 3 millones de euros, correspondientes a FMM Company.

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.

3.6. ACTIVOS FINANCIEROS NO CORRIENTES

Se detallan a continuación los movimientos al 31 de diciembre de 2021.

MOVIMIENTOS DURANTE 2021 (millones de euros)	PRÉSTAMOS A LARGO PLAZO EN SOCIEDADES ASOCIADAS	CAJA RESTRINGIDA DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA Y OTROS ACTIVOS FINANCIEROS	PARTICIPACIONES FINANCIERAS REGISTRADAS A VALOR RAZONABLE	RESTO CUENTAS A COBRAR A LARGO PLAZO	TOTAL
SALDO A 01/01/2020 (*)	164	654	15	25	857
Adiciones	63	17	24	14	117
Retiros	-3	-136	0	-12	-151
Traspasos y otros	0	0	0	0	0
Efecto tipo de cambio	4	45	2	6	56
Variaciones de perímetro	0	0	0	0	0
SALDO AL 31/12/2021	228	579	40	32	879

Nota: saldos presentados netos de provisiones

*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

- La partida “Préstamos a largo plazo en sociedades asociadas” recoge fundamentalmente los préstamos concedidos a AGS que se comentan en el apartador 3.6.1. por importe de 123 millones de libras (146 millones de euros), y otros créditos ordinarios a empresas asociadas por 93 millones de euros (64 millones de euros en 2020) cuya variación viene motivada por el crédito a Zero Bypass por parte de Cintra Slovakia.
- La partida “Caja restringida en proyectos de infraestructura y otros activos financieros” corresponde fundamentalmente a depósitos realizados en las sociedades concesionarias de autopistas, cuyo uso está limitado a determinados objetivos dentro del contrato concesional, bien pago de inversiones futuras, gastos operativos o servicio de la deuda. En concreto, la reducción neta por -75 millones de euros se corresponde principalmente a NTE Mobility Partners Segments 3 LLC por -64 millones de euros, cuya reducción se debe fundamentalmente a pagos de inversiones realizadas en el segmento 3C, y a LBJ Infrastructure Group por -27 millones de euros netos (en relación al pago de dividendos del proyecto por 360 millones de dólares, una vez cumplidos los plazos del contrato para proceder a su distribución).
- En la Nota relativa a Posición Neta de Tesorería se encuentran detallados los principales saldos y variaciones registradas en esta partida.

- La variación de la partida “participaciones financieras registradas a valor razonable” se produce principalmente por desembolsos de caja por valor de 18,5 millones de euros, y ajustes de valor razonable por 4,3 millones de euros. Dentro de los desembolsos de caja, cabe destacar la adquisición del 0,5% en el tramo institucional de la salida a bolsa de Liliium, en Estados Unidos, por 12,6 millones de euros. En cuanto a los ajustes de valor razonable, éstos se deben a la valoración positiva de fondos relacionados con sectores tecnológicos e innovación en los que ha invertido el Grupo (7,8 millones de euros), minorado por la valoración de Liliium (-3,5 millones de euros).
- Por último, la partida “Resto de cuenta a cobrar” comprende:
 - Otros créditos comerciales, fundamentalmente con diversas administraciones públicas en relación con contratos a largo plazo.
 - Inversiones en fondos de inversión por importe de 14 millones de euros, destacando 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. Se considera que el importe invertido va a ser objeto de recuperación, habiéndose reclasificado a largo plazo 14 millones de euros, que es la parte del fondo que se espera recuperar a un plazo mayor de un año. Asimismo en la partida otros activos financieros a corto plazo, se incluyen otros 6 millones de euros que se esperan recuperar en un plazo inferior a un año, siendo por lo tanto la inversión total pendiente de recuperación en dicho fondo de 20 millones de euros.
 - Depósitos y fianzas a largo plazo por importe de 5 millones de euros (15 millones de euros a diciembre de 2020).

3.6.1. Préstamo concedido a AGS

Como se ha indicado en la nota 3.5.3 Ferrovial tiene otorgados préstamos subordinados a la sociedad AGS por valor de 123 millones de libras (146 millones de euros), sin considerar la provisión dotada por pérdidas esperadas de acuerdo a la NIIF 9, por importe acumulado de 9,8 millones de libras (11,6 millones de euros). El otro accionista de la sociedad tiene otorgados préstamos en las mismas condiciones.

Dado el impacto que la crisis del COVID-19 está teniendo en la sociedad, 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 la deuda bancaria tras el acuerdo del contrato de préstamo mencionado:

- Evolución futura del activo: La sociedad 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 una recuperación progresiva del tráfico a medida que el proceso de vacunación empieza a ser efectivo. 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 libros de los importes actualmente invertidos.
- Liquidez: Los planes de contingencia aplicados durante 2020 y 2021 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.
- Situación de la deuda bancaria: Tras el acuerdo de modificación y extensión del préstamo otorgado por un sindicato de bancos, alcanzado el pasado 18 de junio, AGS dispondrá hasta junio de 2024 para su devolución.

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 1,5 millones de libras (2,4 millones de euros).

Se presenta a continuación a efectos informativos el movimiento de estas partidas para el ejercicio 2020:

MOVIMIENTOS DURANTE 2020 (millones de euros)	PRÉSTAMOS A LARGO PLAZO EN SOCIEDADES ASOCIADAS	CAJA RESTRINGIDA DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCT. Y OTROS ACTIVOS FINANCIEROS	RESTO CUENTAS A COBRAR A LARGO PLAZO	TOTAL
SALDO A 01/01/2019	170	970	106	1.246
Adiciones	16	1.614	12	1.642
Retiros	-11	-1868	-1	-1.880
Trasposos y otros	0	0	-76	-76
Efecto tipo de cambio	-11	-63	-1	-75
Reclas. Actividades Discontinuadas	0	0	0	0
SALDO AL 31/12/2020 (*)	164	654	40	857

*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

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

Se describen en esta Nota los activos por derecho de uso registrados en aplicación de la NIIF 16 Arrendamientos, y los pasivos asociados a los mismos.

En la nota 1.3.1. b) se detalla la política contable que afecta a los contratos de arrendamiento. La NIIF 16 afecta al grupo por aquellos contratos en los que actúa como arrendatario.

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

MOVIMIENTO DURANTE 2021 (Millones de euros)	TERRENOS	EDIFICIOS	VEHÍCULOS	INST. TÉCNICAS Y MAQUINARIA	EQUIP. OFICINA Y OTROS	TOTAL
SALDO AL 31/12/2020	5	52	63	14	3	137
Adiciones	9	34	24	13	3	83
Retiros	-1	-1	-2	-2	-0	-6
Trasposos y otros	0	0	0	0	0	0
Impacto amortización	-2	-19	-27	-14	-2	-63
Variaciones de perímetro	-0	-1	-0	-0	0	-1
Efecto tipo de cambio	0	1	4	1	0	6
SALDO AL 31/12/2021	12	67	62	12	1	156

El Grupo tiene principalmente contratos de arrendamiento de edificios, vehículos e instalaciones técnicas y maquinaria. Los edificios son los que aportan mayor valor a los activos por derecho de uso, que se corresponden principalmente con las oficinas de los diferentes negocios, cuya duración es a largo plazo.

La variación más significativa del epígrafe se corresponde con las adiciones producidas por un total de 83 millones de euros, de las que 38 millones de euros están asociados a contratos de arrendamientos de la división de Construcción (fundamentalmente en Webber, Reino Unido y España).

Como contrapartida a los derechos de uso por 156 millones de euros, la deuda por arrendamientos asciende a 159 millones de euros, de los que 108 millones de euros se encuentra clasificados a largo plazo y 51 millones de euros a corto plazo.

A continuación, presentamos el movimiento del ejercicio 2021, en relación a la deuda por arrendamiento asociada a los contratos vivos:

	DEUDA POR ARRENDAMIENTO
SALDO AL 31/12/2020	161
Altas por nuevos contratos	81
Gastos financieros asociados	6
Bajas por pagos	-74
Impacto de tipo de cambio	6
Variaciones de perímetro y otros	-20
SALDO AL 31/12/2021	159
Pasivo por arrendamiento a largo plazo	108
Pasivo por arrendamiento a corto plazo	51

Los gastos financieros asociados a los contratos de arrendamiento ascienden a 31 de diciembre de 2021 a 6 millones de euros. Los pagos por arrendamiento del ejercicio, por su parte, han supuesto -74 millones de euros (ver nota 5.3).

Se presenta el desglose de la deuda por vencimientos futuros a 31 de diciembre 2021 en cada área de negocio:

¹	2022	2023	2024	2025	2026	2027 Y SIGUIENTES	TOTAL
Corporación	2	2	2	2	2	10	21
Construcción	37	22	12	6	3	10	90
Autopistas	1	1	0	0	0	0	2
Aeropuertos	0	0	0	0	0	1	2
Servicios	11	10	9	8	4	-4	38
Infraestructuras Energéticas y Movilidad	0	0	0	0	0	4	4
Waste Treatment	0	0	1	0	0	0	1
TOTAL DEUDA ARRENDAMIENTOS	51	35	25	17	10	21	159

El gasto por arrendamiento registrado en la cuenta de resultados a 31 de diciembre 2021 asciende a -228 millones de euros (221 millones de euros en 2020) y corresponde a los siguientes conceptos:

a. Gasto por contratos que aun cumpliendo la definición de arrendamiento de la NIIF 16, caen dentro de alguna de las excepciones a la aplicación de la norma. 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. Gasto por contratos que no están en el alcance de la NIIF16, fundamentalmente porque los activos en alquiler no se encuentran identificados individualizadamente y son fácilmente sustituibles por el proveedor de los mismos.

Dentro de este importe se encuentran detallados los pagos variables no incluidos en el valor del pasivo, los cuales ascienden a 1 millón de euros.

SECCIÓN 4: CAPITAL CIRCULANTE

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.

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.

Millones de euros	2020 (*)	Tipo Cambio	Cambios Perímetro	Otros	2021
Existencias	699	13	-357	50	405
Deudores y otras cuentas a cobrar a CP	1.367	10	-29	-31	1.317
Acreedores y otras cuentas a pagar CP	-3.115	-56	461	-83	-2.793
TOTAL	-1.049	-33	75	-64	-1.071

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

4.1. EXISTENCIAS

La composición del saldo de Existencias a 31 de diciembre de 2021 y 2020 es la siguiente:

Millones de euros	2020 (*)	Tipo Cambio	Cambios Perímetro	Otros	2021
Existencias comerciales	377	0	-357	22	42
Materias primas y otros aprovisionamientos	264	9	0	3	276
Costes de licitación y movilización	58	4	0	25	87
Existencias	699	13	-357	50	405

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

Respecto a las Existencias comerciales destaca el impacto por la salida de perímetro de la actividad inmobiliaria en Polonia (357 millones de euros). El saldo registrado en balance a 31 de diciembre de 2021 es de 42 millones de euros, correspondiendo principalmente a la actividad de Construcción (30 millones de euros).

En cuanto a Materias primas y otros aprovisionamientos por importe de 276 millones, corresponden principalmente a la división de Construcción, fundamentalmente a sus filiales en Estados Unidos, por importe de 139 millones de euros (140 millones en 2020) y a Budimex, por importe de 93 millones de euros (93 millones de euros en 2020).

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 el activo. Durante el ejercicio 2021 se han amortizado 15 millones de euros de los costes de licitación y 1 millón de euros de los costes de movilización.

4.2. DEUDORES Y OTRAS CUENTAS A COBRAR A CORTO PLAZO

Se presenta a continuación el detalle del epígrafe a 31 de diciembre de 2021 y 2020:

Millones de euros	2020 (*)	Tipo Cambio	Cambios Perímetro	Otros	2021
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	1.019	9	-25	42	1.045
Otras cuentas a cobrar	348	1	-4	-73	272
TOTAL DEUDORES	1.367	10	-29	-31	1.317

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

a) Clientes por ventas y prestación de servicios

La composición de los saldos de clientes a 31 de diciembre de 2021 y 2020 es como sigue:

Millones de euros	2020 (*)	Tipo Cambio	Cambios Perímetro	Otros	2021
Clientes	869	8	-25	-51	801
Provisiones clientes	-211	-1	0	2	-209
Clientes netos	659	7	-25	-49	592
Obra ejecutada pendiente de certificar neta	266	0	0	66	332
Retenciones por garantía	95	3	0	24	122
CLIENTES POR VENTAS Y PRESTACIONES DE SERVICIOS	1.019	9	-25	42	1.045

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

La variación del epígrafe "Otros" (42 millones de euros), se explica principalmente por el incremento de este epígrafe en Construcción (36 millones de euros), consecuencia de la evolución de la actividad.

Adicionalmente, comentar que los cambios de perímetro en el ejercicio corresponden al cambio en el método de consolidación de la Autopista I-66 (ver Nota 1.1.4) así como por la salida de perímetro de la actividad inmobiliaria en Polonia.

Por último, a 31 de diciembre de 2021 y a 31 de diciembre de 2020, 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:

	CONSTRUCCIÓN		RESTO Y AJUSTES		TOTAL	
Públicos	518	51 %	81	n.a.	598	57 %
Privados	309	30 %	13	n.a.	322	31 %
Grupo y Asociadas	191	19 %	-66	n.a.	125	12 %
TOTAL	1017	100 %	28	N.A.	1045	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, etc.).

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

(Millones de Euros)	2021	2020
Saldo inicial	211	225
Cargos a la cuenta de resultados:	-3	5
Dotaciones	6	13
Reversiones	-9	-8
Aplicaciones	-1	-21
Efecto tipo de cambio	1	-2
Traspasos y otros	1	4
SALDO FINAL	209	211

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5) para diciembre 2020.

La Dirección del Grupo considera que el importe en libros de las cuentas de deudores 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 2021 y 2020 es como sigue:

Millones de euros	2020 (*)	Tipo Cambio	Cambios Perímetro	Otros	2021
Anticipos entregados a proveedores	60	1	0	-12	50
Deudores varios	168	-1	-2	-82	82
Cuentas a cobrar proyectos infraestructuras	3	0	0	-1	2
Créditos con las Administraciones Públicas	117	0	-2	23	138
OTRAS CUENTAS A COBRAR	348	1	-4	-72	272

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

La variación en el epígrafe de Deudores varios respecto a diciembre 2020 se debe, principalmente, al cobro de la deuda que la Comunidad de Madrid tenía con Cintra por el contencioso administrativo de la Autopista M-203 (ver Nota 6.5.1.b), por importe de 73 millones de euros.

Finalmente, en el epígrafe "Créditos con Administradores Públicas" se incluyen los saldos a cobrar de las Administraciones Públicas por impuestos distintos a Impuestos sobre las Ganancias.

4.3. ACREEDORES Y OTRAS CUENTAS A PAGAR A CORTO PLAZO

Se presenta a continuación el detalle del epígrafe a 31 de diciembre de 2021 y 2020:

Millones de euros	2020 (*)	Tipo Cambio	Cambios Perímetro	Otros	2021
Acreeedores comerciales	1.445	31	0	59	1.535
Obra Certificada por Anticipado	821	22	-130	-21	692
Anticipos	529	0	-305	-31	193
Otras deudas no comerciales	320	3	-26	76	373
ACREEDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS A PAGAR	3.115	56	-461	83	2.793

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

a) Acreeedores comerciales

A continuación, se presenta el desglose del epígrafe de acreeedores comerciales a 31 de diciembre de 2021 y 2020:

Millones de euros	2020 (*)	Tipo Cambio	Cambios Perímetro	Otros	2021
Acreeedores comerciales	979	27	2	45	1.054
Acreeedores comerciales enviados a confirming	217	0	0	9	226
Retenciones realizadas a proveedores	249	3	-3	5	255
ACREEDORES COMERCIALES	1.445	31	0	59	1.535

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

La partida de Acreeedores Comerciales experimenta un incremento de 90 millones de euros respecto al saldo registrado a 31 de diciembre de 2020. Excluyendo el impacto por tipo de cambio y cambios de perímetro la variación de los acreeedores comerciales se incrementa 59 millones de euros, principalmente en la División de Construcción. Respecto a los acreeedores comerciales enviados a confirming, donde se registra los saldos pendientes de pago a proveedores que se realizan mediante contratos de confirming (ver Nota 1.3.3.3 sobre políticas contables), experimenta un incremento de 9 millones de euros respecto al saldo a 31 de diciembre de 2020.

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

b) Obligación de información en relación al pago de proveedores establecida en la disposición adicional tercera de la Ley 15/2010

En cumplimiento del deber de informar el periodo medio de pago a proveedores, establecido en el artículo 539 y la disposición adicional octava de la ley de Sociedades de Capital (conforme a la redacción dada por la disposición final segunda de la ley 31/2014 de reforma de la ley de Sociedades de Capital), la Sociedad informa que el periodo medio de pago a proveedores de todas las sociedades del Grupo domiciliadas en España (incluyendo las operaciones de las actividades discontinuadas) ha sido de 41 días.

Se muestra a continuación el detalle requerido por el artículo 6 de la Resolución de 29 de enero de 2016 del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, relativa a la información a facilitar sobre el periodo medio de pago a proveedores en los ejercicios 2021 y 2020:

(Días)	2021	2020
PERIODO MEDIO DE PAGO A PROVEEDORES	41	41
Ratio de operaciones pagadas	42	41
Ratio de operaciones pendientes de pago	36	37
IMPORTE (Euros)		
TOTAL PAGOS REALIZADOS	751.447.311	685.411.852
TOTAL PAGOS PENDIENTES	20.385.897	21.572.506

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

Respecto al periodo medio de pago a proveedores de las actividades discontinuadas el desglose es el siguiente:

(Días)	2021	2020
PERIODO MEDIO DE PAGO A PROVEEDORES ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	55	53
Ratio de operaciones pagadas	54	52
Ratio de operaciones pendientes de pago	74	72
IMPORTE (Euros)		
TOTAL PAGOS REALIZADOS	327.929.700	597.633.850
TOTAL PAGOS PENDIENTES	15.764.616	29.372.206

c) Obra certificada por anticipado y anticipos de clientes

Se recogen en este epígrafe:

- El importe de obra certificada por anticipado (ver definición en las notas 4.4 y 1.2.3.4) ha experimentado una reducción de 129 millones de euros frente al saldo reconocido a diciembre de 2020, debido principalmente al impacto por el cambio de integración de la autopista I-66, que tras pasar a consolidar por integración Global, la obra certificada por adelantado detallada con empresas del Grupo es objeto de eliminación (ver Nota 1.1.4).
- El saldo de anticipos de clientes (ver definición en el apartado 4.4) se reduce -336 millones de euros frente a diciembre 2020, principalmente, por el impacto por la salida de perímetro de la actividad inmobiliaria en Polonia (-233 millones de euros) así como por el cambio de método de consolidación de la autopista I-66 (-72 millones de euros) anteriormente comentado. Excluyendo estos impactos así como el impacto por tipo de cambio, la variación sería de -31 millones de euros, originada principalmente por la devolución de anticipos en Budimex.

d) Otras deudas no comerciales

El detalle del epígrafe "Otras deudas no comerciales" es el siguiente:

Millones de euros	2020 (*)	Tipo Cambio	Cambios Perímetro	Otros	2021
Remuneraciones pendientes de pago	159	1	-1	2	161
Deudas con Hacienda Pública	118	7	0	18	143
Otros acreeedores	43	0	-24	50	69
OTRAS DEUDAS NO COMERCIALES	320	8	-25	70	373

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

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 1.2.3.4 relativa a la política de reconocimiento de ingresos en contratos (NIIF 15), en aquellos contratos en 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 comerciales 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 el pasivo del balance dentro del epígrafe acreedores comerciales (Nota 4.3.a).

En contrapartida a los anticipos, en algunos contratos el cliente retiene parte 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 el activo 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 en caja futuro, 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.

A continuación, se presenta un desglose de los importes reconocidos por estos conceptos a 31 de diciembre de 2021 y de 2020:

Millones de euros	2020 (*)	Tipo Cambio	Cambios Perímetro	Otros	2021
Obra ejecutada pendiente de certificar	266	0	0	66	332
Retenciones	93	3	0	24	119
Total activos de contratos con clientes	359	2	0	91	451
Obra Certificada por Anticipado	821	22	-130	-21	692
Anticipos	530	0	-305	-31	193
Total pasivos de contratos con clientes	1.350	22	-434	-52	885

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

El saldo a 31 de diciembre de 2021 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. En el saldo de 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, dado que los importes relativos a modificaciones y reclamaciones no son relevantes en el epígrafe de Obra Ejecutada Pendiente de Certificar, 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, calendario de certificaciones, etc.

Otros desgloses relativos a NIIF 15:

Ingresos relativos a contratos de clientes:

Del total de ingresos reconocidos durante el ejercicio (Nota 2.1 Ingresos de explotación) 6.678 millones de euros corresponde a los ingresos procedentes de contratos con clientes, lo que representa un 98,5% de la cifra de ventas reconocida.

(Millones de euros)	2021
Construcción	5.799
Autopistas	531
Aeropuertos	2
Resto segmentos	347
Ventas relacionadas con contratos con clientes	6.678

Respecto a los ingresos pendientes de reconocer relativos a obligaciones de desempeño no ejecutadas al cierre del ejercicio, dicha partida corresponde con lo que habitualmente se conoce como cartera (ver definición en el apartado de Medidas Alternativas de Rendimiento dentro del Informe de Gestión).

Dicha cifra se desglosa en la siguiente tabla, por área de negocio, e incluye una estimación sobre los años en los que está previsto que la misma se materialice en ingresos.

INGRESOS	2022	2023	2024	2025	2026 y siguientes	TOTAL
Construcción	5.351	3.491	1.711	719	944	12.216
Waste Treatment	58	69	68	72	720	987
Total	5.409	3.560	1.779	791	1664	13.204

El total de contratos en vigor es de 788 para las actividades de Construcción y 4 contratos para Tratamiento de residuos.

SECCIÓN 5: ESTRUCTURA DE CAPITAL Y FINANCIACIÓN

Las notas de esta sección describen la evolución de la estructura financiera de Ferrovial, analizando tanto la variación de su Patrimonio Neto (Nota 5.1), como su Deuda Neta Consolidada (Nota 5.2) - entendida como el saldo de tesorería y equivalentes neteado por el importe de la deuda financiera, bancaria y obligaciones - 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).

El Patrimonio Neto (Nota 5.1) atribuido a los accionistas aumenta respecto al ejercicio anterior debido, fundamentalmente, a los resultados del ejercicio minorados por remuneración al accionista,

PATRIMONIO ATRIBUIDO A LOS ACCIONISTAS

(Millones de euros)

SALDO FINAL 31/12/2020 (*)	3.150
Resultado neto	1.197
Ingresos y gastos reconocidos directamente en Patrimonio	196
Importes transferidos a la Cuenta de Resultados	1
Remuneración accionista	-463
Sist. retributivos vinculados a la acción	-22
Otros	-11
Saldo final 31/12/2021	4.048

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

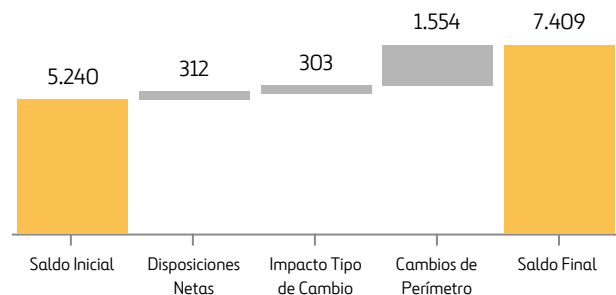
La caja neta consolidada (Nota 5.2) de Ferrovial ex proyectos, incluyendo las actividades discontinuadas, se sitúa en 2.182 millones de euros frente a 1.991 millones de euros en 2020.

La mejora en el ejercicio se explica por la evolución del flujo de caja (Nota 5.3), que sí incluye los movimientos de las actividades discontinuadas. En dicha evolución destaca el positivo flujo de actividad antes de impuestos de 1.116 millones de euros, principalmente por las desinversiones del ejercicio (1.621 millones de euros), el cobro de dividendos de proyectos por 550 millones de euros, compensado por las inversiones en el ejercicio 1.112 millones de euros.

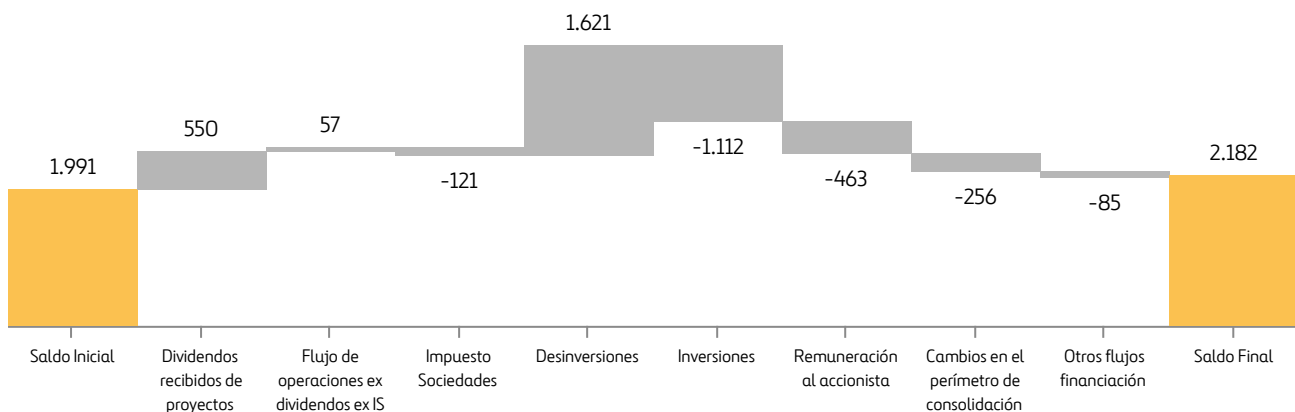
Esta situación de caja neta positiva sigue permitiendo conservar una holgura importante respecto al objetivo de mantener un grado de rating investment grade, donde la compañía considera una métrica relevante el ratio Deuda Neta (deuda bruta menos caja) ex proyectos sobre resultado bruto de explotación más dividendos procedentes de proyectos no superior a 2 veces. El rating actual de Ferrovial se mantiene en BBB.

Con respecto a la deuda bruta de proyectos, la variación frente al año anterior (7.409 millones en diciembre 2021 frente a 5.240 millones en diciembre 2020), se debe principalmente al impacto cambios de perímetro por el cambio en el método de consolidación de la autopista I-66 por importe de 1.554 millones de euros así como por el tipo de cambio 303 millones de euros.

Variación Deuda Bruta Proyectos



Evolución Deuda Neta Consolidada Ex proyectos



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 2021 y que explican las variaciones del mismo entre diciembre 2021 y diciembre 2020:

	Atribuido a los Accionistas	Atribuido a Socios Externos	Total Patrimonio Neto
Patrimonio Neto a 31.12.2020 (*)	3.150	640	3.790
Patrimonio Neto a 01.01.2021	3.150	640	3.790
Resultado consolidado del ejercicio	1.197	138	1.335
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	67	-17	50
Impacto en reservas de planes de prestación definida(**)	23	0	23
Diferencias de conversión	106	1	107
Ingresos y gastos reconocidos directamente en patrimonio	196	-16	180
Importes transferidos a la Cuenta de Resultados	1	0	1
TOTAL INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS	1.394	122	1.516
Acuerdo dividendo flexible/Otros dividendos	-29	-270	-299
Operaciones de autocartera	-434	0	-434
REMUNERACIÓN AL ACCIONISTA	-463	-270	-733
Ampliaciones y reducciones de capital	0	28	28
Sist. retributivos vinculados a la acción	-22	0	-22
Bono Híbrido	-7	0	-7
Variaciones de perímetro	0	1.270	1.270
Otros movimientos	-4	1	-3
OTRAS TRANSACCIONES	-33	1.299	1.266
Patrimonio Neto a 31.12.2021	4.048	1.791	5.839

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

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

A continuación, se detallan los principales movimientos en fondos propios durante el ejercicio 2021, cuya evolución ha supuesto un aumento de 898 millones de euros en el patrimonio atribuible a los accionistas.

Resultado consolidado del ejercicio de 1.197 millones de euros para la sociedad dominante.

Los ingresos y gastos reconocidos directamente en 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 y cuyo impacto positivo ha sido de 67 millones de euros, de los que 34 millones corresponden a las sociedades por integración global, 31 millones a las de puesta en equivalencia y 3 millones a las sociedades mantenidas para la venta y de operaciones discontinuadas.
- Planes de prestación definida: Recoge el impacto en el patrimonio neto de las pérdidas y ganancias actuariales que surgen de ajustes y cambios en las hipótesis de los planes de prestación definida que tiene el Grupo constituidos (23 millones de euros netos de impuestos para la sociedad dominante), fundamentalmente en HAH, por las variaciones producidas en el año hasta dejar la participación a cero.

- Diferencias de conversión: Las divisas en las que Ferrovial mantiene una mayor exposición en términos de patrimonio neto (dólar canadiense, dólar estadounidense y libra esterlina principalmente), tal y como se detalla en la Nota 5.4, han generado unas diferencias de conversión de 106 millones de euros para la sociedad dominante, principalmente en dólar canadiense (93 millones de euros), dólar americano (8 millones de euros), libra esterlina (16 millones de euros) y peso chileno (-10 millones de euros). Estas diferencias de conversión se presentan neteadas del efecto de los instrumentos de cobertura de tipo de cambio contratados por el Grupo (ver Nota 5.5).

Importes transferidos a la Cuenta de Resultados:

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 utilizados a efectos de cobertura correspondientes a las siguientes operaciones de desinversión y adquisiciones, tal y como se menciona en la Nota 1.1.4: los derivados de coberturas de la deuda relacionados con la Concesionaria de Prisiones Figueras (12 millones de euros netos de impuestos), con el negocio de servicios de Medio Ambiente de España y Portugal (3 millones de euros netos de impuestos) y con la autopista Norte Litoral (2 millones de euros netos de impuestos), que se compensan con las diferencias de conversión llevadas a resultados como consecuencia de la toma de control de la autopista I-66, que pasa a integrarse por global, por importe de - 16 millones de euros.

Remuneración al accionista:

- Dividendo Flexible: La Junta General Ordinaria de Accionistas de Ferrovial, S.A. celebrada el 9 de abril de 2021 aprobó, por octavo año consecutivo, un sistema de retribución flexible a los accionistas, por el cual estos pueden, a libre elección, optar por recibir acciones liberadas de nueva emisión de la Sociedad, mediante la suscripción de una ampliación de capital con cargo a reservas, o por recibir un importe en efectivo mediante la transmisión a la Sociedad (si no lo hubiesen hecho en el mercado) de los derechos de asignación gratuita correspondientes a las acciones que posean. Fruto de dicho acuerdo, a lo largo del ejercicio 2021 se han ejecutado dos ampliaciones de capital con las siguientes características:
 - En mayo de 2021, se emitieron 5.615.714 nuevas acciones contra reservas por su valor nominal de 0,20 euros por acción, lo que supone un aumento de capital de 1,1 millones de euros (sin impacto en caja), y se compraron derechos de suscripción gratuita por importe de 12 millones de euros, lo que implica un pago por acción de 0,20 euros.
 - En noviembre de 2021, se emitieron 7.743.557 nuevas acciones contra reservas por su valor nominal de 0,20 euros por acción, lo que supone un aumento de capital de 1,5 millones de euros (sin impacto en caja), y se compraron derechos de suscripción gratuita por importe de 20 millones de euros, lo que implica un pago por acción de 0,31 euros.
- El impacto en el flujo de caja por la remuneración al accionista en 2021 ha alcanzado los 463 millones de euros (Nota 5.3). La diferencia entre los 29 millones de euros de dividendo flexible y 434 millones de euros de adquisición de acciones propias que se desglosan en la tabla anterior y los 31 millones de euros de dividendo flexible y 432 millones de euros de adquisición de acciones propias que se desglosan en el Estado de Flujos de Caja (Nota 5.3), viene motivada por la emisión de nuevas acciones contra reservas comentada anteriormente, por importe de 2,5 millones de euros.

Sistemas retributivos vinculados a la acción:

Durante el ejercicio 2021 se han adquirido un total de 345.000 acciones, correspondientes a un 0,047% 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 coste total de la adquisición de dichas acciones fue de 7,3 millones de euros y el resultado total registrado por estos sistemas retributivos en el patrimonio de la sociedad asciende a -22 millones de euros, derivado principalmente de la reversión parcial de la provisión dotada en ejercicios anteriores, ya que tanto en el plan que venció en 2021 como el que vence en 2022, el grado de cumplimiento de las condiciones que dan derecho a la percepción de la retribución ha sido inferior al que inicialmente se había considerado.

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 que puede significar el ejercicio de estos sistemas de retribución. Estos instrumentos suponen un impacto en el resultado financiero por valor razonable de 14 millones de euros.

Bono Híbrido subordinado:

El movimiento del año recoge los costes asociados a este instrumento de patrimonio, descrito en la Nota 5.1.2 d) posterior, que suponen un impacto negativo de -7 millones de euros en el ejercicio 2021.

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

A 31 de diciembre de 2021 el capital social asciende a 146.720.496,20 euros y se encuentra totalmente suscrito y desembolsado. Está integrado por 733.602.481 acciones ordinarias, de una única clase y con un valor nominal de veinte céntimos de euro (0,20€) 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
Apertura	732.902.376	146.580.475
Dividendo flexible	13.359.271	2.671.854
Reducción de capital	-12.659.166	-2.531.833
ACCIONES FINAL	733.602.481	146.720.496

A 31 de diciembre de 2021, la única sociedad que ostenta una participación superior al 10% es Rijn Capital BV, con el 20,248 %, sociedad controlada por el Presidente del Consejo de Administración de la compañía, D. Rafael del Pino y Calvo Sotelo.

Las acciones de la Sociedad Dominante están admitidas a negociación en el Mercado Continuo (SIBE) y en las bolsas españolas, gozando todas ellas de iguales derechos políticos y económicos.

b) Prima de emisión y prima de fusión

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. (actualmente Ferrovial, S.A.) en 2009, asciende a 31 de diciembre de 2021 a 218 millones de euros. Ambas partidas tienen la consideración de reservas de libre disposición.

c) Acciones propias

A 31 de diciembre de 2020 el número de acciones en autocartera ascendía a 634.034 acciones. A lo largo del ejercicio 2021 se han producido las siguientes variaciones:

OPERACIÓN REALIZADA/ OBJETIVO	Nº ACCIONES COMPRADAS	Nº ACCIONES APLICADAS AL OBJETIVO	TOTAL Nº ACCIONES
Saldo a 31.12.2020			634.034
Reducción de capital	16.990.379	-12.659.166	4.331.213
Sistemas retributivos	345.000	-371.702	-26.702
Acciones recibidas dividendo flexible	133.473	0	133.473
Saldo a 31.12.2021			5.072.018

La Junta General de Accionistas de Ferrovial S.A celebrada el 9 de abril de 2021 aprobó un Programa de Recompra de acciones propias por importe máximo de 320 millones de euros y cuyo objeto era la posterior reducción de capital mediante su amortización. A lo largo del ejercicio 2021 se han adquirido 16.990.379 acciones propias a un precio medio de 25,39 euros por acción, representando un desembolso total de 434 millones de euros. Posteriormente se ha acordado una reducción de capital de 12.659.166 acciones, lo que implica una disminución de la cifra de capital social por valor de 3 millones de euros y un impacto de -432 millones de euros registrado contra reservas de libre disposición (prima de fusión), correspondiente a la diferencia entre el valor nominal y el coste de adquisición de las acciones amortizadas.

La autocartera en poder de la sociedad a 31 de diciembre de 2021 (5.072.018 acciones) tiene un valor de mercado de 140 millones de euros.

d) Otros instrumentos de patrimonio

El Grupo, a través de su filial Ferrovial Netherlands BV y con garantía de Ferrovial, S.A., realizó en el ejercicio 2017 una emisión de bonos perpetuos subordinados por un importe nominal de 500 millones de euros y un cupón anual del 2,124% hasta la primera fecha de recálculo (mayo 2023). Tras esta primera fecha de recálculo, el cupón será modificado a un tipo equivalente al de sumar un 2,127% al tipo swap a 5 años de ese momento. El mismo cálculo se realizará nuevamente cada 5 años hasta 2043, año a partir del cual el tipo swap a 5 años de ese momento se incrementará en un 2,877%.

Dichos bonos son amortizables por primera vez a opción del emisor en 5 años y medio (2023) desde la fecha de emisión (desde el 14 de febrero de 2023 hasta el 14 de mayo 2023 incluidos) y, posteriormente, en cada fecha de pago de cupón. Asimismo, Ferrovial tiene también la facultad de diferir en el tiempo el pago de los cupones, no siendo exigibles por los titulares.

Tal y como se menciona en la Nota 1.2.3.3, cuando es el emisor el que tiene el derecho a decidir tanto el repago del principal como la posibilidad de diferir el pago de los cupones del bono, el instrumento se clasifica como patrimonio neto.

Así, estos bonos perpetuos subordinados se registran en el epígrafe de "Otros instrumentos de patrimonio". Los costes asociados a la emisión del mismo, así como el interés devengado y pago del cupón, se registran dentro del apartado de Reservas, con un tratamiento similar al de los dividendos, y alcanzan a cierre de 2021 la cifra acumulada de -35 millones de euros (-7 millones de euros devengados en el presente ejercicio).

Independientemente de que desde un punto de vista contable este tipo de instrumento se trate como fondos propios, el criterio seguido por las agencias de rating a efectos de analizar el nivel de endeudamiento del Grupo, es el de considerar la emisión del bono híbrido total o parcialmente como deuda y/o parcialmente equity, según las metodologías actuales aplicadas por cada una de estas agencias.

e) Ajustes por cambio de valor

En el epígrafe denominado “ajustes por cambio de valor” del Estado Consolidado de Cambios en el Patrimonio Neto, cuyo saldo a 31 de diciembre de 2021 es de -1.299 millones de euros, se incluye el importe acumulado en reservas de los ajustes por diferencias de conversión (-519 millones de euros), planes de pensiones (-455 millones de euros) y valoración de derivados (-325 millones de euros).

En relación con lo exigido en la NIC 1 relativa al desglose de “ingresos y gastos reconocidos directamente en patrimonio”, es importante destacar que el único epígrafe que conforme a la normativa contable no puede ser objeto de transferencia a futuro a la cuenta de pérdidas y ganancias es el relativo a planes de pensiones.

f) Resultados acumulados y otras reservas

Dentro de este epígrafe se incluyen resultados acumulados de ejercicios anteriores y otras reservas por un importe total de 4.599 millones de euros (3.359 millones en 2020). Dentro de estas, se encuentran las reservas no distribuibles de la sociedad dominante, correspondientes principalmente a la Reserva Legal por importe de 30 millones de euros.

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.

g) Propuesta de aplicación de resultados del ejercicio 2021

La Sociedad ha obtenido un resultado del ejercicio de -31.614.831,01 euros.

El Consejo de Administración propondrá a la Junta General Ordinaria de Accionistas de la Sociedad que se convoque oportunamente, la siguiente aplicación de resultado de FERROVIAL, S.A., sociedad individual:

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%):

2021 (Millones de euros)	ACTIVO	PASIVO	FFPP	PNT	RESULTADO NETO
Autopista Terrasa Manresa	829	209	620	14	-45
LBJ Infrastructure Group	2.087	2.236	-149	-1.757	-2
NTE Mobility Partners	1.643	1.614	29	-1.075	42
NTE Mobility Partners Segments 3 LLC	2.104	1.681	424	-928	23
I-77 Mobility Partners LLC	704	503	201	-231	1
I-66 Mobility Partners LLC	4.321	1.414	2.907	-1.511	16
Budimex	1.557	1.212	344	561	108

Se presentan a continuación los principales movimientos del epígrafe de Patrimonio Neto atribuible a intereses minoritarios durante el ejercicio 2021.

Sociedad	Saldo 31.12.2020 (*)	Resultado	Derivados	Dif. conversión	Dividendos	Ampl. Capital	Otros	Saldo 31.12.2021
Autopista Terrasa Manresa	192	-14	-19	0	-12	0	0	147
LBJ Infrastructure Group	73	-2	0	0	-139	0	0	-68
NTE Mobility Partners	17	25	0	1	-31	0	-1	11
NTE Mobility Partners Segments 3 LLC	163	20	0	13	0	0	0	196
I-77 Mobility Partners LLC	65	1	0	5	0	0	-1	70
I-66 Mobility Partners LLC	0	0	0	-14	0	18	1.284	1.288
FAM Construction LLC (I-66)	-48	-7	0	-4	0	0	0	-59
Budimex	183	109	0	-1	-88	0	-1	202
Servicios Medio Ambiente	10	3	0	0	0	0	-13	0
Otros	-15	3	2	1	0	10	3	4
TOTAL	640	138	-17	1	-270	28	1.271	1.791

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

2021

Resultado de FERROVIAL, S.A., sociedad individual (euros)	-31.614.831,01
Aplicación (euros):	
A Resultados Negativos de Ejercicios Anteriores	-31.614.831,01

La Reserva Legal se encuentra totalmente constituida.

h) Sociedades ajenas al Grupo con participaciones significativas en filiales

A 31 de diciembre de 2021, 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:

FILIAL DEL GRUPO FERROVIAL	% AJENO	ACCIONISTA AJENO
AUTOPISTAS		
Autopista Terrasa-Manresa, S.A.	23,72 %	Acesa (Autopista Concesionaria Española, S.A.)
LBJ Infrastructure Group Holding LLC	28,3272%-17,0689%	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	28,8399%-17,4949%	NTE Segments 3 Blocker, Inc. (APG) - Meridiam Infrastructure NTE 3A/3B LLC
I-77 Mobility Partners, LLC	17,45%-17,45%	Aberdeen Infr. Invest./John Laing I-77 Holco Corp.
I-66 Mobility Partners, LLC	29,746%-14,55 %	Meridiam Infrastructure 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

En el epígrafe “ampliaciones de capital” se recoge el impacto del aumento de fondos atribuibles a los socios externos de la autopista I-66 Mobility Partners LLC y de D4R7 Construction S.R.O. por importe de 18 y 10 millones de euros, respectivamente.

En el epígrafe “Otros movimientos”, se registra principalmente un impacto de 1.284 millones de euros asociado a la integración por consolidación global de la autopista I-66 (ver Nota 1.1.4), dado que al valorar a valor razonable todos los activos y pasivos de la sociedad tras la toma de control, el patrimonio de los accionistas minoritarios también se registra a valor razonable.

5.2. DEUDA NETA CONSOLIDADA

Con el objeto de mostrar un análisis de la situación de endeudamiento neto del Grupo, se presenta en el siguiente cuadro un desglose de la Posición Neta de Tesorería, separando las sociedades proyecto y el resto de sociedades. Por Posición Neta de Tesorería se entiende el saldo de las partidas incluidas en tesorería y equivalentes, junto con la caja restringida clasificada a largo plazo de los proyectos de infraestructuras y otros activos financieros a corto plazo, minorado por el importe de las deudas financieras (deuda bancaria y obligaciones) tanto a corto como a largo plazo.

Adicionalmente, se incluye dentro la cifra de Posición Neta de Tesorería, derivados Forwards por importe de -22 millones de euros que cubren la caja del Grupo nominada en dólares australianos y dólares canadienses, así como derivados Cross Currency Swaps que están asociados a la deuda y a la caja nominada en dólares con un valor de -9 millones de euros. Esta asignación se realiza debido a que dichos derivados están completamente ligados a la mencionada deuda/caja y netean el impacto de tipo de cambio de la misma.

Act. Continuas y discontinuas (Millones de euros)	31/12/2021							
	Deuda bancaria /Bonos	Cross Currency Swaps	Tesorería y equivalentes	Forwards	Caja restringida largo plazo	Posición Neta Externa	Intragruppo	Total
Sociedades Ex Proyectos	-3.202	-9	5.452	-22	0	2.219	-37	2.182
Sociedades Proyectos	-7.463	0	214	0	579	-6.671	37	-6.633
Posición Neta de Tesorería Total	-10.665	-9	5.666	-22	579	-4.451	0	-4.451

Act. Continuas y discontinuas (Millones de euros)	31/12/2020							
	Deuda bancaria /Bonos	Cross Currency Swaps	Tesorería y equivalentes	Forwards	Caja restringida largo plazo	Posición Neta Externa	Intragruppo	Total
Sociedades Ex Proyectos	-4.598	-2	6.614	14	3	2.030	-39	1.991
Sociedades Proyectos	-5.445	0	224	0	650	-4.571	39	-4.532
Posición Neta de Tesorería Total	-10.043	-2	6.837	14	654	-2.541	0	-2.541

La Posición Neta de Tesorería ex-proyectos de infraestructuras incluyendo las actividades discontinuadas alcanza, a diciembre de 2021, 2.182 millones de euros frente a 1.991 millones de euros a diciembre 2020, lo que implica una variación de 191 millones de euros. La Posición Neta de Tesorería de los proyectos de infraestructuras incluyendo las actividades discontinuadas varía en -2.102 millones de euros, pasando de -4.532 millones de euros en diciembre 2020 a -6.633 millones de euros a diciembre de 2021, variación motivada principalmente por el cambio en el método de consolidación de la autopista I-66 tras la toma de control de la sociedad (ver Nota 1.1.4) pasando a consolidar por integración global e integrándose por tanto el 100% de la Posición Neta de Tesorería de la compañía por importe de 1.511 millones de euros a diciembre 2021. El análisis de dicha posición, tanto para actividades continuadas como discontinuadas, se presenta con más detalle en la Nota 5.3 de Flujo de Caja y en el Informe de Gestión que ha sido formulado conjuntamente con las presentes Cuentas Anuales Consolidadas.

Act. Continuas (Millones de euros)	31/12/2021							
	Deuda bancaria /Bonos	Cross Currency Swaps	Tesorería y equivalentes	Forwards	Caja restringida largo plazo	Posición Neta Externa	Intragruppo	Total
Sociedades Ex Proyectos	-3.178	-9	5.319	-22	0	2.111	-37	2.074
Sociedades Proyectos	-7.409	0	207	0	579	-6.623	37	-6.586
Posición Neta de Tesorería Total	-10.587	-9	5.526	-22	579	-4.512	0	-4.512

Act. Continuas (Millones de euros)	31/12/2020							
	Deuda bancaria /Bonos	Cross Currency Swaps	Tesorería y equivalentes	Forwards	Caja restringida largo plazo	Posición Neta Externa	Intragruppo	Total
Sociedades Ex Proyectos	-4.522	-2	6.378	14	3	1.871	-39	1.832
Sociedades Proyectos	-5.240	0	148	0	650	-4.442	39	-4.402
Posición Neta de Tesorería Total	-9.762	-2	6.526	14	654	-2.571	0	-2.571

Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5) de diciembre 2020.

Act. Continuas (Millones de euros)	Variación							
	Deuda bancaria /Bonos	Cross Currency Swaps	Tesorería y equivalentes	Forwards	Caja restringida largo plazo	Posición Neta Externa	Intragruppo	Total
Sociedades Ex Proyectos	1.344	-6	-1.059	-36	-3	240	2	242
Sociedades Proyectos	-2.169	0	59	0	-72	-2.181	-2	-2.183
Posición Neta de Tesorería Total	-825	-6	-999	-36	-75	-1.941	0	-1.941

Adicionalmente se incluye el detalle de las actividades discontinuadas para ambos periodos,

Act. Discontinuadas (Millones de euros)	31.12.2021			31.12.2020			Var
	Deuda bancaria a/ Bonos	Tesorería y equivalentes	Posición Neta Externa	Deuda bancaria a/ Bonos	Tesorería y equivalentes	Posición Neta Externa	
Sociedades Ex Proyectos	-24	132	108	-76	236	160	-51
Sociedades Proyectos	-54	7	-47	-205	76	-129	82
Posición Neta de Tesorería Total	-78	139	61	-281	311	30	31

5.2.1. Proyectos de infraestructuras

a) Tesorería y equivalentes y caja restringida

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

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. En todo caso, 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.

Los saldos a corto plazo se incluyen en el balance dentro de la partida de tesorería y equivalentes, cuyo saldo asciende a 47 millones de euros (33 millones de euros a 31 de diciembre 2020), mientras que los saldos a largo plazo se incluyen dentro de la partida de Activos Financieros por 579 millones de euros (650 millones de euros a 31 de diciembre de 2020). Por tanto, la caja restringida existente a 31 de diciembre de 2021 tanto a corto como a largo plazo asciende a 625 millones de euros, correspondiente a las Autopistas NTE Segmento 3, LBJ, I-77 y NTE por importe de 511, 25, 25, 5 millones de euros respectivamente, y otras concesiones en Europa por importe de 47 millones de euros, destacando las plantas de tratamiento en Reino Unido, la Autovía de Aragón y otras autopistas europeas por importe de 21, 16 y 10 millones de euros respectivamente. La variación frente a diciembre 2020 por importe de -58 millones de euros se debe a:

- Disminución neta de la misma por -104 millones de euros (excluyendo el impacto de tipo de cambio), fundamentalmente en las Autopistas NTE Segmento 3 (-104 millones de euros) y LBJ (-29 millones de euros), debido principalmente al pago de las obras de NTE segmento 3.
- El impacto del tipo de cambio asciende a 46 millones de euros, originado principalmente por la variación del dólar americano (ver Nota 1.3).

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) Deuda de 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 por proyectos, la separación entre bonos y deuda bancaria, corto y largo plazo y las variaciones en el ejercicio.

(Millones de euros)	31.12.2021			Variación 21/20		
	Bonos	Deuda bancaria	Total	Bonos	Deuda bancaria	Total
Largo plazo	3.890	3.472	7.362	1.461	709	2.170
Autopistas Americanas	3.890	2.237	6.128	1.461	660	2.121
Autopistas Españolas	0	632	632	0	-10	-10
Autopistas Portuguesas	0	277	277	0	-13	-13
Resto de Concesiones	0	45	45	0	-15	-15
Aeropuertos	0	0	0	0	-52	-52
Construcción	0	93	93	0	6	6
Infra. Energética y movilidad	0	131	131	0	131	131
Waste Treatment	0	56	56	0	3	3
Corto plazo	1	46	47	-4	3	-1
Autopistas Americanas	1	0	1	-4	0	-4
Autopistas Españolas	0	11	11	0	5	5
Autopistas Portuguesas	0	14	14	0	2	2
Resto de Concesiones	0	15	15	0	-4	-4
Infra. Energética y movilidad	0	2	2	0	2	2
Construcción	0	3	3	0	0	0
Aeropuertos	0	0	0	0	-2	-2
Waste Treatment	0	1	1	0	0	0
TOTAL	3.892	3.517	7.409	1.457	712	2.169

(Millones de euros)	31.12.2020		
	Bonos	Deuda bancaria	Total
Largo plazo	2.429	2.763	5.192
Autopistas Americanas	2.429	1.577	4.006
Autopistas Españolas	0	642	642
Autopistas Portuguesas	0	290	290
Resto de Concesiones	0	60	60
Aeropuertos	0	52	52
Construcción	0	87	87
Waste Treatment	0	54	54
Corto plazo	5	43	48
Autopistas Americanas	5	0	5
Autopistas Españolas	0	5	5
Resto de Concesiones	0	20	20
Aeropuertos	0	2	2
TOTAL	2.434	2.806	5.240

A continuación, se muestra la variación de la de deuda bruta de Proyectos de Infraestructura, desglosando la variación de endeudamiento con contrapartida en flujo de caja, impacto por tipo de cambio y cambios 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.2020	Aumento/ disminución con impacto en Flujo de Caja	Impacto por tipo de cambio	Impacto por cambios de perímetro y Otros	Intereses capitalizados/ devengados	Dic.2021
Posición Deuda Bruta Proyectos	5.240	311	303	1.554	1	7.409

La deuda de proyectos de infraestructura aumenta en 2.169 millones de euros con respecto a diciembre de 2020, variación que se produce fundamentalmente por las siguientes razones:

- Impacto por cambios de perímetro por la integración del 100% de la Posición Neta de Tesorería de la Autopista I-66 tras el cambio en el método de consolidación tras la toma de control de la sociedad, con un impacto en la deuda de 1.554 millones de euros (ver Nota 1.1.4). Dicho importe corresponde al valor razonable de la deuda en el momento de la toma de control.
- Impacto por tipo de cambio de 303 millones de euros, principalmente por la depreciación del euro frente al dólar americano.
- Aumento de la deuda ya formalizada a cierre del ejercicio 2020, así como capitalización y devengo de intereses por un neto de 311 millones de euros. Este incremento corresponde principalmente a los proyectos en Estados Unidos:
 - LBJ (257 millones de euros), principalmente por la emisión de bonos por importe de 609 millones de dólares, compensado por el repago de 301 millones de dólares de parte del préstamo TIFIA. Esta estructura de deuda se comenta posteriormente en esta nota.
 - NTE Mobility Partners Seg 3 LLC, NTE Mobility Partner, I-66 e I-77 (12 millones de euros), principalmente por la capitalización de intereses e intereses devengados no pagados.

Autopistas Americanas:

NTE Mobility Partners, LLC

La deuda está compuesta por bonos emitidos (Taxable Bonds) por 871,1 millones de USD a tipo fijo de 3,92% con vencimiento final en 2049 y por bonos PABs (Private Activity Bonds) emitidos por 331,8 millones de USD (total de 400 millones de USD incluyendo prima de emisión) a tipo fijo del 4,00% y 5,00% (tipo medio ponderado del 4,63%) con un perfil de repago desde el 2030 al 2039.

NTE Mobility Partners Seg 3 LLC

La deuda de los segmentos 3A-3B está estructurada con la emisión de 274 millones de USD en Private Activity Bonds (PABs), con vencimientos a 25 y 30 años (tipo fijo del 7,00% sobre 128 millones de USD y 6,75% sobre 146 millones USD) y un préstamo TIFIA de 531 millones de USD, cuyo importe dispuesto a 31 de diciembre de 2021 asciende a 641,6 millones de USD a un tipo fijo del 3,84% (531,0 millones de USD de principal y 110,6 millones de USD de intereses capitalizados), con vencimiento final en 2053.

La deuda del segmento 3C está estructurada a través de la emisión de 653,9 millones de USD (total de 750 millones de USD con prima) en Private Activity Bonds (PABs) 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 PABs (Private Activity Bonds) emitidos por 537,5 millones de USD (total de 615 millones de USD 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 USD a tipo fijo de 2,75% y vencimiento final en 2026 sobre 7 millones de USD; y tipo fijo de 3,80% con vencimiento final en 2057 sobre 608,5 millones de USD.

Además, cuenta con un préstamo TIFIA otorgado por el Gobierno federal de EE.UU. En diciembre de 2021 después de haber repagado 300,6 millones de USD, el valor de préstamo a 31 de diciembre de 2021 es de 835,6 millones de USD con un perfil de repago desde 2035 al 2050 a un tipo fijo del 4,22%.

I-77 Mobility Partners, LLC

La sociedad concesionaria está financiada a través de una emisión de bonos PAB (Private Activity Bonds) por 100 millones de USD (tipo fijo del 5,00%) de los que 7 millones tienen vencimiento final entre 2026 y 2030, 13 millones tienen vencimiento final en 2037 y 80 millones tienen vencimiento final en 2054.

Cuenta también con un préstamo TIFIA de 189 millones de USD a un tipo fijo del 3,04% y vencimiento final en 2053, cuyo importe dispuesto a 31 de diciembre de 2021 asciende a 217,6 millones de USD (189,0 millones de USD de principal y 28,6 millones de USD de intereses capitalizados).

I-66 Mobility Partners, LLC

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

Cuenta también con un préstamo TIFIA de 1.229 millones de USD a un tipo fijo del 2,80% y vencimiento final en 2057, cuyo importe dispuesto a 31 de diciembre de 2021 asciende a 1.312,4 millones de USD (1.229,1 millones de USD de principal y 83,3 millones de USD de intereses capitalizados).

La diferencia entre el total de deuda nominal (1.802 millones de euros) y el saldo contable a 31 de diciembre de 2021 (1.525 millones de euros) se debe fundamentalmente al ajuste de valor razonable tras la compra del porcentaje adicional por importe de 317 millones de euros (ver Nota 1.1.4), así como a los intereses capitalizados e intereses devengados no pagados, por importe de 40 millones de euros.

Autopistas Españolas:

Cintra Inversora Autopistas de Cataluña (A. Terrasa Manresa)

La sociedad está financiada mediante un préstamo que se compone de un Tramo A y un Tramo B con un límite que asciende a 300 y 316 millones de euros, respectivamente, y ambas con un tipo a cierre del ejercicio del EURIBOR 6 meses -0,544% + 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 2021 de 294,3 y 310,0 millones de euros, respectivamente. Adicionalmente la deuda tiene un tramo de liquidez, tramo C, cuyo saldo es 42,1 millones de euros a 31 de diciembre de 2021, y tiene disponible hasta un máximo de 25,0 millones de euros (tipo a cierre del ejercicio EURIBOR 6 meses -0,544% + 1,50%). Cabe señalar asimismo que esta sociedad cuenta con un derivado de 590,5 millones de euros de nacional, tipo asegurado del 5,288% y con vencimiento en 2035. El valor razonable del derivado (registrado en el epígrafe de derivados financieros, ver nota 5.5) contratado asciende a -219,4 millones de euros a cierre del ejercicio.

Autopistas Portuguesas:

Euroscut Azores

Financiación bancaria sindicada con vencimiento final en 2033, por un importe vivo a 31 de diciembre de 2021 que asciende a 293,1 millones de euros (tipo de interés EURIBOR 6 meses -0,513%+ 0,85%). En relación a esta deuda, la concesionaria tiene contratado un derivado con un nacional de 251,0 millones de euros, que garantiza un tipo fijo del 4,115% y cuyo vencimiento es en 2033. El valor razonable del derivado (registrado en el epígrafe de derivados financieros, ver nota 5.5) contratado asciende a -52,6 millones de euros a cierre del ejercicio.

Detalle resto proyectos:

	LP	CP	2021	Variación 21/20
Transchile Charrúa Transmisión, S.A.	99	2	101	47
Centella Transmisión, S.A.	32	0	32	32
Conc. Prisiones Lledoners, S.A.	67	2	69	-2
Depusa Aragón S.A.	26	1	27	8
Autovía de Aragón, Sociedad Concesionaria, S.A.	46	11	56	-11
Pilum, S.A.	0	5	5	-8
TOTAL Resto deuda Proyectos	269	20	289	65

El resto de deuda de proyectos aumenta 65 millones de euros frente a diciembre 2020. Este aumento se debe, principalmente, a las disposiciones de deuda de los proyectos de Infraestructuras Energéticas en Chile.

	LP	CP	2020
Transchile Charrúa Transmisión, S.A.	52	2	54
Centella Transmisión, S.A.	0	0	0
Conc. Prisiones Lledoners, S.A.	69	2	71
Depusa Aragón S.A.	18	1	19
Autovía de Aragón, Sociedad Concesionaria, S.A.	56	12	67
Pilum, S.A.	4	8	12
TOTAL Resto deuda Proyectos	200	24	224

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

	Divisa	Valor Razonable 2021	Saldo Contable 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 o más	Total Vencimientos
Obligaciones proyectos de Infraestructuras		3.659	3.892	0	0	0	1	7	2.558	2.566
AUTOPISTAS		3.659	3.892	0	0	0	1	7	2.558	2.566
	USD	3.659	3.892	0	0	0	1	7	2.558	2.566
	EUR	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AEROPUERTOS		0	0	0	0	0	0	0	0	0
	USD	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	EUR	0	0	0	0	0	0	0	0	0
INFRA. ENERGÉTICA Y MOVILIDAD		0	0	0	0	0	0	0	0	0
	USD	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Deudas con entidades de crédito proyectos de infraestructuras		2.556	3.517	44	91	56	65	192	4.541	4.989
AUTOPISTAS		2.461	3.232	39	86	49	59	56	4.408	4.698
	USD	1.466	2.237	0	45	0	0	0	3.652	3.697
	EUR	995	995	39	41	49	59	56	756	1.001
AEROPUERTOS		0	0	0	0	0	0	0	0	0
	USD	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CONSTRUCCIÓN		96	96	1	1	1	2	2	91	98
	EUR	96	96	1	1	1	2	2	91	98
SERVICIOS		0	0	0	0	0	0	0	0	0
	GBP	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	EUR	0	0	0	0	0	0	0	0	0
INFRA. ENERGÉTICA Y MOVILIDAD		133	133	1	1	2	2	131	0	137
	USD	133	133	1	1	2	2	131	0	137
	EUR	0	0	0	0	0	0	0	0	0
WASTE TREATMENT		57	57	3	3	3	3	3	42	57
	GBP	57	57	3	3	3	3	3	42	57
	EUR	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL DEUDA FINANCIERA PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS		6.215	7.409	44	91	56	66	199	7.099	7.555

La diferencia entre el total de vencimientos de la deuda bancaria (7.555 millones de euros) y los saldos de la deuda contable a 31 de diciembre de 2021 (7.409 millones de euros) 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 171 millones de euros, teniendo en cuenta que los vencimientos de la deuda no incluyen intereses. Adicionalmente, hay que señalar el ajuste del valor razonable de la deuda de la Autopista I-66 comentado en la Nota 1.1.4 por importe de -317 millones de euros.

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 dicho mercado.
- 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.

b.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 al cierre del ejercicio:

2021 (Millones de euros)	Límite de deuda	Dispuesto	Disponible	Deuda contable
Autopistas	7.289	7.264	25	7.124
Autopistas Estados Unidos	6.263	6.263	0	6.129
Autopistas Españolas	671	646	25	643
Resto de concesiones	354	354	0	352
Infr.Energéticas y Movilidad	227	137	90	133
Construcción	98	98	0	96
Waste Treatment	57	57	0	57
TOTAL DEUDA FINANCIERA	7.670	7.555	115	7.409

2020 (Millones de euros)	Límite de deuda	Dispuesto	Disponible	Deuda contable
Autopistas	4.940	4.915	25	5.042
Autopistas Estados Unidos	3.878	3.878	0	4.011
Autopistas Españolas	677	652	25	648
Resto de concesiones	385	385	0	383
Aeropuertos	54	54	0	54
Construcción	90	90	0	90
Waste Treatment	54	54	0	54
TOTAL DEUDA FINANCIERA	5.137	5.112	25	5.240

La totalidad de los 115 millones disponibles (25 millones a 31 de diciembre de 2020) corresponde a deudas no dispuestas en proyectos de energía en Chile (90 millones de euros), así como a deudas no dispuestas en autopistas españolas. Estos importes disponibles están asociados a la propia naturaleza y funcionamiento de los proyectos, tal y como se comenta a continuación.

b.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 2021 todas las sociedades Proyecto integradas por consolidación global cumplen con los covenants significativos vigentes.

5.2.2. Posición neta de tesorería excluidos proyectos de infraestructuras

a) Deuda excluidos proyectos de infraestructuras

a.1) Desglose entre saldos a corto y a largo plazo, variación en el ejercicio y principales características

(Millones de euros)	2021			Variación 21/20		
	Largo plazo	Corto plazo	Total	Largo plazo	Corto plazo	Total
Bonos y Obligaciones Corporativas	2.069	517	2.586	-497	-7	-504
Euro Commercial Paper	0	250	250	0	-841	-841
Líneas de liquidez Corporativas	60	241	301	-224	241	17
Resto Deuda	21	20	41	-21	5	-16
TOTAL DEUDAS FINANCIERAS EXCLUIDOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	2.150	1.027	3.178	-742	-602	-1.344

(Millones de euros)	2020		
	Largo plazo	Corto plazo	Total
Bonos Corporativos	2.566	524	3.090
Euro Commercial Paper	0	1.091	1.091
Líneas de liquidez Corporativas	284	0	284
Resto Deuda	42	15	57
TOTAL DEUDAS FINANCIERAS EXCLUIDOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	2.892	1.630	4.522

A continuación, se muestra la variación de la de deuda bruta ex proyectos de infraestructuras, desglosando la misma entre variación de endeudamiento con contrapartida en flujo de caja, impacto por tipo de cambio y cambios 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)	Aumento/ disminución con impacto en Flujo de Caja		Impacto por tipo de cambio	Impacto por cambios de perímetro	Intereses capitalizados/ devengados y otros	Dic.2021
	Dic.2020	Dic.2021				
Deuda bancaria/ Bonos Proyectos	4.522	-1.379	18	0	17	3.178
Cross Currency Swaps	2	0	6	0	0	9
Posición Deuda Bruta ex proyectos	4.524	-1.379	24	0	17	3.186

a.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 2021 asciende a 2.586 millones de euros (3.090 millones de euros a 31 de diciembre de 2020). Las características de los mismos se muestran en la siguiente tabla:

Fecha de Emisión	Importe (Nominal) M EUR	Vencimiento	Cupón Anual
14/9/2016	500	14/9/2022	0,375 %
15/7/2014	300	15/7/2024	2,500 %
29/3/2017	500	31/3/2025	1,375 %
14/5/2020	650	14/5/2026	1,382 %
24/6/2020	131	14/5/2026	1,382 %
12/11/2020	500	12/11/2028	0,540 %

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

Durante el ejercicio 2021 se ha repagado el bono emitido en junio de 2013 por un nominal de 500 millones de euros y cupón anual del 2,557%, así como el derivado de tipo de interés que tenía asociado (ver Nota 5.5.).

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 364 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, siendo el saldo contable a 31 de diciembre de 2021 de 250 millones de euros. Este programa de emisión de pagarés ha sido renovado anualmente desde 2018.

Línea de liquidez Corporativa:

Por otro lado, en julio de 2018 Ferrovial refinanció la línea de liquidez corporativa incorporando criterios de sostenibilidad. Del límite máximo actual de la línea (900 millones de euros y posibilidad de disponer saldo en EUR, USD, CAD y GBP) se han dispuesto 284 millones de dólares a 31 de diciembre de 2021.

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 274 millones de dólares, con vencimiento en 2022 y un contravalor pactado en euros de 250 millones de euros, cuyo valor razonable asciende a -8 millones de euros.

La variación de deuda Corporativa frente a diciembre 2020 (-1.328 millones de euros) se debe fundamentalmente a la menor emisión de ECPs (-841 millones de euros), con un tipo medio de -0,29%, así como al pago del bono emitido en 2013 por importe de 500 millones de euros comentado anteriormente.

La liquidez del Grupo incluyendo las actividades discontinuadas alcanza los 6.421 millones de euros (ver Nota 5.4.d).

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 2021 y a 31 de diciembre de 2020:

(Millones de euros)	2021			Deuda consolidada
	Límite de deuda	Dispuesto (*)	Disponible	
Bonos	2.581	2.581	0	2.586
Línea Sindicada	900	250	650	241
ECPs	250	250	0	250
Resto	60	60	0	60
TOTAL DEUDA CORPORATIVA	3.791	3.141	650	3.136

(*) El saldo dispuesto de la línea sindicada incorpora el valor razonable de Cross Currency Swaps por -8 millones de euros.

(Millones de euros)	2020			Deuda consolidada
	Límite de deuda	Dispuesto (*)	Disponible	
Bonos	3.081	3.081	0	3.090
Línea Sindicada	900	250	650	224
ECPs	1.091	1.091	0	1.091
Resto	340	60	280	60
TOTAL DEUDA CORPORATIVA	5.412	4.482	930	4.464

(*) El saldo dispuesto de la línea sindicada incorpora el valor razonable de Cross Currency Swaps por -26 millones de euros.

Rating corporativo

Las agencias de calificación financiera Standard&Poors y Fitch mantienen su opinión sobre la calificación financiera de la deuda corporativa de Ferrovial a diciembre 2021, situándose en un BBB y BBB con perspectiva estable, respectivamente, y por tanto, dentro de la categoría de "Grado de inversión".

a.1.2) Resto de deuda

En la línea de Resto de deuda por 41 millones de euros (57 millones a 31 de diciembre de 2020) se recogen fundamentalmente saldos de otra deuda bancaria principalmente en la división de Construcción.

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 2021 y a 31 de diciembre de 2020:

(Millones de euros)	2021			
	Límite de deuda	Dispuesto	Disponible	Deuda consolidada
Construcción	190	57	132	40
RESTO DEUDAS	190	57	132	40

(Millones de euros)	2020			
	Límite de deuda	Dispuesto	Disponible	Deuda consolidada
Construcción	259	84	175	58
RESTO DEUDAS	259	84	175	58

Las diferencias existentes entre el total de la deuda bancaria y de la deuda contable a 31 de diciembre de 2021 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.

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

Deuda financiera M EUR	Divisa	Valor Razonable 2021	Saldo Contable 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 o más	Total vencimientos
Deuda corporativa		3.213	3.136	750	0	300	750	781	560	3.141
	EUR	3.213	3.136	750	0	300	750	781	560	3.141
Resto Deuda		41	41	1	5	2	7	25	16	57
	EUR	12	12	0	0	1	0	0	1	2
	PLN	28	28	1	5	2	7	7	7	28
	Resto	1	1	0	0	0	0	18	9	27
TOTAL DEUDA FINANCIERA EXCLUIDOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS		3.254	3.178	751	5	302	757	806	576	3.198

Las diferencias existentes entre el total de vencimientos de la deuda financiera y los saldos de la deuda contable a 31 de diciembre de 2021 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 la aplicación del método del coste amortizado).

El valor razonable de la deuda bancaria 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 los Bonos Corporativos, al estar cotizados en un mercado activo, se utiliza la valoración en dicho mercado.

Conforme al criterio indicado, el total del valor razonable de las deudas bancarias y bonos excluidos proyectos de infraestructuras a 31 de diciembre de 2021 se estima en 3.254 millones de euros.

Respecto a los vencimientos de 2022 ascienden a 751 millones de euros y corresponden fundamentalmente al vencimiento de los ECPs y bonos corporativos. Los vencimientos de la deuda no incluyen intereses.

b) Tesorería y equivalentes del resto de sociedades

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 las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2020.

Asimismo, a 31 de diciembre de 2021 se encuentran constituidas una serie de cuentas restringidas por 72 millones de euros (108 millones de euros a 31 de diciembre de 2020) asociadas principalmente a Construcción, por motivos operativos en proyectos de construcción en Estados Unidos.

5.3. FLUJO DE CAJA

El estado financiero de flujo de caja ha sido elaborado conforme a los criterios establecidos en la NIC 7. En la presente nota se realiza un desglose adicional, conforme a los criterios internos establecidos por la compañía para el análisis de la evolución de sus negocios, que en algunos casos difieren de los criterios establecidos en la NIC 7. Los principales criterios aplicados son:

- Con el objeto de poder dar una explicación más apropiada de la tesorería generada, el Grupo separa el flujo de caja entre los “flujos de caja excluidos los proyectos de infraestructuras”, que consideran las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras como una participación financiera, consignando por lo tanto como flujo de inversiones las inversiones en capital de dichas sociedades y como flujo de operaciones los retornos obtenidos de dichas inversiones (dividendos y devoluciones de capital), y el “flujo de caja de proyectos de infraestructuras”, donde se recogen los flujos de actividad y financiación derivados de las operaciones de dichas sociedades.
- Por otro lado, el tratamiento que se da a los intereses recibidos de la tesorería y equivalentes es distinto al del estado financiero de flujo de caja realizado conforme a NIC 7, ya que se incluyen dentro del flujo de financiación, minorando el importe de intereses pagados en la partida “flujo de intereses”.
- Este flujo de caja intenta explicar la evolución de la posición neta de tesorería, como saldo neto de deuda financiera, tesorería y equivalentes y caja restringida. Este criterio, también difiere del establecido en la NIC 7, que explica la variación de la tesorería y equivalentes.

- Adicionalmente, respecto al tratamiento de los arrendamientos, dado que la naturaleza de dicho pago está ligada a la operativa del negocio, en el flujo de caja se reporta dentro de la variación de fondo de maniobra en el flujo de operaciones, difiriendo su tratamiento al del estado financiero de flujo de caja, donde se reporta en el flujo de financiación. El importe total de pagos por arrendamientos reportados en el Estado de Flujo de caja asciende a -131 millones de euros a diciembre 2021, de los cuales -74 millones de euros corresponden a las actividades continuadas (ver Nota 3.7) y -57 millones de euros a las actividades discontinuadas.
- Por último, comentar que la línea de cobro de dividendos recoge principalmente el cobro de dividendos de los proyectos de infraestructuras y de sociedades que se integran por puesta en equivalencia. En este sentido, se consideran tanto los dividendos, como otros conceptos asimilables a los mismos, principalmente intereses de deuda subordinada y préstamos participativos, así como las devoluciones de capital, deuda y préstamos.
- Tal y como se comenta en la Nota 1.1.3, el flujo de caja reportado en la presente nota incluye el flujo de operaciones, inversión y financiación de las actividades discontinuadas y mantenidos para la venta en las principales líneas que lo componen, explicando por tanto la Posición Neta de Tesorería incluyendo las actividades discontinuadas.

La variación del Flujo de Caja se comenta también en el Informe de Gestión que ha sido formulado conjuntamente con las presentes Cuentas Anuales Consolidadas.

Diciembre 2021 (cifras en millones de euros)					
Diciembre 2021	Nota	Flujo de caja excluidas proyectos de infraestructuras	Flujo de caja proyectos de infraestructuras	Eliminaciones	Flujo de caja consolidado
RBE incluyendo operaciones discontinuadas	2	442	499	0	942
Impacto NIIF-16		-131	0	0	-131
RBE incluyendo operaciones discontinuadas e IFRS16		311	499	0	810
Cobro dividendos y otros flujos procedentes de sociedades puestas en equivalencia	3,5	550	-2	-276	272
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)		-254	5	0	-249
Flujo de operaciones antes de Impuestos		607	503	-276	834
Pago de impuestos del ejercicio	2.8.1	-121	-34	0	-155
Flujo de operaciones		486	469	-276	679
Inversión	3.2, 3.3 y 3.4	-1.112	-239	65	-1.285
Desinversión	1.1.3	1.621	0	0	1.621
Flujo de inversión		509	-239	65	336
Flujo de actividad		995	230	-210	1.015
Flujo de intereses	2,6	-39	-253	0	-292
Flujo de capital procedente de socios externos		12	111	-65	57
Dividendo flexible		-31	0	0	-31
Compra de autocartera		-432	0	0	-432
Remuneración al accionista	5	-463	0	0	-463
Dividendos a minoritarios de sociedades participadas		-88	-458	276	-271
Otros movimientos de fondos propios		-5	5	0	0
Variación tipo de cambio		49	-252	0	-202
Cambios en perímetro de consolidación	1.1.3	-256	-1.482	0	-1.738
Otros movimientos de deuda (no flujo)		-13	-4	0	-17
Flujo de Financiación		-804	-2.332	210	-2.926
Variación posición neta de tesorería	5	191	-2.102	0	-1.911
Posición inicial		1.991	-4.532	0	-2.541
Posición final		2.182	-6.633	0	-4.451

Variación del Fondo de Maniobra:

La variación del Fondo de Maniobra desglosada en la anterior tabla (-249 millones de euros) es la medida que explica la diferencia entre el Resultado Bruto de Explotación del Grupo y su Flujo de Caja Operativo antes de Impuestos, y tiene su origen en la diferencia entre el devengo contable de los ingresos y gastos y el momento en que dicho devengo se convierten en caja, principalmente por variaciones en el saldo de clientes y proveedores u otras partidas de balance.

De esta manera, una reducción del saldo de clientes implicará una mejora de fondo de maniobra y una reducción de proveedores implicará un empeoramiento del fondo de maniobra.

La variación de esta partida no es coincidente con la variación de capital circulante reportado en la sección 4 de las cuentas anuales consolidadas tal y como se desglosa en la siguiente tabla:

	EX PROYECTOS	PROYECTOS Y AJUSTES	TOTAL
Variación capital circulante (Nota 4)	-67	131	64
Variación capital circulante actividades discontinuadas y mantenidas para la venta (Nota 1.3)	28	-49	-21
Variación capital circulante de Balance incluyendo operaciones discontinuadas	-39	82	43
Mov. capital circulante con impacto en otras líneas del Flujo	-145	-57	-203
Mov. Provisiones con impacto en Resultado Bruto de Explotación o en capital Circulante	85	0	85
Mov. de otras partidas de Balance con impacto en flujo de operaciones	-161	-19	-180
TOTAL FONDO DE MANIOBRA FLUJO DE CAJA (NOTA 5.3) EN EL ESTADO DE TESORERÍA Y EQUIVALENTES	-259	5	-254

Las diferencias indicadas en la tabla corresponden a los siguientes conceptos:

- Movimientos de capital circulante con impacto en otras líneas del Flujo (principalmente flujo de inversión). Las cuentas del capital circulante reportadas en la Nota 4, especialmente las partidas de proveedores, pueden estar relacionadas con operaciones que no afectan al flujo de operaciones, como es el caso de las compras de inmovilizado, así como anticipos y trabajos realizados para las concesiones cuya contrapartida está en el flujo de inversión. Adicionalmente, en el año destaca el cobro por el contencioso administrativo de la Autopista M-203 (ver Nota 6.5.1.b), por importe de 73 millones de euros, reportado como flujo de dividendos al tratarse como devolución de la inversión realizada.
- Movimientos de provisiones con impacto en el Resultado Bruto de Explotación o en capital circulante, por 85 millones de euros, que corresponden a Construcción (61 millones de euros), correspondiente a una dotación/reversión y aplicación de provisiones de 60 millones de euros (ver Nota 6.3) y a otras provisiones y efectos como pueden ser las provisiones de activo (dudoso cobro y existencias) por importe de 1 millones de euros, y resto de divisiones (24 millones de euros), correspondiente a una dotación/reversión y aplicación de provisiones de 23 millones de euros (ver Nota 6.3) y a otras provisiones y efectos por importe de 1 millones de euros.

- Movimiento de otras partidas de balance con impacto en el flujo de operaciones. La variación de capital circulante reportada en la nota 4 recoge exclusivamente el movimiento de partidas recogidas dentro de los epígrafes deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo, acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo, y existencias. Los ingresos y gastos de explotación en determinados casos están relacionados no sólo con partidas reflejadas en el circulante (corto plazo) sino también en determinadas partidas registradas en activos y pasivos a largo plazo, como clientes o proveedores a largo plazo, incluso en cuentas de patrimonio como operaciones relativas a sistemas retributivos vinculados a la acción.

Flujo actividades discontinuadas:

A continuación, se muestra el flujo de actividades discontinuadas de la antigua división de Servicios, que tal y como se comenta en la Nota 1.1.3 se encuentra recogido en las líneas del flujo de caja reportado:

(Millones de euros) 2021	EX PROYECTOS	PROYECTOS	AJUSTES	CONSOLIDADO
FLUJO DE OPERACIONES EX IS	227	34	-25	236
Flujo por IS	-69	-4	0	-73
FLUJO DE OPERACIONES	158	30	-25	163
Inversión	-67	-2	0	-68
Desinversión	0	0	0	0
FLUJO DE ACTIVIDAD	92	28	-25	95
FLUJO DE FINANCIACIÓN INTERESES EXTERNOS	0	-3	0	-3

(Millones de euros) 2020	EX PROYECTOS	PROYECTOS	AJUSTES	CONSOLIDADO
FLUJO DE OPERACIONES EX IS	402	43	-23	422
Flujo por IS	-2	-1	0	-3
FLUJO DE OPERACIONES	400	41	-23	419
Inversión	-80	-8	1	-88
Desinversión	300	0	0	300
FLUJO DE ACTIVIDAD	620	33	-22	631
FLUJO DE FINANCIACIÓN INTERESES EXTERNOS	-10	-7	0	-17

A continuación, se adjunta el flujo de caja reportado en el ejercicio 2020:

Diciembre 2020	Diciembre 2020 (cifras en millones de euros)				
	Flujo de caja excluidas proyectos de infraestructuras	Flujo de caja proyectos de infraestructuras	Eliminaciones	Flujo de caja consolidado	
RBE incluyendo operaciones discontinuadas	2	203	384	0	587
NIIF-16		-89	0	0	-89
RBE incluyendo operaciones discontinuadas e IFRS16		114	384	0	498
Cobro dividendos y otros flujos procedentes de sociedades puestas en equivalencia	3,5	458	0	-159	299
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)		268	40	0	308
Flujo de operaciones antes de Impuestos		839	425	-159	1.105
Pago de impuestos del ejercicio	2.8.1	-89	-12	0	-101
Flujo de operaciones		750	413	-159	1.004
Inversión		-286	-128	18	-397
Desinversión	1,1	501	0	0	501
Flujo de inversión		215	-128	18	104
Flujo de actividad		965	284	-141	1.108
Flujo de intereses	2,6	-21	-229	0	-250
Flujo de capital procedente de socios externos		17	20	-18	19
Dividendo flexible		-122	0	0	-122
Compra de autocartera		-255	0	0	-255
Remuneración al accionista	5	-377	0	0	-377
Dividendos a minoritarios de sociedades participadas		-26	-266	159	-133
Otros movimientos de Fondos Propios		-24	0	0	-24
Variación tipo de cambio		-95	296	0	201
Cambios en perímetro de consolidación	1.1.3	-78	0	0	-78
Otros movimientos de deuda (no flujo)		-2	-49	0	-51
Flujo de Financiación		-605	-228	141	-692
Variación posición neta de tesorería	5	360	56	0	416
Posición inicial		1.631	-4.588	0	-2.957
Posición final		1.991	-4.532	0	-2.541

5.4. GESTIÓN DE RIESGOS FINANCIEROS Y CAPITAL

Los negocios del Grupo se ven afectados por los cambios en las variables financieras que impactan en sus cuentas, fundamentalmente los riesgos de tipo de interés, tipo de cambio, inflación, crédito, liquidez y renta variable. Las políticas seguidas por el Grupo en la gestión de estos riesgos se desarrollan con detalle en el Informe de Gestión.

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 tipo fijo o por derivados).

DEUDAS (Millones de euros)	2021			
	Total Deuda Bruta	% deuda cubierta	Deuda neta expuesta	Impacto resultado +100 p.b.
Sociedades Exproyectos	3.211	92 %	267	3
Autopistas	7.264	99 %	99	1
Construcción	96	100 %	0	0
Aeropuertos	304	100 %	0	0
Proyectos de Infraestructuras	7.664	99 %	99	1
Deuda total	10.875	97 %	377	4

DEUDAS (Millones de euros)	2020 (*)			
	Total Deuda Bruta	% deuda cubierta	Deuda neta expuesta	Impacto resultado +100 p.b.
Sociedades Exproyectos	4.524	87 %	572	6
Autopistas	4.962	98 %	101	1
Construcción	90	94 %	5	0
Aeropuertos	54	100 %	0	0
Proyectos de Infraestructuras	5.106	98 %	107	1
Deuda total	9.630	93 %	683	7

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

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 2021, produciría un mayor gasto financiero en la cuenta de resultados estimado de 4 millones de euros, de los que 1 millones de euros corresponden a proyectos de infraestructuras y 3 millones a sociedades ex-proyectos, suponiendo un impacto neto en los resultados de Ferrovial de 3 millones de euros de gasto.

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 2021, produciría en lo que se refiere a las coberturas eficientes, un impacto positivo de aproximadamente 107 millones de euros netos en los fondos propios de la dominante proveniente de las sociedades de integración global, mientras que un descenso de 100 puntos básicos produciría un impacto negativo de aproximadamente 184 millones de euros.

Como contrapartida a este impacto, hay que considerar que una bajada de tipos de interés llevaría aparejada un incremento de valor de los proyectos, al implicar una menor tasa de descuento en la valoración de los mismos.

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 se realizan mediante la utilización de depósitos en divisas o la contratación de derivados (ver nota 5.5 para más detalle).

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 2021:

Moneda (Millones de euros)	2021.DEC			
	Activos	Pasivos	FFPP Soc. Dominante	Socios Externos
Euro	3.675	2.035	1.495	145
Libra esterlina	1.832	1.884	-54	1
Dólar americano	13.267	10.383	1.442	1.443
Dólar canadiense	3.506	2.806	700	0
Dólar australiano	171	128	43	0
Zloty Polaco	1.551	1.206	144	202
Peso Chileno	314	226	88	0
Peso Colombiano	119	36	83	0
Rupia India	378	327	51	0
Otros	81	25	56	0
TOTAL GRUPO	24.896	19.057	4.048	1.791

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 2021 ha sido de 106 millones de euros para la sociedad dominante. El detalle por moneda puede consultarse en la Nota 5.1.1.

Analizando la sensibilidad a un impacto en el tipo de cambio, Ferrovial estima que una depreciación del 10% de las principales monedas en las que el Grupo mantiene inversiones frente al euro a cierre del ejercicio, produciría un cambio en los fondos propios de la sociedad dominante de 273 millones de euros, de los que el 29% correspondería al efecto del dólar canadiense, el 59% al dólar americano y el 2% a la rupia india.

En la Nota 1.4 se presenta el detalle de la evolución de los tipos de cambio medios del ejercicio. 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 94 millones de euros.

c. Exposición a riesgo de crédito y de contrapartida

Los principales activos financieros del Grupo expuestos al riesgo de crédito o contrapartida son:

	2021	2020 (*)	Var. 21/20
Inversiones en activos financieros (1)	1.017	2.484	-1.467
Activos financieros no corrientes	1.048	1.023	25
Derivados Financieros Netos (Activo)	309	547	-238
Clientes y otras cuentas a cobrar	1.317	1.367	-50

(1) Incluidos en Tesorería y Equivalentes

- 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 generación y necesidades de caja, tanto de los diferentes cobros y pagos a corto plazo como de las obligaciones a atender a largo plazo.

Ex Proyectos

A 31 de diciembre de 2021 se dispone de una tesorería y equivalentes por importe de 5.319 millones de euros (6.378 millones de euros en 2020). Adicionalmente, se disponía a dicha fecha de líneas de crédito no dispuestas por importe de 782 millones de euros (1.105 millones de euros en 2020) y forwards que cubren la caja nominada en moneda distinta del euro por importe de -22 millones de euros (14 millones de euros en 2020).

Por tanto, el total de liquidez alcanza los 6.080 millones de euros (7.500 millones de euros en diciembre 2020). Incluyendo las actividades discontinuadas, el total de liquidez sería de 6.421 millones (7.964 millones de euros en diciembre 2020)

Proyectos de infraestructuras

A 31 de diciembre de 2021 se dispone de una tesorería y equivalentes (incluyendo caja restringida a corto plazo) por importe de 207 millones de euros (148 millones de euros en 2020). Adicionalmente se disponía a dicha fecha de líneas de crédito no dispuestas por importe de 115 millones de euros (25 millones de euros en 2020) principalmente con el objeto de cubrir necesidades de inversión comprometida.

El total de liquidez (incluyendo la caja restringida a largo plazo) alcanza los 901 millones de euros (823 millones de euros en diciembre 2020). Incluyendo las actividades discontinuadas y el total de la tesorería intragrupo, el total de liquidez sería de 945 millones (938 millones de euros en diciembre 2020)

e. Exposición al riesgo de renta variable

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 10,9 millones de euros positivos/negativos en el resultado neto de Ferrovial.

f. Exposición al riesgo de inflación

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 en HAH. 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 Impacto de tipo de cambio

En los contratos de construcción, el aumento que recientemente ha experimentado la inflación puede tener impacto negativo en los márgenes de explotación. Este riesgo está parcialmente mitigada en determinadas jurisdicciones por la existencia en los contratos de cláusulas de ajuste de precios en función de la inflación este es el caso de Polonia o en determinados contratos en España. En ausencia de estas cláusulas, el riesgo se trata de cubrir mediante el cierre de los principales costes directos en el momento de licitación. En determinados casos también se han contratado derivados para cubrir el impacto de la inflación, como ha sucedido durante el ejercicio en Estados Unidos. Estos derivados se han considerado especulativos y, por tanto, la variación en el valor razonable se ha registrado contra la cuenta de pérdidas y ganancias, con un impacto positivo de 7 millones de euros, y además, fueron liquidados en el mismo ejercicio, lo que ha generado un impacto positivo en caja de 7 millones de euros.

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 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.

A 31 de diciembre de 2021, la Posición Neta de Tesorería es positiva (mayor activo que pasivo) por lo que la diferencia respecto al ratio máximo establecido es muy relevante. A efectos de dicho ratio, el concepto de Deuda Neta ex proyectos es el definido en la Nota 5.2 y el concepto de Resultado Bruto de Explotación más dividendos, es el Resultado de Explotación antes de deterioro y enajenaciones y de amortizaciones procedente de aquellas sociedades del Grupo que no son proyectos de infraestructuras, más los dividendos percibidos de los proyectos de infraestructuras.

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 2021 y 2020, 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 RAZONABLE				VENCIMIENTOS NOACIONALES			
	SALDOS AL 31/12/2021	SALDOS AL 31/12/2020	2022	2023	2024	2025	2026 y posteriores	TOTAL
SALDOS EN EL ACTIVO	309	486	398	-3	-4	-3	274	661
Index linked Swaps Cintra (derivados de inflación)	299	489	-2	-3	-4	-3	78	66
IRS Corporación	0	4	0	0	0	0	0	-
Equity swaps	11	-3	65	0	0	0	0	65
Derivados tipo de cambio Corporativos	0	1	0	0	0	0	0	-
Resto derivados	-1	-5	334	0	0	0	196	530
SALDOS EN EL PASIVO	405	438	5.343	344	44	48	1.064	6.843
Interest Rate Swaps Cintra (derivados de tipo de interés)	285	374	78	23	28	35	677	842
Cross Currency Swaps Corporación	8	26	250	0	0	0	0	250
Cross Currency Swaps 4352238 Canada Inc	1	-23	198	0	0	0	0	198
IRS Corporación	31	44	0	0	0	0	350	350
Interest Rate Swaps Amey	16	21	0	0	0	0	0	-
Interest Rate Swaps Autovia Aragón	6	9	10	10	11	12	5	48
Derivados tipo de cambio Corporativos	2	0	37	94	0	0	0	131
Resto derivados	55	-12	4.770	217	5	2	32	5.025
SALDOS EN EL NETO (PASIVO)	-96	48	-4.945	-347	-48	-51	-790	-6182

Los vencimientos de los flujos de caja que conforman el valor razonable del derivado son los siguientes:

TIPO DE INSTRUMENTO (Millones de euros)	VALOR RAZONABLE				VENCIMIENTO FLUJOS DE CAJA			
	SALDOS AL 31/12/2021	SALDOS AL 31/12/2020	2022	2023	2024	2025	2026 y posteriores	TOTAL
SALDOS EN EL ACTIVO	309	486	27	14	16	17	235	308
Index linked Swaps Cintra (derivados de inflación)	299	489	14	14	16	17	239	299
IRS Corporación	0	4	0	0	0	0	0	-
Equity swaps	11	-3	11	0	0	0	0	11
Derivados tipo de cambio Corporativos	0	1	0	0	0	0	0	-
Resto derivados	-1	-6	3	0	0	0	-4	-2
SALDOS EN EL PASIVO	405	438	138	70	63	58	75	405
Interest Rate Swaps Cintra (derivados de tipo de interés)	285	374	71	64	59	54	37	285
Cross Currency Swaps Corporación	8	26	8	0	0	0	0	8
Cross Currency Swaps 4352238 Canada Inc	1	-23	1	0	0	0	0	1
IRS Corporación	31	44	1	5	3	3	19	31
Interest Rate Swaps Amey	16	21	0	0	0	0	16	16
Interest Rate Swaps Autovia Aragón	6	9	2	2	1	1	0	6
Derivados tipo de cambio Corporativos	2	0	2	0	0	0	0	2
Resto derivados	55	-12	53	0	0	0	3	55
SALDOS EN EL NETO (PASIVO)	-96	48	-111	-56	-48	-41	160	-96

Derivados de Autopistas

Interest Rate Swaps Autopistas

Para cubrir el riesgo de tipo de interés en los proyectos de infraestructuras de autopistas cuya deuda esta referenciada a tipo variable (fundamentalmente Cintra Inversora Autopistas de Cataluña, S.A. y Euroscut Azores), las sociedades titulares de los mismos tienen contratadas coberturas de tipo de interés sobre la deuda de proyectos, estableciendo un tipo de interés fijo o creciente, por un noacional total de 842 millones de euros a 31 de diciembre de 2021. En su conjunto, la valoración a valor razonable de estas coberturas ha pasado de -374 millones de euros a diciembre de 2020 a -285 millones de euros a diciembre de 2021.

Con carácter general, los test de eficiencia realizado periódicamente muestran que los derivados son eficientes, por lo que las variaciones de su valor razonable se registran en reservas, suponiendo un impacto de 89 millones de euros (65 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 -47 millones de euros y en caja de 47 millones de euros.

Index Linked Swaps Autopistas

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 2,50% 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 ha supuesto 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 experimentada en el ejercicio 2021, ha supuesto un impacto en reservas durante el ejercicio de -107 millones de euros y un impacto en resultados de -84 millones de euros.

Cross Currency Swaps Autopistas

La sociedad 4352238 Canada Inc. contrató en 2019 unos cross currency swaps (CCS) como cobertura de una inversión financiera denominada en dólares canadienses. Estos instrumentos tienen un nominal de 198 millones de euros (225 millones de dólares canadienses), un vencimiento en el año 2022 y un valor razonable de 1 millón de euros.

Derivados de Corporación

Interest Rate Swaps Corporativos

El Grupo tiene contratados, en relación con las emisiones de bonos realizadas en 2014, derivados de tipo de interés por un nominal de 350 millones de euros, con vencimiento en 2030. Estos derivados, que tienen un valor razonable de -31 millones de euros, al convertir parte del tipo de interés fijo del bono en interés variable, constituyen una cobertura económica de valor razonable parcial de las emisiones de bonos mencionadas, cumpliendo las condiciones para el tratamiento como cobertura contable.

Esto implica que tanto la variación de valor razonable del derivado como de la partida cubierta (en este caso parte del bono) se registran a valor razonable con cambios en reservas. Su impacto en el ejercicio es de 13 millones de euros (4 millones en el ejercicio 2020).

Cross Currency Swaps Corporativos

A 31 de diciembre de 2021, el Grupo tiene contratados unos cross currency swaps como cobertura de una disposición de deuda en dólares estadounidenses en relación a la línea de liquidez corporativa (ver Nota 5.2.2). Estos instrumentos tienen un nominal de 274 millones de dólares con un contravalor pactado de 250 millones de euros), un vencimiento en el año 2022 y un valor razonable de -8 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 de retribución vinculados a la acción concedidos a sus empleados, Ferrovial tiene contratadas permutas financieras (equity swaps).

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 cotización y el precio de referencia. En caso contrario, Ferrovial abonaría dicho diferencial a la entidad financiera.

Al cierre de ejercicio 2021, estos derivados cuentan con un nominal de 2.755 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 nominal total de 65 millones de euros.

Derivados de tipo de cambio Corporativos

Corresponden a coberturas de riesgo de tipo de cambio corporativo, destinadas fundamentalmente a cubrir la volatilidad de flujos futuros en moneda extranjera (principalmente libra esterlina, dólar americano y dólar canadiense). Su nominal asciende a 131 millones de euros a 31 de diciembre de 2021, de los cuales 77 millones corresponden a la libra esterlina, 49 millones corresponden al dólar americano, 5 millones corresponden al dólar canadiense, y tienen vencimiento a corto plazo.

Los cambios en la valoración de los mismos se registran en el epígrafe de diferencias de conversión y ascienden en 2021 a -10 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 6 millones de euros.

Otros derivados

En este concepto se encuentran recogidos el resto de derivados contratados por el Grupo cuyo valor razonable asciende a -54 millones de euros, de los cuales, -44 millones de euros se corresponden con derivados de tipo de cambio en el negocio de Autopistas, de los que -23 millones de euros están destinados a cubrir la volatilidad de flujos futuros en dólar canadiense, con un nominal de 2.698 millones de euros (3.752 millones de dólares canadienses) (ver nota 1.3). El resto, -10 millones de euros se corresponden fundamentalmente con derivados Interest Rate Swaps del negocio de Construcción y Aeropuertos para determinados proyectos cuyo objetivo es cubrir el riesgo de tipo de interés sobre su deuda. Dentro de este epígrafe también se encontrarían los derivados contratados durante el ejercicio en la división de Construcción para cubrir el impacto de la inflación en Estados Unidos. Estos derivados se han considerado especulativos y, por tanto, la variación en el valor razonable se ha registrado contra la cuenta de pérdidas y ganancias, con un impacto positivo de 7 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 2021 y 2020, y sus impactos en reservas, resultado y otras partidas de balance.

TIPO DE INSTRUMENTO (Millones de Euros)	VALOR RAZONABLE			IMPACTOS					TOTAL	
	Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Var.	IMPACTO EN RESERVAS (I)	IMPACTO EN RDO POR VALOR RAZONABLE (II)	IMPACTO EN RDO FIN (III)	CAJA (IV)	TIPO DE CAMBIO (V)		OTROS IMPACTOS BALANCE O CUENTA DE RDOS (VI)
Derivados de inflación	299	489	-190	-107	-77	6	-22	0	10	-190
Cobertura flujos de caja	299	489	-190	-107	-77	6	-22	0	10	-190
Derivados tipo interés	-343	-455	113	126	1	-63	50	-1	-1	113
Cobertura flujos de caja	-343	-460	117	118	1	-55	54	-1	-1	117
Cobertura valor razonable	0	4	-4	8	0	-8	-4	0	0	-4
Cross Currency Swaps	-9	-2	-6	0	0	-24	-2	1	18	-6
Cobertura flujos de caja	-8	-26	18	0	0	2	-2	0	18	18
Cobertura valor razonable	-1	23	-24	0	0	-26	0	1	0	-24
Derivados tipo de cambio	-54	19	-73	1	-28	0	194	-233	-7	-73
Cobertura valor razonable	-35	10	-45	1	-13	0	150	-182	0	-45
Cobertura inversión neta extranjero	-19	8	-27	0	-9	0	39	-51	-7	-27
Especulativos	0	1	-1	0	-6	0	5	0	0	-1
Equity Swaps	11	-3	14	0	14	1	-1	0	0	14
Especulativos	11	-3	14	0	14	1	-1	0	0	14
TOTAL	-95	48	-143	19	-90	-80	219	-232	20	-143

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:

- Para aquellos derivados considerados de cobertura de flujos de caja, la variación de este valor razonable durante el ejercicio se registra con contrapartida en reservas (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 entre cierre de diciembre de 2021 y 2020 (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 en todo caso 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: 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.
- Index Linked Swaps: 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: 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 cupón cero de 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 (volatilidades, etc).

Por último, respecto a la estimación del riesgo de crédito, que se incorpora en la valoración de los derivados conforme a lo indicado en la NIIF 9, dichas estimaciones se realizan 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 Credit Risk Management valora el rating de la contrapartida (sociedad, proyecto) 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 y compromisos, 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 los compromisos por pensiones (nota 6.2) y 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 2021 y 2020 es la siguiente:

(Millones de euros)	2021	2020 (*)	VAR 21/20
Subvenciones de capital	1.379	1.257	122
Otros ingresos a distribuir	23	24	-1
TOTAL INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	1.402	1.281	121

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

Las subvenciones de capital recibidas de las administraciones concedentes corresponden en su totalidad a proyectos de infraestructuras de la división de Autopistas.

Dichas subvenciones se localizan principalmente en los siguientes proyectos de autopistas: 405 millones de euros por LBJ Infrastructure Group, 490 millones de euros por NTE Mobility Partners, 268 millones de euros por NTE Mobility Partners Segments 3 LLC y finalmente 204 millones de euros en I-77 Mobility Partners.

La principal variación del ejercicio se produce en NTE Mobility Partners Segments 3, filial de Cintra en EEUU, que ha recibido subvenciones adicionales en el ejercicio por importe de 40 millones de euros.

Adicionalmente, se ha producido un aumento en las sociedades de Estados Unidos de 95 millones de euros debido a la apreciación del dólar con respecto al euro.

Estas subvenciones de capital se imputan al resultado del ejercicio con el mismo criterio con el que se amortizan los activos a los que están afectas, y su impacto se refleja de forma neta en amortizaciones. El impacto en el flujo de caja de estas subvenciones se presenta aumentando 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 2021 correspondiendo en su totalidad a Budimex (4 millones de euros al 31 de diciembre de 2020).

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 e incertidumbres existentes y sobre su posible evolución.

Se desglosan en esta nota todas aquellas partidas relativas a provisiones que aparecen desglosadas de forma separada en el pasivo 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 el pasivo del balance ha sido:

(Millones de euros)	PLEITOS E IMPUESTOS	REPOSICIÓN Y MEJORA CNIIF 12	OTROS RIESGOS A LARGO PLAZO	TOTAL PROVISIONES NO CORRIENTES	PROVISIONES A CORTO PLAZO	TOTAL
Saldo al 31 de diciembre de 2020 (*)	291	58	93	442	952	1.394
Variaciones de perímetro y traspasos	35	-2	-42	-9	13	4
Dotaciones:	32	32	10	74	433	507
Por resultado bruto de explotación	19	0	10	29	433	462
Por resultado financiero	4	3	0	7	0	7
Deterioro y enajenaciones	0	0	0	0	0	0
Por impuesto de Sociedades	9	0	0	9	0	9
Amortizaciones de inmovilizado	0	28	0	28	1	29
Reversiones:	-56	0	-3	-60	-280	-339
Por resultado bruto de explotación	-13	0	-3	-16	-201	-217
Por resultado financiero	0	0	0	0	0	0
Deterioro y enajenaciones	0	0	0	0	0	0
Por impuesto de Sociedades	-44	0	0	-44	-78	-122
Amortizaciones de inmovilizado	0	0	0	0	-1	-1
Aplicaciones con contrapartida en cuentas de circulante	-28	0	0	-28	-134	-162
Aplicaciones con contrapartida en otros activos	0	-5	0	-5	0	-5
Diferencia de tipo de cambio	1	5	1	7	17	23
Saldo al 31 de diciembre de 2021	276	88	57	421	1.002	1.423

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

Como se puede comprobar en la tabla adjunta, el movimiento del ejercicio se desglosa separando por un lado las variaciones por cambios de perímetro y traspasos, las dotaciones y reversiones que impactan en las diferentes líneas de la cuenta de resultados, y por otro lado, otros movimientos que no suponen impacto en la misma, como son las aplicaciones con contrapartida en diferentes epígrafes del balance de situación consolidado y tipo de cambio.

Provisiones para pleitos

El total de provisiones de grupo para pleitos asciende a 276 millones de euros a 31 de diciembre de 2021. 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 67 millones de euros (104 millones de euros a diciembre 2020), 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 209 millones de euros (185 millones de euros a diciembre 2020), 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 (Ver 6.5.1.e). La dotación y reversión de esta provisión se realiza contra el resultado bruto de explotación, contra resultado financiero y/o contra el impuesto de 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). Durante el ejercicio se han revertido 41 millones de euros de la provisión existente por el pleito relacionado con la deducibilidad fiscal de fondos de comercio internacionales (ver Nota 6.5.1). El impacto de la actividad de Servicios se encuentra recogido en el Resultado Neto de las actividades discontinuadas (ver Nota 1.1.3 y 2.9).

Provisión para reposición CINIIF 12

Se recogen en este epígrafe las provisiones para inversiones de reposición establecidas por la CINIIF 12 (ver Nota 1.3.3.2) cuyo importe total asciende a 88 millones de euros. La provisión se dota y se revierte contra amortizaciones durante el periodo de devengo de las obligaciones hasta el momento en que la reposición entre en funcionamiento. El impacto de esta amortización asciende a 28 millones.

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 57 millones de euros a 31 de diciembre de 2021 (93 millones de euros a 31 de diciembre de 2020).

Adicionalmente, se incluyen las estimaciones realizadas de los costes de clausura y post-clausura de los vertederos explotados en la actividad de servicios en Polonia. 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 13 millones de euros.

Por último, este epígrafe incluye la provisión por expropiaciones en la autopista Azores.

Provisiones a corto plazo

A 31 de diciembre de 2021 el saldo de provisiones a corto plazo del grupo asciende a 1.002 millones de euros (952 millones a 31 de diciembre de 2020).

En este epígrafe se consideran fundamentalmente las provisiones relativas a contratos con clientes, como son las provisiones por gastos diferidos (referidas a la terminación y retirada de obra según contrato) y las provisiones por pérdidas presupuestadas. En este sentido, este tipo de provisiones se concentran en la división de Construcción por 855 millones de euros (733 millones de euros a 2020).

La dotación y reversión de estas provisiones se registra contra variación de provisiones dentro del resultado bruto de explotación.

La variación en el año corresponde fundamentalmente a la dotación neta de provisiones en el negocio de construcción (221 millones de euros), fundamentalmente en la actividad de Polonia, y la aplicación de provisiones (-161 millones de euros), donde destaca la aplicación de pérdidas presupuestadas en el negocio de Estados Unidos. Por otro lado, destaca la reversión de la provisión por las actas del Impuesto de Sociedades de los ejercicios 2003-2005, por su no deducibilidad de la cartera de 407 Toronto Highway BV (ver nota 6.5.1.e).

Conciliación con información reportada en el flujo de caja

Así, analizando el efecto total en la cuenta de resultados, destaca la dotación neta (gasto) por valor de 245 millones de euros, que impacta en el resultado bruto de explotación, correspondiendo principalmente a la división de Construcción (427 millones de euros de dotación y -206 millones de reversión), principalmente en la actividad de Polonia.

Adicionalmente, durante el ejercicio se han aplicado provisiones con contrapartida en cuentas de capital circulante por importe de -162 millones, correspondientes principalmente a la división de Construcción (-161 millones de euros). La suma de dotación/reversión (245 millones de euros) y aplicación (-162 millones de euros) y otros efectos asimilables como provisiones de dudoso cobro, que no están incluidas en el detalle de provisiones de pasivo (2 millones de euros), se explican a efectos de fondo de maniobra en el flujo de caja, totalizando un importe de 85 millones de euros (ver Nota 5.3).

6.4. OTRAS DEUDAS A LARGO PLAZO

En este epígrafe se recogen:

- Los préstamos participativos concedidos por el Estado a diversas sociedades concesionarias de proyectos de infraestructuras por un importe de 49 millones de euros a 31 de diciembre de 2021 (47 millones de euros a 31 de diciembre de 2020) de la actividad de Autopistas, por la Autovía de Aragón.
- Préstamos con empresas asociadas a largo plazo por 22 millones de euros (11 millones de euros a 31 de diciembre de 2020), de la actividad de Autopistas.

6.5. PASIVOS Y ACTIVOS CONTINGENTES Y COMPROMISOS

6.5.1. Litigios y otros pasivos contingentes

El Grupo está sujeto a riesgos que se derivan de la resolución de pleitos o litigios de diferente naturaleza que se originan en el desarrollo de sus actividades. Cuando la ocurrencia de dichos riesgos se considera probable, 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 que, de acuerdo con la normativa contable, deben ser objeto de información en las Cuentas Anuales. No se prevé que surjan pasivos significativos que puedan suponer un efecto material adverso distintos de aquellos que ya están provisionados.

A continuación, se describen los litigios más relevantes, en términos del importe, en las diferentes divisiones de negocio del Grupo:

a) Litigios SH -130: Autopistas y Construcción

Como se indicaba en las cuentas semestrales del Grupo, los dos litigios que existían por reclamaciones presentadas por los socios actuales de la Sociedad Concesionaria de este proyecto (un pleito ante los tribunales de Texas contra sociedades de Ferrovial, Cintra y Ferrovial Construcción, y un arbitraje ante la Cámara de Comercio Internacional contra sociedades de Ferrovial Construcción) habían sido suspendidos, dado que demandante y demandadas habían alcanzado un principio de acuerdo.

Dicho principio de acuerdo se materializó en la firma de un acuerdo el 3 de septiembre con el que se puso fin a los dos litigios mencionados. La contribución de Ferrovial había sido íntegramente provisionada (25 millones de dólares en 2020 y 17,4 millones de dólares adicionales en 2021).

b) Otros litigios en relación al negocio de Autopistas

Autopista Terrasa Manresa (Autema):

Como se indicaba en las cuentas semestrales del Grupo, el 19 de octubre de 2020 se notificó a Autema la inadmisión del recurso de casación por parte del Tribunal Supremo (TS). Con esa decisión del TS la sentencia dictada en el asunto por el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña deviene firme y plenamente aplicable.

Tras la no admisión a trámite del recurso de casación, la compañía cambió el modelo contable de la concesión, pasando de activo financiero a activo intangible.

Autema presentó un incidente de nulidad contra la inadmisión del recurso de casación, que fue igualmente inadmitido. Tras ello, Autema presentó recurso de amparo ante el Tribunal Constitucional, que también fue inadmitido el pasado 15 de junio de 2021.

Procedimiento judicial de las entidades financieras del proyecto de la radial 4:

En relación con la Radial 4, en junio de 2013 un grupo de entidades financieras del sindicato bancario de la financiación del proyecto inició un procedimiento judicial ante el Juzgado de Primera Instancia nº 61 de Madrid contra los accionistas de la sociedad concesionaria, esto es, Cintra Infraestructuras SE y Sacyr Concesiones, S.L., que habían garantizado la aportación de un capital contingente en determinadas circunstancias.

En dicho pleito se reclamaba la ejecución de la garantía prestada por los accionistas por un supuesto incumplimiento de determinadas ratios. Se trata de una garantía corporativa de 23 millones de euros, ascendiendo la parte de Cintra a 14,95 millones de euros.

Habiendo estimado la Audiencia Provincial de Madrid el recurso de los bancos tras entrar a conocer el fondo del asunto, los accionistas demandados presentaron recurso de casación ante el TS, que en diciembre de 2020 estaba pendiente de admisión. A lo largo del ejercicio 2021 no ha habido cambios en la situación procesal del litigio.

Al cierre de 2021, están totalmente provisionados tanto los 14,95 millones de euros de las garantías otorgadas como los intereses de demora (4,85 millones de euros) desde el inicio del proceso judicial.

Autopista M 203

Procedimiento judicial iniciado por la concesionaria M203 solicitando la compensación por las inversiones realizadas (VPI) y por los daños y perjuicios sufridos como consecuencia de la resolución del contrato de concesión por incumplimiento de la Comunidad de Madrid (CAM).

En octubre de 2020 se notificó a M203 la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJM) estimatoria de su recurso, que condenaba a la CAM a que de inmediato dictase el correspondiente acto de liquidación del VPI.

A 31 de diciembre de 2020 estaba pendiente la ejecución de dicha sentencia.

El 3 de febrero de 2021, M203 solicitó ante el TSJM la ejecución forzosa de la sentencia, para que se cumpliera con el fallo de ésta sin más dilación.

Como la CAM continuaba sin cumplir con la sentencia, el 2 de junio de 2021 y posteriormente el 6 de julio de 2021, M203 presentó sendos escritos de impulso procesal, con el fin de lograr que la CAM cumpliera los términos de la sentencia de octubre de 2020.

A lo largo de 2021 M203 presenta varios escritos requiriendo al juzgado que tome medidas sancionadoras frente a la CAM para conseguir el cumplimiento de la sentencia de 2020 que obligaba a la CAM a determinar el importe de la VPI y a su correspondiente pago.

Finalmente, el 23 de diciembre de 2021 la CAM notifica a M203 Orden de determinación de la VPI ("Orden VPI") en la que se indican las cantidades que acuerda abonar por este concepto que ascienden a la cantidad total de 73.388.672,44 euros, de los cuales 68.062.634,52 euros corresponden al principal (base imponible 56.250.111,17 euros; reconociendo la procedencia de abonar IVA por importe de 11.812.523,35 euros) y 5.326.037,92 euros al interés legal del dinero por retraso en el pago calculado hasta el 31 de diciembre de 2021. El mismo 23 de diciembre de 2021 M203 anula las facturas emitidas en mayo de 2018 (registradas como deudas pendientes de cobro) por el importe inicialmente reclamado cuando la CAM toma posesión de las obras y emite a la CAM las nuevas facturas (una por el principal con IVA y otra por los intereses de demora reconocidos por la CAM) y finalmente, el 29 de diciembre de 2021 M203 recibe el pago total de la CAM de 73.388.672,44 euros por la VPI. Por la diferencia entre el importe cobrado correspondiente al principal (56,2 millones de euros) y el importe registrado en la cuenta a cobrar (60 millones de euros), M203 ha registrado una pérdida por importe de 3,8 millones de euros, que ya había sido provisionada.

La Orden VPI se puede recurrir ante el TSJM, por lo que M203 iniciará un nuevo recurso contencioso-administrativo para reclamar la diferencia entre las cantidades no reconocidas por la CAM en el importe abonado el 29 de diciembre de 2021 y las que considera M203 (la valoración inicial es de, aproximadamente, 4 millones de euros de principal y 1 millón de euros de intereses).

c) Litigios relacionados con el negocio de Construcción

La división de Construcción del Grupo tiene abiertos diversos litigios relativos fundamentalmente a posibles defectos en la construcción de las obras realizadas y a reclamaciones de responsabilidad civil.

El principal litigio por su cuantía es el referido al expediente sancionador iniciado por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, que se describe a continuación.

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.

Dichas conductas consistirían presuntamente, según lo señalado por la Dirección de Competencia (DC), en unos intercambios de información entre las empresas, con el objeto y/o efecto de restringir la competencia en el ámbito de las licitaciones convocadas por las distintas Administraciones Públicas en España para la construcción y rehabilitación de infraestructuras y edificios.

La DC notificó en marzo de 2020 propuesta de sanción por importe de 48 millones de euros y en julio del mismo año, la Sala de Competencia de la CNMC declaró caducado el expediente y ordenó la incoación de otro expediente por los mismos hechos. Ferrovial Construcción apeló ante la Audiencia Nacional esta decisión. En enero de 2022 la Audiencia Nacional admitió el recurso que se está tramitando en la actualidad.

En paralelo al anterior recurso, en abril de 2021 se recibió la nueva relación de imputaciones elaborada por la DC con las conclusiones de la investigación y el detalle de los hechos que podrían constituir una infracción al reglamento de competencia. En mayo de 2021, se presentó un escrito de alegatos de la defensa, alegando que las infracciones señaladas por la DC no se habían producido. En junio, se notificó la propuesta de sanción, por importe de 48 millones de euros, que no pone fin al procedimiento sancionador, siendo el Consejo de la CNMC el órgano competente para resolver con carácter definitivo dicho procedimiento. A cierre del ejercicio de 2021 no se ha producido la resolución de este procedimiento.

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.

d) Litigios y otros pasivos contingentes relacionados con el negocio de Servicios en actividades discontinuadas

Negocio de Servicios en Reino Unido

Demanda de WBHO

EL 22 de diciembre de 2020, WBHO, subcontratista de Amey Consulting Australia Pty Limited, demandó judicialmente a la sociedad en la Corte Suprema de Nueva Gales del Sur. La demanda busca el pago de aproximadamente 54 millones de dólares australianos por los siguientes conceptos: i) daños ordinarios; ii) daños relacionados con presuntas conductas engañosas o indebidas en virtud de la Ley del Consumidor de Australia durante la fase de licitación; iii) indemnización por presuntos incumplimientos de contrato y gastos adicionales incurridos por WBHO originados por otros dos subcontratistas; iv) intereses; y v) costas.

La base de la demanda es que Amey no cumplió con los hitos para la finalización del diseño, por lo que el proyecto se alargó y WBHO incurrió en costes de construcción adicionales a los considerados en la fecha del contrato.

La demanda carece de detalles y, de hecho, Amey ha presentado varias peticiones ante el tribunal solicitando, entre otras cosas, detalles adicionales con respecto a la misma; el tribunal ha ordenado a WBHO que particularice aún más su demanda en tres ocasiones. La reclamación revisada se espera para el 1 de abril de 2022. A las aseguradoras de la Compañía se les ha notificado la reclamación. Amey ha dotado una provisión de 2 millones de dólares australianos para cubrir exclusivamente aquellos importes que pudieran no cubrir las aseguradoras (franquicia del seguro).

Negocio de Servicios en España:

Litigio relativo al expediente sancionador abierto por la (CNMC) en relación al sector de mantenimiento de carreteras:

En julio de 2019 la CNMC incoó expediente sancionador contra Ferroser Infraestructuras, S.A. y contra su matriz Ferrovial 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.

Tras un proceso de tramitación, el 31 de diciembre de 2020, la CNMC notificó el Pliego de Concreción de Hechos, incluyendo también a Ferrovial Servicios S.A.U. Se presentaron las correspondientes alegaciones en febrero de 2021.

En agosto de 2021 se notificó la Resolución del Consejo de la CNMC que declara que ha existido una infracción muy grave del art. 1 de la LDC y del 101 del TFUE y que no atribuye responsabilidad alguna a Ferrovial, S.A. Sólo señala como responsables a FERROSER INFRAESTRUCTURAS, S.A. y solidariamente a su matriz FERROVIAL SERVICIOS, S.A. En cuanto a Ferrovial Servicios, el Consejo concluye que no se ha demostrado la participación de esta sociedad a título de autora, solo como responsable solidaria de la conducta de Ferroser. Con respecto a Ferroser, el Consejo le impone una multa de 5,7 millones de euros. En cuanto a los directivos que participaron en la conducta, el Consejo interesa a la Dirección de Competencia para que investigue su posible responsabilidad en un procedimiento ulterior. Por último, la Resolución declara la procedencia de imponer una prohibición de contratar a los infractores, pero no fija su duración ni alcance. Estos extremos serán determinados en un procedimiento distinto ante la Junta Consultiva de Contratación Pública.

Dicha resolución ha sido recurrida en vía contencioso-administrativa ante la Audiencia Nacional, con solicitud de medidas cautelares que consisten en solicitar la suspensión de la ejecutividad del Acto objeto de Recurso que en este caso es la Resolución (la suspensión del pago de la sanción y de la prohibición de contratar con la Administración Pública).

En diciembre de 2021 se ha notificado la admisión a trámite del recurso y requerimiento del expediente administrativo a la CNMC, requiriendo a ésta a emplazar a los interesados para personarse como codemandados. Ante la solicitud de medidas cautelares se forma pieza separada y en la misma se acordará lo que proceda. 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 auto condiciona la suspensión del pago de la multa al depósito de aval en el habitual plazo de dos meses.

Ferroser Infraestructuras S.A es una de las sociedades que ha sido objeto de venta con motivo de la desinversión en el negocio de mantenimiento de Infraestructuras en España que se ha materializado el 31 de enero de 2022 (ver Nota 1.1.3). En el contrato de compraventa Ferrovial ha otorgado una garantía al comprador en relación con este pleito y el importe del mismo se ha considerado en la estimación del valor razonable de los activos vendidos.

Empresa de Mantenimiento y Explotación M-30, S.A. (EMESA).

El Grupo, a través de la sociedad Empresa de Mantenimiento y Explotación M-30, S.A. (EMESA) en la que ostenta una participación del 50%, ejecuta el contrato de mantenimiento de la infraestructura de la M-30 y participa en un 20% en la sociedad de economía mixta Madrid Calle 30 (MC30), titular del contrato de concesión de dicha infraestructura.

Durante 2017, el Ayuntamiento de Madrid, también accionista de MC30, constituyó una Comisión de Investigación municipal que (i) recomendó la reversión del modelo de gestión de MC30 al modelo de empresa 100% municipal, y (ii) solicitó al Ayuntamiento el estudio de la determinación de la responsabilidad en el pago del suministro eléctrico, hasta el momento pagado por MC30.

En 2018, EMESA interpuso recurso contra el acuerdo del Pleno del Ayuntamiento que aprobó el dictamen de la Comisión de Investigación. Se dictó sentencia declarando su inadmisibilidad por falta de legitimación activa del recurrente (EMESA), si bien afirmó que las resoluciones de la Comisión de Investigación son meras recomendaciones sin eficacia alguna sobre EMESA, y ésta sólo podría resultar afectada por las resoluciones firmes que pudiera adoptar el Ayuntamiento.

En relación con la responsabilidad en el pago del suministro eléctrico, en 2020 MC30 reclamó a EMESA que le abonase este coste. EMESA se opuso. MC30 remitió nueva comunicación a EMESA manifestando que (i) considera interrumpida la prescripción respecto de la reclamación; (ii) condiciona y supedita el ejercicio de acciones judiciales por MC30 a las decisiones firmes que eventualmente pudiera tomar el Ayuntamiento de Madrid. EMESA ha decidido no registrar ninguna provisión al respecto dado que los asesores legales de la compañía estiman que sus argumentos son sólidos y consideran que, en este momento, la materialización del mismo es improbable.

e) Litigios de carácter fiscal

Tal y como se indica en la nota 6.3, Ferrovial tiene registradas provisiones de carácter fiscal por importe de 209 millones de euros (de los que 2 millones de euros están registrados en las sociedades que forman parte de la antigua división de Servicios, clasificadas como actividades discontinuadas). Estas provisiones se corresponden fundamentalmente con litigios en curso de carácter fiscal en relación a inspecciones tributarias en España, cuya cuota litigiosa asciende a 333 millones de euros, siendo los más significativos los relativos al Impuesto sobre Sociedades e IVA por los ejercicios 2002 a 2017.

Entre estos pleitos destacan:

- a. El procedimiento relativo a la amortización fiscal del fondo de comercio financiero derivado de las adquisiciones de Amey y Swissport. Ferrovial tiene interpuesto un recurso contra la Decisión de la Comisión Europea de 2014 (“Tercera Decisión”) en la que se califica como ayuda de Estado dicha medida fiscal. Dado que consideramos que existen argumentos sólidos a favor de la posición procesal defendida por el Grupo, no se han registrado provisiones para cubrir este pleito. En caso de no obtener un pronunciamiento favorable de los Tribunales el importe a pagar a la Hacienda Pública española ascendería a 84,5 millones de euros, de los que 36,8 millones de euros ya fueron pagados en 2017 y 3,8 millones de euros se pagaron en 2021. En este escenario pesimista, Ferrovial tendría un impacto negativo en la cuenta de resultados por importe de 84,5 millones de euros.
- b. El recurso de Casación interpuesto ante el Tribunal Supremo contra el acuerdo de liquidación derivado del Acta incoada a Ferrovial, S.A, por el concepto Impuesto sobre Sociedades, ejercicio 2006. El principal concepto debatido es la aplicación de la deducción por actividades exportadoras en relación con la inversión realizada en 2006 para la adquisición de la participación en la antigua BAA (Heathrow). El importe derivado de esta contingencia asciende a 116 millones de euros (totalmente provisionados).
- c. Respecto al litigio de Ferrovial relativo a Impuesto sobre Sociedades, ejercicios 2003 a 2005, cuyo fundamento jurídico principal es la diferente interpretación dada a la dotación de la provisión de cartera de las participaciones de Toronto Highway BV, se ha interpuesto Recurso de Amparo ante el Tribunal Constitucional contra la Sentencia desestimatoria del Tribunal Supremo. El importe derivado de esta contingencia, que ascendía a 77,3 millones de euros (que estaban totalmente provisionados), ha sido pagado en 2021 (ver nota 6.3).

6.5.2. Garantías

a) Aavales 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 2021, el saldo era de 7.099 millones de euros (6.728 millones de euros en 2020).

A continuación, se presenta una tabla desglosando el riesgo cubierto en cada área de negocio.

(Millones de euros)	Dic. 2021	Dic. 2020
Construcción	5.284	4.548
Autopistas	856	1.051
Aeropuertos	42	18
Resto	315	299
Total actividades continuadas	6.497	5.915
Servicios	603	813
Total actividades discontinuadas	603	813
TOTAL	7.099	6.728

Según el tipo de instrumento, los 7.099 millones de euros se desglosan en: i) 3.041 millones de euros correspondientes a avales otorgados por entidades financieras, ii) 3.401 millones de euros de garantías otorgadas por agencias de bonding y iii) 657 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 en las cuentas anuales 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 posible riesgos que se puedan derivar de su ejecución (ver Nota 6.3).

Por último, indicar que, dentro del importe total de avales del Grupo de actividades continuadas recogido en la anterior tabla, 498 millones de euros (ver Nota 6.5.3) garantizan las inversiones comprometidas en el capital de proyectos de infraestructuras.

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 (ver Nota 1.1.2.) que, debido a la calificación de la deuda de proyectos como deuda sin recurso, resulta relevante indicar (ver Nota b.1. Garantías de Capital Contingente).

Igualmente existen otras garantías otorgadas a sociedades integradas por puesta en equivalencia que es relevante detallar (ver 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.

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 la Posición Neta de Tesorería, 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 de esta naturaleza vivas a 31 de diciembre de 2021 en favor de proyectos integrados por Integración Global, detallando la sociedad beneficiaria, el concepto que cubre la garantía y su importe máximo. Señalar que los importes que se indican son los que corresponden a Ferrovial:

SOCIEDAD BENEFICIARIA (PROYECTO)	CONCEPTO GARANTÍA	IMPORTE
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	67
GARANTÍAS PROYECTOS CONSTRUCCIÓN		67
I-66	Garantía para cubrir sobrecostes del proyecto	13
GARANTÍAS PROYECTOS AUTOPISTAS		13
Centella + Tap Mauro	Aval para cubrir la consecución de diferentes hitos y el pago de posibles multas durante el periodo de ejecución inicial	12
GARANTÍAS PROYECTOS ENERGIA Y MOVILIDAD		12
TOTAL GARANTÍAS PROYECTOS INFRAESTRUCTURAS INTEGRACIÓN GLOBAL		93

Adicionalmente, en el proyecto de la I66 la Sociedad tiene un aval otorgado por terceros de 3 millones de euros para cubrir posibles sobrecostes.

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	CONCEPTO GARANTÍA	IMPORTE
Ausol	Financiera para cubrir aportación de equity contingente	3
Serrano Park (Cintra)	Garantía para cubrir amortización de deuda	3
Auto-Estradas Norte Litoral (Cintra)	Garantía limitada a cubrir sobrecostes de expropiaciones.	0
Bucaramanga	Garantía limitada a cubrir sobrecostes de obra.	2
TOTAL GARANTÍAS PROYECTOS INFRAESTRUCTURAS PUESTA EN EQUIVALENCIA		8

La reducción tan relevante en el importe de dichas garantías (8 millones de euros frente a 48 millones de euros en 2020) se debe a que a finales del año 2020 se alcanzó un acuerdo de venta de URBICSA, siendo 42 millones de euros la garantía asociada a dicho proyecto a 31 de diciembre de 2020. Adicionales a estas garantías, existen avales otorgados por terceros por 3 millones de euros para posibles sobrecostes en el proyecto de Ausol.

Adicionalmente, la Sociedad tiene otorgada una garantía por valor de 19 millones de euros en relación con la Radial 4, desconsolidada en 2015. Dicho importe está completamente provisionado a 31 de diciembre de 2021 y actualmente existe un recurso de casación al respecto (ver Nota 6.5.1.a)).

b.2) Otras garantías otorgadas a favor de sociedades integradas por Puesta en Equivalencia distintas de las sociedades de proyecto.

Determinados contratos de construcción y servicios se ejecutan por sociedades integradas por puesta en equivalencia, que habitualmente se crean con el objeto de ejecutar contratos licitados previamente por sus socios. En este caso, los socios de dichas sociedades otorgan garantías para responder de la ejecución de estos contratos. Las responsabilidades garantizadas son similares a las indicadas en la Nota 6.5.2.a.

Entre estas garantías destacan las otorgadas en la antigua división de Servicios por Amey UK PLC en favor de diversas sociedades en las que esta participa y que están integradas por puesta en equivalencia. Dichas garantías alcanzan un importe total de 369 millones de euros, siendo las más relevantes las relacionadas con contratos con el Ministerio de Justicia británicos y la red de tranvías de Manchester. Señalar que el importe anterior corresponde al importe anual de los contratos pendientes por ejecutar por el porcentaje de participación de Ferrovial.

c) Garantías reales sobre activos propios

Las garantías reales sobre activos propios se describen en:

- Garantías sobre activos fijos, ver Nota 3.4.
- Garantías sobre depósitos o caja restringida, ver Nota 5.2.

d) Garantías recibidas de terceros

A 31 de diciembre de 2021 Ferrovial cuenta con garantías recibidas de terceros por un total de 1.149 millones de euros (1.601 millones a 31 de diciembre de 2020), fundamentalmente provenientes de las sociedades de Ferrovial Construcción en Estados Unidos por un importe total de 645 millones de euros, Grupo Budimex por 153 millones de euros y resto de sociedades constructoras por 352 millones de euros, destacando las sociedades de Reino Unido por 126 millones de euros y Australia por 161 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 solo 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 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

Se muestran a continuación los compromisos de inversión asumidos por el Grupo en relación a los fondos propios de sus proyectos de infraestructuras:

(Millones de euros)	2022	2023	2024	2025	2026	2027 Y SIGUIENTES	TOTAL
Autopistas	407	18	6	0	0	0	431
Energía y Movilidad	26	2	0	0	0	0	27
INVERSIONES PROYECTOS INFRAESTRUCTURAS INTEGRACIÓN GLOBAL	432	20	6	0	0	0	458
Autopistas	25	0	0	27	0	0	52
Energía y Movilidad	6	0	0	0	0	0	6
Construcción	1	0	0	0	0	0	1
INVERSIONES PROYECTOS INFRAESTRUCTURAS PUESTA EQUIVALENCIA	31	0	0	27	0	0	58
TOTAL INVERSIONES EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	463	20	6	27	0	0	517

A 31 de diciembre de 2021 los compromisos de inversión ascienden a 517 millones de euros (851 millones de euros en 2020). La división de autopistas incluye 349 millones de euros en relación al proyecto de la I-66 (590 millones de euros en 2020). Los compromisos de inversión en Energía y Movilidad están relacionados con una planta solar en Sevilla. La reducción en los compromisos de inversión se debe principalmente a las inversiones acometidas en proyectos de autopistas en Estados Unidos y Eslovaquia en 2021, así como al cierre financiero alcanzado en proyectos de líneas de transmisión en Chile.

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% equity - 50% deuda) sujeto al cumplimiento de ciertas condiciones de liquidez hasta el vencimiento del préstamo otorgado, que se producirá en 2024.

Como se ha indicado en el apartado 6.5.2.a), parte de estos compromisos de proyectos de infraestructuras, que totalizan 517 millones de euros, están garantizados con avales por importe de 498 millones de euros.

Adicionalmente, en la antigua división de Servicios existen compromisos de adquisición de inmovilizado material por importe de 1 millón de euros (112 millones de euros en 2020). La reducción tan relevante en el importe de dichos compromisos se debe a que la mayoría estaba ligada al negocio de servicios de medioambiente en España y Portugal, para el que se materializó el acuerdo de venta el pasado diciembre de 2021.

(Millones de euros)	2022	2023	2024	2025	2026	2027 Y SIGUIENTES	TOTAL
Adquisición Inmovilizado Material	0	1	0	0	0	0	1
TOTAL SERVICIOS	0	1	0	0	0	0	1
TOTAL	0	1	0	0	0	0	1

Adicionalmente, existen compromisos de inversión de hasta 16 millones de euros 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. RETRIBUCIONES DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN Y DE LA ALTA DIRECCIÓN

6.6.1. Retribuciones estatutarias del Consejo de Administración

El actual régimen retributivo de la Sociedad, regulado en el artículo 56 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 9 de abril de 2021, determinó el importe anual máximo y conjunto de la remuneración de los Consejeros en su condición de tales para periodo de vigencia de dicha Política (ejercicios 2021, 2022 y 2023), estableciéndolo en una cantidad fija.

La retribución de los Consejeros en su condición de tales se compone de (i) una asignación fija, abonándose una parte mediante liquidaciones trimestrales 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.

En la misma fecha de formulación de estas cuentas, el Consejo de Administración ha formulado y puesto a disposición de los accionistas el Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros al que se refiere el art. 541 de la Ley de Sociedades de Capital. Dicho informe describe con más detalle aspectos relativos a la política de remuneraciones de la Sociedad aplicable al ejercicio en curso, el resumen global de cómo se aplicó durante el ejercicio 2021, así como el detalle de las retribuciones individuales devengadas por cada uno de los Consejeros durante dicho ejercicio. El cuadro siguiente muestra de manera individualizada la retribución estatutaria de los miembros del Consejo de Administración devengada durante los ejercicios 2021 y 2020.

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.

La diferencia existente en los importes de la asignación fija y la asignación fija complementaria de los Consejeros entre los ejercicios 2021 y 2020 obedece a que en este último se produjo una reducción parcial de ambos componentes, acordada por el Consejo de Administración de la Sociedad con motivo de la crisis sanitaria derivada de la expansión de la covid-19.

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 19.2.

				2021
CONSEJERO (a) (Miles de euros)	ASIGNACIÓN N Fija	DIETAS	ASIGNACIÓN Fija COMPLEMENTARIA	TOTAL
Rafael del Pino Calvo-Sotelo	35	122	92	249
Oscar Fanjul Martín	35	83	81	199
Ignacio Madridejos Fernández	35	61	46	142
María del Pino y Calvo-Sotelo	35	61	46	142
Santiago Fernández Valbuena (hasta 4/5/2021 incluido)	12	18	16	46
José Fernando Sánchez-Junco Mans	35	76	46	157
Joaquín del Pino y Calvo-Sotelo (hasta 4/5/2021 incluido)	12	12	16	40
Philip Bowman	35	59	46	140
Hanne Birgitte Breinbjerg Sorensen	35	50	46	131
Bruno Di Leo	35	58	46	139
Juan Hoyos Martínez de Irujo	35	61	46	142
Gonzalo Urquijo Fernández de Araoz	35	59	46	140
Hildegard Wortmann (desde 6/5/2021)	23	36	30	89
Alicia Reyes Revuelta (desde 6/5/2021)	23	36	30	89
TOTAL	420	792	633	1.845

(a) Permanencia en el cargo. A falta de indicación, el ejercicio completo.

				2020
CONSEJERO (a) (Miles de euros)	ASIGNACIÓN Fija	DIETAS	ASIGNACIÓN	TOTAL
Rafael del Pino Calvo-Sotelo	33	122	86	241
Oscar Fanjul Martín	33	83	70	186
Ignacio Madridejos Fernández	33	61	43	137
María del Pino y Calvo-Sotelo	33	61	43	137
Santiago Fernández Valbuena	33	69	43	145
José Fernando Sánchez-Junco Mans	33	81	43	157
Joaquín del Pino y Calvo-Sotelo	33	48	43	124
Philip Bowman	33	59	43	135
Hanne Birgitte Breinbjerg Sorensen	33	56	43	132
Bruno Di Leo	33	58	43	134
Juan Hoyos Martínez de Irujo	33	61	43	137
Gonzalo Urquijo Fernández de Araoz	33	59	43	135
TOTAL	394	819	587	1.800

(a) Permanencia en el cargo. A falta de indicación, el ejercicio completo.

6.6.2. Retribución individualizada de los Consejeros Ejecutivos

a) Retribuciones devengadas en los ejercicios 2021 y 2020

Los Consejeros que tenían la condición de Ejecutivos en 2021 devengaron la siguiente retribución por el ejercicio de sus funciones, independientemente de las retribuciones mencionadas en el apartado anterior.

			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 miles de € como retribución en especie correspondiente a un coche de empresa.

La información relativa al ejercicio 2020 se presenta en la siguiente tabla:

2020			
RETRIBUCIONES CONSEJEROS EJECUTIVOS * (Miles de euros)	RAFAEL DEL PINO	IGNACIO MADRIDEJOS	TOTAL
Retribución Fija	1.405	937	2.342
Retribución Variable	1.620	810	2.430
Primas S. Vida	8	4	12
Planes de acciones (1)	1.602	0	1.602
Total 2020	4.635	1.751	6.386

* Retribuciones por su condición de Consejeros Ejecutivos

(1) En marzo de 2020, se han abonado un número de acciones de acuerdo con el grado de cumplimiento de las unidades asignadas en 2017, una vez practicadas las retenciones correspondientes. Se comunicó a la CNMV el 16/3/2020.

(2) Durante 2020, se ha imputado a D. Ignacio Madrdejnos, la cantidad de 8 miles de € como retribución en especie correspondiente a un coche de empresa.

b) Sistemas de retribución ligados a la evolución de la acción

A continuación, se detallan los planes de retribución en acciones vinculados a objetivos cuyos derechos están pendientes de devengo.

PLAN CONSEJEROS EJECUTIVOS SITUACION A 31.12.2021		UNIDADES	Nº DE DERECHOS DE VOTO	% DE DERECHOS DE VOTO
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Asignación 2019	70.000	70.000	0,01 %
	Asignación 2020	46.500	46.500	0,00 %
	Asignación 2021	67.500	67.500	[*]
Ignacio Madrdejnos Fernández	Asignación 2019	14.468	14.468	0,00 %
	Asignación 2020	46.500	46.500	0,00 %
	Asignación 2021	67.500	67.500	[*]

6.6.3. Fondos y planes de pensiones o primas de seguros de vida

Al igual que en 2020, durante el ejercicio 2021 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 2021 el pago de 13 miles de euros y 12 miles de euros en 2020), 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 2021 por el mencionado seguro asciende a 1.300 miles de euros.

6.6.4. Anticipos y créditos

A 31 de diciembre de 2021 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.

6.6.5. Retribuciones de la Alta Dirección

Los miembros de la Alta Dirección de la Sociedad han devengado conjuntamente durante el ejercicio 2021 la siguiente retribución:

RETRIBUCIONES DE LA ALTA DIRECCIÓN (Miles de euros)	2021	2020
Retribución fija	5.636	5.317
Retribución variable	5.033	3.657
Plan de entrega de acciones vinculado a objetivos	1.494	4.528
Ejercicio de planes retributivos de planes de opciones sobre acciones y/o otros instrumentos financieros (ver descripción)	0	0
Retribución en tanto que miembros de órganos de administración de otras sociedades del grupo, multigrupo o asociadas	31	30
Primas de seguro	17	17
Otros (1)	6.990	2.291
Total	19.201	15.840

(1) Desvinculación (i) en 2021 de tres miembros de la Alta Dirección (cifra sujeta a IRPF), y un bonus de incorporación; y (ii) en 2020 de dos miembros de la Alta Dirección (cifra sujeta a IRPF), y un bonus de incorporación.

Las retribuciones expresadas corresponden a los titulares de los siguientes cargos: Secretario General, Director General Económico-Financiero, Director General de Recursos Humanos, Director General de Construcción, Director General de Servicios, Director General de Aeropuertos, Director General de Autopistas, Director General de Infraestructuras Energéticas y Movilidad, Director General de Sistemas de Información e Innovación, Director de Auditoría Interna, Director de Comunicación y Responsabilidad Corporativa, Directora General de Estrategia, Director de Cumplimiento y Riesgos, Director de Movilidad y Director de Sostenibilidad. No se incluye la retribución de los miembros de la Alta Dirección que han sido al tiempo Consejeros Ejecutivos por haber quedado indicada en la Nota 19.2.

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 131 miles de euros en sustitución de las retribuciones mencionadas en el cuadro anterior (en 2020, 48 miles de euros).

6.6.6. 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 trece 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 2021 ha ascendido a 2.187 miles de euros (2.006 miles euros en 2020), de los que 441 miles de euros corresponden al Consejero Ejecutivo. La cifra de "Otros" que aparece en la tabla 6.6.6 por importe de 6.912 millones de euros, corresponde principalmente a las cantidades percibidas por tres miembros de la Alta Dirección que se han desvinculado de la compañía en el ejercicio 2021. Dicho importe no afecta a la cuenta de resultados del ejercicio, ya que la sociedad reconoce como gasto anualmente las cantidades aportadas en el ejercicio al seguro colectivo de ahorro, independientemente del momento en que dichas cantidades se perciban.

6.7. SISTEMAS RETRIBUTIVOS VINCULADOS A ACCIONES

Plan de entrega de acciones vinculado a objetivos

Al cierre del ejercicio 2021, Ferrovial tiene vigentes dos sistemas retributivos cuyos beneficiarios son los Consejeros Ejecutivos, los miembros de la alta dirección y directivos del Grupo Ferrovial, consistentes en la entrega de acciones vinculadas a objetivos.

Plan de Incentivos a Largo Plazo aprobado el 28 de febrero de 2019 por el Consejo de Administración. Este Plan tendrá una vigencia de un año y el coste anual del Plan no podrá exceder de 22 millones de euros. Está vinculado a la permanencia en la compañía durante un plazo de tres años desde el momento del otorgamiento (salvo circunstancias especiales) y a la obtención durante este periodo de maduración de unas tasas calculadas en función de la relación entre el resultado de explotación y los activos netos productivos y el retorno total para el accionista en relación con un grupo de comparación.

El Plan se dirige a Consejeros Ejecutivos, miembros de la alta dirección y directivos. La aplicación de este Plan a los Consejeros Ejecutivos fue autorizada por la Junta General de Accionistas de la Sociedad celebrada el 5 de abril de 2019, tal y como se comunicó a la CNMV ese mismo día.

La fecha de asignación de unidades para 2019 a los Consejeros Ejecutivos, a efectos de cómputo de los plazos y términos del citado Plan, fue el 15 de febrero de 2019.

El 19 de diciembre de 2019 el Consejo de Administración aprobó un nuevo plan de incentivos a largo plazo. Estará vigente por 3 años (durante 2020, 2021 y 2022) y consiste en la entrega de acciones de Ferrovial, S.A. El coste anual del Plan no podrá exceder de 22 millones de euros y está vinculado a la permanencia en la compañía durante un plazo de tres años desde el momento del otorgamiento (salvo circunstancias especiales) y a la obtención durante este periodo de maduración de unas tasas calculadas en función de flujo de caja de actividad y el retorno total para el accionista en relación con un grupo de comparación.

El Plan se dirige a Consejeros Ejecutivos, miembros de la Alta Dirección y directivos. La aplicación a los Consejeros Ejecutivos de esta forma de retribución fue autorizada por la Junta General Ordinaria de Accionistas de la Sociedad celebrada el 17 de abril de 2020.

El número de acciones vivas en relación a estos planes es, a 31 de diciembre de 2021, de 2.054.531 acciones.

El resumen de los movimientos en los sistemas retributivos vinculados a acciones durante los ejercicios 2021 y 2020 es el siguiente:

	2021	2020
Número de acciones al inicio del ejercicio	2.468.724	3.125.747
Planes concedidos	909.578	622.004
Planes liquidados	-292.413	-930.106
Renuncias y otros	-954.346	-307.068
Acciones ejercitadas	-77.012	-41.853
Número de acciones al final del ejercicio	2.054.531	2.468.724

Este plan de entrega de acciones incluye los mencionados anteriormente en la Nota 6.6 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 2021 ha sido un ingreso de 10 millones de euros (-10 millones de euro de gastos en 2020) con contrapartida en patrimonio neto. El reconocimiento de este ingreso se debe a la reversión parcial de la provisión dotada en ejercicios anteriores, ya que tanto en el plan que venció en 2021 como el que vence en 2022, el grado de cumplimiento de las condiciones que dan derecho a la percepción de la retribución ha sido inferior al que inicialmente se había considerado.

Valoración plan de entrega de acciones vinculado a objetivos.

Estos planes se valoran 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, y liquidables en acciones, por lo que son valorados en el momento inicial de otorgamiento y no se reestima el valor sobre el inicialmente calculado, imputándose el mismo a gastos de personal con contrapartida en reservas.

6.8. INFORMACIÓN SOBRE OPERACIONES CON PARTES VINCULADAS

Normativa

En materia de información sobre las operaciones que la Sociedad (o las sociedades de su grupo) realice con sus partes vinculadas, debe tenerse en cuenta la Norma Internacional de Contabilidad 24 (la "NIC 24").

El apartado 3 de dicha NIC 24 establece la exigencia de incluir la información relativa a las transacciones de las partes vinculadas, las transacciones y los saldos pendientes (incluidos los compromisos), en los estados financieros consolidados y separados de una sociedad dominante, así como en los estados financieros individuales. Su Apartado 9 define transacciones entre partes vinculadas toda transferencia de recursos, servicios u obligaciones entre una entidad que informa y una parte vinculada, con independencia de que se cargue o no un precio.

Operaciones vinculadas

A continuación, se indican las transacciones de naturaleza comercial que se han efectuado entre la Sociedad (o las sociedades de su grupo) y sus partes vinculadas durante el ejercicio 2021, clasificándose en tres categorías: a) Operaciones entre Ferrovial, S.A. y sus administradores o alta dirección; b) Operaciones entre sociedades dependientes de Ferrovial S.A y los administradores o alta dirección de la Sociedad; y c) Operaciones entre las sociedades del Grupo.

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 (*)

[1] Nota: Se describe la normativa aplicable a 31 de diciembre de 2021. Hasta la entrada en vigor el 3 de julio de 2021 de la Ley 5/2021, de 12 de abril, por la que se modifica el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital y otras normas financieras, en lo que respecta al fomento de la implicación a largo plazo de los accionistas en las sociedades cotizadas, se ha tenido en cuenta la Orden EHA 3050/2004, de 15 de septiembre, sobre la información de las operaciones vinculadas que deben suministrar las sociedades emisoras de valores admitidos a negociación en mercados secundarios oficiales (la "Orden EHA").

a) Operaciones entre Ferrovial, S.A. y sus accionistas significativos, administradores o alta dirección

En este epígrafe se incluyen las operaciones realizadas entre Ferrovial, S.A. y sus administradores, altos directivos, sus familiares cercanos o las entidades en las que unos u otros tienen el control o el control conjunto. En la información de 2020 se contempla, además, las operaciones entre Ferrovial, S.A. y las entidades en las que sus administradores, altos directivos y sus familiares cercanos pueden ejercer influencia significativa (Orden EHA). Si la parte vinculada a la Sociedad tuvo esa consideración durante una parte del año, se indican las operaciones realizadas durante dicho periodo.

NOMBRE/ DENOMINACIÓN	OPERACIONES	2021			2020		
		IMPORTE	BENEFICIO O PÉRDIDA	SALDO	IMPORTE	BENEFICIO O PÉRDIDA	SALDO
Marsh	Recepción de servicios de seguros	0	0	0	-7	0	0

La información sobre remuneraciones y operaciones de préstamo con Consejeros y Alta Dirección puede consultarse en la Nota 6.6.

b) Operaciones entre sociedades dependientes de Ferrovial S.A y sus accionistas significativos, administradores o alta dirección

En este epígrafe se incluyen las operaciones realizadas entre entidades dependientes de la Sociedad y sus administradores, altos directivos, sus familiares cercanos o las entidades en las que unos u otros tienen el control o el control conjunto. En la información de 2020 se contempla, además, las operaciones entre sociedades dependientes de Ferrovial, S.A. y las entidades en las que los administradores, altos directivos de la Sociedad y sus familiares cercanos pueden ejercer influencia significativa (Orden EHA). Si la parte vinculada a la Sociedad tuvo esa consideración durante una parte del año, se indican las operaciones realizadas durante dicho periodo.

NOMBRE/ DENOMINACIÓN	OPERACIONES	2021			2020		
		IMPORTE	BENEFICIO O PÉRDIDA	SALDO	IMPORTE	BENEFICIO O PÉRDIDA	SALDO
D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Prestación de servicios	7	0	1	7	0	1
D ^a . María del Pino y Calvo-Sotelo	Prestación de servicios	6	1	0	8	1	0
D ^a . Ana María Calvo-Sotelo y Bustelo	Prestación de servicios	0	0	0	45	2	4
Criu, S.L.	Prestación de servicios	17	1	2	19	1	2
Cummins y sociedades del grupo	Recepción de servicios	0	0	0	-1.129	0	0
Maxam Holding y sociedades de su grupo	Prestación de servicios	0	0	0	1	0	0
Marsh y sociedades de su grupo	Recepción de servicios de seguros	0	0	0	-6.877	0	13
Polan, S.A.	Prestación de servicios	159	1	59	152	2	42
Fundación Centro de Innovación de Infraestructuras Inteligentes	Contratos de colaboración	0	0	0	-800	0	0
	Prestación de servicios	0	0	0	18	0	0
Haya Real Estate, S.A.	Prestación de servicios	0	0	0	0	0	1
Holcim Ltd. y sociedades del grupo	Adquisición cemento y materiales relacionados	0	0	0	-1.724	0	-53
	Recogida de residuos	0	0	0	52	1	18
Sidecu, S.A.	Prestación de servicios	0	0	0	1	0	0

c) Operaciones entre las sociedades del Grupo

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

Como se explica detalladamente en la Nota 1.2.2., 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 2021, 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 955.920 miles de euros (974.587 miles de euros en 2020), reconociendo como ventas por dichas obras un importe de 1.016.628 miles de euros (1.025.252 miles de euros en 2020).

El resultado no eliminado en el proceso de consolidación derivado de estas operaciones asignable al porcentaje que la Sociedad ostenta en las sociedades concesionarias receptoras de las obras y neto de impuestos y de intereses de minoritarios ha sido en 2021 de 5.748 miles de euros. En 2020 supuso -18.702 miles de euros.

6.9. SITUACIONES DE CONFLICTO DE INTERÉS

No se han puesto de manifiesto situaciones de conflicto, directo o indirecto, con el interés de la Sociedad, con arreglo a la normativa aplicable (artículo 229 de la Ley de Sociedades de Capital), sin perjuicio de las operaciones de la Sociedad (o las sociedades de su grupo) con sus partes vinculadas reflejadas en la memoria o, en su caso, de los acuerdos relacionados con cuestiones retributivas o de nombramiento de cargos.

6.10. HONORARIOS AUDITORES

En cumplimiento de lo establecido con el Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad, se informa del total de honorarios por “servicios de auditoría” y de “otros servicios de consultoría” prestados por los auditores de las Cuentas Anuales de las sociedades del Grupo, para los ejercicios 2021 y 2020 tanto por el auditor principal correspondiente a Ferrovial S.A. como para el resto de auditores en todas sus sociedades participadas.

Los “Honorarios por servicios de auditoría” incluyen exclusivamente los servicios por la auditoría legal propiamente dicha.

Los “Otros servicios cuya prestación por los auditores de cuentas se exige por la normativa aplicable” sólo incluyen, como indica el nombre del epígrafe aquellos cuya prestación por el auditor es obligatoria, por ejemplo, la revisión limitada de las cuentas intermedias de la sociedad o la emisión de “comfort letters” en las emisiones de deuda.

El total de “Otros servicios distintos de auditoría” prestados por el auditor principal sobre el total de servicios de auditoría, han supuesto para el ejercicio 2021 un 2,7% sobre el importe de honorarios por servicios de auditoría.

Millones de euros	2021	2020 (*)
Honorarios por servicios de auditoría	7	7
ACTIVIDADES CONTINUADAS	4	4
Auditor principal	4	3
Otros auditores	0	1
ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	3	2
Auditor principal	0	0
Otros auditores	2	2
Otros servicios cuya prestación por los auditores de cuentas se exige por la normativa aplicable	0	0
ACTIVIDADES CONTINUADAS	0	0
Auditor principal	0	0
Otros auditores	0	0
ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	0	0
Auditor principal	0	0
Otros auditores	0	0
Otros servicios distintos de auditoría	0	1
Auditor principal (**)	0	1

(*) Incluye honorarios finales sobre cuentas de 2020

(**) Prácticamente todo corresponde a facturas recibidas en 2020 por servicios prestado en 2019 por servicios migratorios

6.11. ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE

Con fecha 31 de enero de 2022, se ha materializado el acuerdo de venta entre Ferrovial 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, tal y como se comenta en la Nota 1.1.3. Activos y pasivos mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas.

Así mismo, y en la misma nota, se hace referencia a que en febrero de 2022 se ha alcanzado un acuerdo para la venta de una pequeña área de actividad dentro del negocio de Amey, relacionada con servicios de mantenimiento de infraestructuras energéticas y agua.

Además, Ferrovial, a través de su división de Aeropuertos, ha alcanzado un acuerdo con la compañía de infraestructuras turca YDA Group para la adquisición de una participación del 60% de la sociedad que gestiona la concesión del Aeropuerto Internacional de Dalaman, en Turquía, por 140 millones de euros. YDA Group, que opera el activo desde 2006 y que mantendrá el 40% restante de dicha sociedad, ha llevado a cabo importantes mejoras de sus instalaciones.

6.12. ANEXOS

Anexo I. Información relativo al régimen fiscal establecido en los artículos 107 y 108 de la ley 27/2014

Ferrovial, S.A. se ha acogido desde el ejercicio 2014 al régimen establecido actualmente en los artículos 107 y 108 de la Ley 27/2014, de 27 de noviembre del Impuesto sobre Sociedades (“LIS”), resultando de aplicación desde el 1 de enero de 2014 y, en consecuencia, a todo el ejercicio 2021. Conforme a ese régimen fiscal:

1. Los dividendos y ganancias de capital obtenidos por Ferrovial procedentes de inversiones en fondos propios de sociedades operativas no residentes (que representen al menos el 5% del capital social de estas) están exentos de tributación en un 95% en el Impuesto sobre Sociedades si se dan las condiciones previstas en el art. 21 de la LIS (“rentas sujetas pero exentas”).
 2. Los dividendos repartidos por Ferrovial con cargo a las referidas “reservas sujetas pero exentas”, o a rentas procedentes de establecimientos permanentes en el extranjero respecto de los que resulte aplicable la exención prevista en el art. 22 de la LIS, tienen el siguiente tratamiento:
 - i. Cuando el perceptor sea un accionista no residente en España (y no opere a través de paraísos fiscales o mediante un establecimiento permanente en España) no están sujetos a retención ni tributación en España.
 - ii. Cuando el perceptor sea una persona física residente en España sujeta a IRPF el dividendo percibido se considerará renta del ahorro y se podrá aplicar la deducción por doble imposición internacional en los términos previstos en el IRPF, respecto de los impuestos pagados en el extranjero por Ferrovial.
 - iii. Cuando el perceptor sea una persona física residente en España sujeta a IRPF el dividendo percibido se considerará renta del ahorro y se podrá aplicar la deducción por doble imposición internacional en los términos previstos en el IRPF, respecto de los impuestos pagados en el extranjero por Ferrovial.
- Durante el presente ejercicio el 100% de los dividendos repartidos por Ferrovial han sido con cargo a estas “rentas sujetas pero exentas”.
3. Las plusvalías obtenidas por los accionistas de Ferrovial derivadas de la transmisión de su participación en la sociedad, tienen el siguiente tratamiento:
 - i. Cuando el accionista sea no residente en España (y no opere a través de paraísos fiscales o mediante un establecimiento permanente en España) no se entenderá sujeta a tributación en España la parte de la plusvalía que se corresponda con las reservas dotadas por Ferrovial con cargo a las referidas “rentas sujetas pero exentas” o con diferencias de valor imputables a participaciones de Ferrovial en entidades no residentes que cumplan los requisitos para poder aplicar la exención de las rentas de fuente extranjera establecidas en los art. 21 y 22 de la LIS.
 - ii. Cuando el accionista sea una entidad sujeta al Impuesto sobre Sociedades español, y cumpla el requisito de participación en Ferrovial (5% de participación en el capital y 1 año de tenencia de la misma), podrá aplicar la exención prevista en el artículo 21 de la LIS.
 - iii. Cuando el accionista sea una persona física residente en España sujeta a IRPF, tributará por las plusvalías obtenidas conforme al régimen general.

El importe de las rentas sujetas pero exentas de acuerdo con los artículos 21 y 22 de la LIS obtenidas por Ferrovial durante 2021 y los impuestos pagados en el extranjero correspondientes a estas, han sido:

A) Exención por dividendos y rendimientos de fuente extranjera

A.1 Exención por dividendos de fuente extranjera

En el ejercicio 2021 no se han obtenido dividendos de fuente extranjera.

A.2 Exención por rendimientos de establecimientos permanentes en el extranjero

No se han obtenido rendimientos de Establecimientos Permanentes en el extranjero en el ejercicio.

B) Exención por plusvalías de fuente externa

En el ejercicio 2021, al igual que en el ejercicio 2020, no se han obtenido plusvalías de fuente externa exentas de tributación.

En el ejercicio 2018 se ha obtenido una plusvalía por venta de las autopistas griegas susceptible de aplicar la exención recogida en el artículo 21 de la LIS por importe de 84.825.069,03, el importe exento de tributación ha ascendido a 11.307.039,92 euros.

En ejercicios anteriores a 2018, no se han obtenido plusvalías susceptibles de aplicar la exención recogida en el artículo 21 de la LIS, ya que las ventas efectuadas (i) o bien se han efectuado entre sociedades del Grupo, y se han eliminado en el consolidado fiscal, (ii) o bien se han puesto de manifiesto en operaciones de reestructuración societaria que han sido acogidas al régimen de neutralidad fiscal previsto en el artículo 76 y siguientes de la Ley del impuesto. No obstante, las plusvalías que se habrían puesto de manifiesto fiscalmente caso de no resultar aplicables estos regímenes (consolidación o neutralidad fiscal) han sido:

B.1 Eliminaciones de plusvalías por ventas intraGrupo de sociedades extranjeras:

No se han producido en el ejercicio.

B.2 Plusvalías diferidas generadas en procesos de reestructuración societaria:

(Importes en euros)	
Ferrovial, SA	2.321.000.901,55
Cintra Infraestructuras Irlanda, SLU	6.143.952,38
TOTAL	2.327.144.853,93

Con la finalidad de facilitar a los accionistas de Ferrovial la aplicación del régimen fiscal descrito, la Sociedad ha efectuado una valoración de mercado al cierre del ejercicio de sus participaciones (directas, e indirectas a través de la participación en otras entidades acogidas a este régimen fiscal especial) en entidades no residentes y en establecimientos permanentes en el extranjero, que cumplen los requisitos para poder aplicar la exención de las rentas de fuente extranjera establecidas en los art. 21 y 22 de la LIS.

El resultado de esta valoración supone que, del total del valor de mercado de Ferrovial a 31 de diciembre de 2021, dichos activos representan un 92% del mismo. A 31 de diciembre de 2020 este porcentaje ascendía a 90,8%.

Tributación del Dividendo Flexible de Ferrovial

Durante el ejercicio 2021 Ferrovial S.A. ha llevado a cabo dos programas de retribución al accionista bajo el esquema denominado “Ferrovial Dividendo Flexible”, que permite a los accionistas de la Sociedad la opción, a su libre elección, de (i) recibir acciones liberadas de la Sociedad de nueva emisión; (ii) transmitir en el mercado los derechos de asignación gratuita que reciban por las acciones que posean; o (iii) recibir un importe en efectivo mediante la transmisión a Ferrovial de los citados derechos de asignación gratuita.

A continuación, se exponen las principales implicaciones fiscales de estos programas, sobre la base de la normativa tributaria vigente en territorio común y de la interpretación efectuada por la Dirección General de Tributos a través de la contestación a diversas consultas vinculantes.

Consideraciones generales

Con carácter general, el régimen fiscal aplicable a los accionistas residentes en los territorios forales, Ceuta o Melilla, si bien es similar al de territorio común, puede tener algunas diferencias en su tratamiento.

Debe tenerse en cuenta que la tributación de las distintas opciones relacionadas con la ejecución del Aumento de Capital que se exponen no explicita todas las posibles consecuencias fiscales de las opciones relacionadas con el sistema de retribución "Ferrovial Dividendo Flexible". Por ello, se recomienda que los accionistas consulten con sus asesores fiscales el impacto fiscal específico del esquema propuesto y que presten atención a las modificaciones que pudieran producirse, tanto en la legislación vigente a la fecha de esta operación como en sus criterios de interpretación, así como a las circunstancias particulares de cada accionista o titular de derechos de asignación gratuita.

En particular, los accionistas no residentes en España deberán contrastar con sus asesores fiscales los efectos derivados de las distintas opciones relacionadas con la ejecución del Aumento de Capital, incluyendo el análisis de las exenciones previstas en la normativa del IRNR, el derecho a la aplicación de lo dispuesto en los Convenios para evitar la doble imposición suscritos por España, así como la forma de declarar estas rentas.

Consideraciones particulares

a) Entrega de acciones nuevas.

En el supuesto de que los accionistas opten por la entrega de acciones nuevas tendrá el régimen fiscal que se indica a continuación:

1. Accionistas sujetos pasivos del IRPF e IRNR sin establecimiento permanente en España.

La entrega de las acciones nuevas tendrá la consideración, a efectos fiscales, de entrega de acciones liberadas y, por tanto, no constituye renta a efectos del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas ("IRPF"), ni del Impuesto sobre la Renta de no Residentes ("IRNR"), en este último caso en el supuesto de que el contribuyente no residente no opere en España a través de establecimiento permanente. En línea con lo indicado, la entrega de las acciones nuevas no está sujeta a retención o ingreso a cuenta.

El valor de adquisición por acción a efectos fiscales, tanto de las acciones liberadas como de las acciones de las que procedan, resultará de repartir el valor de adquisición de la cartera entre el número de acciones, tanto las antiguas como las liberadas que correspondan. La antigüedad de las acciones liberadas será la que corresponda a las acciones de las que procedan.

Consecuentemente, en caso de una posterior transmisión, la renta que se obtenga se calculará por referencia a este nuevo valor.

2. Accionistas sujetos pasivos del IS e IRNR con establecimiento permanente en España.

En el Impuesto sobre Sociedades ("IS") y en el IRNR de contribuyentes no residentes con establecimiento permanente en España (en la medida en que cierre un ciclo mercantil completo), la entrega de acciones nuevas contempladas en esta opción seguirá el tratamiento previsto en la normativa contable, teniendo en cuenta las particularidades que en este ámbito y para los ejercicios iniciados a partir de 1 de enero de 2020 ha establecido la Resolución de 5 de marzo de 2019, del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas ("la Resolución del ICAC"), por la que se desarrollan los criterios de presentación de los instrumentos financieros y otros aspectos contables relacionados con la regulación mercantil de las sociedades de capital, y de acuerdo a las Consultas de la Dirección General de Tributos ("las Consultas Tributarias") sobre los impactos fiscales de la Resolución del ICAC con números de referencia V1358-2020, V1357-2020, V1809/2020, V2468-2020 y V2469-2020. Todo ello sin perjuicio de las reglas de determinación de la base imponible de estos impuestos que, en su caso, resulten de aplicación; en particular, la posibilidad de aplicar la exención en los términos y límites establecidos en el artículo 21 de la LIS en su redacción vigente.

De acuerdo a las Consultas Tributarias, la entrega de las acciones liberadas no tiene la consideración de renta sometida a retención o ingreso a cuenta a efectos de IS e IRNR de contribuyentes con establecimiento permanente en España.

b) Venta de derechos de asignación gratuita en el mercado.

En el supuesto de que los accionistas vendan sus derechos de asignación gratuita en el mercado, el importe obtenido tendrá el régimen fiscal que se indica a continuación:

1.- Accionistas que tributan por el IRPF (personas físicas con residencia fiscal en España).

El importe obtenido en la transmisión en el mercado de los derechos de asignación gratuita sigue el mismo régimen establecido por la normativa fiscal para los derechos de suscripción preferente. En consecuencia, tendrá la consideración de ganancia patrimonial para el accionista transmitente en el período impositivo en que se produzca la citada transmisión. El importe obtenido en el IRPF estará sometido a retención a cuenta del impuesto calculada al tipo al tipo que sea aplicable en ese momento (actualmente el 19%).

Esta retención se practicará por la entidad depositaria correspondiente (y, en su defecto, por el intermediario financiero o el fedatario público que haya intervenido en su transmisión), sin que Ferrovial intervenga en la práctica de esta retención ni suministre información de carácter tributario al respecto a sus accionistas. Se aconseja por tanto a los accionistas que se pongan en contacto con las entidades depositarias oportunas al efecto.

2.- Accionistas que tributan por el IRNR, sin establecimiento permanente en España.

El importe obtenido por los accionistas no residentes en la transmisión en el mercado de sus derechos de asignación gratuita también sigue el mismo régimen establecido por la normativa fiscal para los derechos de suscripción preferente, por lo que tendrá la consideración de ganancia patrimonial para el accionista transmitente en el período impositivo en que se produzca la citada transmisión, sujeta al IRNR a un tipo general del 19%. En la actualidad, este pago no está sometido a una retención a cuenta del IRNR, sino que son los propios accionistas quienes deben autoliquidar esta renta ante la Administración tributaria.

No obstante, esta renta estará exenta de tributación por IRNR en determinados casos, por ejemplo, para aquellos accionistas no residentes que transmitan sus derechos en los mercados secundarios oficiales de valores españoles, que sean residentes en un Estado que tenga suscrito con España un convenio para evitar la doble imposición con cláusula de intercambio de información (CDI) y que no operen o residan en un paraíso fiscal a efectos españoles, sin perjuicio adicionalmente de las exenciones establecidas en la normativa del IRNR.

3.- Accionistas que tributan por el Impuesto sobre Sociedades español (IS), o por el IRNR con establecimiento permanente en España.

En la medida en que se cierre un ciclo mercantil completo, se tributará conforme a lo que resulte de la normativa contable aplicable, incluido lo dispuesto en la Resolución del ICAC, las Consultas Tributarias y, en su caso, de los ajustes derivados de la normativa del IS y de los regímenes especiales en este impuesto que les resulten aplicables.

c) Venta a Ferrovial de los derechos de asignación gratuita.

Por último, en el supuesto de que los titulares de los derechos de asignación gratuita decidan acudir al Compromiso de Compra de Ferrovial, el régimen fiscal aplicable al importe obtenido en la transmisión a Ferrovial de los derechos de asignación gratuita recibidos en su condición de accionistas será equivalente al régimen aplicable a una distribución de dividendos en efectivo y, por tanto, estarán sometidos a la retención y tributación correspondiente.

Para los accionistas que acrediten ser sujetos pasivos del IRNR, no tener establecimiento permanente en España y no residir en España o en un país o territorio que tenga la consideración de paraíso fiscal, los dividendos satisfechos por Ferrovial y, por tanto, los importes percibidos por la venta a Ferrovial de los derechos de asignación gratuita, no estarán sujetos a tributación ni a retención en España, puesto que a efectos fiscales se abonan con cargo a las rentas objeto de las exenciones previstas en los artículos 21 y 22 de la Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del IS, procedentes de entidades no residentes.

Anexo II. Empresas dependientes (sociedades consolidadas por integración global) (millones de euros)

Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Auditor
ACTIVIDADES CONTINUADAS					
CORPORACIÓN					
ESPAÑA (Domicilio: Madrid, España)					
Ferrovial Inversiones, S.A. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	67	
Can-Am, S.A. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	0	
Ferrovial Emisiones, S.A. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	99,0 %	0	1
Ferrovial Corporación, S.A. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	5	1
Ferrofin, S.L. (a)		Ferrovial Construcción, S.A. (a)	52,0 %	165	
Ferrofin, S.L. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	48,0 %	152	
Temaui, S.L. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	9	
Ferrovial 001, S.A. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	0	
Ferrovial 004, S.L. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	0	
Ferrovial 005, S.L. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	0	
Ferrovial 006, S.A. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	0	
Ferrovial Ventures, S.A. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	0	
Acadia Servicios de Medioambiente, S.L. (a)		Ferrovial Internacional, S.E.	100,0 %	204	
Autovía de Aragón, Sociedad Concesionaria, S.A.	P	Ferrovial, S.A. (a)	15,0 %	3	2
Pilum, S.A. (a)	P	Ferrovial, S.A. (a)	15,0 %	1	2
Ferrovial Aravia, S.A. (a)	P	Ferrovial, S.A. (a)	15,0 %	0	2
Sitkol, S.A.U. (a)		Ferrovial 001, S.A. (a)	100,0 %	5	
REINO UNIDO (Domicilio: Oxford, Reino Unido)					
Ferrocop UK Ltd.		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	1	1
REINO UNIDO (Domicilio: Londres, Reino Unido)					
Ferrovial Ventures, Ltd.		Ferrovial Internacional, S.E.	100,0 %	7	1
IRLANDA (Domicilio: Dublín, Irlanda)					
Landmille Ireland DAC		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	187	3
LUXEMBURGO (Domicilio: Luxemburgo)					
Krypton RE, S.A.		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	8	1
HOLANDA (Domicilio: Amsterdam, Holanda)					
Ferrovial International, S.E.		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	7.120	1
Ferrovial Netherlands B.V.		Ferrovial Internacional, S.E.	100,0 %	2	1
Ferrovial Ventures NL B.V.		Ferrovial Internacional, S.E.	100,0 %	9	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Austin, Estados Unidos)					
Ferrovial Holding US Corp		Cintra Infrastructures, S.E.	100,0 %	2.314	
Landmille US LLC		Ferrovial Holding US Corp	100,0 %	0	3

Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Auditor
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Wilmington, Estados Unidos)					
Ferrovial IT US, LLC		Ferrovial Holding US Corp	100,0 %	0	
CONSTRUCCIÓN					
ALEMANIA (Domicilio: Cologne)					
Budimex Bau GmbH		Budimex SA	100,0 %	0	
ARABIA (Domicilio: Riyadh)					
Ferrovial Agroman Company		Ferrovial Construcción, S.A. (a)	97,5 %	5	7
AUSTRALIA (Domicilio: Sidney)					
Ferrovial Construction (Australia) PTY LTD		Ferrovial Construction Holdings Ltd	100,0 %	4	1
BRASIL (Domicilio: Bela Vista, Sao Paulo)					
Constructora Ferrovial Ltd. (Brasil)		Ferrovial Construction International S.E.	99,0 %	0	
CANADÁ (Domicilio: Markham - Ontario)					
Ferrovial Construction Canadá Inc.		Ferrovial Construction International S.E.	100,0 %		1
CANADÁ (Domicilio: Toronto, Canadá)					
Ferrovial Services Canada (Holdings) Limited		Ferrovial Services International, S.E.	100,0 %	12	5
Ferrovial Services Ontario Limited		Ferrovial Services Canada (Holdings) Limited	100,0 %	0	
Ferrovial Services Canada Limited		Ferrovial Services Canada (Holdings) Limited	100,0 %	0	
Ferrovial Services Alberta Limited		Ferrovial Services Canada (Holdings) Limited	100,0 %	0	
CHILE (Domicilio: 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 S.E.	100,0 %	24	1
Siemsa Chile, SPA		Siemsa Industria S.A. (a)	100,0 %	0	1
ESLOVAQUIA (Domicilio: Bratislava)					
D4R7 Construction S.R.O.		Ferrovial Construction Slovakia S.R.O.	65,0 %	4	3
Ferrovial Construction Slovakia S.R.O.		Ferrovial Construction Holdings Ltd	99,0 %	25	3
ESPAÑA (Domicilio: Barcelona)					

Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Auditor	Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Auditor
Conc. Prisiones Lledoners, S.A. (a)	P	Ferrovia Construcción, S.A. (a)	100,0 %	16	1	Grand Parkway Infrastructure LLC		DBW Construction LLC	30,0 %	0	1
ESPAÑA (Domicilio: Bilbao)						Grand Parkway Infrastructure LLC		Ferrovia Construction Texas, LLC	40,0 %	0	1
Cadagua, S.A. (a)		Ferrovia Construcción, S.A. (a)	100,0 %	73	1	Ferrovia Energy Solutions, LLC		Ferrovia Construction US Holding Corp.	100,0 %	0	
ESPAÑA (Domicilio: Madrid)						Servicios (Delaware) Inc.		Ferrovia Services International, S.E.	100,0 %	0	
Cocsa, S.A.		Ferrovia Construcción, S.A. (a)	100,0 %	8	1	Ferrovia Services U.S., Inc.		Servicios (Delaware) Inc.	100,0 %	236	
Ditecpesa, S.A. (a)		Ferrovia Construcción, S.A. (a)	100,0 %	1	1	Ferrovia Services Infrastructure, Inc.		Ferrovia Services U.S., Inc.	100,0 %	35	1
Tecpresa Structural Solutions, S.A. (a)		Ferrovia Construcción, S.A. (a)	99,1 %	2		Ferrovia Services Holding US Corp		Ferrovia Holding US Corp	100,0 %	31	
Ferrovia Conservación, S.A.		Ferrovia Construcción, S.A. (a)	99,0 %	20	1	ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Charlotte)					
Ferrovia Construcción, S.A. (a)		Ferrovia, S.A. (a)	100,0 %	711	1	Sugar Creek Construction LLC		Ferrovia Construction East, LLC	70,0 %	67	
Ferrovia Medio Ambiente y Energía, S.A. (a)		Ferrovia Construcción, S.A. (a)	100,0 %	1		ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Dallas)					
Ferrovia Railway S.A. (a)		Ferrovia Construcción, S.A. (a)	98,8 %	0		Trinity Infrastructure LLC		DBW Construction LLC	40,0 %	0	
Siemsa Control y Sistemas S.A.U. (a)		Siemsa Industria S.A. (a)	99,0 %	1	2	Trinity Infrastructure LLC		Ferrovia Construction Texas, LLC	60,0 %	0	
Siemsa Industria S.A. (a)		Ferrovia Construcción, S.A. (a)	99,0 %	16	2	ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Fort Worth)					
Arena Recursos Naturales, S.A.U. (a)		Ferrovia Construcción, S.A. (a)	100,0 %	0		North Tarrant Infrastructures		DBW Construction LLC	25,0 %	0	1
Urbaoeste, S.A. (a)		Ferrovia Construcción, S.A. (a)	99,0 %	0		North Tarrant Infrastructures		Ferrovia Construction Texas, LLC	75,0 %	0	1
Autovía de Aragón, Sociedad Concesionaria, S.A.	P	Ferrovia Construcción, S.A. (a)	25,0 %	5	2	ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Georgia)					
Pilum, S.A. (a)	P	Ferrovia Construcción, S.A. (a)	25,0 %	0	2	North Perimeter Constructors LLC		Ferrovia Construction East, LLC	100,0 %	216	1
Ferrovia Aravia, S.A. (a)	P	Ferrovia Construcción, S.A. (a)	25,0 %	0	2	ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Katy)					
Ferrovia Soluciones Energéticas, S.L.U. (a)		Ferrovia Construcción, S.A.	100,0 %	12		52 Block Builders		Webber Commercial Construction, LLC	100,0 %	0	1
Ferrovia Servicios Energéticos S.L.U. (a)		Ferrovia Construcción, S.A.	100,0 %	14		ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Los Angeles)					
ESPAÑA (Domicilio: Zaragoza)						California Rail Builders		Ferrovia Construction West, LLC	80,0 %	0	1
Depusa Aragón S.A. (a)		Ferrovia Construcción, S.A. (a)	42,3 %	2	1	Ferrovia Construction West, LLC		Ferrovia Construction US Corp.	100,0 %	0	
Depusa Aragón S.A. (a)		Cadagua, S.A. (a)	51,7 %	2	1	Great Hall Builders LLC		Ferrovia Construction West, LLC	70,0 %	0	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Atlanta)						ESTADOS UNIDOS (Domicilio: North Richland Hills)					
Ferrovia Construction East, LLC		Ferrovia Construction US Corp.	100,0 %	301		Bluebonnet Contractor, LLC		DBW Construction LLC	40,0 %	0	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Austin)						Bluebonnet Contractor, LLC		Ferrovia Construction Texas, LLC	60,0 %	0	
Cadagua US LLC		Ferrovia Construction US Holding Corp.	100,0 %	14		ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Suffolk)					
Cintra ITR LLC		Cintra Holding US Corp	44,0 %	46	1	US 460 Mobility Partners LLC		Ferrovia Construction East, LLC	70,0 %	0	
Ferrovia Agroman 56, LLC		Ferrovia Construction Texas, LLC	100,0 %	35		ESTADOS UNIDOS (Domicilio: The Woodlands)					
Ferrovia Agroman Indiana, LLC		Ferrovia Construction US Corp.	100,0 %	0		DBW Construction LLC.		Webber, LLC	100,0 %	46	1
Ferrovia Construction Texas, LLC		Ferrovia Construction US Corp.	100,0 %	178		PLW Waterworks LLC		Cadagua US, LLC	50,0 %	3	1
Ferrovia Construction US Corp.		Ferrovia Construction US Holding Corp.	100,0 %	574	1	PLW Waterworks LLC		Webber, LLC	50,0 %	3	1
Ferrovia Construction US Holding Corp.		Ferrovia Holding US Corp.	100,0 %	930	1	Southern Crushed Concrete LLC		Webber Equipment & Materials LLC - Sucursal en	100,0 %	88	1
						W.W. Webber, LLC		Ferrovia Construction US Holding Corp.	100,0 %	584	1
						Webber Barrier Services		Webber, LLC	100,0 %	6	1
						Webber Commercial Construction LLC		Webber, LLC	99,0 %	7	
						Webber Equipment & Materials LLC		Webber, LLC	100,0 %	240	1

Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Auditor	Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Auditor
Webber Holdings, LLC		Ferrovia Construction US Holding Corp.	100,0 %	0		FBSerwis B Sp. z o.o.		FBSerwis SA	100,0 %	0	
Webber Management Group LLC		Webber Equipment & Materials LLC - Sucursal en Estados Unidos	100,0 %	41	1	FBSerwis Odbiór Sp. z o.o.		FBSerwis SA	100,0 %	0	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Virginia)						FBSerwis Paliwa Alternatywne Sp. z o.o.		FBSerwis SA	100,0 %	0	
FAM Construction LLC (I-66)		Ferrovia Construction US Corp.	70,0 %	0	1	JZE Sp. z o.o.		FBSerwis SA	100,0 %	0	
FRANCIA (Domicilio: París)						REINO UNIDO (Domicilio: Londres)					
Ferrovia Construction France, S.A.		Ferrovia Construction International S.E.	100,0 %	13		Ferrovia Construction (UK) Limited		Ferrovia Construction Holdings Ltd	100,0 %	32	1
HOLANDA (Domicilio: Amsterdam)						Ferrovia Construction Holdings Limited		Ferrovia Construction International S.E.	100,0 %	53	1
Ferrovia Construction International S.E.		Ferrovia Internacional, S.E.	100,0 %	237	1	AUTOPISTAS					
INDIA (Domicilio: Nueva Delhi)						ESPAÑA (Domicilio: Madrid, España)					
Cadagua Ferrovia India Pr Ltd		Cadagua, S.A. (a)	95,0 %	0		Cintra Infraestructuras España, S.L. (a)		Ferrovia, S.A. (a)	99,0 %	657	1
IRLANDA (Domicilio: Dublin)						Cintra Infraestructuras Irlanda, S.L.U. (a)		Cintra Global SE	100,0 %	3	1
Ferrovia Construction Ireland Ltd		Ferrovia Construction Holdings Ltd	100,0 %	7	2	Cintra Inversora Autopistas de Cataluña, S.L. (a)(a)	P	Cintra Infraestructuras España, S.L. (a)	100,0 %	0	1
MÉXICO (Domicilio: Mexico DF)						Inversora Autopistas de Cataluña, S.L. (a)	P	Cintra Inversora Autopistas de Cataluña, S.L. (a)(a)	100,0 %	0	1
Cadagua Ferr. Industrial México		Cadagua, S.A. (a)	75,1 %	0		Cintra Inversiones, S.L.U. (a)		Cintra Infraestructuras España, S.L. (a)	100,0 %	318	
Cadagua Ferr. Industrial México		Ferrovia Medio Ambiente y Energía, S.A. (a)	25,0 %	0		Cintra Servicios de Infraestructuras, S.A. (a)		Cintra Infraestructuras España, S.L. (a)	100,0 %	8	1
Ferrovia Agroman México, S.A. de C.V.		Ferrovia Construction International S.E.	100,0 %	0		Autopista Alcalá-O'Donnell, S.A. (a)		Cintra Autopistas Integradas, S.A.U.	100,0 %	58	
NUEVA ZELANDA (Domicilio: Wellington)						Autovía de Aragón, Sociedad Concesionaria, S.A.	P	Ferroser Infraestructuras, S.A.U.	60,0 %	11	2
Ferrovia Construction (New Zealand) Limited		Ferrovia Construcción Australia PTY LTD	100,0 %	1		Pilum, S.A. (a)	P	Ferroser Infraestructuras, S.A.U.	60,0 %	0	2
POLONIA (Domicilio: Cracow)						Ferrovia Aravia, S.A. (a)	P	Ferroser Infraestructuras, S.A.U.	60,0 %	0	2
Mostostal Kraków S.A.		Budimex SA	100,0 %	2	1	ESPAÑA (Domicilio: Barcelona, España)					
Mostostal Kraków Energetyka sp. z o.o.		Mostostal Kraków SA	100,0 %	0		Autopista Terrasa-Manresa, S.A. (a)	P	Inversora Autopistas de Cataluña, S.L. (a)	76,3 %	445	1
POLONIA (Domicilio: Kamieński)						AUSTRALIA (Domicilio: Melbourne, Australia)					
FBSerwis Kamieński Sp. z o.o.		FBSerwis SA	80,0 %	0	1	Cintra OSARS (Western) Holdings Unit Trust		Cintra OSARS Western Ltd	100,0 %	29	
POLONIA (Domicilio: Kąty Wrocławskie)						Cintra OSARS Western Unit Trust		Cintra OSARS (Western) Holdings Unit Trust	100,0 %	0	
FBSerwis Wrocław Sp. z o.o.		FBSerwis SA	100,0 %	0	1	AUSTRALIA (Domicilio: Sydney, Australia)					
POLONIA (Domicilio: Ścinawka Dolna)						Cintra Developments Australia PTY, Ltd		Cintra Infrastructures UK Ltd	100,0 %	0	1
FBSerwis Dolny Śląsk Sp. z o.o.		FBSerwis SA	100,0 %	0	1	Cintra OSARS (Western) Holdings PTY Ltd		Cintra OSARS Western Ltd	100,0 %	0	1
POLONIA (Domicilio: Tarnów)						Cintra OSARS Western PTY Ltd		Cintra OSARS (Western) Holdings PTY Ltd	100,0 %	0	1
FBSerwis Karpatia Sp. z o.o.		FBSerwis SA	100,0 %	0	1	CANADÁ (Domicilio: Toronto, Canadá)					
POLONIA (Domicilio: Varsovia)						Cintra 407 East Development Group Inc		407 Toronto Highway B.V.	100,0 %	2	
Autostrada, S.A.		Ferrovia Construcción, S.A. (a)	1,3 %	0	2	Cintra OM&R 407 East Development Group Inc		407 Toronto Highway B.V.	100,0 %	0	
POLONIA (Domicilio: Warsaw)						4352238 Cintra Canada Inc		407 Toronto Highway B.V.	100,0 %	0	
Budimex, S.A.		Ferrovia Construction International S.E.	50,1 %	83	1	11200232 Canadá Inc.		4352238 Cintra Canada Inc	100,0 %	12	
Bx Budownictwo Sp. z o.o.		Budimex SA	100,0 %	0	1	Blackbird Maintenance 407 Cintra GP Inc		407 Toronto Highway B.V.	100,0 %	0	
Bx Kolejnictwo SA		Budimex SA	100,0 %	13	1	Blackbird Infrastructure 407 Cintra GP Inc		407 Toronto Highway B.V.	100,0 %	0	
Bx Parking Wrocław Sp. z o.o.		Budimex SA	51,0 %	1	1	COLOMBIA (Domicilio: Bogotá, Colombia)					
FBSerwis SA		Budimex SA	100,0 %	65	1	Cintra Infraestructuras Colombia, S.A.S.		Cintra Global SE	100,0 %	9	1
FBSerwis A Sp. z o.o.		FBSerwis SA	100,0 %	0							

Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Auditor
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Austin, Estados Unidos)					
Cintra Holding US Corp		Ferrovial Holding US Corp	96,8 %	1.027	
Cintra Texas Corp		Cintra Holding US Corp	100,0 %	0	
Cintra US Services LLC		Cintra Texas Corp	100,0 %	0	
Cintra ITR LLC		Cintra Holding US Corp	49,0 %	49	
Cintra LBJ LLC		Cintra Holding US Corp	100,0 %	384	
Cintra NTE LLC		Cintra Holding US Corp	100,0 %	307	
Cintra NTE Mobility Partners Segments 3 LLC		Cintra Holding US Corp	100,0 %	232	
Cintra Toll Services LLC		Cintra Holding US Corp	100,0 %	0	
Cintra I-77 Mobility Partners LLC		Cintra Holding US Corp	100,0 %	160	
Cintra 2 I-77 Mobility Partners LLC (2)		Cintra Holding US Corp	100,0 %	78	
Cintra 2 I-66 Express Mobility Partners		Cintra Holding US Corp	100,0 %	430	
Cintra I-66 Express Corp		Cintra I-66 Express UK Ltd	100,0 %	0	
Cintra I-66 Express Mobility Partners LLC		Cintra I-66 Express Corp	100,0 %	0	
I-66 Express Mobility Partners Holdings LLC	P	Cintra 2 I-66 Express Mobility Partners	40,0 %	430	
I-66 Express Mobility Partners Holdings LLC	P	Cintra I-66 Express Mobility Partners LLC	10,0 %	0	
I-66 Express Mobility Partners LLC	P	I-66 Express Mobility Partners Holdings LLC	50,0 %	860	1
Cintra 3I-66 Express Mobility Partners LLC		Cintra Holding US Corp	100,0 %	185	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Charlotte, Estados Unidos)					
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 LLC	P	I-77 Mobility Partners Holding LLC	100,0 %	218	1
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Dallas, Estados Unidos)					
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: North Richland Hills, Estados Unidos)					
NTE Mobility Partners Holding LLC	P	Cintra NTE LLC	63,0 %	240	
NTE Mobility Partners LLC	P	NTE Mobility Partners Holding LLC	100,0 %	322	
NTE Mobility Partners Segments 3 Holding LLC	P	Cintra NTE Mobility Partners Segments 3 LLC	53,7 %	201	
NTE Mobility Partners Segments 3 LLC	P	NTE Mobility Partners Segments 3 Holding LLC	100,0 %	385	1
HOLANDA (Domicilio: Amsterdam, Holanda)					
Cintra Infrastructures SE		Ferrovial International SE	100,0 %	2.074	1
Cintra Global SE		Ferrovial International SE	100,0 %	2.873	
407 Toronto Highway B.V.		Cintra Global SE	100,0 %	2.664	
Cintra INR Investments B.V.		Cintra Global SE	100,0 %	0	5
Cintra Latam Highways B.V.		Cintra Infrastructures SE	100,0 %	0	
IRLANDA (Domicilio: Dublín, Irlanda)					
Financinfrastructures, Ltd		Cintra Global SE	100,0 %	32	1

Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Auditor
Cinsac, Ltd		Cintra Infraestructuras Irlanda, S.L.U. (a)	100,0 %	0	1
POLONIA (Domicilio: Varsovia, Polonia)					
Autostrada Poludnie, S.A.		Cintra Infrastructures SE	93,6 %	13	2
PORTUGAL (Domicilio: Lisboa, Portugal)					
Vialivre, S.A.	P	Cintra Infrastructures SE	84,0 %	0	1
PORTUGAL (Domicilio: Ribeira Grande, Portugal)					
Euroscut Açores, S.A.	P	Cintra Infrastructures SE	89,2 %	13	1
REINO UNIDO (Domicilio: London, Reino Unido)					
Cintra Silvertown Ltd		Cintra Infrastructures UK Ltd	100,0 %	0	1
REINO UNIDO (Domicilio: Oxford, Reino Unido)					
Cintra Infrastructures UK Ltd		Cintra Global SE	100,0 %	44	1
Cintra Toowoomba Ltd		Cintra Infrastructures UK Ltd	100,0 %	7	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 I-66 Express UK Ltd		Ferrovial Holding US Corp	100,0 %	0	1
Cintra OSARS Western Ltd		Cintra Infrastructures UK Ltd	100,0 %	29	1
AEROPUERTOS					
ESPAÑA (Domicilio: Madrid, España)					
Ferrovial Aeropuertos España, S.A. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	0	
BRASIL (Domicilio: São Paulo, Brasil)					
Ferrovial Aeroportos Brasil Ltda.		Ferrovial Airports International, S.E.	100,0 %	0	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Austin, Estados Unidos)					
Ferrovial Airports Holding US Corp		Ferrovial Holding US Corp	100,0 %	0	
Ferrovial Vertiports US LLC		Ferrovial Airports Holding US Corp	100,0 %	0	
Ferrovial Vertiports Florida LLC	P	Ferrovial Vertiports US LLC	100,0 %	0	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Denver, Estados Unidos)					
Ferrovial Airports Denver Corp	P	Ferrovial Airports Denver UK Ltd.	100,0 %	0	
Ferrovial Airports Great Hall Partners LLC	P	Ferrovial Airports Denver Corp	100,0 %	0	
HOLANDA (Domicilio: Amsterdam, Holanda)					
Hubco Netherlands B.V.		Ferrovial International, S.E.	100,0 %	734	
FERROVIAL AIRPORTS FMM BV		Ferrovial Airports International, S.E.	100,0 %	0	
REINO UNIDO (Domicilio: Oxford, Reino Unido)					
Faero UK Holding Limited		Hubco Netherlands B.V.	100,0 %	233	1
Ferrovial Airports International, S.E.		Ferrovial International, S.E.	100,0 %	1.219	1
Ferrovial Airports Denver UK Ltd.		Ferrovial Airports International, S.E.	100,0 %	1	1
OTRAS ACTIVIDADES					
INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS Y MOVILIDAD					
ESPAÑA (Domicilio: Madrid, España)					

Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Auditor	Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Auditor
Ferrovial Transco España, S.A.U. (a)	P	Ferrovial Transco International B.V.	100,0 %	18		ESPAÑA (Domicilio: Madrid, España)					
Ferrovial Infraestructuras Energéticas, S.A.U. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	11		Ferrovial Servicios, S.A. (a)		Ferrovial International, S.E.	100,0 %	265	2
Parque Solar Casilla, S.L.U.	P	Ferrovial Infraestructuras Energéticas, S.A.U. (a)	100,0 %	9		Ferrovial Servicios Logística, S.A.		Ferrovial Servicios, S.A. (a)	99,0 %	0	
Ferrovial Mobility, S.L. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	15		Ferrovial Servicios Participadas, S.L. (a)		Ferrovial Servicios, S.A. (a)	100,0 %	2	
CHILE (Domicilio: Santiago, Chile)						Ferroservicios Auxiliares, S.A. (a)		Ferrovial Servicios, S.A. (a)	99,5 %	10	2
Ferrovial Power Infrastructure Chile, SpA	P	Ferrovial Transco España, S.A.U. (a)	34,1 %	18	1	Ferroservicios Infraestructuras, S.A. (a)		Ferrovial Servicios, S.A. (a)	100,0 %	10	2
Ferrovial Power Infrastructure Chile, SpA	P	Ferrovial Transco International B.V.	65,9 %	65	1	Ferrovial Servicios Transporte Asistencial, S.A. (a)		Ferrovial Servicios, S.A. (a)	99,0 %	1	
Ferrovial Transco Chile II SpA	P	Ferrovial Power Infrastructure Chile, SpA	100,0 %	0		ESPAÑA (Domicilio: Málaga, España)					
Transchile Charrúa Transmisión, S.A.	P	Ferrovial Power Infrastructure Chile, SpA	99,9 %	59	1	Andalucía de Señalizaciones, S.A.		Ferroservicios Infraestructuras, S.A.U.	99,0 %	0	
Ferrovial Transco Chile III SPA	P	Ferrovial Transco International, B.V.	100,0 %	0		ESPAÑA (Domicilio: Santander, España)					
Ferrovial Transco Chile IV SpA	P	Ferrovial Power Infrastructure Chile, SpA	100,0 %	0		Smart Hospital Cantabria, S.A. (a)	P	Ferrovial Servicios, S.A. (a)	85,0 %	8	2
Centella Transmisión, S.A.	P	Ferrovial Transco Chile III SPA	49,9 %	0	1	ESPAÑA (Domicilio: Valladolid, España)					
Centella Transmisión, S.A.	P	Ferrovial Power Infrastructure Chile, SpA	50,1 %	0	1	Maviva Valladolid, S.L. (a)		Ferrovial Servicios Logística, S.A.	99,7 %	0	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Austin, Estados Unidos)						ESPAÑA (Domicilio: Vigo, España)					
Ferrovial Mobility U.S., LLC		Ferrovial Holding US Corp	100,0 %	2		Maviva, S.A. (a)		Ferrovial Servicios Logística, S.A.	100,0 %	9	2
HOLANDA (Domicilio: Amsterdam, Holanda)						Maviva Servicios Globales, S.L. (a)		Ferrovial Servicios Logística, S.A.	99,4 %	0	
Ferrovial Transco International B.V.		Ferrovial International, S.E.	100,0 %	81	1	Almacenes Servicios y Recuperaciones, S.L.		Ferrovial Servicios Logística, S.A.	99,7 %	1	2
TRATAMIENTO DE RESIDUOS						HOLANDA (Domicilio: Amsterdam, Holanda)					
REINO UNIDO (Domicilio: Londres, Reino Unido)						Ferrovial Services Netherlands B.V.		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	1	2
Thalia Waste Management Limited (*)		Amey LG Ltd / Thalia Holdco Ltd	50% / 50%	0	1	Ferrovial Services International, S.E.		Ferrovial International, S.E.	100,0 %	59	2
Thalia MK ODC Limited (*)		Waste Management Limited	100,0 %	0	1	AUSTRALIA (Domicilio: Melbourne, Australia)					
Thalia AWRP ODC Limited (*)		Waste Management Limited	100,0 %	0	1	Amey Consulting Australia Pty Ltd		Amey OW Ltd	100,0 %	0	
Thalia WB HoldCo Limited (*)		Waste Management Limited	100,0 %	21	1	CHILE (Domicilio: Antofagasta, Chile)					
Thalia WB ODC Limited (*)		WB HoldCo Limited	100,0 %		1	Berliam S.p.A.		Ferrovial Servicios Chile, SpA	65,1 %	21	2
Thalia WB Services Limited (*)		WB ODC Limited	100,0 %	84	1	Berliam S.p.A.		Inversiones Chile Ltda	34,9 %	11	2
Thalia WB SPV Limited (*)		WB Services Limited	100,0 %	84	1	CHILE (Domicilio: Los Andes, Chile)					
Thalia IOW SPV Limited (*)		Amey Ventures Asset Holdings Ltd	100,0 %	8	1	Steel Ingeniería, S.A.		Ferrovial Servicios Chile SPA	99,9 %	25	2
Thalia MK HoldCo Limited (*)		Holdings Ltd / Thalia Ventures Ltd	50% / 50%	42	1	Ferrovial Servicios Chile SPA		Ferrovial Services International S.E.	100,0 %	12	
Thalia MK SPV Limited (*)		MK HoldCo Limited	100,0 %	42	1	CHILE (Domicilio: Santiago, Chile)					
Thalia Ventures Limited (*)		Holdco Ltd	100,0 %	24	1	Ferrovial Servicios Ambientales		Berliam S.p.A.	99,7 %	3	2
Thalia IOW ODC Ltd (*)		Waste Management Limited	100,0 %	84	1	Inversiones (Chile) Holdings Limitada		Ferrovial Servicios Chile SpA	100,0 %	3	2
Thalia Holdco Ltd (*)		Waste Treatment BV	100,0 %	7.962	1	Inversiones (Chile) Limitada		Inversiones (Chile) Holding Limitada	100,0 %	1	
ACTIVIDADES DISCONTINUADAS						Ferrovial Servicios Salud, SpA		Ferrovial Servicios Chile SPA	100,0 %	0	
SERVICIOS						ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Houston, Estados Unidos)					
AUSTRALIA (Domicilio: Melbourne, Australia)						Amey Consulting USA, Inc.		Amey OW Ltd	100,0 %	0	
Amey Consulting Australia Pty Ltd		Amey OW Ltd	100,0 %	0		PORTUGAL (Domicilio: Porto, Portugal)					
						Maviva Portugal S.R.L.		Ferrovial Servicios Logística, S.A.	100,0 %	1	

Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Auditor	Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Auditor
QATAR (Domicilio: Doha, Qatar)						JNP Ventures Ltd		Amey Ventures Ltd	100,0 %	0	
Amey Consulting LLC		Amey OW Ltd	49,0 %	0		Sherard Secretariat Services Ltd		Amey plc	100,0 %	0	2
REINO UNIDO (Domicilio: Glasgow, Reino Unido)						TPI Holdings Ltd		Amey OW Ltd	100,0 %	0	
Byzak Contractors (Scotland) Ltd		Byzak Ltd	100,0 %	0		Transportation Planning International Ltd		TPI Holdings Ltd	100,0 %	0	
C.F.M Building Services Ltd		Enterprise Managed Services Ltd	100,0 %	4	2	Wimco Ltd		Amey Railways Holding Ltd	100,0 %	0	
REINO UNIDO (Domicilio: London, Reino Unido)						Amey Public Services LLP		Amey LG Ltd	66,7 %	0	2
Amey UK plc (a)		Ferrovial Services Netherlands B.V.i.o	100,0 %	76	2	Nationwide Distribution Services Ltd		Amey LG Ltd	100,0 %	4	2
Amey Holdings Ltd		Amey UK plc	100,0 %	426	2	A.R.M. Services Group Ltd		Enterprise Holding Company No 1 Ltd	100,0 %	71	2
Amey plc		Amey Holdings Ltd	100,0 %	426	2	Access Hire Services Ltd		Enterprise Managed Services Ltd	100,0 %	3	
Amey Environmental Services Ltd		Amey plc	100,0 %	0	2	Accord Asset Management Ltd		Accord Ltd	100,0 %	8	
Amey Building Ltd		Amey plc	100,0 %	1		Accord Consulting Services Ltd		Accord Ltd	100,0 %	0	
Amey Community Ltd		Amey plc	100,0 %	46	2	Accord Environmental Services Ltd		Accord Ltd	100,0 %	0	
Amey Construction Ltd		Amey plc	100,0 %	5	2	Accord Ltd		Enterprise plc	100,0 %	129	2
Amey Datel Ltd		Amey OW Ltd	100,0 %	0		Accord Network Management Ltd		Accord Asset Management Ltd	100,0 %	1	
Amey Facilities Partners Ltd		Comax Holdings Ltd	100,0 %	2		Brophy Grounds Maintenance Ltd		Enterprise Public Services Ltd	100,0 %	4	2
Amey Fleet Services Ltd		Amey plc	100,0 %	37	2	Byzak Ltd		Globemile Ltd	100,0 %	7	2
Amey Group Information Services Ltd		Amey plc	100,0 %	11	2	Countrywide Property Inspections Ltd		Durley Group Holdings Ltd	100,0 %	0	
Amey Group Services Ltd		Amey plc	100,0 %	34	2	CRW Maintenance Ltd		Enterprise Holding Company No 1 Ltd	100,0 %	0	
Amey Highways Ltd		Amey plc	100,0 %	0	2	Durley Group Holdings Ltd		Enterprise Holding Company No 1 Ltd	100,0 %	0	
Amey Investments Ltd		Amey plc	100,0 %	0	2	Enterprise (AOL) Ltd		Accord Ltd	100,0 %	68	2
Amey IT Services Ltd		Amey plc	100,0 %	0		Enterprise (ERS) Ltd		Trinity Group Holdings Ltd	100,0 %	0	
Amey LG Ltd		Amey plc	100,0 %	189	2	Enterprise (Venture Partner) Ltd		Enterprise Holding Company No 1 Ltd	100,0 %	0	2
Amey LUL 2 Ltd		Amey Tube Ltd	100,0 %	5	2	Enterprise Building Services Ltd		Enterprise Holding Company No 1 Ltd	100,0 %	0	
Amey Mechanical & Electrical Services Ltd		Amey Community Ltd	100,0 %	1	2	Enterprise Foundation (ETR) Ltd		Enterprise Holding Company No 1 Ltd	100,0 %	0	
Amey OW Group Ltd		Amey plc	100,0 %	25		Enterprise Holding Company No.1 Ltd		Enterprise plc	100,0 %	436	2
Amey OW Ltd		Amey OW Group Ltd	100,0 %	1	2	Enterprise Lighting Services Ltd		Enterprise Holding Company No 1 Ltd	100,0 %	0	
Amey OWR Ltd		Amey OW Group Ltd	100,0 %	53	2	Enterprise Managed Services (BPS) Ltd		Enterprise Managed Services Ltd	100,0 %	16	
Amey Programme Management Ltd		Amey plc	100,0 %	0	2	Amey Metering Ltd		Enterprise Managed Services Ltd	100,0 %	8	2
Amey Rail Ltd		Amey plc	100,0 %	21	2	Enterprise Managed Services Ltd		Amey Utility Services Ltd	100,0 %	4	2
Amey Railways Holding Ltd		Amey plc	100,0 %	0		Enterprise plc		Amey plc	100,0 %	120	2
Amey Roads (North Lanarkshire) Ltd		Amey LG Ltd	66,7 %	0	2	Amey Power Services Ltd		Enterprise Managed Services Ltd	100,0 %	9	2
Amey Services Ltd		Amey plc	100,0 %	132	2	Enterprise Public Services Ltd		Enterprise Holding Company No 1 Ltd	100,0 %	3	2
Amey Technology Services Ltd		Amey plc	100,0 %	0							
Amey Tramlink Ltd		Amey Technology Services Ltd	100,0 %	0							
Amey Tube Ltd		JNP Ventures Ltd	100,0 %	6							
Amey Ventures Asset Holdings Ltd		Amey Investments Ltd	100,0 %	0	2						
Amey Ventures Ltd		Amey plc	100,0 %	4	2						
Amey Ventures Management Services Ltd		Amey Investments Ltd	100,0 %	0	2						
Amey Wye Valley Ltd		Amey LG Ltd	80,0 %	0	2						
Comax Holdings Ltd		Amey plc	100,0 %	0							
JNP Ventures 2 Ltd		Amey Tube Ltd	100,0 %	6							

Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Auditor
Amey Utility Services Ltd		ARM Services Group Ltd	100,0 %	36	2
Globemile Ltd		Enterprise Managed Services Ltd	100,0 %	15	2
Haringey Enterprise Ltd		Accord Ltd	100,0 %	0	
Heating and Building Maintenance Company Ltd		Enterprise Holding Company No 1 Ltd	100,0 %	1	2
Hillcrest Developments (Yorkshire) Ltd		Durley Group Holdings Ltd	100,0 %	0	
ICE Developments Ltd		Enterprise Holding Company No 1 Ltd	100,0 %	0	
Amey (JJMG) Ltd		Enterprise Holding Company No 1 Ltd	100,0 %	3	
JDM Accord Ltd		Accord Ltd	100,0 %	1	
MRS Environmental Services Ltd		Enterprise Holding Company No 1 Ltd	100,0 %	12	2
MRS St Albans Ltd		MRS Environmental Services Ltd	100,0 %	0	
Trinity Group Holdings Ltd		Enterprise Holding Company No 1 Ltd	100,0 %	0	
Enterprise Business Solutions 2000 Ltd		Enterprise Holding Company No 1 Ltd	90,0 %	0	
Enterprise Islington Ltd		Accord Ltd	99,0 %	0	
EnterpriseManchester Partnership Ltd		Enterprise Managed Services Ltd	80,0 %	0	2
Slough Enterprise Ltd		Accord Environmental Services Ltd	100,0 %	0	2

Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Auditor
Enterprise Fleet Ltd		Enterprise Managed Services Ltd	54,5 %	0	
Novo Community Ltd		Amey Community Ltd	100,0 %	0	2
Amey TPT Limited		Amey OWR Ltd	100,0 %	5	2
Amey Finance Services Ltd		Amey plc	100,0 %	0	2
Amey Defence Services Limited		Enterprise Managed Services Limited	100,0 %	8	2
Amey Defence Services (Housing) Limited		Enterprise Managed Services Limited	100,0 %	9	2
Amey 1321 Limited		Amey plc	100,0 %	0	
Amey (ABD) Limited		Amey Community Ltd	100,0 %	0	
REINO UNIDO (Domicilio: Liverpool, Reino Unido)					
Fleet and Plant Hire Ltd		Enterprise Managed Services Ltd	100,0 %	0	2
REINO UNIDO (Domicilio: Manchester, Reino Unido)					
Enterprise Utility Services (TBC) Ltd		Enterprise Holding Company No 1 Ltd	100,0 %	0	
REINO UNIDO (Domicilio: Pontypridd, Reino Unido)					
Seilwaith Amey Cymru / Amey Infrastructure Wales Limited		Amey Rail Limited	90,0 %	0	2
REINO UNIDO (Domicilio: Motherwell, Reino Unido)					
C.F.M Building Services Ltd		Enterprise Managed Services Ltd	100,0 %	3	2

Leyenda:

Audidores: (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 1ª semana de enero 2022)

Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Part.	Valor PEE	Act.	Pas.	Ingr.	Rdo.	Audit or	Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Part.	Valor PEE	Act.	Pas.	Ingr.	Rdo.	Audit or			
Autoestrada do Algarve, S.A. (1)	P	Cintra Infrastructures SE	20,0 %	0	0	0	0	0	2	ALC (Superholdco) Ltd		Amey Ventures Investments Ltd	50,0 %	0	0	0	7	3	5			
REINO UNIDO										ALC (FMC) Ltd		ALC (Superholdco) Ltd	100,0 %	0	0	0	0	0	5			
Scot Roads Partnership Holdings Ltd	P	Cintra Infrastructures UK Ltd	20,0 %	0	0	0	0	0		ALC (Holdco) Ltd		ALC (Superholdco) Ltd	100,0 %	0	0	0	0	0	5			
Scot Roads Partnership Finance Ltd	P	Scot Roads Partnership Holdings Ltd	20,0 %	0	440	440	0	0		ALC (SPC) Ltd		ALC (Holdco) Ltd	100,0 %	0	0	0	0	0	5			
Scot Roads Partnership Project Ltd	P	Scot Roads Partnership Holdings Ltd	20,0 %	0	459	459	38	0		Amey Belfast Schools Partnership Hold Co Ltd		Amey Ventures Investments Ltd	100,0 %	0	5	-5	0	0	3			
Zero Bypass Holdings Ltd	P	Cintra Slovakia Ltd	35,0 %	0	0	0	0	0		Amey Belfast Schools Partnership PFI Co Ltd	P	Amey Belfast Schools Partnership Hold Co Ltd	100,0 %	0	0	0	0	0	3			
Zero Bypass Ltd	P	Zero Bypass Holdings Ltd	35,0 %	0	1.063	1.083	129	21		Amey FMP Belfast Strategic Partnership Hold Co Ltd		Amey Ventures Management Services Ltd	70,0 %	0	0	0	0	0	3			
RiverLinx Holdings Ltd	P	Cintra Silvertown Ltd	22,5 %	0	0	0	0	0		Amey FMP Belfast Strategic Partnership SP Co Ltd		Amey FMP Belfast Schools Partnership Hold Co Ltd	100,0 %	0	0	0	0	0	3			
RiverLinx Ltd	P	RiverLinx Holdings Ltd	22,5 %	0	654	671	244	-2		Amey Lighting (Norfolk) Holdings Ltd		Amey Ventures Investments Ltd	100,0 %	0	2	-2	0	0	3			
Total PEE Act. Continuadas				1.747																		
SERVICIOS																						
ESPAÑA																						
Aetec, S.A.		Ferrosier Infraestructuras S.A.	9,2 %	0	1	0	1	0		Amey Lighting (Norfolk) Ltd	P	Amey Lighting (Norfolk) Holdings Ltd	100,0 %	0	0	0	0	0	3			
FerroNats Air Traffic Services, S.A.		Ferrovial Servicios, S.A.	50,0 %	0	11	4	14	1	2	E4D&G Holdco Ltd		Amey Ventures Investments Ltd	85,0 %	0	4	-5	0	0	3			
ESTADOS UNIDOS																						
AmeyWebber LLC		Amey Consulting USA, Inc	50,0 %	0	0	0	0	0		E4D&G Project Co Ltd	P	E4D&G Holdco Ltd	100,0 %	0	0	0	0	0	3			
REINO UNIDO																						
Scot Roads Partnership Holdings Ltd		Amey Ventures Asset Holdings Ltd	20,0 %	0	77	77	4	0	4	Eduaction (Waltham Forest) Ltd (IP)		Amey plc	50,0 %	0	0	0	0	0				
Scot Roads Partnership Project Ltd	P	Scot Roads Partnership Holdings Ltd	100,0 %	0	0	0	0	0	4	Integrated Bradford Hold Co One Ltd		Amey Ventures Investments Ltd	25,0 %	0	2	-2	0	0	5			
Scot Roads Partnership Finance Ltd		Scot Roads Partnership Holdings Ltd	100,0 %	0	0	0	0	0	4	Integrated Bradford Hold Co One Ltd		Integrated Bradford LEP Ltd	10,0 %	0	0	0	0	0	5			
TfW Innovations Services Limited		Amey Rail Ltd	49,0 %	0	0	0	0	0		Integrated Bradford PSP Ltd (IP)		Amey Infrastructure Management (1) Ltd	50,0 %	0	0	0	0	0	5			
AHL Holdings (Manchester) Ltd		Amey Ventures Investments Ltd	50,0 %	0	1	0	0	0	2	Integrated Bradford Hold Co Two Ltd		Amey Infrastructure Management (1) Ltd	2,0 %	0	4	-4	0	0	5			
Amey Highways Lighting (Manchester) Ltd	P	AHL Holdings (Manchester) Ltd	100,0 %	0	0	0	0	0	2	Integrated Bradford Hold Co Two Ltd		Integrated Bradford LEP Ltd	10,0 %	0	0	0	0	0	5			
AHL Holdings (Wakefield) Ltd		Amey Ventures Investments Ltd	50,0 %	0	0	0	0	0	2	Integrated Bradford LEP Ltd		Integrated Bradford PSP Ltd	80,0 %	0	1	0	0	0	5			
Amey Highways Lighting (Wakefield) Ltd	P	AHL Holdings (Wakefield) Ltd	100,0 %	0	0	0	0	0	2	Integrated Bradford LEP Fin Co One Ltd		Integrated Bradford LEP Ltd	100,0 %	0	0	0	0	0	5			
GEO Amey PECS Ltd		Amey Community Ltd	50,0 %	7	30	-22	46	3	10	Integrated Bradford SPV One Ltd	P	Integrated Bradford Hold Co One Ltd	100,0 %	0	0	0	0	0	5			
Amey Infrastructure Management (1) Ltd		Amey Ventures Asset Holdings Ltd	50,0 %	0	0	0	0	0		Integrated Bradford SPV Two Ltd	P	Integrated Bradford Hold Co Two Ltd	100,0 %	0	0	0	0	0	5			
Amey Ventures Investments Ltd		Amey Investments Ltd	5,0 %	0	1	-1	0	0	3	AmeyVTOL Ltd		Amey OWR Ltd	60,0 %	0	0	0	0	0				
														Amey Infrastructure Management (3) Ltd		Amey Ventures Asset Holdings Ltd	10% economic	0	3	-3	0	0

Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Part.	Valor PEE	Act.	Pas.	Ingr.	Rdo.	Audit or
Amey Hallam Highways Holdings Ltd	P	Amey Infrastructure Management (3) Ltd	33,0 %	0	8	-9	1	0	3
Amey Hallam Highways Ltd	P	Amey Hallam Highways Holdings Ltd	100,0 %	0	0	0	0	0	3
AmeyBreathe Limited		Amey Community Limited	50,0 %	0	0	0	0	0	
Amey Briggs Asset Holdings Limited		Amey Ventures Asset Holdings Ltd	50,0 %	0	0	0	0	0	
Amey Briggs Assets Limited		Amey Ventures Asset Holdings Ltd	100,0 %	0	30	-30	3	0	
Amey Briggs Services Holdings Limited		Amey Community Limited	50,0 %	0	2	-2	0	0	
Amey Briggs Services Limited		Amey Briggs Services Holdings Limited	100,0 %	0	3	-3	14	0	
Keolis Amey Docklands Ltd		Amey Rail Ltd	30,0 %	0	23	-19	26	1	2
Keolis Amey Metrolink Ltd		Amey Rail Ltd	40,0 %	0	5	-2	27	0	
Keolis Amey Rail Ltd		Amey Rail Ltd	40,0 %	0	0	0	0	0	
Keolis Amey Operations/ Gweithrediadau Keolis Amey Ltd		Amey Rail Ltd	36,0 %	0	2	-3	15	0	
Keolis Amey Consulting Ltd		Amey Rail Ltd	38,0 %	0	0	0	0	0	
Amey Roads NI Holdings Ltd		Amey Ventures Investments Ltd	50,0 %	0	6	-6	0	0	3
Amey Roads NI Financial plc		Amey Roads NI Ltd	100,0 %	0	0	0	0	0	3

Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Part.	Valor PEE	Act.	Pas.	Ingr.	Rdo.	Audit or
Amey Roads NI Ltd	P	Amey Roads NI Holdings Ltd	100,0 %	0	0	0	0	0	3
RSP (Holdings) Ltd		Amey Ventures Investments Ltd	35,0 %	0	2	-2	0	0	3
The Renfrewshire Schools Partnership Ltd	P	RSP (Holdings) Ltd	100,0 %	0	0	0	0	0	3
Services Support (Avon & Somerset) Holdings Ltd		Amey Ventures Investments Ltd	20,0 %	0	1	-1	0	0	3
Services Support (Avon & Somerset) Ltd	P	Services Support (Avon & Somerset) Holdings Ltd	100,0 %	0	0	0	0	0	3
TRATAMIENTO DE RESIDUOS									
Amey Infrastructure Management (2) Ltd	N	Amey Ventures Asset Holdings Ltd	50,0 %	0	28	28	0	-2	1
AWRP Holding Co Limited	N	Amey Infrastructure Management (2) Ltd	33,3 %	0	0	0	0	0	1
AWRP SPV Limited	N	AWRP Holding Co Limited	100,0 %	0	228	-223	26	5	1
Total PEE Act. Discont.				8					

Leyenda auditores:

(1) EY; (2) Deloitte; (3) BDO; (4) PWC; (5) KPMG; (6) Vir Audit; (7) Mazars; (8) PKF; (9) Martins Pereira, Joao Careca & Associados, Sroc.; (10) Grant Thornton UK LLP; (11) 3 Auditores SLP

Anexo III. Información por segmentos

El Consejo de Administración de la sociedad analiza la evolución del Grupo fundamentalmente desde una perspectiva de negocio. Desde dicha perspectiva el Consejo evalúa el rendimiento de los segmentos de Construcción, Autopistas, Aeropuertos y Servicios. A continuación, se presentan de forma detallada el balance y la cuenta de pérdidas y ganancias por segmentos de negocio para los ejercicios de 2021 y 2020. En la columna resto se incluyen los activos y/o pasivos, ingresos y/o gastos correspondientes a las empresas no asignadas a ningún área de actividad, destacando Ferrovial S.A. sociedad cabecera del Grupo y otras pequeñas sociedades filiales de la misma. La columna Ajustes recoge las eliminaciones de consolidación existentes entre segmentos.

Balance de situación por segmentos de negocio: Ejercicio 2021 (millones de euros).

Activo (millones de euros)	Nota	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Servicios	Resto Áreas	Ajustes	2021
Activos no corrientes		943	14.363	146	0	799	-457	15.794
Fondo de comercio de consolidación	3.1	127	251	0	0	42	0	420
Activos intangibles	3.2	39	0	0	0	86	0	125
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	3.3	91	11.205	0	0	80	-191	11.185
Inversiones inmobiliarias		0	0	0	0	0	0	0
Inmovilizado material	3.4	201	21	0	0	135	-9	348
Derechos de uso	3.7	126	3	2	0	25	0	156
Inversiones en asociadas	3.5	2	1.809	20	0	7	0	1.838
Activos financieros no corrientes	3.6	23	676	123	0	315	-258	879
Préstamos otorgados a sociedades asociadas		0	93	113	0	21	0	227
Caja restringida en proyectos de infraestructura y otros activos financieros	5.2	0	579	0	0	0	0	579
Resto de cuentas a cobrar		23	4	9	0	294	-258	72
Impuestos diferidos	2.8	334	111	1	0	103	0	549
Derivados financieros a valor razonable largo plazo	5.5	0	287	0	0	6	0	293
Activos corrientes		4.950	3.280	52	1.734	1.672	-2.586	9.102
Activos clasificados como mantenidos para la venta	1.1.3	2	26	0	1.734	0	-1	1.761
Existencias	4.1	374	14	0	0	9	7	404
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes		100	37	10	0	97	-166	78
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	4.2	1.181	155	5	0	148	-172	1.317
Clientes por ventas y prestaciones de servicios		1.017	121	1	0	56	-150	1.045
Otras cuentas a cobrar a corto plazo		165	35	4	0	92	-24	272
Otros activos financieros a corto plazo		0	0	0	0	11	0	11
Tesorería y equivalentes	5.2	3.293	3.033	37	0	1.407	-2.255	5.515
Créditos con empresas del Grupo		1.009	467	26	0	759	-2.261	0
Resto		2.284	2.566	11	0	648	6	5.515
Derivados financieros a valor razonable corto plazo	5.5	0	15	0	0	0	0	15
TOTAL ACTIVO		5.893	17.643	198	1.734	2.471	-3.043	24.896
Pasivo y patrimonio neto (millones de euros)								
Patrimonio neto	5.1	1.439	6.962	143	256	-3.132	171	5.839
Patrimonio neto atribuible a los accionistas		1.284	5.322	143	255	-3.132	176	4.048
Patrimonio neto atribuible a los socios externos		155	1.640	0	1	0	-5	1.791
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	6.1	0	1.379	0	0	23	0	1.402
Pasivos no corrientes		435	8.231	22	0	2.703	-313	11.078
Déficit de pensiones	6.2	3	0	0	0	0	0	3
Provisiones a largo plazo	6.3	108	110	0	0	203	0	421
Pasivo por arrendamientos LP	3.7	82	1	1	0	24	0	108
Deuda financiera	5.2	164	7.252	21	0	2.387	-312	9.512
Deudas con empresas del grupo		50	169	21	0	72	-312	0
Resto		114	7.083	0	0	2.315	0	9.512
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		93	7.082	0	0	187	0	7.362
Obligaciones y deudas de sociedades exproyectos		21	0	0	0	2.129	0	2.150
Otras deudas	6.4	0	71	0	0	-1	-1	69
Impuesto diferidos	2.8	76	551	0	0	43	0	670
Derivados financieros a valor razonable	5.5	2	246	0	0	47	0	295
Pasivos Corrientes		4.019	1.071	33	1.478	2.877	-2.901	6.577
Pasivos clasificados como mantenidos para la venta	1.1.3	0	0	0	1.478	0	0	1.478
Pasivo por arrendamientos CP	3.7	46	2	0	0	3	0	51
Deuda financiera	5.2	142	875	36	0	2.487	-2.466	1.074
Deudas con empresas del grupo		120	833	36	0	1.477	-2.466	0
Resto		22	42	0	0	1.010	0	1.074
Derivados financieros a valor razonable	5.5	6	92	3	0	9	0	110
Pasivos por impuesto sobre las ganancias corrientes		121	-107	-10	0	215	-150	69
Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	4.3	2.844	173	4	0	66	-294	2.793
Provisiones para operaciones de tráfico	6.3	860	36	0	0	97	9	1.002
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO		5.893	17.643	198	1.734	2.471	-3.043	24.896

Balance de situación por segmentos de negocio: Ejercicio 2020 (millones de euros).

Activo (millones de euros)	Nota	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Servicios	Resto Áreas	Ajustes	2020 (*)
Activos no corrientes		1.030	9.268	324	0	617	-425	10.814
Fondo de comercio de consolidación	3.1	180	0	0	0	40	0	220
Activos intangibles	3.2	43	1	0	0	52	0	96
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	3.3	93	6.224	0	0	100	-61	6.356
Inversiones inmobiliarias		2	0	0	0	0	0	2
Inmovilizado material	3.4	222	21	0	0	94	4	341
Derechos de uso	3.7	120	3	0	0	14	0	137
Inversiones en asociadas	3.5	2	1.492	222	0	11	0	1.727
Activos financieros no corrientes	3.6	22	912	100	0	190	-368	856
Préstamos otorgados a sociedades asociadas		3	61	100	0	-1	0	163
Caja restringida en proyectos de infraestructura y otros activos financieros	5.2	3	650	0	0	1	0	654
Resto de cuentas a cobrar		16	201	0	0	191	-368	40
Impuestos diferidos	2.8	346	140	2	0	116	0	604
Derivados financieros a valor razonable largo plazo	5.5	0	475	0	0	0	0	475
Activos corrientes		4.994	2.917	73	3.316	3.010	-2.033	12.277
Activos clasificados como mantenidos para la venta	1.1.3	117	69	0	3.316	0	0	3.502
Existencias	4.1	675	11	0	0	6	7	699
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes		49	18	8	0	32	4	111
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	4.2	1.142	186	4	0	178	-143	1.367
Clientes por ventas y prestaciones de servicios		974	86	1	0	74	-116	1.019
Otras cuentas a cobrar a corto plazo		168	100	3	0	105	-29	347
Otros activos financieros a corto plazo		0	0	0	0	0	0	0
Tesorería y equivalentes	5.2	3.010	2.569	60	0	2.788	-1.901	6.526
Créditos con empresas del Grupo		959	535	52	0	358	-1.904	0
Resto		2.050	2.034	7	0	2.430	5	6.526
Derivados financieros a valor razonable corto plazo	5.5	1	64	1	0	6	0	72
TOTAL ACTIVO		6.024	12.185	397	3.316	3.627	-2.458	23.091
Pasivo y patrimonio neto (millones de euros)								
Patrimonio neto	5.1	1.222	4.698	388	926	-3.667	223	3.790
Patrimonio neto atribuible a los accionistas		1.090	4.195	388	916	-3.667	228	3.150
Patrimonio neto atribuible a los socios externos		132	503	0	10	0	-5	640
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	6.1	0	1.257	0	0	24	0	1.281
Pasivos no corrientes		525	5.824	0	0	3.627	-392	9.584
Déficit de pensiones	6.2	4	0	0	0	0	0	4
Provisiones a largo plazo	6.3	144	111	0	0	187	0	442
Pasivo por arrendamientos LP	3.7	80	2	0	0	11	0	93
Deuda financiera	5.2	185	5.114	0	0	3.206	-421	8.084
Deudas con empresas del grupo		55	114	0	0	250	-419	0
Resto		130	5.000	0	0	2.956	-2	8.084
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		87	4.999	0	0	106	0	5.192
Obligaciones y deudas de sociedades exproyectos		42	0	0	0	2.850	0	2.892
Otras deudas	6.4	4	30	0	0	0	29	63
Impuesto diferidos	2.8	103	225	0	0	123	0	451
Derivados financieros a valor razonable	5.5	5	342	0	0	100	0	447
Pasivos Corrientes		4.277	406	9	2.390	3.643	-2.289	8.435
Pasivos clasificados como mantenidos para la venta	1.1.3	86	0	0	2.390	0	0	2.476
Pasivo por arrendamientos CP	3.7	63	1	0	0	4	0	68
Deuda financiera	5.2	217	196	7	0	3.363	-2.105	1.678
Deudas con empresas del grupo		199	154	7	0	1.746	-2.106	0
Resto		18	42	0	0	1.617	1	1.678
Derivados financieros a valor razonable	5.5	5	41	4	0	2	0	52
Pasivos por impuesto sobre las ganancias corrientes		55	-72	-5	0	108	8	94
Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	4.3	3.083	122	3	0	112	-204	3.116
Provisiones para operaciones de tráfico	6.3	768	118	0	0	54	12	952
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO		6.024	12.185	397	3.316	3.627	-2.458	23.091

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

Se presenta el detalle de los activos totales por áreas geográficas:

(Millones de euros)	2021	2020 (*)	VARIACIÓN
España	2.995	6.640	-3.646
Canadá	3.506	3.186	320
Estados Unidos	12.988	7.892	5.096
Reino Unido	1.838	2.002	-165
Polonia	1.551	1.721	-170
Chile	534	437	97
Resto	1.483	1.212	271
TOTAL	24.896	23.091	1.805

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)

Cuenta de Pérdidas y Ganancias por segmentos de negocio: Ejercicio 2021 (millones de euros).

	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Servicios	Resto Segmentos	Ajustes	Total 2021
Cifra de ventas	6.077	588	2	0	277	-166	6.778
Otros ingresos de explotación	1	0	0	0	0	0	1
Total ingresos de explotación	6.078	588	2	0	277	-166	6.779
Consumos	1.046	3	0	0	28	0	1.077
Otros gastos de explotación	3.720	120	24	0	199	-166	3.897
Gastos de personal	1.067	50	4	0	88	0	1.209
Total gastos de explotación	5.833	173	28	0	315	-166	6.183
Resultado bruto de explotación	245	415	-26	0	-38	0	596
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	112	141	0	0	7	-1	259
Resultado explotación antes deterioro y enajenación inmovilizado	132	275	-26	0	-45	1	337
Deterioros y enajenación de inmovilizado	22	1.117	0	0	1	-1	1.139
Resultado de explotación	154	1.392	-26	0	-44	0	1.476
Resultado financiero financiación	-7	-206	0	0	-6	-1	-220
Resultado derivados y otros resultados financieros	0	-89	0	0	1	1	-87
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-7	-295	0	0	-5	0	-307
Resultado financiero financiación	1	10	0	0	-36	-1	-26
Resultado derivados y otros resultados financieros	-24	1	-6	0	27	1	-1
Resultado financiero resto de sociedades	-23	11	-6	0	-9	0	-27
Resultado financiero	-30	-284	-6	0	-14	0	-334
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	0	81	-254	0	-5	0	-178
Resultado consolidado antes de impuestos	124	1.189	-286	0	-63	0	964
Impuesto sobre beneficios	-49	-71	7	0	122	1	10
Resultado consolidado procedente de actividades continuadas	75	1.118	-279	0	59	1	974
Resultado neto operaciones discontinuadas	115	0	0	246	0	0	361
Resultado consolidado del ejercicio	190	1.118	-279	246	59	1	1.335
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	-105	-29	0	-3	0	-1	-138
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	85	1.089	-279	243	59	0	1.197

Cuenta de Pérdidas y Ganancias por segmentos de negocio: Ejercicio 2020 (millones de euros).

	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Servicios	Resto Segmentos	Ajustes	Total 2020 (*)
Cifra de ventas	5.984	439	1	0	235	-127	6.532
Otros ingresos de explotación	1	0	0	0	0	1	2
Total ingresos de explotación	5.985	439	1	0	235	-126	6.534
Consumos	962	2	0	0	25	1	990
Otros gastos de explotación	3.767	98	17	0	171	-127	3.926
Gastos de personal	1.042	59	7	0	105	-1	1.212
Total gastos de explotación	5.771	159	24	0	301	-127	6.128
Resultado bruto de explotación	214	280	-22	0	-66	0	406
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	113	108	0	0	11	1	233
Resultado explotación antes deterioro y enajenación inmovilizado	101	171	-23	0	-76	0	173
Deterioros y enajenación de inmovilizado	0	9	0	0	7	0	16
Resultado de explotación	101	180	-23	0	-69	0	189
Resultado financiero financiación	-9	-230	0	0	-6	1	-244
Resultado derivados y otros resultados financieros	2	36	0	0	-1	0	37
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-7	-194	0	0	-7	1	-207
Resultado financiero financiación	10	24	0	0	-42	0	-8
Resultado derivados y otros resultados financieros	-21	9	-3	0	-12	-1	-28
Resultado financiero resto de sociedades	-11	33	-3	0	-54	-1	-36
Resultado financiero	-18	-161	-3	0	-61	0	-243
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	1	67	-439	0	-2	0	-373
Resultado consolidado antes de impuestos	84	86	-465	0	-132	0	-427
Impuesto sobre beneficios	-29	-8	7	0	65	-1	34
Resultado consolidado procedente de actividades continuadas	55	78	-458	0	-67	-1	-393
Resultado neto operaciones discontinuadas	35	0	0	-16	0	1	20
Resultado consolidado del ejercicio	90	78	-458	-16	-67	0	-373
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	-42	-7	0	-2	1	-1	-51
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	48	71	-458	-18	-66	-1	-424

(*) Datos reexpresados (ver Nota 1.1.5)



EXIT

SAFETY INFORMATION

SAFETY INFORMATION

S-130M



**Informe de Auditoría de Cuentas Anuales Consolidadas
emitido por un Auditor Independiente**

**FERROVIAL, S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES
Cuentas Anuales Consolidadas e Informe de Gestión Consolidado
correspondientes al ejercicio anual terminado
el 31 de diciembre de 2021**

INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS EMITIDO POR UN AUDITOR INDEPENDIENTE

A los accionistas de FERROVIAL, S.A.:

Informe sobre las cuentas anuales consolidadas

Opinión

Hemos auditado las cuentas anuales consolidadas de FERROVIAL, S.A. (la Sociedad dominante) y sus sociedades dependientes (el Grupo), que comprenden el estado consolidado de situación financiera a 31 de diciembre de 2021, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado de resultado global, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de caja y la memoria, todos ellos consolidados, correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha.

En nuestra opinión, las cuentas anuales consolidadas adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera del Grupo a 31 de diciembre de 2021, así como de sus resultados y flujos de efectivo, todos ellos consolidados, correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea (NIIF-UE), y demás disposiciones del marco normativo de información financiera que resultan de aplicación en España.

Fundamento de la opinión

Hemos llevado a cabo nuestra auditoría de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España. Nuestras responsabilidades de acuerdo con dichas normas se describen más adelante en la sección *Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de las cuentas anuales consolidadas* de nuestro informe.

Somos independientes del Grupo de conformidad con los requerimientos de ética, incluidos los de independencia, que son aplicables a nuestra auditoría de las cuentas anuales consolidadas en España según lo exigido por la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas. En este sentido, no hemos prestado servicios distintos a los de la auditoría de cuentas ni han concurrido situaciones o circunstancias que, de acuerdo con lo establecido en la citada normativa reguladora, hayan afectado a la necesaria independencia de modo que se haya visto comprometida.

Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión.

Cuestiones clave de la auditoría

Las cuestiones clave de la auditoría son aquellas cuestiones que, según nuestro juicio profesional, han sido de la mayor significatividad en nuestra auditoría de las cuentas anuales consolidadas del periodo actual. Estas cuestiones han sido tratadas en el contexto de nuestra auditoría de las cuentas anuales consolidadas en su conjunto, y en la formación de nuestra opinión sobre éstas, y no expresamos una opinión por separado sobre esas cuestiones.

Reconocimiento de ingresos en contratos a largo plazo

Descripción Una gran parte de los ingresos del Grupo Ferrovial corresponde a contratos de obra a largo plazo en el área de construcción, en los que se reconocen los ingresos generados a lo largo del tiempo de acuerdo con su grado de avance. El reconocimiento de ingresos de estos contratos exige la realización de estimaciones significativas relativas, entre otros aspectos, al importe de los gastos pendientes de incurrir y, en su caso, al importe de las modificaciones, reclamaciones o disputas sobre el contrato inicial que finalmente serán aceptadas por el cliente. Los desgloses correspondientes a los mencionados ingresos se encuentran recogidos en las Notas 1.3.3.4, 2.1 y 4.4 de la memoria consolidada adjunta.

Debido a la complejidad asociada a las citadas estimaciones que conllevan la aplicación de juicios por parte de la Dirección del Grupo Ferrovial en la determinación de las hipótesis consideradas y a que cambios en las mencionadas hipótesis podrían dar lugar a diferencias materiales en los ingresos registrados, se ha considerado ésta una cuestión clave de auditoría.

Nuestra respuesta

En relación con esta área, nuestros procedimientos de auditoría han incluido, entre otros, los siguientes:

- Entendimiento de las políticas y procedimientos que el Grupo aplica al reconocimiento de ingresos, incluyendo la evaluación del diseño e implementación de los controles clave relacionados con el proceso de reconocimiento de ingresos por el método de grado de avance y con el proceso de planificación presupuestaria, evaluando la metodología y seguimiento de las hipótesis utilizadas en la realización de los presupuestos de los contratos.
- Selección de una muestra de contratos para evaluar las estimaciones más significativas que afectan al reconocimiento de ingresos, obteniendo la documentación soporte de dichas estimaciones y la evidencia de los juicios realizados, identificando adicionalmente cláusulas contractuales relevantes como penalizaciones o bonificaciones y evaluando que dichas cláusulas se hayan reflejado adecuadamente en los importes reconocidos en las cuentas anuales consolidadas.
- Análisis comparativo de los resultados de los contratos finalizados en el ejercicio con los resultados presupuestados, analizando el seguimiento realizado por la Dirección del Grupo Ferrovial de los riesgos de los contratos.
- Evaluación de la razonabilidad de la estimación de la obra ejecutada pendiente de certificar reconocida como ingreso al cierre del ejercicio, comprobando la situación de las negociaciones con los clientes de los principales contratos y revisando la razonabilidad de la documentación que sustenta la probabilidad de su recuperación, considerando nuestras propias expectativas basadas en el conocimiento del cliente y en nuestra experiencia en el sector así como en los países donde opera el Grupo Ferrovial.

- ▶ Evaluación de que las provisiones reconocidas al cierre del ejercicio reflejen, de manera razonable, las principales obligaciones y el nivel de riesgo de los contratos en cuestión.
- ▶ Revisión de los desgloses incluidos en la memoria consolidada del ejercicio de conformidad con el marco normativo de información financiera aplicable.

Registro y recuperabilidad de las inversiones en proyectos de infraestructuras explotados en régimen de concesión

Descripción Tal y como se menciona en la Nota 1.3.3.2 de la memoria consolidada adjunta, los acuerdos de concesión cuya retribución consiste en un derecho incondicional a recibir del concedente (o por cuenta de éste) efectivo u otro activo financiero como compensación de los servicios de construcción y explotación y en los que el concedente tiene poca o ninguna capacidad de evitar el pago son clasificados como activo financiero. Por otra parte, los acuerdos de concesión en los que la retribución recibida consiste en el derecho a cobrar las correspondientes tarifas en función del grado de utilización del servicio público son clasificados como activo intangible. Ambos modelos son registrados de acuerdo con la CNIF12 "Acuerdos de Concesión de Servicios". El epígrafe "Inmovilizado en proyectos de infraestructuras" del estado consolidado de situación financiera a 31 de diciembre de 2021 incluye 11.185 millones de euros por este concepto, de los que 11.016 millones de euros corresponden a concesiones consideradas activos financieros y 169 millones de euros a concesiones consideradas activos intangibles. Los desgloses correspondientes a los mencionados activos se encuentran recogidos en la Nota 3.3 de la memoria consolidada adjunta.

La Dirección del Grupo Ferrovial realiza estimaciones que conllevan la aplicación de juicios acerca de los modelos concesionales que incluyen, entre otros, provisiones de gastos de operación, de inversiones y de las tasas internas de retorno. Así mismo, la Dirección del Grupo Ferrovial prepara anualmente un test de deterioro sobre sus activos concesionales en explotación más relevantes cuando existen indicios de deterioro.

La complejidad asociada a las citadas estimaciones y a la determinación de las hipótesis consideradas en las mismas, así como el impacto significativo que cambios en las mencionadas hipótesis podrían tener en las cuentas anuales consolidadas adjuntas, dada la significatividad de los importes de las inversiones en proyectos de infraestructuras explotados en régimen de concesión, nos han hecho considerar el registro y recuperabilidad de estos activos como una cuestión clave de la auditoría.

Nuestra respuesta

En relación con esta área, nuestros procedimientos de auditoría han incluido, entre otros:

- ▶ Entendimiento de las políticas y procedimientos que el Grupo aplica sobre los activos concesionales, incluyendo la evaluación del diseño e implementación de los controles clave relacionados con el proceso.
- ▶ Revisión de las condiciones de los acuerdos concesionales para determinar su correcto registro contable.
- ▶ Revisión y evaluación, para una muestra de activos concesionales, de la razonabilidad de las metodologías empleadas por el Grupo en las estimaciones de los pagos y cobros previstos y su efecto en las tasas internas de retorno.

- Realización de pruebas sustantivas a partir de la obtención de los modelos económicos financieros de los proyectos de infraestructuras, verificando la corrección aritmética de los cálculos realizados y evaluando la razonabilidad de las principales hipótesis operativas proyectadas (principalmente relativas a tráfico, tarifas, costes de operación y desembolsos por inversiones) y su concordancia con las condiciones de los acuerdos concesionales.
- Revisión, en colaboración con nuestros especialistas en valoraciones, de la razonabilidad de la metodología empleada por el Grupo y de la construcción de los flujos de caja descontados, cubriendo la tasa de descuento utilizada y la tasa de crecimiento a largo plazo, así como los correspondientes análisis de sensibilidad efectuados.
- Revisión de los desgloses incluidos en la memoria consolidada del ejercicio de conformidad con el marco normativo de información financiera aplicable.

Clasificación y valoración de los activos y pasivos mantenidos para la venta y de los ingresos y gastos de operaciones discontinuadas

Descripción Tal y como se indica en las Notas 1.1.3, 1.3.3.5, 1.3.3.6 y 2.9 de la memoria consolidada adjunta, el Grupo contabiliza como activos y pasivos no corrientes mantenidos para la venta y como operaciones discontinuadas los principales activos y pasivos e ingresos y gastos, respectivamente, vinculados a la rama de actividad de Servicios, al cumplirse las condiciones recogidas en la NIIF 5 "Activos no corrientes mantenidos para la venta y operaciones interrumpidas". De acuerdo con dicha consideración, los activos netos correspondientes a actividades discontinuadas son valorados al menor valor entre su importe en libros y su valor razonable menos los costes de venta y no están sujetos a amortización.

El Grupo tiene registrados a 31 de diciembre de 2021, en los epígrafes "Activos clasificados como mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas" y "Pasivos clasificados como mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas" del estado consolidado de situación financiera 1.761 y 1.478 millones de euros, respectivamente, relativos a activos y pasivos vinculados a la rama de actividad de Servicios y en el epígrafe "Resultado operaciones discontinuadas" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada 361 millones de euros (beneficios) correspondientes a los resultados de dicha rama de actividad.

Hemos considerado esta área como una cuestión clave de nuestra auditoría debido a que la determinación de la probabilidad de enajenación a corto plazo de la rama de actividad de Servicios en las distintas zonas geográficas, así como la estimación del valor razonable menos los costes de venta de los activos netos afectados precisan del uso de técnicas de valoración que incluyen la utilización de hipótesis y requieren la aplicación de juicios para su determinación.

Nuestra respuesta

En relación con esta área, nuestros procedimientos de auditoría han incluido, entre otros:

- Entendimiento del proceso establecido por la Dirección del Grupo para la clasificación de activos y pasivos como mantenidos para la venta e ingresos y gastos como resultados de operaciones discontinuadas y su valoración, y evaluación del diseño e implementación de los controles relevantes establecidos en el mencionado proceso.

- ▶ Revisión de la documentación que soporta el mantenimiento de la clasificación de los activos y pasivos de la rama de actividad de Servicios como operaciones discontinuadas.
- ▶ Evaluación de la metodología y las hipótesis de valoración utilizadas por la Dirección del Grupo y revisión, en su caso, de las ofertas de adquisición recibidas de terceros.
- ▶ Revisión de los resultados de la comparación realizada por la Dirección del Grupo entre el valor en libros y el valor razonable menos los costes de venta de las operaciones discontinuadas, así como de su correcta contabilización.
- ▶ Revisión de la correcta contabilización de las operaciones de enajenación de la división de Servicios efectuadas en el ejercicio 2021.
- ▶ Revisión de los desgloses incluidos en la memoria consolidada del ejercicio de conformidad con el marco normativo de información financiera aplicable.

Recuperabilidad de la inversión mantenida en la sociedad asociada 407 International Inc. y de los fondos de comercio

Descripción Tal y como se indica en la Nota 3.5 de la memoria consolidada adjunta, el Grupo tiene al 31 de diciembre de 2021 una inversión en la sociedad asociada 407 International Inc., por importe de 1.181 millones de euros respectivamente.

Por otro lado, y de acuerdo con lo indicado en la Nota 3.1, el Grupo tiene Fondos de Comercio de Consolidación por importe de 420 millones de euros al 31 de diciembre de 2021, en relación con determinadas inversiones, fundamentalmente asociadas a unidades generadoras de efectivo de las divisiones de construcción y autopistas.

El Grupo realiza, como mínimo anualmente, un análisis de los indicadores de deterioro y realiza un test de deterioro en relación con estos activos en los casos requeridos. Los desgloses correspondientes a estos activos se encuentran recogidos en las Notas 3.1.2 y 3.5 de la memoria consolidada adjunta.

La evaluación del posible deterioro es una cuestión clave de auditoría ya que requiere la realización de estimaciones que conllevan la aplicación de juicios tanto en la selección del método de valoración utilizado como en la evaluación de las hipótesis clave relacionadas con los resultados futuros de las unidades generadoras de efectivo a las que pertenecen los fondos de comercio, así como en la determinación del valor recuperable de las participaciones por puesta en equivalencia en las que también intervienen tasas de descuento, planes de negocio y tarifas.

**Nuestra
respuesta**

En relación con esta área, nuestros procedimientos de auditoría han incluido, entre otros:

- ▶ Entendimiento de las políticas y procedimientos que el Grupo aplica en el proceso de evaluación del deterioro de los fondos de comercio e inversiones en asociadas para determinar el valor recuperable de sus activos no corrientes, incluyendo la evaluación del diseño e implementación de los controles clave relacionados.
- ▶ Análisis de los factores internos y externos considerados por la Dirección del Grupo Ferrovial a efectos de concluir sobre la existencia o inexistencia de indicadores objetivos de deterioro.

- ▶ Evaluación de la razonabilidad de la metodología empleada por la Dirección del Grupo para determinar el valor recuperable de los activos, involucrando a nuestros especialistas en valoraciones en la revisión del método de valoración empleado y la uniformidad en su aplicación, la verificación de los cálculos aritméticos y la evaluación de las tasas de descuento y las tasas de crecimiento a largo plazo utilizadas.
- ▶ Revisión de la información financiera proyectada, analizando la congruencia entre las diferentes hipótesis y la razonabilidad de las mismas.
- ▶ Verificación de que las proyecciones financieras utilizadas para el cálculo del valor en uso coinciden con la última información financiera disponible manejada por la Dirección del Grupo Ferroviario.
- ▶ Análisis de sensibilidad de los resultados sobre determinadas hipótesis clave.
- ▶ Revisión de los desgloses incluidos en la memoria consolidada del ejercicio de conformidad con el marco normativo de información financiera aplicable.

Registro y valoración de la combinación de negocios relativa a I66 Express Mobility Partners Holdings, LLC

Descripción Tal y como se indica en la Nota 1.1.4 de la memoria consolidada adjunta, Cintra, participada por el Grupo Ferroviario y titular indirecto del 50% del capital de la sociedad concesionaria I-66 Express Mobility Partners Holdings, LLC, ha adquirido, con fecha 17 de diciembre de 2021, un 5,704% adicional del capital de dicha sociedad por importe de 182 millones de dólares (162 millones de euros, aproximadamente). Con esta adquisición, la participación del Grupo Ferroviario en la sociedad concesionaria se sitúa en el 55,704%, lo que ha supuesto que pase a ostentar el control de la misma y que, en consecuencia, la citada participación, que hasta el momento se integraba por puesta en equivalencia, pase a integrarse por el método de integración global.

Esta transacción ha supuesto el reconocimiento de un ingreso en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada por importe de 1.101 millones de euros al valorarse la participación preexistente a valor razonable de acuerdo con lo establecido en la NIIF 3 "Combinaciones de negocio".

La determinación de los valores razonables de los activos identificables adquiridos y los pasivos asumidos en esta combinación de negocios requiere la realización de estimaciones complejas, lo cual conlleva la aplicación de juicios en el establecimiento de las asunciones consideradas por la Dirección del Grupo en relación con dichas estimaciones, que incluyen, entre otros, la asignación del precio pagado a los activos concesionales y la valoración de la deuda financiera asumida.

Hemos considerado esta área como una cuestión clave de nuestra auditoría debido a la complejidad inherente al proceso de estimación, así como al impacto significativo que cambios en las asunciones realizadas podrían tener en las cuentas anuales consolidadas adjuntas, unido a la relevancia de los importes involucrados.

Los desgloses relacionados con las normas de valoración aplicables a esta transacción, así como con sus principales impactos, se encuentran recogidos en la Nota 1.1.4 de la memoria consolidada adjunta.

**Nuestra
respuesta**

En relación con esta área, nuestros procedimientos de auditoría han incluido, entre otros, los siguientes:

- ▶ Entendimiento del proceso seguido por la Dirección del Grupo para el registro y valoración de la combinación de negocios.
- ▶ Revisión del contrato de compraventa, así como de la documentación acreditativa del importe pagado.
- ▶ Revisión de la información financiera de la sociedad concesionaria que soporta las principales magnitudes incorporadas al estado consolidado de situación financiera.
- ▶ Revisión del método de valoración empleado por la Dirección del Grupo para determinar los valores razonables de los activos y pasivos asumidos, en colaboración con nuestros especialistas en valoraciones, cubriendo, en particular, su coherencia matemática y la evaluación de la razonabilidad de las tasas de descuento y de crecimiento a largo plazo utilizadas, e involucrando a nuestros especialistas en instrumentos financieros en la revisión de la valoración de la deuda financiera asumida a valor razonable.
- ▶ Revisión, en colaboración con nuestros especialistas en valoraciones, del cálculo del valor razonable de la participación del 50% que el Grupo Ferrovial mantenía en I-66 Express Mobility Partners Holding, LLC con anterioridad a la combinación de negocios.
- ▶ Revisión de los impactos contables y fiscales derivados de la combinación de negocios y verificación de su adecuado registro en las cuentas anuales consolidadas.
- ▶ Revisión de los desgloses incluidos en la memoria consolidada del ejercicio de conformidad con el marco normativo de información financiera aplicable.

Otra información: Informe de gestión consolidado

La otra información comprende exclusivamente el informe de gestión consolidado del ejercicio 2021 cuya formulación es responsabilidad de los administradores de la Sociedad dominante, y no forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas.

Nuestra opinión de auditoría sobre las cuentas anuales consolidadas no cubre el informe de gestión consolidado. Nuestra responsabilidad sobre el informe de gestión consolidado, de conformidad con lo exigido por la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas, consiste en:

- a. Comprobar únicamente que el estado de información no financiera consolidado, determinada información incluida en el Informe Anual de Gobierno Corporativo y el informe Anual de Remuneraciones de los Consejeros, a los que se refiere la Ley de Auditoría de Cuentas, se ha facilitado en la forma prevista en la normativa aplicable y, en caso contrario, informar sobre ello.
- b. Evaluar e informar sobre la concordancia del resto de la información incluida en el informe de gestión consolidado con las cuentas anuales consolidadas, a partir del conocimiento del Grupo obtenido en la realización de la auditoría de las citadas cuentas, así como evaluar e informar de si el contenido y presentación de esta parte del informe de gestión consolidado son conformes a la normativa que resulta de aplicación. Si, basándonos en el trabajo que hemos realizado, concluimos que existen incorrecciones materiales, estamos obligados a informar de ello.

Sobre la base del trabajo realizado, según lo descrito anteriormente, hemos comprobado que la información mencionada en el apartado a) anterior se facilita en la forma prevista en la normativa aplicable y que el resto de la información que contiene el informe de gestión consolidado concuerda con la de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2021 y su contenido y presentación son conformes a la normativa que resulta de aplicación.

Responsabilidad de los administradores de la Sociedad dominante y de la comisión de auditoría y control en relación con las cuentas anuales consolidadas

Los administradores de la Sociedad dominante son responsables de formular las cuentas anuales consolidadas adjuntas, de forma que expresen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados consolidados del Grupo, de conformidad con las NIIF-UE y demás disposiciones del marco normativo de información financiera aplicable al Grupo en España, y del control interno que consideren necesario para permitir la preparación de cuentas anuales consolidadas libres de incorrección material, debida a fraude o error.

En la preparación de las cuentas anuales consolidadas, los administradores de la Sociedad dominante son responsables de la valoración de la capacidad del Grupo para continuar como empresa en funcionamiento, revelando, según corresponda, las cuestiones relacionadas con la empresa en funcionamiento y utilizando el principio contable de empresa en funcionamiento excepto si los administradores tienen intención de liquidar el Grupo o de cesar sus operaciones, o bien no exista otra alternativa realista.

La comisión de auditoría y control de la Sociedad dominante es responsable de la supervisión del proceso de elaboración y presentación de las cuentas anuales consolidadas.

Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de las cuentas anuales consolidadas

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de que las cuentas anuales consolidadas en su conjunto están libres de incorrección material, debida a fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contiene nuestra opinión.

Seguridad razonable es un alto grado de seguridad pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España siempre detecte una incorrección material cuando existe. Las incorrecciones pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyan en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en las cuentas anuales consolidadas.

Como parte de una auditoría de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España, aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría. También:

- ▶ Identificamos y valoramos los riesgos de incorrección material en las cuentas anuales consolidadas, debida a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material debida a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección material debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas, o la elusión del control interno.

- ▶ Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias, y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno del Grupo.
- ▶ Evaluamos si las políticas contables aplicadas son adecuadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por los administradores de la Sociedad dominante.
- ▶ Concluimos sobre si es adecuada la utilización, por los administradores de la Sociedad dominante, del principio contable de empresa en funcionamiento y, basándonos en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o con condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad del Grupo para continuar como empresa en funcionamiento. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en las cuentas anuales consolidadas o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, los hechos o condiciones futuros pueden ser la causa de que el Grupo deje de ser una empresa en funcionamiento.
- ▶ Evaluamos la presentación global, la estructura y el contenido de las cuentas anuales consolidadas, incluida la información revelada, y si las cuentas anuales consolidadas representan las transacciones y hechos subyacentes de un modo que logran expresar la imagen fiel.
- ▶ Obtenemos evidencia suficiente y adecuada en relación con la información financiera de las entidades o actividades empresariales dentro del grupo para expresar una opinión sobre las cuentas anuales consolidadas. Somos responsables de la dirección, supervisión y realización de la auditoría del grupo. Somos los únicos responsables de nuestra opinión de auditoría.

Nos comunicamos con la comisión de auditoría y control de la Sociedad dominante en relación con, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de realización de la auditoría planificados y los hallazgos significativos de la auditoría, así como cualquier deficiencia significativa del control interno que identificamos en el transcurso de la auditoría.

También proporcionamos a la comisión de auditoría y control de la Sociedad dominante una declaración de que hemos cumplido los requerimientos de ética aplicables, incluidos los de independencia, y nos hemos comunicado con la misma para informar de aquellas cuestiones que razonablemente puedan suponer una amenaza para nuestra independencia y, en su caso, de las correspondientes salvaguardas.

Entre las cuestiones que han sido objeto de comunicación a la comisión de auditoría y control de la Sociedad dominante, determinamos las que han sido de la mayor significatividad en la auditoría de las cuentas anuales consolidadas del periodo actual y que son, en consecuencia, las cuestiones clave de la auditoría.

Describimos esas cuestiones en nuestro informe de auditoría salvo que las disposiciones legales o reglamentarias prohíban revelar públicamente la cuestión.

Informe sobre otros requerimientos legales y reglamentarios

Formato electrónico único europeo

Hemos examinado los archivos digitales del formato electrónico único europeo (FEUE) de FERROVIAL, S.A. y sociedades dependientes del ejercicio 2021 que comprenden el archivo XHTML en el que se incluyen las cuentas anuales consolidadas del ejercicio y los ficheros XBRL con el etiquetado realizado por la entidad, que formarán parte del informe financiero anual.

Los administradores de FERROVIAL S.A. son responsables de presentar el informe financiero anual del ejercicio 2021 de conformidad con los requerimientos de formato y marcado establecidos en el Reglamento Delegado UE 2019/815, de 17 de diciembre de 2018, de la Comisión Europea (en adelante Reglamento FEUE). A este respecto, el Informe Anual de Gobierno Corporativo y el Informe Anual de Remuneraciones de los Consejeros han sido incorporados por referencia en el informe de gestión consolidado.

Nuestra responsabilidad consiste en examinar los archivos digitales preparados por los administradores de la sociedad dominante, de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas en vigor en España. Dicha normativa exige que planifiquemos y ejecutemos nuestros procedimientos de auditoría con el fin de comprobar si el contenido de las cuentas anuales consolidadas incluidas en los citados archivos digitales se corresponde íntegramente con el de las cuentas anuales consolidadas que hemos auditado, y si el formato y marcado de las mismas y de los archivos antes referidos se ha realizado en todos los aspectos significativos, de conformidad con los requerimientos establecidos en el Reglamento FEUE.

En nuestra opinión, los archivos digitales examinados se corresponden íntegramente con las cuentas anuales consolidadas auditadas, y éstas se presentan y han sido marcadas, en todos sus aspectos significativos, de conformidad con los requerimientos establecidos en el Reglamento FEUE.

Informe adicional para la comisión de auditoría y control de la Sociedad dominante

La opinión expresada en este informe es coherente con lo manifestado en nuestro informe adicional para la comisión de auditoría y control de la Sociedad dominante de fecha 23 de febrero de 2022.

Periodo de contratación

La Junta General Ordinaria de Accionistas celebrada el 17 de abril de 2020 nos nombró como auditores del Grupo por un período de 3 años, contados a partir del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020.

Este informe se corresponde con el sello distintivo nº 01/22/03554 emitido por el Instituto de Censores Jurados de Cuentas de España

ERNST & YOUNG, S.L.
(Inscrita en el Registro Oficial de Auditores de Cuentas con el Nº S0530)



Francisco Rahola Carral
(Inscrito en el Registro Oficial de Auditores de Cuentas con el Nº 20597)

24 de febrero de 2022

Ferrovial Corporación, S.A.

Príncipe de Vergara, 135
28002 Madrid
Tel. +34 91 586 25 00

Aeropuertos (Ferrovial Aeropuertos)

Príncipe de Vergara, 135
28002 Madrid
Tel. +34 91 586 25 00

Autopistas (Cintra)

Príncipe de Vergara, 135
28002 Madrid
Tel. +34 91 586 25 00

Construcción (Ferrovial Construcción)

Ribera del Loira, 42
Parque Empresarial
Puerta de las Naciones
28042 Madrid
Tel. +34 91 300 85 00

Oficina de Atención al Accionista

Príncipe de Vergara, 135
28002 Madrid
Tel. +34 91 586 2565
accionistas@ferrovial.com

Para realizar consultas sobre algún aspecto del Informe Anual:

Dirección de Comunicación y Responsabilidad Corporativa

Príncipe de Vergara, 135
28002 Madrid
comunicaciones@ferrovial.com
rsc@ferrovial.com
www.ferrovial.com

